

CARLOS PEDRO VAIRO

EL MITO Y LA AVENTURA

Relato de un cruce del Atlántico




Cartagena
EDICIONES

LEONARDO MENARGUEZ, nacido en Buenos Aires el 26 de diciembre de 1953, estudió Técnico Industrial, realizó cursos de náutica hasta concretarlos en Piloto de Yate en 1983, navegó en el Río de la Plata, La Paloma y Mar del Plata antes de su travesía hacia España. Instructor teórico y práctico del Círculo de Pilotos de Yate.



MARCELO GISMONDI (El Oso), nacido en Buenos Aires en 1953. Representante olímpico de la Argentina en Montreal, Canadá, en la especialidad de remo. Deportista nato divide su tiempo entre el monte misionero, donde se dedica a la extracción de madera y durante el verano como guardavidas en las playas de Villa Gesell. Desde que fue contactado por Leonardo se dedicó, durante el verano del 85, a alistar el barco. Su experiencia en veleros se limitaba a una ida y vuelta a Mar del Plata, una regata de Semana Santa y un par de cruceros a la costa uruguaya.



MARCELO GRANIER (Chiche), nacido en Buenos Aires en 1949. El mayor de todo el grupo, casado con dos hijos, reparte su actividad entre U.S.A. donde es residente y Villa Gesell, donde es propietario de un balneario. Su experiencia náutica en veleros se reducía a un par de cortas salidas por el Río de la Plata.

**EL MITO
Y LA AVENTURA**

Relato de un cruce del Atlántico

CARLOS PEDRO VAIRO

**EL MITO
Y LA AVENTURA**
Relato de un cruce del Atlántico


Cartagena
EDICIONS

Foto de Tapa:

Con viento por la aleta acercándonos a Vitoria; Oso controla la maniobra.

Foto de Contratapa:

La adaptación con buen ánimo a todo tipo de situaciones, es la clave para tener éxito en una empresa de esta índole. Vemos a Chiche, luego de unas cuantas miles de millas navegadas, comprobando la "envidiable forma de vida de los marinos".

Coordinación periodística: Pablo H. Sánchez

Dibujos y Cartografía: Mirón Gonik

Dactilografía: Lydia Katz

Corrección: Mirta Velazquez

Caricaturas: Gustavo Alberto Granara

Fotografías: Carlos Pedro Vairo

Diseño Gráfico: Rafael de Armas & Asoc.

© by **CARTAGENA EDICIONES** - 1988

Rawson 3785 - La Lucila

(1636) Buenos Aires - Argentina

Tel. 799-7344

Todos los derechos reservados

ISBN: 950-99197-0-5

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

Impreso en Argentina - Printed in Argentina

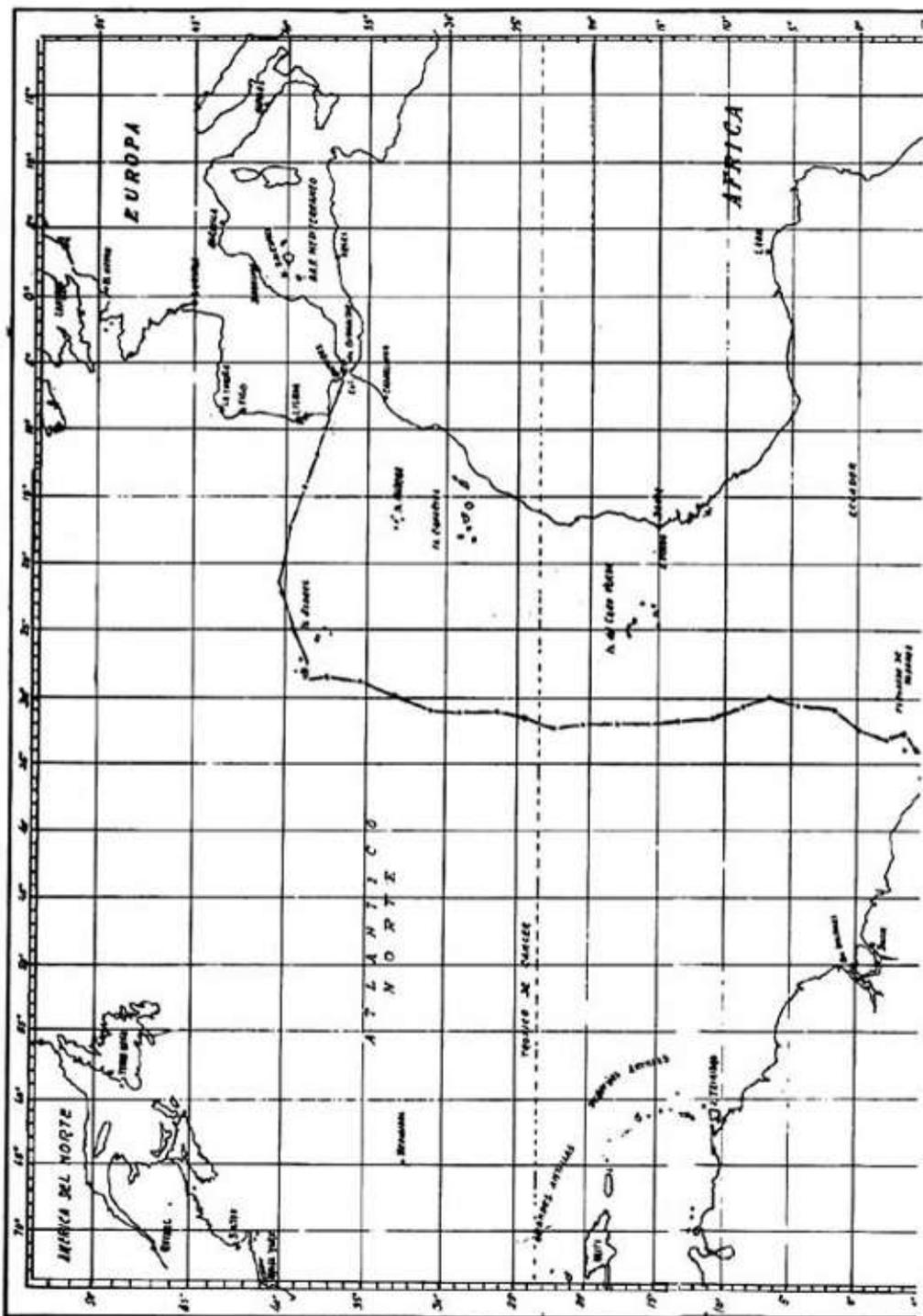
SUMARIO

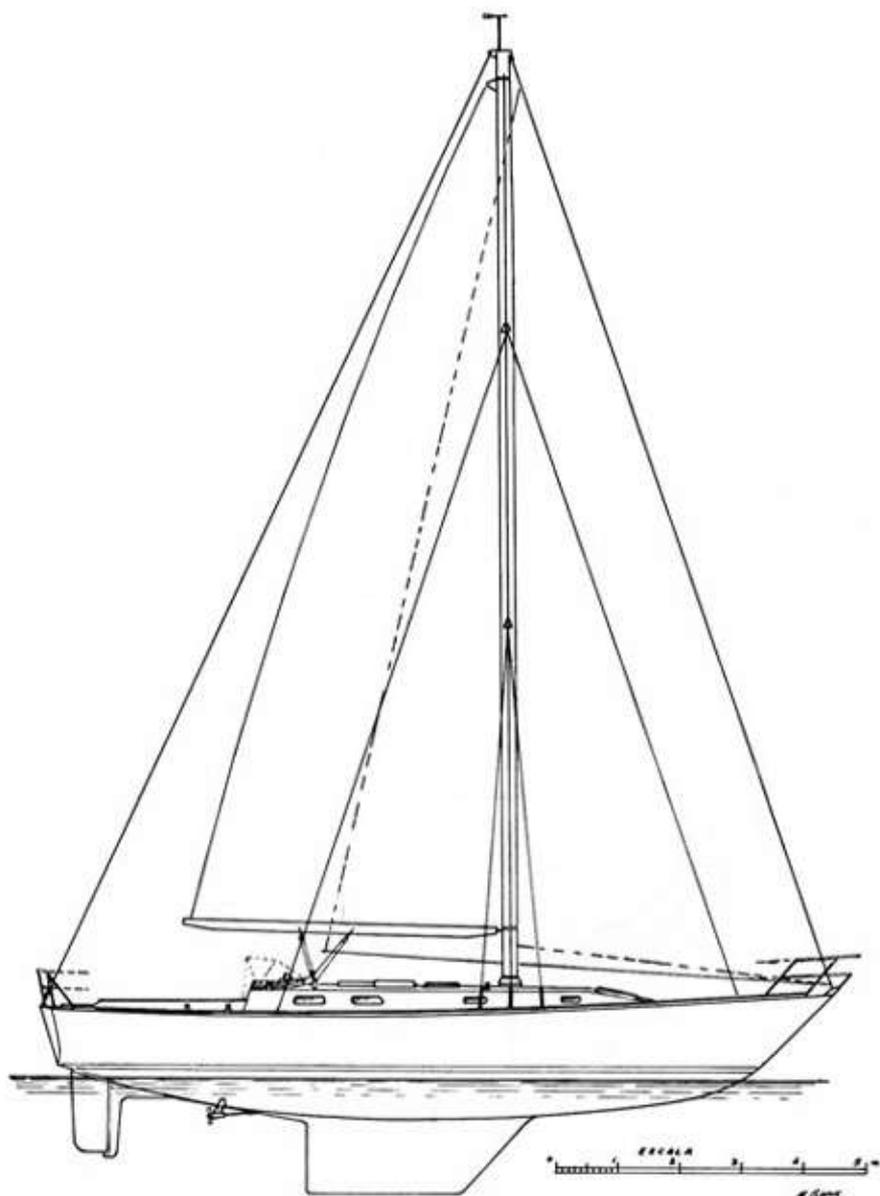
	<i>Pág.</i>
Prólogo	15
Capítulo 1. Una invitación	17
Capítulo 2. Buenos Aires - Río de Janeiro: la prueba definitiva	23
Capítulo 3. Cambio de planes - Buzios	35
Capítulo 4. Malas noticias llegando a Vitoria	45
Capítulo 5. Singladuras de 192 millas rumbo a Bahía	51
Capítulo 6. Bahía de todos los Santos: la Roma Negra	59
Capítulo 7. Zarpamos hacia Recife	73
Capítulo 8. ¿Ballenas cerca de Fernando de Noronha?	83
Capítulo 9. Preparándonos para la gran aventura	89
Capítulo 10. Proa a las Azores. Cruce del Ecuador	101
Capítulo 11. Trópico de Cáncer y el mar de los sargazos. Tierra	113
Capítulo 12. Puerto de Horta; primer contacto con el viejo mundo	121
Capítulo 13. Ultimo tramo hasta Algeciras. España	129
Epílogo	137
Un sueño hecho realidad <i>por Leonardo Menarguez</i>	143

APENDICES

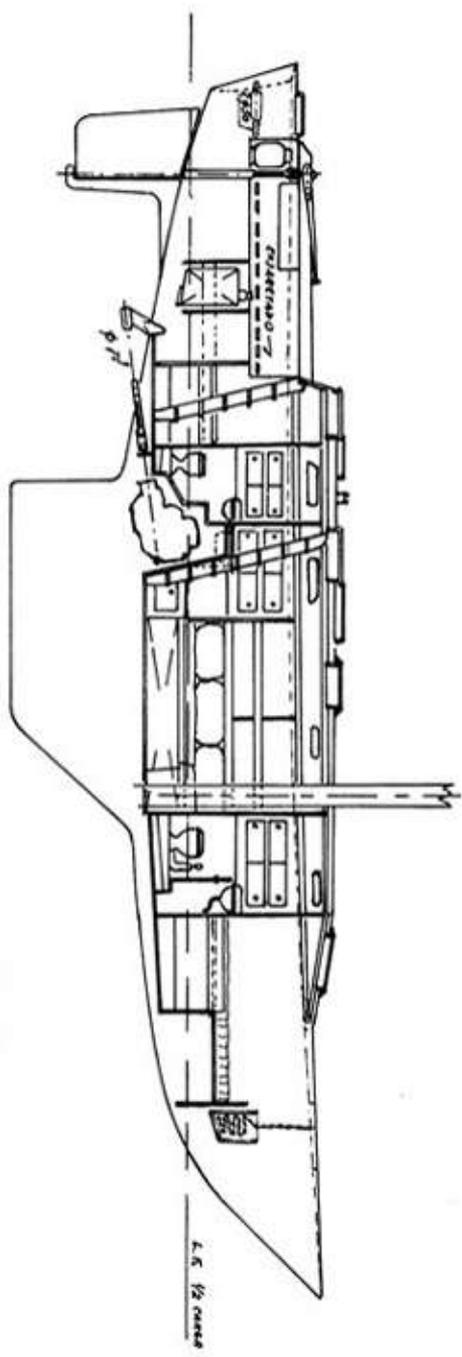
I	Cómo diseñé al Cartagena <i>por Roberto Hosmann</i>	157
Ia	Equipamiento	158
II	Las Velas <i>por Pedro "Toto" Ferrero</i>	163
IIa	Mis impresiones sobre el velamen	166
III	Meteorología <i>por Lic. Valentín J. Komar</i>	169
IV	La Pesca	177
V	Comunicaciones	181
VI	Gastos y trámites	185
VII	Navegación	189
VIII	Desperfectos en el equipamiento	209
IX	Alimentación	215
X	Fondeaderos y Marinas	223
	Glosario	231
	Bibliografía	237

*A mis hermanos César José,
Mario Pío y María Noeli
A mi tía Carla*





N. GONIK
1987



A todos aquellos amigos que participaron en la preparación y revisión del libro: Eduardo Astessano, Liliana Ceruti, "Toto" Ferrero, Roberto Hosmann, Valentín Komar, Leonardo Menarguez, Andrés Valoria.

A Coca Craigh Hall, Nelson Bacolla, Raúl Fernández y Antonio Cosentino que tanto me alentaron a que tomara un lápiz y garabateara lo que les contaba.

A María Noeli, mi hermana, que siempre cuento con su apoyo incondicional y afecto.

PROLOGO

Muchas veces, cuando se persigue una aventura, se rompe un mito.

Esto es lo que han hecho los cuatro tripulantes del "Cartagena": el cruce del Atlántico fue para ellos, como para todos los navegantes a vela, una formidable aventura y al lograr concretarla, pudieron comprobar en carne propia que mucho de lo que habían escuchado era sólo un mito.

Cruzar el Atlántico a vela, fue y seguirá siendo una hazaña de la tenacidad humana y una prueba para los conocimientos marineros.

La razón de ser de este libro, es orientar, aportar datos y experiencias, para animar a mayor cantidad de navegantes a vivir una de las pocas y genuinas aventuras que aún se pueden disfrutar en este tecnificado siglo XX.

CAPITULO I

Una Invitación

El viaje comenzó para mí en enero de 1985, con una insólita invitación por parte de Leonardo Menarguez, propietario del "Cartagena".

Había sido invitado a formar parte de una tripulación que probaría el barco a lo largo de las costas de Brasil, para intentar luego el cruce del Atlántico con destino a España.

Sí, realmente fue una invitación insólita, ya que no tenía intenciones de navegar durante ese año. Trataba aún de acostumbrarme a mi nueva camisa de yeso, que me había sido colocada para inmovilizar el brazo derecho y me sentía preso dentro de esa coraza, tal vez como un pájaro enjaulado.

Moralmente me encontraba muy decaído, ya que me consideraba el causante directo de la deserción del "Swan II" en la XIII edición de la regata a Río de Janeiro, con un tremendo sentimiento de culpa por destruir tanto tiempo de preparación y esfuerzos.

También existía la incertidumbre sobre el estado en que quedaría mi hombro. Se dudaba del tiempo necesario para la rehabilitación, el grado de movilidad con que quedaría y hasta si sería necesaria o no una intervención quirúrgica.

Así y todo, un viernes salimos a probar el barco. Fueron de la partida su diseñador Roberto Hosmann, su propietario Leonardo Menarguez y Marcelo Gismondi (alias "Oso"), que ya se encontraba inmerso en los trabajos de alistamiento del "Cartagena".

Luego de una pequeña vuelta, pensé para mis adentros que la empresa podía ser factible: el barco se comportaba muy bien y tanto Leonardo como Marcelo tenían mi misma edad.

Me uní al proyecto, pero con una serie de limitaciones. La primera

de ellas, y tal vez la más importante, era la de esperar a que me quitaran el yeso, analizar en qué estado había quedado mi destruida humanidad y cuánto tiempo de rehabilitación sería necesario.

La segunda era que, una vez quitado el yeso, debía dedicar todo el tiempo posible a la rehabilitación, pero también y al mismo tiempo dejar ordenados negocios, casa, auto y barco para una prolongada ausencia.

No era tarea fácil y no había mucho tiempo, ya que Leonardo había planeado partir a fines de marzo.

En la primera semana de ese mes, comencé la rehabilitación guiado por dos traumatólogos; electro estimulación, rayos, masajes, onda corta y gimnasia se llevaban gran parte de mi día. Sólo la gimnasia me insumía cuatro horas diarias, por lo que no pude participar en la preparación del barco. Sólo pude ocuparme de las provisiones y de la elaboración de un menú básico para la primera etapa.

El resto de la tripulación, trabajó intensamente para alistar al "Cartagena", que había sido botado en diciembre del '84 y en el interin, efectuaron una navegación hasta Mar del Plata, para probar su comportamiento en mar abierto.

Mi única navegación fue, ya sin yeso, hasta la Barra de San Juan a bordo del Gran Invento de Tobías, en ocasión de su reapertura. Allí pude comprobar que poca utilidad me daba mi brazo en comparación con otras épocas.

Se acercaba el "día D" y nos dábamos cuenta que aún faltaban muchas cosas, por lo que pospusimos la partida para el 20 de abril, pero con carácter de impostergable.

En la semana anterior a la partida, un grupo de amigos nos dio una cena de despedida en el Club San Fernando y en esa ocasión conocí al cuarto tripulante: Marcelo Granier (alias Chiche), que con sus treinta y seis años era el "más viejo" del grupo y el único casado.

¿Pero, quiénes éramos los que formábamos la tripulación del "Cartagena"? Marcelo Granier era dueño del balneario Sunset, en Villa Gesell, fundador del Club del Gomonne, casi sin experiencia en veleros, pero con mucha en botes de goma. Un hombre con mucho ánimo y siempre bien predispuesto.

Marcelo Gismondi, ex representante olímpico de remo, era guardavidas durante el verano en Gessell, excelente nadador con amplia fama entre las niñas. Durante los inviernos, desaparecía en los montes misioneros para buscar madera. También con poca experiencia en navegación.

Sería necesario enseñarles sobre la marcha. Ellos lo sabían y no se engañaban: iba a ser una prueba muy dura y por eso, la etapa entre Buenos Aires y Río de Janeiro iba a servir para probar todo a fondo: barco, aparejo y tripulación.

Leonardo Menarguez, el dueño del barco, era un hijo de españoles con un sueño: construirse un barco, cruzar el océano y llegar a Cartagena, la tierra natal de su padre.

Yo lo había conocido tiempo atrás en el curso de Pilotos de Yate. Tal vez sin una gran experiencia oceánica al comenzar este viaje, pero con una experiencia metalúrgica tan importante, que de inmediato se convirtió en el "director de obra" de a bordo: no había inconveniente que él no pudiera subsanar.

Si bien, luego de cada etapa necesitaba "amarinarse" nuevamente, era plenamente consciente de esa pequeña limitación y cuidándose, sobre todo en la alimentación, estaba en forma nuevamente al poco tiempo de navegar. En cuanto a mí, ellos sabían que, momentáneamente deberían trabajar suplantando con su esfuerzo la poca utilidad que todavía me daba mi brazo convaleciente.

Nosotros cuatro éramos la tripulación básica que, en teoría, seríamos los que de adaptarnos, saldríamos de Buenos Aires y llegaríamos a España. No obstante, existía la posibilidad de que en cada etapa pudiéramos embarcar, tal como sucedió, a invitados especiales.

Yo, personalmente sentía temor sobre cómo se formaría el grupo y cómo sería nuestra convivencia. Varias veces escuché comentarios de tripulaciones que iniciaban un largo viaje y ya en la primera etapa habían tenido serios problemas de relación. Sin dudas, el éxito en este tipo de empresas, depende en gran medida del factor humano.

Nuestro grupo fue excelente y creo que fue lo más importante del viaje. Iniciaron la travesía cuatro personas que apenas se conocían y la terminaron cuatro grandes amigos, unidos por el lazo de haber hecho algo en común que resultó muy importante para cada uno.

Es cierto que por momentos la convivencia fue dura, pero sabiendo respetarnos mutuamente y comprendiendo las particularidades de cada uno, llegó a ser divertida. Cada tripulante manifestó sus preocupaciones, miedos e ilusiones e inevitablemente recibió el aliento y la comprensión de los demás.

Recuerdo ahora momentos difíciles, como el que me tocó vivir lejos de la costa, a la altura de Vitória (Brasil), cuando por medio de Gino, un radioaficionado argentino, me enteré de la muerte de Raúl Fernández, un gran amigo, casi diría un segundo padre.

En un principio pensé seriamente en volver a Buenos Aires, pero gracias a la comprensión y ayuda de mis compañeros de navegación, comprendí que ya nada podía hacer y recibí su permanente apoyo para continuar la etapa siguiente.

En realidad, pienso que el genuino compañerismo existente entre nosotros, hizo posible que todo se subsanase para lograr el objetivo que nos habíamos impuesto. Fue esto mismo lo que ayudó a superar la inexperiencia que teníamos en viajes de esta envergadura.

En las últimas dos semanas antes de la partida, mantuvimos dos reuniones en las que, entre otras cosas, se analizó la derrota a seguir.

Por iniciativa de Leonardo sería la siguiente: Buenos Aires-Río de Janeiro; Río de Janeiro-Salvador; Salvador-Recife; desde allí cruzaríamos a Cabo Verde, para tocar luego Las Canarias y finalmente algún puerto de España.

Como podrá apreciarse en el derrotero efectuado, lo único que se respetó fue la primera etapa y los puertos de Salvador y Recife en Brasil y Algeciras en España.

Lo que sucedió fue que, a medida que avanzábamos en el viaje y al recoger datos de navegantes verdaderamente expertos en Río y Salvador, nuestro rumbo original fue sensiblemente modificado.

También por iniciativa de Leonardo, la travesía fue bautizada como "la ruta del Campari", debido a una maliciosa fama que me han adjudicado los navegantes por mi afición a dicho aperitivo. En realidad, Leonardo sigue afirmando que, en cuanto tocábamos algún puerto, yo desaparecía misteriosamente, para poder tomar una buena medida de Campari con mucho hielo, ya que a bordo no teníamos hielo, aunque sí Campari.

Los últimos cinco días en Buenos Aires, fueron dedicados para concluir los detalles a bordo y los asuntos personales de cada tripulante. Como ya mencioné, a mí se me encargó la adquisición de los víveres y su estiba. Dado el poco espacio existente, decidí estibar todos los enlatados en la sentina*, para ello debimos acondicionarla, ya que tal y como viene del astillero, no es muy apta para ese fin.

El Oso se encargó de esa tarea y una vez removidas todas las etiquetas, se pintaron las iniciales de su contenido, elaborándose "un mapa" con su ubicación, para que posteriormente pudiesen ser encontradas con facilidad.

La medida de retirar las etiquetas es fundamental, ya que si se mojan se despegan, lo más simple que puede pasar es que quede la sentina echa un chiquero, y lo más grave puede ser que se tapen sus **imbornales**, desconociéndose, por supuesto, qué demonios contiene cada lata. Cuando se cuenta con tiempo suficiente, es aconsejable darles una mano de barniz, ya que así se evita el óxido.

Parte de la **proa** y los **pañoles del cockpit** se destinaron para estibar las verduras frescas, ya que habíamos decidido realizar una dieta a base de productos naturales, reservando los enlatados para caso de falta de aquéllos y previendo una eventual rotura de la heladera o el freezer. Cabe aclarar que este último se encontraba repleto de carne congelada, que duró cuarenta y cinco días en perfecto estado.

El viaje iba a ser largo, y dábamos por descontado que nos iban a tocar algunas tormentas. Por ello, todos los productos de almacén como ser fideos, harina, yerba, té, etc., fueron colocados en bolsas de polietileno, medida que demostró ser por demás eficaz, ya que aunque el barco era muy seco, el agua de mar entró igual, mojando un poco todo. También entró mucha agua cuando tumbamos y una ola se coló por el **tambucho** central, que manteníamos abierto con la **chubasquera** puesta para mantener un poco ventilado el interior.

* Ver glosario.

Dada la naturaleza del viaje y los puertos que tocaríamos, pensé que sería una buena oportunidad para continuar investigando sobre las antiguas embarcaciones a vela, que aún hoy se utilizan para trabajar. Fue así que cargué mis equipos de fotografía, debidamente estibados en cajas herméticas y varios libros, que fui leyendo durante la travesía.

Entre las complicaciones finales antes de la partida, quiero destacar los trámites para la declaración aduanera de los elementos de fotografía que me acompañaban y que no volverían con el barco, sino por avión.

Inicié mis averiguaciones en el Puerto de Olivos y de allí me enviaron a Tigre. Desde allí me enviaron a la Estación Marítima Buenos Aires, donde me explicaron que debía cumplimentar el formulario 121, que podía conseguir del Guarda de Ribera de la Sección 7.

Cuando lo pude ubicar, me derivaron al edificio de la puerta Cangallo y me enviaron a ver al Sr. García Debonis en el dique 4, sección 5 (cerca del Y.C.A.) dentro del horario de 7.30 a 17 horas, pero como no tenían formularios, me indicaron que se los solicitara a los Guardias de Ribera Nogueira ó Pale, en la casilla verde cercana al Y.C.A.

Como ellos tampoco tenían los benditos formularios, comencé una peregrinación entre la sección 5a y 6a a la zona de Cangallo y, gracias a la buena voluntad de un funcionario, conseguí el famoso F-121 para poder hacer la declaración.

En realidad, todo el mundo estaba bastante asombrado y desorientado, ya que no es usual este tipo de declaración por parte de veleristas. Tan sólo algunos lo hacen antes de la largada de la regata Buenos Aires-Río y en esa ocasión, el Sr. García Debonis consigue algún talonario, vaya a saber de qué recoveco de nuestro puerto mayor y se traslada al Y.C.A., en donde monta guardia para extenderlo a quien lo solicite.

Para hacer este trámite, tardé ocho horas repartidas en dos días. Mi único aliciente era pensar que en pocos días más estaría navegando por el noreste de Brasil.

El sábado 20 de abril, mis hermanos me acompañaron al Yacht Club Argentino en Dársena Norte, donde el "Cartagena" estaba amarrado. Una importante cantidad de gente se había reunido para despedirnos.

No existía la euforia característica de la despedida para una regata, sino más bien una mezcla de alegría y tristeza que generaba un clima muy especial.

Recibimos miles de consejos, pero cómo olvidar los de la mamá de Leonardo y sus recetas de atún, resaltando la importancia de los alimentos frescos. Cómo olvidar el aliento de "Quillo" Boneo, de Roberto Hosmann, de Carlos Fernández y Luis Zunino del "Esperanza". Cómo olvidar a Jorge Insúa y a Nelson Bacolla, que nos acompañaron largo trecho con el "Shambala" y el "Papeete". Por radio llegaban saludos de muchos amigos: la gente del "Swan II", del Círculo de Pilotos de Yate y tantos otros que ahora escapan a mi memoria.

Ya en el barco, completamos la estiba y allí conocí al Ing. Julio Po-

rro, invitado especial para la etapa Buenos Aires-Río de Janeiro.

Dimos una vuelta para dar un último saludo y salimos con rumbo compás 105 hacia Punta del Este.

Del diario de a bordo:

"... A las 12.40 hs. partimos de Dársena. El día es magnífico: cielo azul sin nubes, viento del NE. Con mayor al tope y genoa 1 nos deslizamos a 6 nudos. A estribor de proa está el "Papeete", por la popa nos sigue el "Shambala"..."



CAPITULO II

Buenos Aires - Río de Janeiro: La prueba definitiva

Del diario de a bordo:

"...El "Papeete" y el "Shambala" nos siguen durante un par de horas, mientras nosotros miramos como la ciudad se va perdiendo a nuestras espaldas.

"¿Algún problema serio nos obligaría a volver? No conocíamos al barco, desconfiábamos del mástil y no nos conocíamos entre nosotros".

El primer día, fue dedicado casi por completo a estibar bien todos los alimentos, botiquín, herramientas, pertenencias de cada uno y, sobre todo, a descansar al sol sobre cubierta.

El día era magnífico, con mayor al tope y genoa 1, nos dirigíamos hacia Montevideo a unos cómodos seis nudos.

Como suele suceder en el Río de la Plata, no importa hacia adónde uno vaya, ya que el viento será siempre de proa. Alrededor de las 17 horas, un bonito viento del este-sudeste, nos obligó a iniciar el consabido zurcido de las aguas.

Por suerte, su intensidad nunca superó los quince nudos y no llegó a formarse marejada, por lo que pudimos continuar sin cambiar velas. Se había nublado y hacía frío. El comentario general fue: "¡Nos podría haber tocado ésto luego de virar Punta del Este...!".

Dado que éramos cinco tripulantes, decidimos hacer guardias en pa-rejas, de cuatro horas cada una, con cuatro de descanso. El quinto tripulante quedaba libre de guardia, pero debía cumplir las funciones de "María", es decir preparar todas las comidas y limpiar y ordenar el barco. Al día siguiente, ese tripulante comenzaba su guardia desde las cero hasta las cuatro horas (unánimemente odiada).

Los primeros días de navegación sirvieron para que nos fuéramos conociendo un poco más y para que nos pudiéramos acostumbrar al barco. Leonardo se amariné perfectamente bien, aunque le costó unos días, "Chiche", en su primer viaje a vela, se descompuso con todo, el "Oso", aprovechaba para dormir todo lo que podía, y Julio se mantenía sumergido en la mesa de navegación haciendo sus cálculos de derrota.

Yo no podría vivir en paz gracias al dolor en el brazo y el hombro. Cuando la marejada aumentó y empezamos a tener alguno que otro **pan-tocazo**, me asusté bastante. La sola idea de sufrir un accidente parecido, hacían que pensara dos veces cada movimiento. El dolor en el hombro y en la espalda se acrecentaban a tal punto, que casi no podía dormir.

Necesitaba acostumbrarme nuevamente y tomar confianza en los movimientos.

Durante la segunda noche de navegación, al hacer una virada, perdimos un **tragavientos** de proa y una manija que estaba guardada en su interior. Lo sucedido fue muy sencillo: la **escota de trinquetilla** estaba enredada en él, y al cazar, se fue todo por la borda.

El viento se afirmó del sur-sudeste y una vez pasada Punta del Este, seguimos con rumbo 90, para alejarnos de la costa. El océano nos aguardaba tranquilo, apenas una pequeña onda. Fue la primera vez que pasé por esa zona con tanta tranquilidad en las aguas.

Luego de alejarnos, armamos la línea de pesca (una currica) y pusimos en funcionamiento el timón de viento, aunque mantuvimos el mismo sistema de guardias, ya que nunca lo habíamos probado en serio y queríamos evitar sorpresas desagradables tan cerca de la ruta de los mercantes.

La experiencia nos demostró que los buques aparecen en cualquier momento y los borneos también. Más de una vez nos sucedió que el viento pasó de la amura a la popa y el "Cartagena" siguió **ciñendo** continuando el borneo, con los resultados previsibles ante un cambio de rumbo de 120 grados.

Téngalo en cuenta, ya que no es una cosa rara. A nosotros nos sucedió más de una vez, por lo tanto, el timón de viento no es garantía de nada, ayuda pero no hay que dejarlo permanentemente solo.

Durante el tercer día de navegación, obtuvimos el primer pique: una gaviota muy voraz creyó que la currica era algún pez y al abalanzarse para capturarlo, quedó enredada en el nylon.

"Chiche" se encargó de traerla a bordo con no poco trabajo y desenredarla, luego de muchos picotazos de la gaviota y de gruesas palabras de quien intentaba salvarla.

La fuerza que hubo que hacer para traerla a bordo, nos dio una idea de lo que podía ser el trabajo necesario para izar algún pez grande, ya que no teníamos reel.

Cada uno iba tomando su propio ritmo a bordo. Durante las horas en que estábamos todos despiertos, realizábamos tareas variadas.

Una de ellas fue el "tiro al biguá". En una tarde de mucha calma, Leonardo decidió probar su revólver calibre 32, con tan buena puntería

que el biguá podría haberse muerto de un paro cardíaco por el susto, ya que por un tiro iba a ser imposible.

Por supuesto, ninguno de nosotros tenía ánimo depredador de la fauna. Llevábamos el arma para defensa ya que, con las historias que se cuentan sobre piratería en las latitudes del norte, no es prudente ir desprevenido.

Personalmente, soy de la idea de llevar una bazooka o un lanza misiles o en su defecto nada, pero si de todas formas, a usted lo hace sentir seguro el hecho de llevar un revólver "de juguete", hágalo.

Luego del divertido e incruento tiroteo, decidimos matar el tiempo con un intento de hacer funcionar el B.L.U.

Fue así como hicimos nuestro primer QSO con un radioaficionado cordobés: LU3MBU, Angel.

La calma por esta zona, entre La Paloma y José Ignacio, nunca augura cosas buenas: se levantó una bruma tan densa que, además de mojar, no nos permitía ver la proa del barco.

La humedad era impresionante, el barómetro permanecía clavado desde hacía veinticuatro horas en 1013 milibares y recibía constantes miradas interrogativas de toda la tripulación, tratando de captar la más leve variación. Pasamos toda la noche con esporádicas apariciones de una levisima brisa que nos obligaba a "arrastrarnos" sobre el agua a dos nudos.

La mañana del día veinticuatro de abril, nos recibió con un cielo encapotado, casi negro y un horizonte surcado por relámpagos. Las calmas siguieron durante casi todo el día, alteradas con momentos de brisas de direcciones variables. Así transcurrió la jornada: comer, leer, charlar y dormir.

A las 16.30, luego del té, sentimos saltar los dos seguros de la línea de pesca, mientras "Chiche" y Leonardo estaban de guardia.

Inmediato alboroto en el "Cartagena": Julio abandonó su tarea de hacer zapallitos rellenos para tomar el timón, mientras nosotros, apenas tanteada la línea, nos dimos cuenta de que era algo grande: seguramente no era una ballena, pero tampoco una mojarra.

Nos turnamos para acercarlo al barco, porque hacía una fuerza de locos, "Chiche" lo bichereó y fue izado a bordo. Era un dorado de mar de unos diez kilos que, previa postura del pantalón de agua, me encargué de limpiar.

La cabeza y la cola fueron devueltas al agua, para regocijo de las gaviotas y el cuerpo, muy carnoso, fue cortado en rodajas y guardado parte en el freezer y parte en la heladera para pronto consumo.

Yo había sido el encargado de comprar los señuelos y cuando aparecieron a bordo, la opinión unánime fue que eran invendibles, hasta mi aparición por la casa de artículos de pesca.

Tal vez había sido casualidad, pero mi honor ya estaba a salvo.

Cuatro horas después de pescarlo, todavía no había consenso sobre la forma en que el bendito dorado ingresaría a nuestros estómagos: ¿sería al horno? ¿No sabría mejor en chupín? Terrible interrogante, pero en

su momento se tomaría la importante decisión.

Mientras tanto, comenzó a llover y había relámpagos por todas partes. A las siete de la tarde, ya íbamos con una mano de rizos en la **mayor, foque y trinquetilla**.

El viento del noroeste soplabla cada vez con más fuerza, por lo que decidimos hacer un rumbo que nos alejara de la costa. Establecimos el timón de viento y cenamos todos juntos.

A las nueve de la noche se largó el primer **chubasco**, debimos arriar el foque y tomar el segundo rizo en la mayor.

Se había iniciado la primera prueba fuerte para el "Cartagena" y los que íbamos arriba.

Recién ahora empezábamos a comprobar realmente como funcionaba todo. Esta ocasión era muy esperada, pero cuando llegó, nos pusimos bastante nerviosos. Sabíamos que era necesaria pero, no nos engañemos, a nadie le gusta estar en medio de una rosca sin conocer a fondo el comportamiento del barco y la tripulación. La desconfianza hacia el mástil era general y a ésto debíamos sumar el miedo que yo sentía a que, al menor esfuerzo, mi hombro se fuera nuevamente del lugar para el que fue diseñado.

Llovió aproximadamente una hora. El barco pegó millones de panto cazos, pero demostraba ser fuerte, lo que nos dio bastante tranquilidad.

Pasamos una noche bastante movida. El viento rotó al noroeste, para luego establecerse al este. Por la mañana, en medio de un mar bastante agitado y con olas importantes, navegábamos con rumbo 40.

Seguíamos navegando con la línea de pesca en el agua, aunque pensando que a la velocidad con que nos deslizábamos, sería imposible cualquier pique, por la tarde saltaron nuevamente los dos seguros, pero al recoger no encontramos nada: lo que hubiera sido se desenganchó.

Durante el resto del día, continuó lloviendo de a ratos. El viento estable y fuerte, nos ayudaba a avanzar con rapidez.

El interior del barco permanecía seco y, gracias al uso del horno, con una temperatura muy agradable.

Ese día cocinamos pollo con papas, zanahorias y calabazas. Queríamos evitar el uso de las hornallas, ya que teníamos miedo que una cacerola puesta sobre ellas se convirtiera, con un **bandazo**, en un proyectil de grueso calibre.

A última hora de la tarde, el timón de viento dejó de funcionar, por lo que tuvimos que soportar la tormenta timoneando manualmente. Dos días después, al revisarlo luego de la rosca, nos dimos cuenta que el problema había sido un simple acople de plástico.

El viernes veintiseis, comenzamos con Leonardo la guardia de las cero horas, tomando la tercera mano de rizos en la mayor. En realidad no sé si era totalmente necesaria, pero navegábamos mucho más tranquilos; de todas formas, el barco continuaba navegando a una velocidad de entre seis y siete nudos, completamente neutro, ya que antes tiraba bastante a la orza. Las condiciones seguían empeorando. La lluvia golpeaba de tal forma, que nos obligaba a ponernos de espaldas, ya que

cuando nos pegaba en la cara dolía mucho.

Con los arneses de seguridad colocados, tratamos de sentarnos lo más cerca posible de la chubasquera, extrañando mucho a nuestro timón de viento, que había sido bautizado como "Carlitos".

A las cuatro de la mañana, nos reemplazaron Julio y "Oso", que debieron sufrir una guardia similar a la nuestra.

Cuando a las ocho me disponía a tomar mi guardia, "Chiche" me pidió que cambiáramos, ya que se sentía muy descompuesto y no quería quedarse adentro.

De inmediato acepté, ya que era su día franco y debía officiar de "María". No me molesta cocinar y nunca me mareó así que, con gran alegría, me quedé en el calorcito de la cabina, saliendo sólo para ayudar en las maniobras.

A media mañana el viento fue calmando y el sol comenzó a aparecer de a ratos. Establecimos el foque y la trinquetilla y dejamos un rizo en la mayor.

Hacia las quince horas, nos acercamos al faro de Mostardas con un cielo sin nubes, viento suave del noroeste y mayor al tope.

Los semblantes fueron mejorando rápida y ostensiblemente: el sol hacía milagros, mientras Leonardo reparaba el timón de viento.

Por la noche dimos cuenta del famoso dorado, que tuvo un majestuoso final en el horno.

Hice guardia de veinte a veinticuatro horas, en medio de una noche genial, muy estrellada y con un viento borneador que nos llevaba a hacer un rumbo 70.

La luna se puso a las veintidós horas, dejando que las estrellas brillaran con todo su esplendor. Avisté cinco barcos que cruzaban nuestro rumbo, y la noche era tan hermosa que, junto con Marcelo que me hizo compañía, decidimos no despertar a Leonardo, para que pudiese descansar ocho horas corridas.

Fue la primera tormenta sufrida por el "Cartagena" y por nosotros como grupo y, por supuesto, nos dejó muchas cosas en claro.

Comenzamos a depositarle algo más de confianza al aparejo, ya que resistió normalmente. Por otro lado, vimos qué importante y útil puede llegar a ser tener colocadas buenas chubasqueras en los dos accesos a la cabina y en los tambuchos, ya que eso permitió que los pudiéramos dejar algo abiertos para mantener una pequeña corriente de aire, sin inundar el interior con agua de lluvia.

En realidad, en lo que ^{actualmente} se refiere, toda había funcionado correctamente salvo los ^{inoc} de lluvia que ya comenzaban a darnos problemas y los garruchos de la ^{al} ^{barco} que se cortaban. Habíamos probado el timón de viento y quedamos ^{además} maravillados con su alto rendimiento, indudablemente, sería de muchísima utilidad para el cruce.

Si bien aprendimos mucho respeto al barco, creo que esta tormenta comenzó a formarnos como grupo humano, ya que el comportamiento de todos fue excelente.

Me sorprendió mucho "Chiche" que, debutante en este asunto de la ve-

la, se aguantó una tremenda descompostura, sin negarse nunca a hacer una guardia y manteniéndose siempre dispuesto a dar una mano si hacía falta; sólo pidió ser relevado en la cocina, pero en cambio hizo guardia afuera durante más de diez horas. Lo insólito: después de haber vivido su propio infierno, seguía muy entusiasmado con cruzar el Atlántico.

El "Oso", también casi sin experiencia, demostró tener cualidades marineras naturales, además de un sentido del humor excepcional.

Ambos acataron siempre nuestras recomendaciones sobre seguridad y maniobras, combatiendo de esta manera su inexperiencia.

En algún momento, "Chiche" y Julio comentaron la conveniencia de entrar en Florianópolis, en lugar de continuar directo a Río y creo que en parte tenían razón: no es necesario pasarla mal en un viaje de crucero, sobre todo si se dispone de tiempo suficiente.

Leonardo y yo éramos de la idea de continuar con el plan original, ya que pensábamos que esta etapa debía ser una verdadera "prueba de fuego", especialmente previendo lo que podíamos llegar a pasar más adelante. Durante los primeros tres o cuatro días, Leonardo no la pasó bien, pero luego parecía como si hubiese nacido a bordo. Sin mucha experiencia oceánica, pero con un gran sentido práctico y muchísima habilidad, resolvía inmediatamente todos los desperfectos de a bordo con soluciones por demás sencillas y eficaces. Era, tal vez, el más remolón para las guardias nocturnas y, por ser el capitán, se le daban algunas concesiones, pero él invariablemente las retribuía: más de una vez, llegando a mi guardia, no me despertó tomando él mismo mi puesto.

Personalmente, me sentía satisfecho con la tripulación y entusiasmado con el barco.

En cuanto a mi hombro, me molestaba un poco, pero nada demasiado serio. Trataba de usarlo lo menos posible ya que, en determinados movimientos, el dolor se hacía fuerte de verdad. Lo principal era quitarme de la cabeza el temor de luxarlo nuevamente y volver a confiar en él. Por otro lado, no podía dejar de estar a la altura de tan buena tripulación.

Habíamos entrado en el séptimo día de navegación y como casi siempre después de una tormenta, había quedado la marejada que, en este caso unida a una calma total, hacía que la navegación fuera muy desagradable. Pudimos sacar a cubierta toda la ropa húmeda, aprovechando para limpiar el interior.

A las 17.30 nos comunicamos por radio con la estación CE8EMM, de Punta Arenas y más tarde establecimos contacto con una rueda de radioaficionados argentinos, que se convirtieron en los enlaces con nuestras familias.

Fue una gran suerte poder dar con LU7LY (Enzo de Corrientes) y con LU3DFR (Gino de Bella Vista). Ellos nos dieron información meteorológica y nos comunicaron con el padre de Leonardo. Pudimos aprovechar las comunicaciones para encargar una serie de repuestos (tragavientos, manijas, etc.) para que fueran enviados a Río de Janeiro.

A medida que la marejada fue calmando, los días que siguieron a la tormenta fueron de verdadero descanso. Aprovechamos para lavar algo de ropa, familiarizarnos con el equipo de radio, leer, etc. todo matizado con succulentos almuerzos y cenas en los cuales, indudablemente, el "Oso" se llevó las palmas con las pizzas que preparó.

El domingo nos enteramos que, tanto en Corrientes como en Buenos Aires, había llovido y hacía mucho frío, por lo que pensamos que un frente frío avanzaba hacia el Brasil. Mientras, nosotros continuábamos con vientos suaves del este-noreste.

El lunes por la madrugada, luego de estar encalmados, el viento pasó al sudoeste, para establecerse en el sur. Navegábamos a seis nudos y medio, con rumbo 60 y en medio de una molesta llovizna.

Como todas las veces en que pasé por el Golfo de Santa Catarina, las olas eran importantes, en esta ocasión nos daban del través, haciendo que en ocasiones **roláramos** muchísimo.

Era día 29 y me ofrecí a hacer ñoquis caseros. Pensé que la respuesta sería algo así como: "no, como vas a ponerte a amasar con este roldo, dejálos para otro día", pero ante mi sorpresa, lo único que escuché fue: "hacé muchos y no muy blandos", por lo que no tuve más remedio que hacerlos, y teniendo en cuenta que era la primera vez que amasaba, salieron muy bien. El viento fue aumentando de intensidad, pero al ser casi de popa, la vida a bordo continuaba siendo apacible, aunque llovía y debíamos usar traje de agua. Las olas eran cada vez más altas y algunas de ellas se acercaban rompiendo. Calculábamos a ojo, que su altura sería de unos seis metros. Pero la noche nos iba a reservar una sorpresa.

Navegando con foque, trinquetilla y mayor con dos rizos, avanzábamos a ocho nudos y aunque llovía, el frío no se sentía demasiado. Cada tanto, sentíamos (aunque no la veíamos) como a espaldas nuestras rompía una ola. De repente, en medio de la oscuridad, apareció en cubierta un pájaro blanco, de pico largo y patas zancudas, que eligió como lugar de amarre al guardamancebos. Se lo veía cansado y débil y, aunque tratamos de agarrarlo para ubicarlo en algún lugar más cómodo, prefirió irse hacia proa.

Luego de un par de horas y convencido de que, a pesar de su aspecto, los animales que tenía en su proximidad no eran peligrosos, se dejó atrapar por Leonardo, que lo depositó junto al compás, debajo de la chubasquera. A pesar de mantenernos en constante vigilancia, más tarde se dejó acomodar por Marcelo en un acogedor hueco cerca de las garrafas.

Durante el resto del día, llovió copiosamente, cosa que aproveché para darme una "ducha de fortuna" y lavarme la cabeza. Aunque hacía bastante frío la ducha me sentó muy bien, especialmente teniendo en cuenta que ya llevábamos diez días navegando.

Mientras, nuestro polizón emplumado buscó refugio dentro de un balde que estaba tumbado en el cockpit, cerca de las garrafas. Se lo veía cada vez peor y nuestros intentos por darle de comer, recibieron una rotun-

da negativa.

Era enternecedor verlo, compensando el rolido del barco de tal forma, que su cabeza y cuello entraban y salían rítmicamente del balde, asemejando al pájaro de un gigantesco cú-cú.

Por la tarde establecimos contacto radial con Buenos Aires y hablé por teléfono con Raúl Fernández, que me comentó los resultados de las regatas y como andaban las cosas por allí. Chiche pudo hablar con su esposa Liliana y Leonardo con su hermano. En realidad nunca había hecho una navegación oceánica con tantas noticias de tierra.

Hacia el atardecer, las cosas fueron empeorando y el viento aumentó su intensidad, quedando un mar muy grueso.

Las guardias se hacían de a dos y, desde que llegó ese frente, descoctamos el timón de viento. La corredera, llegaba al tope por momentos. (11 Nds). Nuestro "buque", demostró una vez más sus excelentes condiciones marineras. Aunque tiraba un poco a la orza, era totalmente dominable. Tal vez íbamos demasiado cargados de vela, pero la emoción de cabalgar las olas de esa manera, bien valía la pena.

Leonardo, muy previsoramente, colocó una retenida en la botavara que, a propósito, era algo débil para que pudiera saltar en caso de emergencia. Estando Julio y "Oso" de guardia, mientras los de adentro tratábamos de descansar en nuestras cuchetas, *tumbamos*.

El susto fue mayúsculo. Yo estaba en mi cucheta habitual, pero con el rolido no podía dormir. Como me interesaba la conversación que mantenían Julio y "Oso" en el cockpit decidí levantarme, justo en el preciso momento en que a este último se le fue el barco y la orza. Por suerte, el nudo del violín de mi cucheta estaba duro y no zafó, ya que cuando nos embistió la segunda ola, rodé por el violín hasta el techo.

Totalmente desorientado, traté de mirar hacia afuera y por la ventana de la cocina, vi un espectáculo que me hizo temblar: la botavara y toda la mayor estaban debajo del agua. De inmediato pensé: "aquí se terminó todo", con la seguridad de que la botavara no resistiría.

La tumbada había sido tan rápida, que todas las cosas colocadas sobre estribor (barlovento), pasaron volando a través del salón hacia babor. El barco se mantuvo en esa posición durante varios segundos, que parecieron años y, rápidamente, se *adrizó*. El caos en el interior había aumentado, con los ruidos de cosas que se golpeaban, la posición incómoda adquirida y los gritos de "¿Qué pasa?" que no podíamos evitar, sumado a la cantidad de agua que entró por el tambucho central entrea-bierto.

Mientras tanto, Julio a los gritos, pedía que alguien saliera al cockpit. Con Leonardo salimos y, de inmediato nos sorprendió verlo solo. Julio señaló la banda de babor, mientras con gran esfuerzo dominaba al barco.

El espectáculo nos horrorizó: el "Oso", hacía un terrible esfuerzo para terminar de treparse al barco, mientras todavía llevaba medio cuerpo colgando de la borda. A todo esto, y gracias a la previsión de Leonardo de colocar una retenida débil, la botavara se salvó.



1

*Nuestra primera captura. Un bonito es traído
bichereado por Leo. La cara de alegría de Chiche y
Oso muestra como echos simples, que en tierra
pueden ser tomados como pequeñeces,
levantan la moral.*

2

*Los señuelos se convirtieron en las 'vedetts' del
barco. No sólo nos traían una variante en la
alimentación, sino que eran portadores de
expectativa, emoción, sorpresa y alegría a bordo.
Eran motivo de charlas de sobremesa
y cambiaban la rutina cada vez que alguien
los hacía aparecer en cubierta.*

3

*Oso preparando su mejor plato. Media docena de
pizzas mitigaban las añoranzas de las pizzerías
de Buenos Aires.*

4

*29 de Abril de 1985. Los ñoquis se convirtieron en un
plato infaltable durante todo el viaje,
sin importar el estado del mar.*

5

*El Cartagena descansando en las aguas de la
Bahía de Guanabara después de la prueba crucial. Al
fondo el Corcovado. Iate Club de Río de Janeiro.*

6

*Vista nocturna de Río de Janeiro desde el
Pan de Azúcar. La Bahía de Guanabara es, sin lugar
a dudas, la más hermosa del mundo
a la hora que sea.*

7

*Preparándose para llegar a Europa según la moda
reinante. Tomar sol era otra actividad más, en
nuestras guardias libres íbamos a proa a disfrutar
del ganado descanso tal cual como
si fuéramos a la playa.*

8

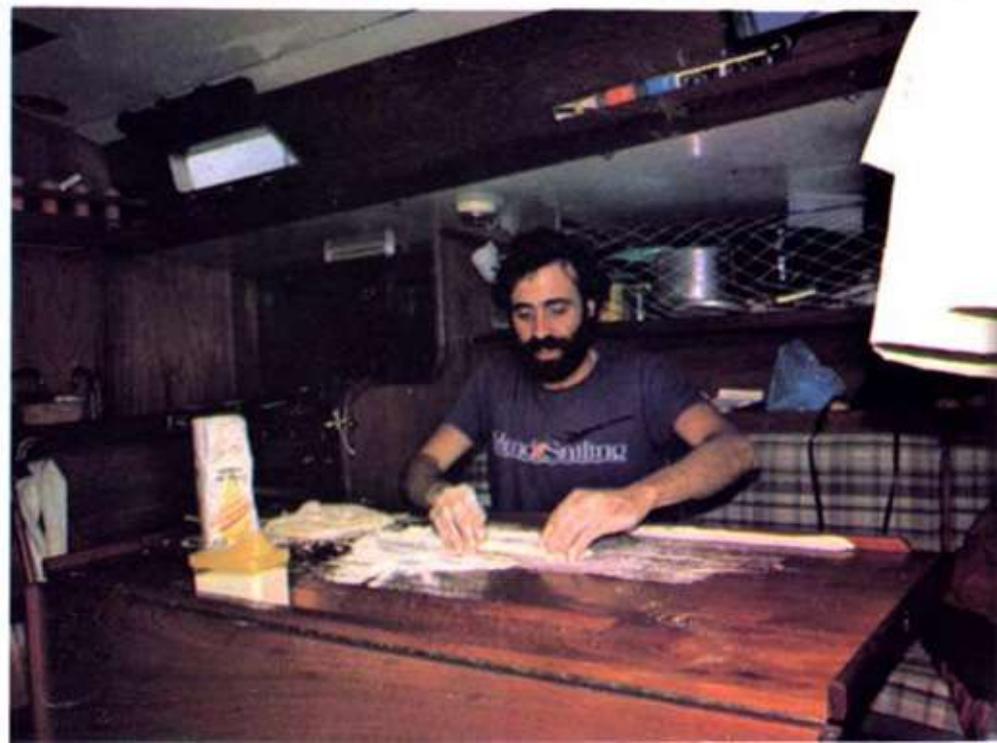
*No nos podíamos quejar. Aunque pasábamos
momentos difíciles no nos faltaba nada
(y jamás Campari).*

1



2









7



8

Ya con Marcelo a bordo, Julio luchaba con el timón, mientras con Leonardo arriábamos la mayor.

Julio había tenido razón cuando nos decía que íbamos con demasiada vela, la prueba final fue que, navegando sólo con el yankee, íbamos a ocho nudos y, ante su insistencia, arriamos el yankee e izamos la trinquetilla. Con esta vela de solamente 14,5 metros cuadrados, íbamos a una velocidad de entre seis y siete nudos y con el barco totalmente controlado. Por supuesto, luego de terminadas todas estas maniobras, y ya con total tranquilidad a bordo, meditábamos sobre lo sucedido.

Fue una simple tumbada. Marcelo iba al timón y en una **barrenada**, el barco se fue inconteniblemente a la orza, la ola siguiente hizo el resto. Con menos vela podría haber pasado lo mismo, pero las posibilidades hubieran sido muchísimo más remotas.

¿Cómo fue a parar al agua Marcelo? Sencillo: al ir timoneando, trataba de hacer derivar el barco, llevando la **caña** con ambas manos y trabándose con las piernas en la **bancada de sotavento**. Al **tumbar**, la ola rompió sobre él, haciéndole perder el equilibrio, en la caída golpeó bastante fuerte contra un **molinete** y pasó entre los **guardamancebos**. Afortunadamente, estaba con el arnés de seguridad colocado y a eso, sin dudas, le debe la vida, ya que con esas condiciones de mar, un rescate hubiera sido prácticamente imposible.

El resto de la noche fue muy dura, con pronunciados roídos y con la tripulación que no estaba de guardia en sus cuchetas, aunque sin poder pegar un ojo.

Ya estábamos cerca de Río y eso constituía un buen aliciente: íbamos a rumbo directo y con muy buena velocidad.

A medida que clareaba, el viento fue calmando en ese 1º de mayo, aunque el mar había quedado bastante revuelto. Luego de reparar los garruchos de la mayor que se habían cortado, la izamos con dos manos de rizos y, con el foque a orejas de burro, continuamos nuestra marcha.

A todo esto, nuestra mascota seguía en su refugio. Ya nos había tomado confianza y se acercaba a nosotros en busca de calor. A medida que nos acercábamos a la Bahía de Guanabara, el mar fue calmando, aunque el cielo seguía cubierto y con lluvias.

Entramos a la Bahía en la mañana del 2 de mayo, con muy poca visibilidad. Lamentablemente, faltando poco para tomar amarras, nuestro pequeño amiguito murió. Realmente, estábamos muy esperanzados de bajarlo a tierra para que se recuperara, pero no pudo ser.

Ya acomodados en el **Iate Clube do Río de Janeiro** y luego de unas renovadoras duchas nos aprestamos a celebrar, con abundante cerveza, el término de esta primera etapa.

Sentados en la famosa baranda del Club, analizamos todo lo sucedido, discutiendo los pasos a seguir.

Finalmente, la cordura pudo más y decidimos dejar todo para el día siguiente, decidiendo iniciar una inmediata y seria investigación sobre la cantidad y calidad de las garotas que merodeaban en esa época por la zona.



Barra de San Juan, Uruguay. En viaje de pruebas antes de zarpar a Europa.



Praia dos Osos, Buzios. Fondeamos entre pequeñas embarcaciones de pescadores.

CAPITULO III

Cambio de planes - Buzios

Nuestra estadía en Río de Janeiro duró apenas seis días. Parte de ellos fueron empleados para efectuar algunas reparaciones y el resto para pasear y descansar.

Principalmente estas dos últimas actividades.

Luego de tener que soportar la muy poca hospitalidad recibida en el late Clube do Río de Janeiro, actitud muy conocida por todos los navegantes argentinos que nos antecedieron, nos dirigimos a Marina das Glorias.

Allí, con aguas mucho más tranquilas y contando con todos los servicios necesarios a un costo reducido, lo pasamos muy bien. Las mayores ventajas fueron el estar muy cerca de la ciudad y la colaboración de Vivaldo, el gestor de la Marina que, con muy buena voluntad y total idoneidad, se encargó de hacer todo el papeleo de entrada del barco.

Otro ingrediente interesante, fue el hecho de encontrar a Micky Costa, un navegante argentino muy conocido por nosotros, que estaba como tripulante del "Ondine". Gracias a él, nos pudimos relacionar con varios navegantes europeos con real experiencia en el cruce del Atlántico.

Debo mencionar especialmente a un navegante alemán, que fue nuestro principal asesor y que atesoraba alguna experiencia en el tema: había cruzado el Atlántico diecisiete veces y había dado siete vueltas al mundo. Sí, aunque le parezca mentira, fuera de la Argentina existe gente que ha navegado en serio, la única diferencia con la mayoría de nosotros, es que ellos pueden demostrar que realmente lo hicieron. Luego de varias charlas con él, le expusimos el derrotero previsto,

y con toda la amabilidad del mundo, nos fue explicando paso a paso, los motivos por los cuales desaconsejaba totalmente nuestros planes.

Le contamos que pensábamos subir por la costa brasileña hasta Recife o Fortaleza y luego cruzar a Cabo Verde para, en lo posible, realizar la siguiente escala en Las Canarias. De allí a España pensábamos que sería sólo un paso más.

Nos escuchó detenidamente, nos miró y nos dijo lacónica y suavemente: "me parece que ninguno de ustedes tiene experiencia en el cruce del Atlántico, porque peor ruta que la que me contaron no existe".

De ahí en más, nos limitamos a escuchar todas las contras que el alemán volcó sobre lo que nosotros pensábamos que era algo lógico, luego de mucho estudio de la cartografía.

Según él, la única ventaja era la de navegar cerca de tierra, aunque no la veía como una ventaja definitiva ya que, para dirigirnos al continente africano, deberíamos soportar fuertes vientos y corrientes en contra. Nos preguntó si teníamos, o si habíamos visto alguna vez el libro "Ocean passages for the world". Ante nuestra negativa, nos explicó la que, a su entender, era la ruta más lógica y directa.

Comenzó por aclararnos que cualquier ruta directa, sería con vientos de proa, que irían aumentando de intensidad a medida que nos acercáramos a Cabo Verde, especialmente el noroeste, con marejada muy alta y fuertes corrientes en contra. No aconsejaba en absoluto el trecho de Cabo Verde a Las Canarias, ya que las corrientes existentes, de tres a cuatro nudos en contra, nos harían sufrir muchísimo.

Su consejo que, valga aclarar seguimos al pie de la letra, fue el siguiente: Llegados a Recife, en lugar de seguir hasta Fortaleza, debíamos dirigirnos a Fernando de Noronha, de allí directo a las Azores, por el meridiano de los 30 grados oeste. Nos previno que encontraríamos vientos del norte al noreste, que serían duros cerca de la isla de Cabo Verde, por lo que debíamos evitar su proximidad. El resto del viaje sería con vientos de entre quince y veinte nudos.

La corriente hacia América, por ese meridiano, no sobrepasaría los dos nudos y las famosas calmas ecuatoriales, las encontraríamos entre los 2 grados sur y los 8 grados norte, existiendo una zona, entre los 28 y 32 grados oeste, en que serían bastante menores.

En cuanto al tema de las lluvias, nos dijo que había mucha posibilidad de tenerlas en forma torrencial entre los 5 y 7 grados norte y cerca de las Azores, por lo que debíamos tenerlo en cuenta para almacenarla en caso de necesidad.

La posibilidad de pescar se limitará a peces voladores y, dada la gran profundidad en que navegaríamos, nos aconsejó no depender de la pesca como alimento, ya que se daría únicamente hasta Fernando de Noronha, para luego ser abundante nuevamente llegando al archipiélago portugués.

Luego de salir de estas islas, lo recomendable sería pasar por Madeira, que es un lugar muy bonito, para desde allí dirigirnos a España aprovechando el ángulo del viento.

Quiero aclarar que sus predicciones fueron casi exactas, salvo algunas pequeñas variables en las zonas de calmas (para nosotros no existieron) y los pronosticados vientos duros del noreste a la altura de Cabo Verde (en realidad fueron muy fuertes).

Estimando lo que habíamos tardado desde Buenos Aires hasta Río de Janeiro, aventuró una duración de treinta y cinco días para llegar a continente europeo y en realidad empleamos diecinueve días.

Pienso que fue un error de apreciación lógico, ya que comparó al "Cartagena" con la mayoría de los barcos de acero franceses que deambulan por el mundo, que no son nada buenos a la hora de tener que orzar. Ellos tratan de navegar con vientos francos y, de ser posible, corriente a favor (nada tonto por otra parte). Es por eso que son contados los que bajan de la latitud de Río de Janeiro. En realidad, desde Bahía hacia el norte, los veleros extranjeros se encuentran por cientos. ¿Será cierto que nos tocó la parte fea del globo?

¡Cómo me gustaría volver a encontrar a ese navegante alemán, para agradecerle sus consejos y contarle nuestra travesía que, gracias a su experiencia y a su gentileza, fue realmente un hermoso viaje! Tal vez en algún otro puerto, en un futuro no muy lejano...

Para completar el alistamiento del barco, tuvimos que esperar llegar a Buzios, ya que Alfonso, el hermano de Leonardo iba a llegar allí con los tragavientos, manijas, bobinas para el B.L.U. y otros repuestos.

Mientras tanto, ajustamos la jarcia y realizamos tareas menores de mantenimiento durante las mañanas, para disfrutar de las playas y los boliches de la Rúa Atlántica hasta bien entrada la noche.

De inmediato se estableció una feroz competencia para dilucidar cuál de los tripulantes tenía más éxito con las garotas, pero que no terminó en Río de Janeiro, sino que se extendió a todo el tiempo de travesía, por supuesto en las escalas.

Marcelo (Oso), terminó llevándose el primer premio, demostrando cuán valiosa puede ser una cabellera larga y rubia, casi blanca, además de una táctica que no nos convencía mucho, pero que daba muy buenos resultados: mientras nosotros caminábamos y buscábamos, él se limitaba a sentarse a tomar una copa y esperar.

El segundo en tal concurso, quedó colocado con una sola conquista de diferencia, pero el ganador tiene sus incontestables méritos, ya que se esforzó mucho menos... o tal vez no. Nunca lo sabremos.

Entre las cosas lindas que nos ocurrieron, estuvo Flavia, una amiga de Leonardo, que un sábado al mediodía apareció por la Marina, para almorzar a bordo con unas amigas.

La vida en la Marina era por demás agradable. Pasábamos un rato trabajando en el barco y el doble de tiempo en el bar, tomando cerveza y comiendo papas fritas en compañía de Micky Costa y otros amigos. Luego salíamos a pasear por la Rúa Atlántica, en procura de obtener puntos para la sangrienta contienda. No faltaba alguna que otra demostración de agilidad por nuestra parte ante las rateras que pululaban, como en una ocasión en que Leonardo, al mejor estilo de Bruce Lee, recuperó

sus documentos en plena calle, luego de que habían sido "distráidos" de su bolsillo.

El "Oso" seguía con su método infalible de conquista: esperaba a que alguna diosa se le acercara y casi siempre se llevaba los laureles.

Un tema que nos preocupaba, era proveernos de algunas cartas de navegación que nos faltaban. Aunque Leonardo había hecho un buen acopio de cartas británicas, siempre faltaba alguna más, pero pudimos completar casi todas en "Ediciones Marítimas". La que restaba (de las Azores) pensábamos conseguirla en San Salvador de Bahía.

Así fueron pasando los días, hasta que Julio tomó el avión hacia Buenos Aires y nosotros tuvimos que cobrar el fondeo y dirigimos a Buzios. Nuestra segunda etapa de la travesía, en violento contraste con la primera, se iba a caracterizar por su corta navegación, ya que sólo cien millas separaban a Marina das Glorias del Fondeadero de Buzios, en la Praia dos Ossos.

La prueba más esperada se había realizado: conocíamos y confiábamos en el barco. Sabíamos que si no lo maltratábamos, estaba perfectamente apto para nuestro viaje, ahora debíamos preparar a la tripulación.

Ya nos conocíamos mucho mejor, teníamos un objetivo muy claro y estábamos todos dispuestos a lograrlo, pero faltaba limar algunas asperezas. Teníamos que compartir más nuestro tiempo libre, hablar, entender y comprender los pensamientos de cada uno, sus expectativas, temores y fantasías. En síntesis, debíamos formar un verdadero grupo, para entender sin discutir, comprender que le sucedía al otro, callar y esperar.

Tal vez por todo eso, Buzios fue tan importante para nosotros. Por consenso general, comprendíamos el por qué de los cambios en la ruta a seguir. Ya sin invitados, estábamos solos mirando hacia Europa y cada etapa sería un paso obligado para conseguir el objetivo.

A las trece horas zarpamos rumbo a Buzios, salimos de la Bahía pasando cerca de Punta de Itaipú, dejando por estribor las Islas do Pae y da Mae. Con buen viento del sur, seguimos la ruta más corta: la de los mercantes. Fue una experiencia muy útil, ya que al pasar cerca de varios de ellos, tuvimos ocasión de enseñarles a "Oso" y a "Chiche" las reglas de navegación, especialmente de noche, para que supieran reconocerlos y entender qué rumbo llevaban.

Fue muy especial la primera noche, ya que un buque casi nos embiste, obligándonos a maniobrar a motor para evitar la colisión.

Alrededor de las cuatro de la mañana, divisamos dos luces blancas de tope, en rumbo paralelo al nuestro. Navegamos en esa forma durante una media hora y luego vimos una sola luz blanca, que asumimos que era una luz de alcance aunque, por su tamaño, se nos ocurría demasiado grande para esa función. Seguido a ésto, apareció una luz roja y de inmediato una verde, que se acercaban rápidamente por nuestra amura de estribor con rumbo de colisión. El ruido de las máquinas del buque se escuchaba cada vez con más precisión, y comenzaba a percibir-

se en el aire el olor del fuel-oil quemado. Sin vacilar, decidimos prender el motor y virar noventa grados a estribor, haciendo un rumbo prácticamente perpendicular al que llevábamos con anterioridad. Resultado: el buque pasó a menos de cien metros por nuestro babor, mientras nosotros, enmudecidos, lo veíamos pasar velozmente, contemplando hasta el mínimo detalle de su super-estructura.

¿Qué había pasado? Creo que fue muy simple: no nos vio, no tuvo ni contacto visual ni de radar. Esto último nos llamó mucho la atención, ya que aunque no llevábamos pantalla reflectora, habíamos hecho pruebas con otros buques y nuestro casco de acero aparecía en su radar a más de veinte millas. ¿Llevarían el radar apagado? ¿El timonel se habría dormido? No lo sabremos jamás, pero aprendimos a no confiarnos y decidimos dejar siempre a alguien en cubierta, atento a todo y en especial a los buques en las zonas de tráfico intenso.

Esa misma noche, como para ratificar nuestras presunciones, dos buques navegando de vuelta encontrada, nos pasaron bastante cerca, dejándonos en medio de ellos. Ambos, al detectarnos, cayeron a su estribor, demostrando que aparecíamos claramente en sus pantallas de radar.

En la mañana del segundo día de navegación doblamos Cabo Frío y, dado que el día se presentaba muy lindo, desayunamos todos juntos en el cockpit: café, jugo de naranjas, huevos revueltos con panceta y pan llenaron nuestros estómagos, preparándonos de la mejor forma para este nuevo día, en el que ya empezaba a notarse, por su temperatura, nuestro acercamiento al Ecuador. "Oso" timoneaba, cuando de repente gritó "¡¡¡Ballenas a proa!!!". Algo incrédulos, pudimos ver como a unos cien metros de nuestra proa se cruzaban tres formas negras, que de trecho en trecho soltaban su clásico chorro de agua y aire.

Sabíamos, por comentarios, que en esta zona es común ver ballenas pero, sinceramente, no pensábamos encontrarlas. De día el encuentro es hermoso y divertido, pero de noche, puede ser bastante intranquilizante, ya que no es difícil confundirlas con una ola más.

A mediodía, para el almuerzo, estrenamos la mesa del cockpit. Ya iban marcándose claras diferencias con nuestra primera etapa.

A las quince horas, luego de que nos echaron de una amarra que tomamos en el Iate Clube de Buzios, fondeamos entre los pesqueros, en la Ensenada de Buzios (Praia dos Ossos).

Con una profundidad de diez metros, fondo de arena, agua clara con una visibilidad de tres a cuatro metros, reparada de los vientos y con poca marejada, esta ensenada constituye un excelente fondeadero, rodeado de playas, morros y hermosas casas. Está relativamente cerca del centro de la ciudad, según la medida de los lugareños: "quince minutos si va charlando por la costanera".

La vida en Buzios

En los últimos cinco años, Buzios sufrió muchas modificaciones, pa-

sando de ser una pequeña villa veraniega o de fin de semana, utilizada por la gente de Río de Janeiro, para ser una ciudad que recibe oleadas de turistas sobre todo de Brasil y Argentina. También, aunque en menor medida, llegan europeos, especialmente franceses.

Esto hace que, en temporada alta, Buzios sea un verdadero enjambre de gente, en el cual no hay prácticamente lugar ni siquiera para estar de pie. Sin mucha infraestructura, los hoteles no dan abasto, se pueden alquilar habitaciones en casas de familia o pequeñas casas de pescadores a bajo precio, pero con comodidades casi inexistentes. (50 dólares por mes).

Aunque no reúne todas las condiciones de centro turístico, cuenta con una muy importante: sus playas, que en total son más de once, con características muy particulares y que las diferencian sustancialmente.

Sus aguas son lo suficientemente transparentes como para permitir el desarrollo de actividades subacuáticas, siendo un lugar muy apreciado por los amantes de la caza submarina.

Hay tres negocios que cuenta con material de buceo, en los que se puede alquilar, reparar o recargar tanques. Asimismo, se organizan excursiones guiadas por conocedores de la zona. Los mejores lugares para la caza submarina son las Ilhas Branca, Feia, Redonda y Goravatá.

Nosotros nos limitamos a bucear por la ensenada, ya que nuestra escala no iba a durar mucho tiempo, además, el agua estaba bastante turbia, debido a la acción de un frente frío que acababa de pasar, con muchas lluvias y mal tiempo.

Utilizando como base a nuestro chinchorro (un bote de goma de 2,20 metros), "Chiche", "Oso" y Leonardo, se dedicaron a bucear y sacar cuanta cosa insólita encontraron en el fondo. Fue así que la cubierta del "Cartagena", se vio invadida por diversos tipos de plantas, estrellas de mar, formaciones coralíferas, erizos, piedras comunes y demás porquerías que, una vez secas, pensábamos guardar como souvenir. Al cabo de un día, y por culpa de las lluvias, en lugar de sacarse, comenzaron a despedir un olor nauseabundo, por lo que pasaron a ocupar nuevamente su espacio vital en el fondo del mar.

Por supuesto, no todo fue tan simple, ya que los erizos dejaron su recuerdo en nuestras manos y pies cuando, por la noche, volvíamos de "Tucano", el único bolicheailable abierto fuera de temporada.

Sus propietarios eran dos argentinos que cumplían brillantemente las funciones de barman: una copa para el cliente y una para ellos, para que nadie tuviera que pasar por la miserable experiencia de beber en soledad. También cumplían las tareas de portero y disc-jockey y en todo momento se los podía encontrar bailando en la pista.

Realmente era una vida muy dura: caminar, bucear y divertirse para combatir la angustia de la espera. Así fue como iniciamos un periplo que nos llevó de "La Bohème" a "Chez Michou", "Tucano", etc.

Buzios y su gente

Nosotros conocimos a una ciudad diferente a la que conoce el veraneante común.

Ante todo descubrimos que hay tres tipos de habitantes bien diferenciados.

Están los lugareños, que nacieron en la villa o en sus alrededores y que se dedican principalmente a la pesca o poseen pequeños negocios.

También encontramos a los veraneantes de diferentes orígenes, que se acercan a pasar unos días o los residentes de Río de Janeiro, que poseen sus casas de fin de semana.

El tercer grupo está formado por argentinos, brasileños o franceses, que se afincan en el lugar por períodos más o menos largos (entre dos meses y dos o tres años). Por lo general, son dueños de pequeños negocios como boutiques, boliches, restaurantes, alquiler de botes, artesanías, o cualquier otra cosa que les dé lo suficiente como para subsistir. A ellos se suman otros, que trabajan como camareros, barman o cuanto trabajo temporario exista, con la sola condición de mantenerse "en negro". Los motivos por los cuales llegan estos últimos son de lo más heterogéneos: los he visto establecerse allí para vivir su homosexualidad con tranquilidad, desaparecer algún tiempo por motivos políticos, replantearse su existencia, alejarse de la sociedad, fugarse de su casa, recuperarse de desilusiones amorosas, dejar que se enfríe algún problema de tráfico de drogas, o cuanta causa a uno se le pueda ocurrir.

No molestan a nadie y, por supuesto, no son molestados. Seguramente, ellos son causa de que Buzios sea como es, ya que sin su presencia, seguramente se perdería una parte grande de su ambiente atractivo y su buena onda.

Tal vez, como ejemplo de esa forma tan particular de pensar y de vivir, se pueda citar a "Tucano", que fuera de temporada y descontando al grupito reducido de habitués, tal vez reciba a cinco o seis parejas, o bien a las boutiques, en donde nadie entra por días enteros, pero igual siguen abiertas.

Hay lugares muy particulares, como "La Bohème", donde se puede tomar un excelente 'kir' y comer estupendos platos de cocina francesa, preparados por Marie, su propietaria. Sólo hace falta tener paciencia, ya que no es para nada extraño que, cuando uno ordena su plato, vea al poco rato al marido de Marie saliendo por la puerta trasera, para poder comprar en el almacén de a la vuelta los ingredientes para preparar su comida.

A eso de las 20 horas, casi todos se dan cita en la crêperie "Chez Michou", en donde unos franceses preparan unos exquisitos crêpes en una cocina instalada bajo un pequeño techo, casi sobre la vereda. En el interior y al aire libre, hay varias mesas con tableros de ajedrez, damas y backgammon. Sobre la vereda, hay varios bancos altos y una barra improvisada sobre el muro, donde la gente consume por el equivalente a un dólar un abundante y delicioso crêpe. En la calle, una mesa de ping

pong y largas mesas con bancos, ofrecen un cuadro pintoresco y pocas veces visto.

A ese lugar llega todo el mundo, desde los integrantes del grupo "Kiss", en ocasión del festival de Rock en Río, a punks, lugareños, desorientados o simples veraneantes.

Entre los más raros personajes, encontré a "Porota", una argentina alcohólica, de aproximadamente treinta y dos años. Se la ve aparecer por las mañanas, cerca de la "Possada dos Ossos" y va a un bar a tomar su desayuno: un par de vasos de cachaça, luego sigue su itinerario por los boliches, en procura de alguna cerveza y alguien con quien hablar.

Una vez, charlando con ella, le pregunté como se mantenía y me contestó: "Recibo todos los meses un sueldo, alrededor de trescientos dólares que me giran desde Buenos Aires". "¿En concepto de qué?", pregunté con sorpresa. "Hay gente a la que no le interesa que yo aparezca por Buenos Aires. Con esa plata me es suficiente". Acto seguido brindó por todos los exiliados voluntarios y se fue a bailar.

Me quedé helado. Averigüé entre sus amigos y me confirmaron que conocían la misma historia, algunos agregaron detalles, como que le quedaba poco tiempo de vida por el estado de su hígado, que tenía un vele-rito Laser que alquilaba en la temporada y otras pavadas, pero todos conocían la misma versión.

Preferí no investigar más y sacar mis propias conclusiones para adentro, aunque no pude dejar de preguntarme: ¿habrá más "Porotas" diseminadas por el mundo? ¿Dónde? ¿Por qué? ¿Quién les gita la plata? ¿Será verdad?

En "Tucano" conocimos al ex marido de Joana, una amiga del Oso que se dedicaba a las artesanías.

Hacia mucho calor y vimos aparecer en medio de la pista a un mulato con sobretodo, botas de abrigo y gorro de lana, se acercó a nosotros, nos saludó y se fue. Al preguntarle a Joana quién era, nos contestó: "no le den importancia, es mi ex marido, aunque desde que salió de la cárcel vivo con él. Estuvo preso por un asunto de drogas, pero lo soltaron rápidamente, porque no tenía nada que ver".

Desde la barra lo mirábamos cómo bailaba y saltaba con su vestimenta, llegando a la conclusión de que si estuvo preso por drogas y lo dejaron salir, fue porque se las tomó todas para que no se las encontraran y el efecto todavía le duraba.

Luego de un tiempo de estadía en Buzios llegó Alfonso, el hermano de Leonardo que, proveniente de Río de Janeiro, traía noticias sobre nuestras familias y un bolso con los repuestos esperados.

Con su espíritu muy divertido y totalmente extrovertido sacó a relucir, sin darse cuenta, temas que al charlarse, redundaron en una mayor comprensión de cada uno de los integrantes de la tripulación. Cada salida, paseo o actividad en conjunto, sirvió para conocernos más.

También vino a visitarnos Flavia, de Río de Janeiro. Un día la vimos aparecer nadando con su pointer, para avisarnos que en la playa

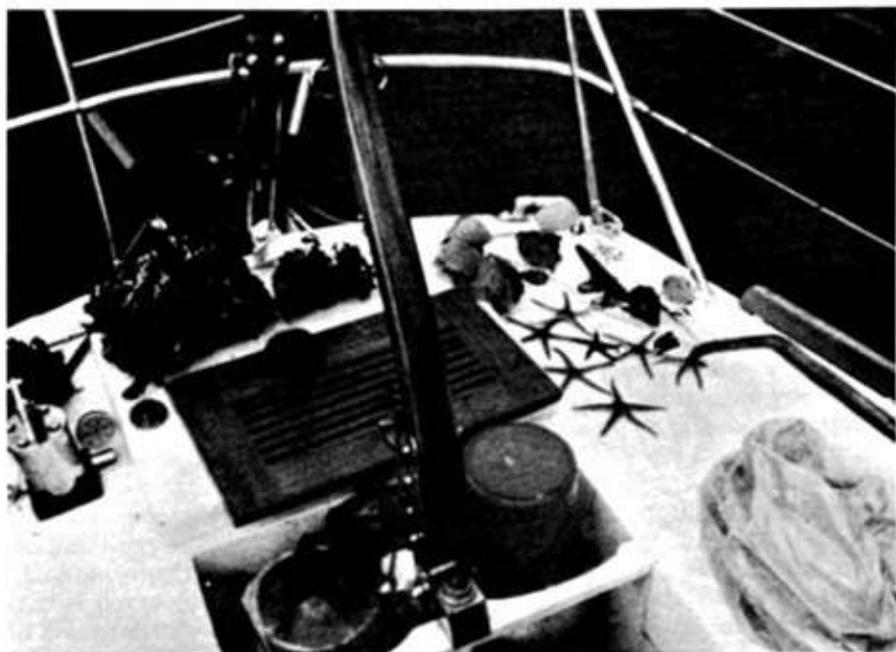
estaban Andrea y Graciela, esperando que las fuéramos a buscar con el chinchorro para conocer el barco.

Andrea, de padres argentinos, vivía cerca de Buzios desde hacía unos cuantos años y Graciela, también argentina, era residente de Buzios. Nos comentó su idea de sumarse a la tripulación para navegar hasta San Salvador de Bahía. Dado que la idea no nos pareció mala, quedamos en encontrarnos en Vitoria, de esa forma tendría tiempo suficiente para ir hasta Río, hacer unos trámites y alcanzarnos más tarde.

En esos días de descanso, conocimos a otras dos argentinas: Sonia y Patsy. Sonia, que fabricaba ropa, no se animó a acompañarnos; Patsy, que trabajaba de camarera o cuanta ocupación consiguiera, estaba fascinada con la idea, pero había perdido su pasaporte y como debía esperar el nuevo, no pudo sumarse a la tripulación.

Así pasamos los dos días en que se quedó Alfonso y el domingo por la noche, organizamos una cena de despedida en "Chez Michou": una gran mesa con toda esta gente más una serie de invitados, todos comiendo una gran variedad de crêpes con cataratas de cerveza.





Buzios. En un principio eran trofeos, hasta que no supimos que hacer con ellos y ocuparon nuevamente un lugar en el fondo del mar.

CAPITULO IV

Malas noticias llegando a Vitoria

El lunes 13 de mayo, cerca de las trece horas, partimos hacia Vitoria. Con toda la razón del mundo, el Oso afirmó: "Por fin vamos a navegar, así podremos reponernos de la vida en puerto".

Era cierto. Comenzaron nuevamente las guardias, la comida sana y a horario, podíamos dormir bastante, leer, en fin, comenzó la vida de santos.

Las guardias de cuatro horas, eran realizadas por dos personas, una de las cuales era el jefe de guardia, que por lógica, era Leonardo o yo.

Era así que, cuando me pasaban una guardia, realizaba sólo dos horas y luego llamaba al "Oso" o a "Chiche", según correspondiese. Le dejaba el barco preparado con instrucciones precisas de dos cosas que podían suceder, aclarándoles que si ocurría una tercera no prevista, debían llamarme sin vacilar. Leonardo hizo lo mismo y dio por resultado que teníamos dos horas de guardia por seis libres. Por supuesto, en caso de tormenta, entradas a puerto o navegación muy cerca de tierra, el esquema no se respetaba y con Leonardo nos manteníamos permanentemente en "stand-by". Por la tarde, las guardias eran más cortas, para poder cambiar el ritmo y evitar así que nos tocara siempre el mismo horario.

La cocina era manejada por la guardia que estaba despierta en el timón. Es decir, si Leonardo dejaba la caña a las doce, tenía que cocinar y de esa manera, al ser los horarios rotativos, nos tocaba un día de cocina a cada uno.

Todavía nos acompañaba el mal tiempo: fresco, nublado y con lluvias. El viento era de suave a moderado, con poca ola. Indudablemente, eran las condiciones ideales para que nos pudiéramos amarinar nuevamente sin dificultad.

Aprovechamos el día para ordenar el barco y descansar todo lo posible, afuera no estaba muy agradable y, mientras había viento, el "Aries" hacía su trabajo perfectamente. De todas formas, seguiríamos por las rutas de navegación de los mercantes, lo que nos obligaría a estar alertas, especialmente de noche.

Durante la tarde apareció un buque y el "Oso", sin darse cuenta, hizo una mala maniobra en una orzada, cortándole la proa y en medio de la maniobra volvió a derivar, obligando al buque a cambiar de rumbo. Luego de eso, decidimos darle a "Chiche" y a "Oso" una pequeña clase sobre la forma de cruzar a los buques, haciendo hincapié en la importancia de hacer maniobras claras y decididas, a fin de que el timonel del buque pudiera saber siempre que era lo que haríamos, para poder maniobrar en consecuencia.

El resto del día y parte de la noche, lo dediqué a leer, había decidido retomar mis estudios de Antropología y, teniendo en cuenta la cantidad de tiempo libre que tenía a bordo, comencé a escribir distintas notas, con observaciones de nuestra vida a bordo y las cosas y la gente que veíamos en cada escala.

La noche se caracterizó por calmas e importantes borneos, que nos obligaron a efectuar muchas maniobras y a navegar cinco horas a motor. Estas condiciones continuaron durante toda la mañana siguiente mientras que, en el horizonte, habían aparecido nítidamente dos frentes: uno al norte y otro al sur. Nosotros, próximos al del norte, esperábamos que éste hiciera su ingreso, cosa que nunca sucedió.

En realidad, estos dos frentes se acercaban, para luego alejarse, se veían fuertes descargas eléctricas y daban la sensación de girar, a tal punto, que en un momento pensamos que habíamos perdido el rumbo, pero no era así: eran las nubes que cambiaban de posición girando en sentido antihorario.

De a ratos estábamos encalmados y las nubes nos daban la impresión de moverse muy rápidamente, la respuesta era simple: estábamos en un centro de alta presión.

En ese día, se armó la primera discusión a bordo. Habíamos estipulado horarios de cocina y de comida muy estrictos, a fin de no derrochar gas, no perturbar el descanso del resto de la tripulación, no abrir constantemente la heladera o el freezer y economizar agua.

Se habían fijado cuatro períodos en el día para que se reuniera toda la tripulación así, aparte de comer, se podría charlar o comentar las inquietudes. No existía ninguna limitación para comer: quién tuviera hambre, podía comer lo que quisiera y en la cantidad deseada, con la salvedad de no usar la cocina.

Todo comenzó en el desayuno. "Oso" preparó huevos con panceta y omelettes, acompañados con café con leche. Dado que "Chiche" se fue a dormir no bien terminada su guardia, saltó el desayuno y, a media mañana, se preparó tostadas a la francesa. Seguido a esto, comenzaron los preparativos del almuerzo.

Leonardo, a quien no le gustaba el olor a comida en el interior del barco, se enojó y comenzó una discusión con "Chiche". Todos participamos de ella y se aclaró que los horarios de comida estipulados debían ser respetados.

Era lógico. Ese día comenzó a funcionar la cocina a las 7.45, para terminar a las 13.30, con el inevitable olor a comida y el ruido producido por los cacharros.

Por una sencilla cuestión de respeto a los demás, era inevitable poner un poco más de orden, conclusión que, a regañadientes, fue aceptada por todos. Durante la tarde, mientras esperábamos el famoso frente del Norte, nos llegó una brisa del Sudeste, llevándose las nubes rápidamente hacia el Norte. Era gracioso ver el **compás**. Con veintidós grados de **declinación** al oeste, las lecturas distaban mucho entre sí: hacer rumbo **compás** Este, con la **declinación** y el **abatimiento**, equivalía a un rumbo valedero muy cercano al Noreste.

Por la noche, los cargueros nos tuvieron en jaque nuevamente. Con uno de ellos llevábamos rumbos aparentemente paralelos y, aunque estábamos cerca, no representaba ningún problema. Tenía una sola luz de tope, por lo que supusimos que era un buque chico, tal vez un pesquero. Seguimos de esa forma un buen rato. Me quedé observándolo y como estaba cada vez más cerca, comencé a sospechar que llevábamos rumbos encontrados, pero no le di importancia, ya que su mayor velocidad le permitiría pasar sin dificultades.

Todavía no llego a explicarme por qué motivo, el timonel del buque cambió el rumbo, dirigiéndose directamente hacia nosotros y acto seguido, encendió un potente reflector que iluminaba su proa y nos mostró un detalle que podía haber significado una tragedia: su tope de proa estaba apagado. Con una sola luz de tope, era lógico que fuera un barco pequeño, pero con el primer tope apagado, no había dudas: era algo muy grande y venía en un rumbo casi perpendicular al nuestro. Esperé que apagase su reflector, encendí el motor y emprendí la huida en un rumbo opuesto al que llevábamos.

¿Cuál había sido su objetivo? ¿Habría querido llamar nuestra atención para mostrarnos que era mucho más grande que lo que se podía presumir? Es posible, pero pienso que su conducción fue bastante temeraria. Seguramente, desde el puente, los timoneles de buques no deben imaginarse la sensación que se vive desde un velero ante la proximidad de semejante mole, especialmente si su proa apunta hacia el casco propio.

Durante la madrugada del 15 de mayo, sentimos saltar los dos seguros de nuestra línea de pesca. Todo el mundo se puso en actividad y ocupó sus puestos, que habían sido designados para hacer la maniobra más simple y segura, evitando así que, en el afán de ayudar, alguno cayera al agua o fuera bichereado en lugar del pez.

Luego de veinte minutos de arduo trabajo, pudimos izar una "sarda" de unos cinco kilos. Es un pescado que se parece mucho al atún, tanto por su aspecto como por su sabor. Para mí, se trataba de un "bonito",

aunque en Vitoria lo llaman "sarda". ¿Será , tal vez el mismo pez con distinto nombre?

Me ocupé de la tarea de limpiarlo y trozarlo. Como siempre, parte fue a parar a la heladera y parte al freezer. Lo envolví en papel de aluminio y lo guardé en bolsas de polietileno, para que no se impregnara todo con su olor. Realmente, la conservación era perfecta, ya que en el freezer quedaba totalmente congelado al poco rato de estibado.

El día se presentaba hermoso, sin nubes, con un cielo azul intenso. El mar llano y el viento que soplaba entre el Sur y el Sudoeste, nos tentaban a jorobar un poco con el spinnaker.

Lo izamos a las ocho de la mañana, para arriarlo ya entrando en Vitoria. Cabe aclarar que esas seis horas, fueron la navegada más larga que hicimos con spi en un viaje de más de siete mil millas. En las otras dos oportunidades que lo usamos, debimos arriarlo al poco tiempo por diferentes inconvenientes.

Pudimos comprobar lo débiles que eran los tangones, que tendían a doblarse por la presión que ejercía la braza. Tratábamos de no forzarlos en ninguna situación. Pensábamos que si los cuidábamos en las maniobras resistirían. Más adelante, las punteras dejaron de funcionar, ya que se trabaron por la sulfatación producida por el agua de mar.

Nos llamó poderosamente la atención la mala calidad de los materiales empleados. El diseño es bastante similar al de los "Proctor", pero los resultados son pésimos. Tal vez, no sea culpa de la empresa que arma los componentes, sino que, definitivamente, la calidad del material es mediocre. Quedó flotando en mi mente la duda sobre si, realmente, no hay buenos materiales en Argentina o si, para ahorrar costos, se trabaja con cualquier cosa.

Con el mástil nos sucedió algo similar. El ingeniero de Nemo, que calculó los valores para reemplazar al original, quedó asombrado al ver las especificaciones técnicas del nuestro. Nos insinuó que, si lo que leía era cierto, la calidad del aluminio en la Argentina, era superior a la italiana y que, seguramente, debía ser más resistente que el Nemo sobre-dimensionado, cosa que todos dudamos en extremo.

Aproveché esa espectacular navegación para subir a la cruceta alta y tomar unas fotografías del barco navegando con spinnaker. Desde allá arriba se lo veía hermoso, parecía una cuchilla cortando el agua, debido a su reducida manga. En popa iba quedando una larga estela de espuma blanca, sobre un mar azul profundo. Hacia el horizonte nada más que mar, terminando en su unión con un cielo totalmente despejado. Me quedé un rato en la cruceta, ensimismado pensando en lo que habrían sentido los vigías, que pasaban días en lo alto, escudriñando el mar para avistar ballenas, o aquellos pioneros que, desde el carajo, fijaban su vista en el horizonte, tratando de ver tierra o barcos enemigos.

Fue una sensación totalmente inédita, tan es así, que los gritos de mis compañeros me arrancaron de mi ensueño: habían pasado veinte minutos desde que había subido, tan sólo para tomar algunas fotos.

Pero no todo fue lindo para mí en ese día. Cuando hablamos por radio

con Gino, éste pidió hablar conmigo, para comunicarme que Raúl Fernández se encontraba muy enfermo y que había sido internado por un problema serio en el corazón.

Era la noticia que jamás había pensado en recibir. De ahí en más y por espacio de varios días, todos mis pensamientos estaban dirigidos a Raúl. Para mí no fue ni un buen amigo, ni un compañero de navegación, ni un segundo padre, sino las tres cosas juntas. Tal vez, haya sido más importante que mi propio padre al cual conocí muy poco, dado que murió cuando yo era muy joven. Con sus hijos Ezequiel y Facundo, éramos como hermanos. Compartíamos mil cosas de la vida diaria, planeábamos y comentábamos nuestras respectivas actividades comerciales, cualquier logro era festejado por todos como si hubiera sido propio.

Aún recuerdo el día en que nos despedimos antes del viaje, cuando me dijo: "¡Cómo te envidio Carlos!. Pase lo que pase no vuelvas, diviértete y tratá de disfrutar el viaje al máximo. Escíbime seguido, así yo podré viajar con vos".

Hombre simple, sencillo y muy práctico. Sostenía que hay cosas irreversibles, a las cuales hay que saber aceptar, aunque uno se empeñe en cambiarlas. Sus propias palabras me sirvieron para ir acostumbrándome a las novedades dolorosas que la radio me traía.

El golpe que recibí fue duro, más aún cuando, por la tarde, me comuniqué con Luis Beltrán, un gran amigo que también era tripulante del "Swan II", el barco de Raúl. Fue entonces que me enteré de su real estado de salud: las posibilidades de que saliera del estado de coma eran mínimas y, en caso de que ocurriese, quedarían lesiones cerebrales de mucha importancia. Más tarde, ya fondeados en Vitoria, y también por radio, a través de Gino me enteré de su muerte. "... *Quedo muy aturdido, no sé ni qué decir por la radio. El micrófono queda en mi mano paralizada, lo veo y no sé que hacer con él. Leonardo me lo retira y finaliza la conversación radial por mí. Decido volver a Buenos Aires pero todos me frenan...*" (Del diario de navegación).

Releyendo estas notas del viaje, encuentro esa mención que, en definitiva, describe muy sucintamente mi estado de ánimo.

El hecho de estar embarcado y tan lejos, me hacía sentir aún más impotente.

Mi primera reacción fue volver, para ver en que podía ayudar y no dejar sola en ese trance a la familia. Luego comenzaron largas horas de reflexión, sólo interrumpidas por los trabajos que debía realizar a bordo.

Recuerdo como reaccionó cada uno del grupo ante la noticia.

El "Oso" me preguntó acerca de mis planes, intentando hacerme reflexionar acerca del futuro de nuestro proyecto, que tal vez debiera detenerse o abandonarse. Realmente, pienso que hubiesen seguido sin mí, pero en ese momento, su actitud me sirvió. Los comentarios de "Chiche" fueron de un tono parecido. Leonardo fue el que más me impactó con su forma de pensar, por un lado me hizo meditar sobre el sentido que tendría mi vuelta a Buenos Aires. ¿En que ayudaría?. Al ver que

yo insistía con mi idea de volver y reunirme con el "Cartagena" más al norte (Bahía o Recife), me expuso su caso particular, demostrándome cuál hubiera sido su forma de actuar en una situación semejante. El había comenzado su viaje, dejando a su padre bastante delicado de salud, sin saber realmente si lo volvería a ver vivo.

Luego de eso, dejamos que las cosas sucediesen por sí mismas, no volviendo sobre el tema. Ahora me doy cuenta que el grupo ya estaba funcionando como tal: aquello que le sucedía a un integrante de la tripulación afectaba a todos.

Considero que el respeto y la comprensión en la forma de pensar y sentir y, por consiguiente, la forma de actuar en relación a los demás, hizo el resto. Esto se repitió en distintas ocasiones durante el viaje, especialmente cuando fueron apareciendo los defectos, "agujeros", carencias o fallas de cada uno, que eran invariablemente comentadas, para que nadie se guardara cosas dentro de sí, que hubiesen terminado por desencadenar situaciones un tanto explosivas.

A todo esto, habíamos llegado a Vitoria.



CAPITULO V

Singladuras de 192 millas rumbo a Bahía

Ya en las inmediaciones, lo primero que pudimos divisar, fue la Ilha dos Pacotes, y desde allí, cambiamos el rumbo hacia la entrada de la Bahía de Espírito Santo.

Aclaremos que en ese momento, cometí una hermosa equivocación con las boyas demarcatorias del canal, e hice pasar al "Cartagena" por sobre un bajo fondo. Afortunadamente, sólo representaba un peligro para buques grandes.

La entrada a Vitoria es muy interesante: hay una gran variedad de accidentes geográficos con profusión de islitas, todo enmarcado por verdes morros, entre los cuales se destaca el morro de Penha, en cuya cima hay un convento muy pintoresco.

Nos comunicamos por VHF con Vitoria Radio, la que nos indicó que el Iate Clube do Espírito Santo quedaba en la isla do Boi.

Luego de comprobar que la información que nos habían dado era incorrecta, nos dirigimos a la isla de Frade, y los mástiles de los veleros nos indicaron a las claras que, o bien no se nos había entendido, o bien el operador brasileiro no tenía ni la menor idea del sitio en que trabajaba. Fue una suerte entrar de día, ya que es una entrada bastante compleja, con gran cantidad de islas e islotes, una costa irregular con muchas entradas engañosas, y bajofondos que aparecen en cualquier momento, para ir de inmediato a profundidades importantes.

A las 14 horas amarramos en el extremo de la marina, y pudimos contar un total de quince veleros, de los cuales dos eran extranjeros (un francés y un alemán).

El club, cuyas actividades principales son la motonáutica y la pesca, es muy bonito, y su rasgo más destacable es la hospitalidad.

La amarra costaba un dólar y medio diario, y en la marina contábamos con agua potable, electricidad y vigilancia durante las veinticuatro horas. En cuanto a sus instalaciones, se nos permitió usar libremente la pileta, los vestuarios (que contaban con excelentes duchas) y, por supuesto, la confitería.

En realidad, era más modesto que el Iate Clube do Río de Janeiro, pero contaba con una ventaja invaluable: todo el mundo era cordial y hospitalario.

El plan de trabajo en el puerto de Vitoria era bastante descansado: limpieza a fondo de todo el barco con agua y detergente (principalmente la sentina). Por supuesto, debíamos cumplir con el rito acostumbrado en todos los puertos: desarmar los inodoros, limpiarlos y arreglarlos, para comprobar al poco tiempo que nuevamente dejaban de funcionar.

Durante la primera noche de puerto, el Oso, volvió entusiasmado con un boliche llamado "Franciscano", y presumiendo que allí habría "acción", decidimos que al otro día, nuestro compañero no debía arrastrar más "su terrible soledad".

A todo esto, habíamos conocido a Marcia y María y, luego de un vuelo rasante por "Franciscano" y por "Venezia", nos encontramos con Marcelo en la puerta del Club y con Leonardo charlando en el barco con Graciela, que había finalizado sus trámites en Río y ya estaba con nosotros.

Al estar la tripulación completa, con nuestra recién llegada cocinera, decidimos que el día siguiente se dedicaría a hacer el papeleo de la Capitanía dos Portos, hacer varias compras y concretar una visita a Vila Belha, donde se encontraba el convento de Penha, sobre el morro más alto del lugar y que, dicho sea de paso, nos intrigaba mucho.

La ciudad parece más del viejo mundo que de Brasil: totalmente limpia y ordenada, con profusión de gente rubia, debido a la importante inmigración alemana de años ha.

Posee tres enormes puertos comerciales.

El puerto viejo está bastante al fondo del profundo río que divide la ciudad. Cuando se navega por él, da la sensación de estar entrando a Puerto Montt (Chile), aunque la temperatura, nos hace volver inmediatamente a la latitud correspondiente.

El puerto nuevo, ultra moderno y totalmente mecanizado, está ubicado al fondo de la bahía, y es utilizado primordialmente por buques porta-containers. A él llegan buques de todas partes del mundo, y desde allí se centralizan las importaciones y exportaciones de productos industrializados de casi todo Brasil.

A lo lejos se ve el puerto de Tubarao. Del otro lado de la bahía, frente a la ciudad, sus enormes grúas sobre el mar, se asemejan a gigantescos cangrejos entrando al agua. Tal es su tamaño, que los buques, debajo de ellas parecen de juguete.

Es empleado principalmente para operaciones con minerales y petróleo, y es común ver a decenas de buques fondeados en la bahía y en la rada, esperando la autorización para tomar muelle.

Tan intenso es el tráfico, que si se escucha por VHF a Canal Vitoria, se tiene la impresión de estar escuchando a la torre de control de vuelo de algún importante aeropuerto.

Todo este imponente espectáculo de movimiento de buques, lo pudimos contemplar inmejorablemente desde el convento de Penha, fundado en 1558 por el franciscano Pedro Palacios. La visión es la misma que se tendría en un sobre vuelo a baja altura, pero con la ventaja adicional de que el tiempo lo fija uno mismo y, realmente una vez allí, vale la pena tomarse un rato bien largo para contemplar todo.

El 17 de mayo amaneció radiante, y sin dudar, decidimos soltar amarras con destino a San Salvador de Bahía.

Queríamos salir cuanto antes de la ruta de los cargueros y en lo posible atravesarla de día. ¿Miedo, precaución?: en realidad no sé, pero con los encuentros anteriores ya habíamos tenido suficientes "emociones fuertes". Nuestro rumbo con más de 60 grados, que equivalía a un rumbo verdadero de 39, nos alejaba de la costa, para poder pasar por fuera del *Parcel dos Abrolhos*.

La información que teníamos de estas islas, las tornaban muy interesantes, especialmente para el buceo. Son de formación coralífera y poseen vegetación rastrera. En ellas no hay agua potable, salvo la que se acumula con las lluvias. No obstante, dado que nuestro objetivo era otro, decidimos dejar la recalada en ellas para otra ocasión.

Según las cartas, entre Coroa Vermelha y el Parcel, hay muchos bancos de arena y coral, asimismo los navegantes que anduvieron por allí, aconsejan pasarlas durante el día, ya que de noche pueden ser bastante peligrosas. Nosotros decidimos pasarlas por el Este y nuestros cálculos nos indicaban que lo haríamos durante la mañana del tercer día.

En realidad, navegamos más rápido de lo esperado, ya que al segundo día las teníamos por el través... por supuesto era de noche. Por suerte hay un importante faro que ayuda bastante a no hacer macanas.

Ibamos navegando a unos siete nudos con viento a través y decidí que la ocasión no era mala para robarle algún animalito a Neptuno. Al poco rato saltaron los seguros del aparejo de pesca, y lo que salió prendido al anzuelo era un pez bastante raro.

Tenía el cuerpo muy redondo, semejante a un globo o a un sapo, en la panza tenía púas, su cabeza parecía tener hocico y los dientes recordaban a los de un conejo.

Los estudiamos con sumo cuidado y con extrema curiosidad y, luego de sacarle algunas fotos, decidimos devolverlo a su elemento natural, ya que su aspecto no convenía demasiado a ninguno de los tripulantes. Más tarde nos enteramos que se trataba de un pez globo.

Largué nuevamente el señuelo y al rato comencé a sentir pequeños tirones. Al recogerlo, pude comprobar que algún pez se había divertido en grado sumo comiendo los tentáculos de plástico del señuelo.

Cambié el calamar herido por otro rozagante, pero en esta ocasión le coloqué el anzuelo hacia el final de los tentáculos. Ya era de noche, y lo largué sabiendo del resultado negativo de la pesca nocturna, pero deci-

di seguir probando durante el resto del viaje, para comprobar si era lo mismo durante todas las noches o sólo bajo determinadas circunstancias. La noche se presentaba totalmente despejada y sin luna. Personalmente, son las noches que más me gustan, ya que se ven tantas estrellas que invitan a que cualquier persona más o menos sensible deje volar sus pensamientos con la más absoluta libertad. Debido a eso, permanecí voluntariamente timoneando casi toda la noche, disfrutando de una suave y rápida navegación.

Mientras tanto, Marcelo reemplazaba a nuestra cocinera, que había iniciado el viaje con un soberbio mareo, preparando un pollo a la crema con cebollas realmente fantástico.

El sábado por la mañana, comenzamos con las prácticas de navegación astronómica. A pesar que el navegador satelital funcionó bien en todo momento, decidimos efectuar un poco de la navegación tradicional, que no sólo nos serviría para chequear a nuestro "baja estrellas cibernético", sino también nos ayudaría a desempolvar los conocimientos archivados de sextante, cronómetro, almanaque y tablas.

Además de las tablas HO 229 y el almanaque náutico, teníamos a bordo una Tamaya NC 77, pero como inexplicablemente su manual de operaciones quedó descansando en un cajón de mi departamento, tuve que pasar casi toda la mañana apretando botones, para recordar nuevamente su funcionamiento. Alrededor del mediodía, había conseguido desentrañar sus misterios, que en algunos casos se resistía valerosamente a revelar.

Obtuvimos el vertical al este y la meridiana y vertical primario al oeste, comprobando que tanto con las tablas, como con la Tamaya ó el satelital, los resultados obtenidos eran bastante aproximados.

Durante toda la navegación hasta España, el satelital no dejó de funcionar en ningún momento. No obstante, como medida de precaución, llevábamos la estima entre cada paso del satélite. Cada Fix OK del navegador, era anotado e inicialado por el tripulante que lo tomaba.

Aprovechamos los días más calmos para enseñarles a Chiche y al Oso como pasar la información obtenida a la carta y como trazar rumbos. En ningún momento hicimos observaciones nocturnas, no obstante, calculábamos el momento propicio para hacerlo.

Durante la mañana, el viento se afirmó bastante del sudeste. Tomamos un rizo en la mayor, y con alegría comprobamos que el velocímetro nunca bajaba de los siete nudos.

El timón de viento se desconectó un par de veces, y durante la guardia de Chiche, se trasluchó la mayor, aunque sin mayores consecuencias. Algo más tarde, el acople plástico de la veleta dijo basta. Por suerte, teníamos uno de repuesto.

Alrededor de las 10 de la mañana, nos cruzamos con un velero que venía de vuelta encontrada. Al establecer contacto radial con la embarcación, nos enteramos que se trataba del "Dioni", de bandera suiza, y que en él navegaban Carmen y Kurt, un matrimonio de algo más de sesenta años.

Al preguntarles hacia adónde se dirigían, nos explicaron que Kurt estaba con hernia y no sabían si dirigirse a Río de Janeiro o Buenos Aires. Nos pidieron nuestra opinión y les recomendamos el Hospital Alemán de Buenos Aires, a la par que les advertíamos que se cuidasen de los vientos duros en las zonas de Santa Catarina y Río Grande do Sul.

Nos comentaron que su preocupación era el Sudeste en el Río de la Plata. Nosotros nos asombramos, pensando sobre el motivo por el que los extranjeros le tienen tanto miedo a un viento que, comparado con muchos otros, no es duro ni peligroso.

Les transmitimos una breve reseña de las particularidades meteorológicas que podían encontrar y, especialmente, les recomendamos que estuviesen atentos con el Pampero.

Ellos, por su parte, nos recomendaron tener cuidado con el Mistral, que en el Golfo de León suele llegar a fuerza 10 en muy poco tiempo, y asimismo nos hablaron de los vientos conocidos como Tramontana y Melteri, que son dignos de tener en cuenta.

El resto del día continuó con buen viento. La escora no sobrepasaba los doce grados, pero la ola de través nos sacudía bastante. En las primeras veinticuatro horas, nuestra singladura fue de 140 millas.

Luego de establecer contacto radial con Buenos Aires, nos cruzamos con un mercante ruso, que se dirigía hacia el sur. Fue un episodio bastante gracioso.

Leonardo lo confundió con un buque de ELMA y lo llamó por VHF. Cuál no sería nuestra sorpresa, cuando una voz en castellano, (más bien en inconfundible argentino), nos contestó que se trataba del "Río de los Sauces". No entendíamos nada, mediante los prismáticos podíamos ver que, sin ninguna duda, se trataba de un barco de bandera soviética, pero la voz de la radio nos aseguraba que era de bandera argentina.

La respuesta era muy simple, nuestro interlocutor se encontraba en otro buque, que estaba fuera de nuestro alcance visual.

Mediante su radar, nos ubicaron a unas ocho millas de distancia en un arrumbamiento de 75 grados. Mientras tanto, el mercante ruso pasaba cerca nuestro y recibíamos el saludo de varios de sus tripulantes, asomados en el puente y en la cubierta.

Al poco rato, vimos unos topes y grúas en el horizonte, que nos llamaron la atención, principalmente porque cambiaban de rumbo. De inmediato, pensamos que el único mercante capaz de navegar haciendo zigzag en medio del mar, tenía que ser el de ELMA, que se acercaba para saludarnos. Se puso en nuestra estela hasta estar bastante cerca, cayendo luego unos grados para pasarnos.

Fue todo muy emocionante y divertido. Por VHF y con megáfonos nos saludaban, todos los tripulantes agitaban los brazos desde su cubierta. En el momento de estar al través nuestro, tocaron tres pitadas cortas y una larga, saludo que repetimos con nuestro cuerno de niebla.

Estaba tan cerca, que su oleaje nos zarandeaba hasta obligarnos a sujetar la botavara para que no se trasluchara. Por radio nos enteramos

que iban hacia Boston. Nos desearon suerte en nuestro cruce, y nos expresaron su alegría por ser la primera vez, entre tantas que encontraban veleros, que se topaban con uno de bandera argentina con destino a Europa.

Fue realmente emotivo para ellos y para nosotros. Rápidamente los vimos perderse en el horizonte.

Mientras, el oleaje seguía aumentando. Al tenerlo por el través, y debido a sus dimensiones, algunas olas rompían sobre cubierta con bastante fuerza. Luego de que dos olas nos ducharon completamente mientras comíamos en el salón, decidimos que sería más prudente y confortable cerrar todo el barco.

Comenzamos el domingo 19 moviéndonos bastante fuerte, y así siguió el "Cartagena" durante el resto del día: parecía una coctelera. Graciela luchó todo el día con su mareo, pero ni siquiera logró un empate: fue miserablemente derrotada.

Aproveché ese día para practicar rectas de altura y comprobar si con semejante movimiento, lograba que el sol y el sextante coincidieran en algún momento. Cuando los resultados me dieron tres millas de diferencia respecto al satelital, pegué saltos de alegría. Evidentemente puedo dedicarme al tiro al blanco, porque mi puntería parece no estar nada mal.

Mientras yo me divertía con el sextante y las tablas, el timón de viento trataba de hacer su trabajo lo mejor posible.

Cuando nos alcanzaba una ola, el barco tendía a orzar y para contrarrestarlo, el Aries derivaba al máximo. Cuando la ola nos pasaba y salíamos derivando, mandaba la caña a la otra banda para orzar, cuando llegaba la siguiente ola, nos encontraba algo orzados y todo comenzaba nuevamente. Llegamos a la conclusión de que timoneando manualmente todo esto no sucede, ya que el timonel hábil, se encarga de anticipar los movimientos del barco y de la ola, logrando que el andar sea más suave.

No obstante, vencimos la tentación de timonear nosotros, y luego de explicarle detalladamente al Aries como tenía que hacerlo, le dimos la oportunidad de practicarlo en soledad, ya que en el salón se estaba muy bien.

Recién ese día, vimos delfines por primera vez desde que salimos de Buenos Aires. Eran cuatro, y se mantuvieron largo rato jugando en la proa del barco.

En las últimas 24 horas, habíamos navegado 192 millas, a un promedio de ocho nudos. Revisamos varias veces nuestros cálculos, pero el navegador satelital nos confirmó lo que con mucha alegría presumíamos: con viento de través, nuestro barco caminaba extraordinariamente bien, y tal vez podría haber desarrollado más velocidad, pero preferimos llevar un poco de paño menos que el necesario para cuidar el mástil.

Hacia la tarde el viento calmó mucho. Continuamos navegando a seis nudos, sin escora y con muy poco movimiento.

Por la noche continuó de la misma manera y recibimos la visita de los delfines, que nos divertieron durante casi dos horas.

El día 20 comenzó despejado, y toda la jornada fue especial como para tomar sol en cubierta.

Decidimos hacer un almuerzo frugal, para luego festejar con una cena contundente nuestro primer mes de navegación. El viento seguía calmando, y casi sin marejada avanzábamos a seis nudos. La singladura de ese día bajó a 142 millas.

Por la tarde, vimos aparecer nubes negras por el Sur. Nuestro rumbo verdadero era de ocho grados. Al poco rato nos alcanzó el frente, y cuando fuimos a tomar rizados a la mayor, descubrimos con sorpresa y alarma, que se estaba por cortar el aluminio de la votavara en la gancera.

De inmediato arriamos la mayor, y continuamos navegando sólo con el yankee, a una velocidad de ocho nudos. Esto fue suficiente para que el barco comenzara a rolar en una forma terrible, logrando que Graciela, que había comenzado a resucitar, se descompusiera nuevamente.

Mientras afuera diluviaba, con el Oso preparamos la cena, compuesta por palmitos con salsa golf y un chupin de pescado, que fue evitado por todos, salvo por el Oso y por mí.

La guardia se convirtió en una verdadera ducha. Aunque el agua era tibia, el viento fuerte nos enfriaba de inmediato, por lo que debimos hacerla con trajes de agua.

Habíamos calculado entrar a San Salvador durante la mañana del día siguiente, ya que queríamos hacerlo con luz de día para poder reconocer la entrada sin dificultades, pero la velocidad que llevábamos, nos haría adelantar la hora estimada.

El barco cabalgaba las olas en forma fascinante y la lluvia era tan intensa que nos redujo la visibilidad a cero.

Aunque, según nuestra estima, íbamos en rumbo directo al Farol da Barra o Farol de Punta San Antonio, su luz roja y blanca, que en condiciones normales se ve desde muy lejos, sólo fue posible verla cuando lo teníamos prácticamente encima. Eso nos hizo poner sumamente alertas, ya que en las inmediaciones del faro, se encuentra el Banco San Antonio, con menos de cinco metros de profundidad. Debíamos evitar pasar por encima de él, ya que se formaban olas muy grandes y había un barco hundido.

Pasamos justo por la punta del bajo y, con bastante intranquilidad, pudimos apreciar como las olas aumentaban desmedidamente su tamaño, asemejándose a las rompientes de una playa. Mientras la ecosonda marca seis metros de profundidad, para volver a los veintidós una vez pasado el banco. Ya cerca de la costa, seguimos su contorno hasta llegar al puerto comercial, mientras decenas de mástiles de veleros nos guiaron hacia la zona franca del puerto, que es dónde fondean los veleros extranjeros cuando recalán en Bahía.

Es una zona protegida por una larga escollera que repara de los vientos del sur. Aclaremos que de ese cuadrante son los únicos vientos que

entran con real fuerza desde el océano, y hacia allí está orientada la boca de la Bahía de Todos los Santos.

El Fuerte San Marcelo, establece una línea imaginaria que divide al puerto en dos partes. La restante es utilizada como entrada a la rampa del Mercado Modelo y como fondeadero de auténticos saveiros de carga.

A las cuatro de la mañana del día 21 de mayo, fondeamos cerca de la escollera, contentos por haber cubierto las 535 millas desde Vitoria en 86 horas, con un promedio de 6,2 nudos.

Al final de la escollera encontramos la Capitanía dos Portos, la Policía Federal y el Servicio de Hidrografía, donde podríamos repasar nuestro stock de cartas náuticas. Todo muy cerca del famoso Mercado Modelo y el Levador da Serra. En síntesis, una ubicación ideal, aunque con un solo problema: al ser zona militar, no se autorizaban visitas a bordo, e inclusive, se daban credenciales a cada tripulante, que debían ser exhibidas con documentos al pasar a la escollera.

Pero claro, todo esto al mejor estilo brasilero, que implicó que una vez que se acostumbraron a nuestras caras, pudimos entrar y salir sin ninguna dificultad, tal y como lo hacían la gran cantidad de pescadores locales, que utilizaban la escollera durante las 24 horas como Club de Pesca.



CAPITULO VI

Bahía de Todos los Santos: la Roma Negra

Hacia el año 1500, el rey de Portugal mandó una flota a fin de explorar la costa desconocida, del otro lado del Atlántico. Fue el día de Todos los Santos cuando esa flota descubrió un pequeño mar interior al sur del Ecuador. Naturalmente, el lugar fue bautizado con el nombre de "Bahía de Todos los Santos".

Según cuentan las crónicas de la época, los navegantes portugueses quedaron impresionados por la belleza del lugar y por la cantidad de ballenas que encontraron ya que, al parecer, éste era un punto de reunión de los mamíferos que buscaban aguas cálidas para tener sus crías, esperando que se desarrollaran y tuvieran el tamaño suficiente para poder seguir a las manadas en su migración anual.

Según escribiera Gabriel Soares en 1587: "Cuando estas ballenas andan en Bahía, se acompañan en bandos de diez a doce juntas causan gran temor a los que navegan en barcos porque andan dando saltos y lanzando agua muy alta y ya aconteció que, a veces, despedazaron barcos en los que pegaban con la cola, y mataron a gentes de ellos..." (sic).

La caza de la ballena comenzó durante el siglo XVII, tomando gran importancia comercial por los derivados obtenidos, tales como el aceite y la grasa. Cabe aclarar que esta última era el principal alimento dado a los esclavos negros.

La isla de Itaparica, hoy importante centro turístico, fue en esa época la principal base de operaciones de esta industria.

La ciudad de Salvador, fue fundada el 1º de noviembre de 1549, cumpliendo con el deseo de don Joao III, rey de Portugal.

Aunque el nombre de la ciudad es San Salvador, o Salvador, para el

pueblo es la ciudad de Bahía, siguiendo con la costumbre instaurada por los indios y los negros, que así la llamaban.

Pero las ballenas no fueron su única triste fama, ya que mucho mayor fue la obtenida por ser el más importante puerto de ingreso de esclavos en el continente americano. Hasta el siglo pasado, llegaban a Bahía naves con su carga de esclavos africanos. Se calcula que en total, sumaron alrededor de cinco millones.

Esta ciudad también fue escenario de luchas colonialistas y políticas: el 8 de marzo de 1624, 26 navíos con 3000 hombres al mando del corsario Pieter Heyn, tomaron la ciudad y sus alrededores luego de una cruenta batalla, estableciendo la dominación holandesa.

Este dominio duró poco tiempo, ya que el 30 de marzo de 1625, una flota luso-española con 63 naves, entró en Bahía y expulsó a los holandeses. Cabe aclarar que en esa época, Portugal se encontraba bajo el dominio de la corona española. Aunque posteriormente los holandeses hicieron varios intentos de recuperación, siempre fueron repelidos.

Pienso que la ciudad de San Salvador, fue famosa principalmente por sus revoluciones.

La primera sublevación contra los portugueses, fue realizada por los esclavos indios, pero el hijo del gobernador Alvaro da Costa, se encargó de la represión, persiguiéndolos hasta Río Vermelho, para vencerlo definitivamente en Itapúa, cerca de la Lagoa de Abaté.

Más tarde, los negros reemplazaron a los indios en la esclavitud, batándose muchas veces en procura de su libertad.

Tal vez la revuelta más importante haya sido la de los "males", en 1832. Estos negros mahometanos, poseedores de un nivel cultural netamente superior al de sus amos, fueron comandados por el Alifá Licuta y su revuelta, compuesta por 1500 de ellos, terminó ahogada en sangre. En 1788, se produjo un levantamiento de mulatos que pretendían establecer la República Bahiense. Los insurrectos fueron vencidos y deportados a Angola, con excepción de sus cabecillas, que fueron ahorcados públicamente en la Praça do Piedade.

Más adelante se produjo la famosa Sabinada, que también buscaba establecer una república autónoma. Con posterioridad, allí se produjeron las batallas decisivas para la independencia de Brasil, haciendo realidad el grito de Ipiranga cuando los bahianos tomaron las armas en la Capital y en el Reconcavo. No olvidemos, asimismo, que Bahía fue la capital del Brasil hasta el año 1763.

Pero dejemos la historia y miremos a Bahía hoy.

A la mayoría de las ciudades costeras, hay que conocerlas entrando por la puerta grande y no por la de servicio. Son ciudades que nacieron mirando hacia el mar, ya que por él llegaban las naves portadoras de mercancías del viejo mundo y de los inmigrantes, futuros habitantes de ellas. Pues bien, creo que a Bahía se debe entrar así como lo planearon sus fundadores: por el mar.

La ciudad de Bahía se divide en dos: la ciudad baja y la alta.

La primera es la que ve el turista apenas llega por mar. También era

conocida como la parte vieja, siendo típicamente portuguesa, con sus casones, azulejos, incómodas escaleras, iglesias pre-fabricadas en Portugal que se traían para ser armadas en el lugar (iglesia de Conceicao da Praia) pero como Bahía es una ciudad llena de sorpresas, cuando uno llega desde el mar, esperando ver la "ciudad vieja", se encuentra con edificios del tipo de "Catalinas Norte", en Buenos Aires.

La explicación es simple, esos edificios se levantaron sobre terrenos ganados al mar hace muy poco tiempo y, por lógica, quedaron por delante de la parte vieja que, aclaremos, no es la más vieja, ya que las pocas construcciones primitivas que aún quedan, están por detrás de estas últimas, al pie del morro.

En fin, una serie de contrasentidos típicamente brasileiros.

En la parte baja, netamente comercial, quedan muy pocos edificios típicamente portugueses, como ser el fuerte de San Marcelo, también llamado "do mar", la Capitanía dos Portos y la Aduana.

Este es parte del mundo portugués adoptado por el negro. Entre las laderas, que unen a la ciudad baja con la alta, hay edificios antiguos que dan hacia ellas. Son una serie de pisos hacia abajo, como si fuesen anchas y extrañas escaleras en una especie de rascacielo invertido.

Construcciones verdaderamente raras, que con sus frentes de color rosa, amarillo o azul, se recortan contra el verde oscuro del morro que les sirve de fondo.

A estos edificios se puede entrar ya sea por su piso más alto o por el más bajo, según la calle en que se transite.

En el más bajo, a nivel del mar, generalmente hay tiendas y unas estrechas escaleras conducen a los pisos más altos, divididos en pequeños departamentos en los que viven familias, por lo general muy numerosas. El último piso da a la calle superior, que asciende en zig-zag hacia el morro.

Al caer el sol, la ciudad baja parece morir: los comercios y bancos cerrados, los muelles vacíos. La gente se dirige hacia la ciudad alta que, exceptuando su parte céntrica, es residencial con diferentes barrios. Tan sólo en la rampa del Mercado Modelo, junto a algún canoero, las chicas ríen y charlan, esperando la entrada de algún buque de bandera extranjera para ir a visitar a la muchachada de a bordo. Mientras, parejas de mulatos se pierden por los muelles, buscando un poco de soledad. Salvador, conocida como "la Roma negra", madre de las ciudades de Brasil, es portuguesa y africana a la vez.

La influencia del negro se siente en todo y, tal vez por eso, sea la ciudad negra por excelencia en Brasil. Asimismo, es la ciudad en donde existen menos prejuicios raciales, ya que con una indiscifrable mezcla de sangres, casi todos sus habitantes reconocen algún ancestro negro, aunque sea lejano.

Es una ciudad muy religiosa, con más de 365 iglesias y muchos terreiros. Allí, la religión se mezcla con la superstición, muchas veces confundiéndose una con otra, pero predominando netamente esta última. El pueblo es por lo general anticlerical y, en las clases altas, se uti-

liza al cura políticamente sin guardarle respeto, en una situación que, aparentemente, beneficia a unos y a otros. Sin ninguna duda, para el pueblo son más importantes los Pae y Mae dos Santos que los curas.

El negro ha llevado sus creencias a la iglesia, y por ello, encontramos a un culto católico hermoseado por un aura fetichista.

Aquí el sincretismo religioso se muestra en su máximo exponente, ya que el candomblé permitió al negro conservar bienes de su cultura original, dándole fortaleza para soportar la esclavitud.

El pueblo bahiano es gente amable y bulliciosa, amante de los colores chillones y a la que le encanta hablar. Al no contagiarse del ritmo vertiginoso de las ciudades del sur, siempre hay tiempo para una charla. Se habla en forma serena, con frases redondas, gesticulando, sonriendo y con pausas pronunciadas.

El negro de Bahía es una mezcla de esclavos gegés, nagos, congos, angolas y males, provenientes de Zaire, Congo, Angola, Gana, Nigeria, Togo y Benin.

De la misma manera que los ritos y creencias africanas se mezclaron con las portuguesas, así se mezclaron todas las razas, siendo tal vez estas dos condiciones, las más notables de la ciudad de Salvador.

Nuestra estadía en Bahía

Llegamos a Salvador, y luego de descansar algunas horas, armamos el bote de goma, para poder trasladarnos desde el barco a la escolera y viceversa. Una vez presentado el papelerío en la Capitanía dos Portos y en la Policía Federal, nos dedicamos a preparar una lista de reparaciones y problemas a resolver, para los cuales nos fijamos un plazo máximo de una semana.

La lista de reparaciones incluía la visita a un tornero, para reparar el problema de la botavara y hacer fabricar unos tornillos de repuesto para el timón de viento. También debíamos desarmar los dos inodoros, tratar de conseguir una base nueva y repuestos varios para sus bombas. En cuanto a los bombines de agua potable, trataríamos de emplear algún método nuevo. Ya habíamos probado emparcharlos usando cemento de contacto y no había funcionado, tratamos de emparcharlos vulcanizándolos, pero fue imposible. Finalmente, usando el neoprene de los trajes de buceo, encontramos una solución momentánea.

Aunque pudimos conseguir repuestos para los inodoros, éstos funcionaron bien durante muy poco tiempo.

En cuanto al tornero, nos sucedió algo curioso: sólo aceptaba el pago en dólares y de ninguna forma aceptaba cruzeiros.

Siempre que se llega a un puerto extranjero, el tema de los trabajos de terceros es un poco complicado, principalmente por la falta de conocimiento del lugar. Afortunadamente, la decisión de alquilar un auto nos simplificó bastante la peregrinación.

Luego de confeccionar la lista y ordenar el barco, fuimos al Mercado Modelo, para cambiar algo de plata y tomar unas cervezas.





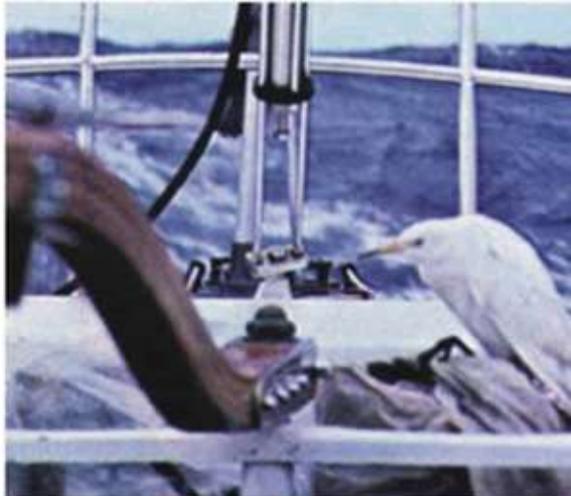


11

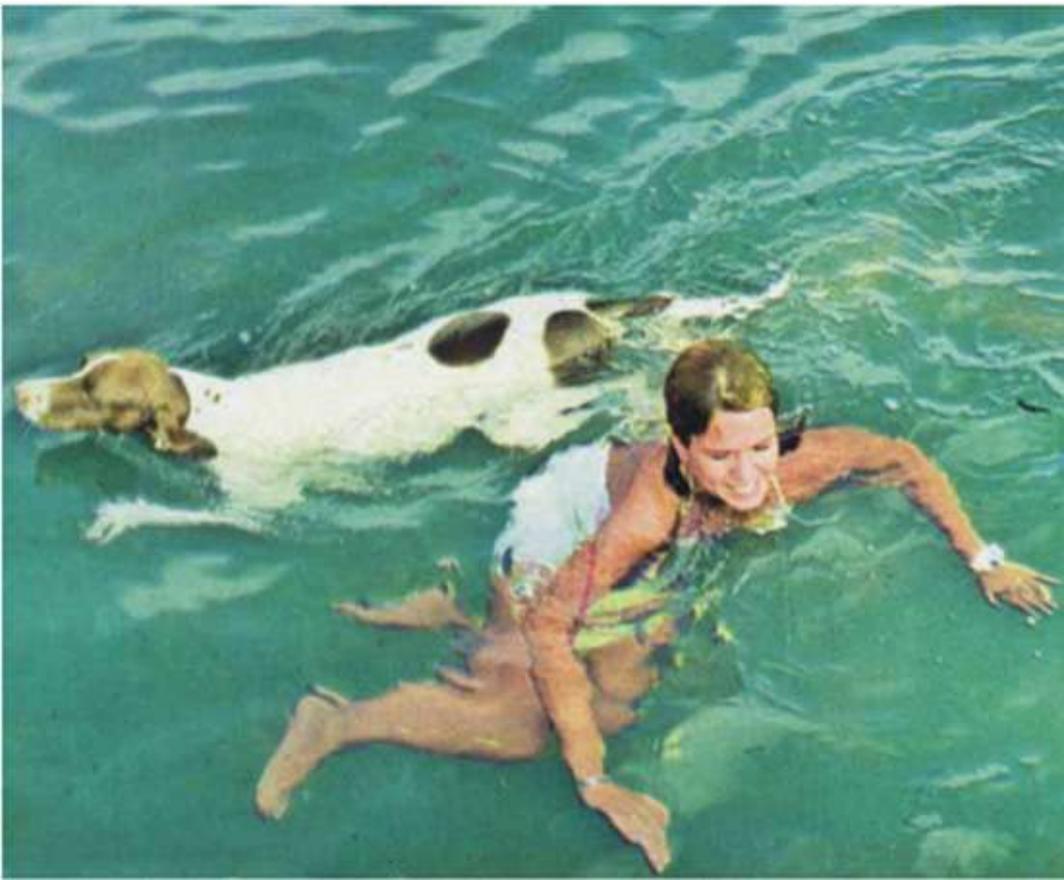


12

13



14



9

Chiche en su primera tormenta. Todo era nuevo para él, estudiaba el mar, el comportamiento del barco y del resto de la tripulación; tratando de ubicarse armoniosamente con el medio.

10

En camino a Noronha encontramos a un nuevo Chiche. Disfrutando, en sus guardias a solas, la comunión que representa hombre-mar para el marino. Es un vívido ejemplo de superación y adaptación que puede lograr una persona cuando quiere realizar algo.

11

En Vitoria, luego del rito de los inodoros, aprovechábamos del agua dulce para limpiar todo. Nuestro "Mar Dulce" nos acostumbra muy mal.

12

Bahía de Spiritu Santo, un lugar sorprendente. Costas como fiordos pero con 20°C más de temperatura. Un paraíso al alcance de cualquier navegante de estas latitudes.

13

Nuestro sexto tripulante tratando de adaptarse al movimiento del barco. Las olas de popa lo trajeron a maltraer durante la travesía.

14

Flavia nos sorprendió en Buzios con sus acompañantes inesperados.

Allí conocimos a Ceca.

Vendía pendientes y anillos mesa por mesa. Sin ser un artesano, compraba la mayoría de los objetos a alguno y luego los revendía. Hijo de padres pudientes, prefería ese tipo de vida a estar trabajando en la ciudad.

De unos 28 años, menudo, trigueño, de 1,60 de altura, gracias a su buen humor y a su forma de ser, no sólo fue nuestro guía, sino que se transformó en un amigo.

Conocía a la perfección toda la ciudad, y su núcleo de amistades estaba formado por lo que, sin vacilar, se podía clasificar como lo peor de la sociedad, pero de todas maneras, trataba de mantenerse siempre apartado de lo que él llamaba "los líos grandes".

Realmente, su ayuda fue inestimable para conocer a fondo una ciudad que, de otra manera, hubiera sido demasiado difícil, o mejor dicho muy peligrosa de conocer.

Al primer lugar que nos llevó fue a la Cantina da Lua, en el Terreiro de Jesús, una especie de puerta de entrada para el famoso Pelourinho.

En él se dan cita turistas, escritores, pintores, traficantes de droga, poetas, ladrones, pseudo-hippies, artesanos, rameras, simples obreros, políticos y nunca falta algún clérigo.

A simple vista nada es anormal: gente bebiendo sonriente, charlando al estilo bahiano. La policía controla desde una distancia de varios metros, para tratar de capturar o algún prófugo de la justicia. Delante de ellos se cierran tratos a cumplirse en algún otro lugar de la ciudad. A las 22 horas cierra sus puertas, ya que sus dueños aducen que es peligroso por las inmediaciones.

Realmente llama la atención que esto suceda frente al Terreiro de Jesús, desde el cual se pueden ver cinco iglesias: la Catedral, la de Santo Domingo, la de San Pedro de los ciegos, la de San Francisco y la Iglesia de la Orden Terciaria, con su frente magníficamente esculpido.

Varias funerarias, abiertas durante las 24 horas, son un excelente lugar para cambiar dólares en el mercado marginal sin exponerse a ser robados. Como me sucediera en diferentes ocasiones, si no tiene suficiente dinero, hacen esperar al interesado hasta que llegue el primer cliente.

Luego de dar una vuelta por el Pelourinho fui a visitar a unos amigos, dueños de la "Funeraria Decorativa", y decidí dormir en tierra por un par de días, para poder dedicarme a hacer el relevamiento de las embarcaciones a vela que todavía sobreviven en la Bahía de Todos los Santos.

El Pelourinho

En la ciudad alta, la vida popular se desarrolla en la parte más antigua: desde la Praca da Sé y el Terreiro de Jesús, bajando por el Pelourinho, luego continúa subiendo por Paco y por el Carmo, para finalizar en las inmediaciones de la ciudad baja o en la Cruz do Pascoal.

Los edificios que dan sobre el largo do Pelourinho fueron, hace tiempo, residencias de los señores ricos. Nobles del Recôncavo, comerciantes dedicados a la importación y exportación, dueños de importantes haciendas e ingenios, vivían en fastuosas residencias, hoy subdivididas y con sus fachadas semi-destruidas.

Desde los balcones de las casas, las mujeres contemplaban el castigo impartido a los esclavos negros, Bajo el látigo del verdugo, las espaldas relucían por la sangre, pagando así sus "desobediencias".

A este sitio se lo conoce como Largo del Pelourinho, por la estaca allí ubicada con el propósito de amarrar a los negros para castigarlos. Se dice que mucha sangre corrió por la plaza del Pelourinho y que no era nada raro ver a los adoquines bañados en ella.

Todo es diametralmente diferente en la actualidad.

Durante el día es un lugar de intensa vida, siendo poco recomendable para el turista solitario. No obstante, el sitio tiene una singular belleza.

Junto a las iglesias hay museos, extraños bares, elegantísimos restaurantes, comercios de toda índole, peluquerías, músicos ensayando en las casas, grupos de turistas, estudiantes, obreros, curanderos, vendedores ambulantes, el cura y las putas.

Algunas de ellas tienen poco más de 14 años, provenientes de otras zonas y con hijos que dejan a cargo de sus familias, tratando de buscar una vida nueva en una gran ciudad.

Casi todas mantienen la misma esperanza: convertirse en modelo o actriz o bien que algún extranjero las lleve para su tierra.

Los días que nos quedamos en Bahía, transcurrieron sin que nos diésemos cuenta.

Dediqué mi tiempo especialmente a hacer la investigación que tenía pensada, di una mano en los trabajos del barco y, principalmente, me dediqué a conocer la vida nocturna de Bahía, su gente y sus increíbles alrededores, desde Arembepé al Club de Saveiros, pasando por Itaparica, Lagoa de Abate, Itapúa y la Feira de Sao Joaquim.

Había alquilado un Volkswagen 1300 y me dirigía a la Feira, que si tuviera que definirla, sólo la podría comprar con el Zoco de Tánger, en Marruecos. Luego de una pequeña recorrida, recapacité y contraté a Manuel, un fornido negro que, machete en mano, cortaba cañas de azúcar, haciendo fajos con ellos junto a un saveiro.

Lo contraté como portador de supuestas compras que debía hacer para el barco. Me guió por todo el mercado, y de esa forma pude conversar con su gente y hacer fotos sin que nadie me molestara. Para guardar las apariencias, compré dos cañas de azúcar que cortó y, atándolas, cargó sobre sus hombros.

La disparidad entre el tamaño del porteador y su carga era tal, que todo el mundo se daba vuelta para mirarlo, pero luego de unas cachaças y una buena comida a las ocho de la mañana, se convirtió en mi sombra durante los tres días siguientes.

El predio que ocupa la feria es de aproximadamente tres hectáreas y

a su puerto, llegan todas las mañanas los saveiros, que vuelven a partir por la tarde con la virazón, llevando nuevas cargas o lastre.

Una parte del mercado se desarrolla al aire libre y allí se pueden ver puestos de alfarería, bares, puestos de verduras, cesterías, artículos para la casa, feticheras, etc. Dan de frente a callejuelas donde carros y camiones descargan a granel frutas, choclos, papas, xixu, etc. haciendo grandes montañas.

Cerca del puerto están los corrales de animales vivos, traídos por los saveiros desde el Recóncavo y desde las islas. Hay cerdos, cabras, gallinas, pavos y patos, algunos de los cuales irán a las carnicerías y otros a los puestos de aves, ya sea vivos o muertos.

En la parte cubierta, cientos de puestos se distribuyen a los costados de las pequeñas callejuelas que dividen al mercado. Cada calle tiene su especialidad: la central con puestos en el medio, está ocupada por carnicerías. Allí se puede ver como se trozan los animales con hachas, vendiéndose todas las partes. Hígado, bofe, lengua, huesos, algo de carne y cabezas son muy apreciadas por el público comprador, que siempre regatea cada compra.

Se debe caminar sobre tablones, para no enterrarse en el barro. Cuando llueve, cosa que sucede casi todos los días, el agua corre tanto en el mercado como en las calles.

También está la calle del *camarao*, en la que se lo puede adquirir frito, hervido, seco, crudo, preparado o en cualquier forma que exista.

No faltan las calles especializadas en legumbres, harinas, aves, huevos, lácteos y forrajes. Entre los puestos hay bares, peluquerías y pequeños restaurantes en los que, por el equivalente a medio dólar, se puede comer algún plato del día, que por lo general es capaz de revitalizar hasta a un muerto. Abren sus puertas a partir de las cinco de la mañana, ya que allí se trabaja a partir de las cuatro.

Los platos, con algo de bofe o venas, son sustanciosos, casi todos con feijao preto, farinha o spaghetti, generalmente son muy abundantes. Si se tiene poca plata, se puede ordenar media porción, como hace casi todo el mundo.

Cerca de la ruta se ubican los mayoristas y allí compran casi todos los negocios de Salvador. Presenciar los remates es algo realmente divertido, ya que se exhaltan las virtudes de determinada banana o abacaxi como si se tratase de obras de arte.

Cuando uno ingresa a la feira, de inmediato se le abalanzan vendedores de toda clase. Algunos ofrecen pollos vivos o pescados, otros se movilizan con sus mercancías en carretillas, como si se tratasen de puestos móviles. Si comete el error de detenerse ante alguno, o simplemente lo mira con algo de detenimiento, será acosado hasta comprar o deberá huir rápidamente.

Durante los días en que fui, no vi a ningún blanco. Siempre hay policías dando vueltas por allí. En una ocasión, me pararon, preguntándome que buscaba. Al mostrarles mis cámaras, me recomendaron que tuviese cuidado y que desconfiara de todos aquellos que se me acercaran

con las manos vacías. De todas formas, me aseguraron que si tenía algún problema, ellos andarían cerca.

En definitiva nada me ocurrió, y pude lograr lo que me había propuesto: conocer a la gente de Bahía. ¿Cuál fue la impresión que me quedó? Muy simple: gente trabajadora, pobre pero feliz.

El Mercado Modelo, luego del último incendio, ha sido reconstruido manteniendo la antigua construcción. En él, lo que más abundan son cientos de puestos con artículos para turistas: souvenirs, remeras, trabajos en cuero, piedra y zapaterías. En la gran mayoría de ellos se puede comprar con tarjeta de crédito.

Antiguamente era como la feria de Sao Joaquim, pero en la actualidad se ha convertido en un mercado para turistas con dólares. Lo único que no se puede comprar con tarjeta es la "maconha", que es ofertada a los turistas por muchos vendedores ambulantes.

Otros se dedican a ofrecer "troco" (cambio) a precios muy ventajosos para el turista, hasta el momento en que saca sus dólares del bolsillo: antes de que termine de comprender lo que pasó, seguramente se ha quedado sin dólares, sin cruzados y sin vendedor.

La rampa del Mercado sigue manteniendo parte de su encanto primitivo. Todavía llegan algunos saveiros de carga para abastecer a los pocos puestos que todavía existen en las inmediaciones, la mayoría de los cuales vende ostras, langostas, cangrejos y pescados, mientras que algunos pocos ofrecen algunas frutas y verduras. En total no serán más de veinte. Llegan a la rampa pescadores con sus barcos con velas latinas. Pescan en el mismo puerto, en las inmediaciones del Fuerte do mar.

También puede verse algunas canoas propulsadas a vela o a motor, listas para partir en cuanto algún nuevo buque fondea en la bahía. Son portadores de chicas la mayoría muy jóvenes, que se hacen de algunos dólares mientras el buque espera autorización para atracar.

Dado que la zona está bajo jurisdicción militar, las cubren con lonas, pero no bien salen del pequeño puerto, comienzan a aparecer las cabezas, buscando aire fresco.

A veces navegan durante más de dos horas para llegar al buque, y no es extraño que al volver, en lugar de cobrarles el transporte, el botero les quite todo el dinero, sabiendo que las chiquillas no pueden ir a quejarse a ningún lado.

Todo esto nos lo contaba en el barco Adriana, una mulata de 19 años que sucumbió ante los encantos de Marcelo. Tenía un hijo que quedaba a cargo de su madre, que pensaba que trabajaba en la ciudad y que cada tanto recibía algún dinero. Soñaba con irse a Alemania, y realmente fue una linda compañía en el "Cartagena". Se quedó hasta el día de nuestra partida, ayudándonos en los quehaceres domésticos y luego, a modo de guía, enseñándonos todos los rincones de Bahía.

En la Cantina da Lúa, conocimos a Esmeralda y Mariana, que se encargaron de llevarnos a conocer la Lagoa de Abaete y sus domingos de samba familiar. La Lagoa de Abaete "Es una laguna oscura, rodeada

de arena blanca", como dijera el compositor Dorival Caymi.

Es de agua dulce, rodeada por altos médanos de arena muy blanca, cerca del mar, en la Punta de Itapúa. Durante el día, se pueden ver a las lavanderas, golpeando la ropa sobre las piedras y vistiendo sus trajes típicos bahianos, mientras los niños se divierten jugando en el agua.

Durante la noche, es uno de los lugares preferidos por los enamorados. Cerca de allí, muchas casas particulares se transforman, durante los domingos, en improvisados bares, con conjuntos de samba formados por amigos. Se samba desde el mediodía hasta el amanecer del lunes. Van familias completas, de las cuales las mujeres entran gratis y los hombres pagan el equivalente a veinte centavos de dólar: alegría sana y barata para un pueblo feliz.

Vale la pena conocer la Ponta de Itapúa con su faro, colonias de pescadores y jangadas. Allí se encuentra la casa que fuera de Vinicius de Moraes: largas playas con cocoteros y una arena tan blanca que parece irreal. El camino que bordea la costa pasa por diferentes pueblos de pescadores que como Pituba, se han convertido en ciudades balnearias, en las que prevalecen los rascacielos, pero no obstante, mantienen aún la vieja colonia de pescadores.

En Río Vermelho, está el templo de Iemanjá, en el que todos los 29 de enero se celebra la fiesta máxima de este culto religioso proveniente de África. Cabe aclarar que el mismo ha desaparecido en su tierra de origen, habiendo permanecido muy arraigado en Brasil.

La celebración de Iemanjá comienza a vislumbrarse una semana antes de la fecha indicada: puestos de comida, bares y música se extienden en las calles cubriendo más de un kilómetro. Todas las tardes el pueblo se reúne, culminando la fiesta en el día de la entrega de ofrendas a Iemanjá, aguardándose en silencio y con gran expectativa si son aceptadas o no.

Si la Mae do Santos indica que sí, la fiesta estalla por todo Bahía, prolongándose por una semana más: el pueblo danza en las calles, plazas, bares y playas; bailan los niños y los ancianos, la policía y los mendigos, los pobres y los ricos. Es algo difícil de entender por parte de los turistas, pero sucede que, de acuerdo a sus creencias, Iemanjá les ha prometido otro año de abundante pesca y sin temporales.

La hermosa sirena de larga y rubia cabellera, amada y temida, es considerada la novia de los marinos y cada tanto captura a alguno, llevándolo al seno del mar en un mortal abrazo de amor, es por eso que las esposas de los pescadores, entregan ofrendas y súplicas para que no les arrebathe a sus maridos.

Gente sencilla, que comprende la vida de otra manera.

Arembepe

Cerca de esta ciudad veraniega hay un reducto pequeño, compuesto por una treintena de chozas y que ha cobrado fama mundial.

Se puede acceder a él caminando unos tres kilómetros por la playa.

Detrás de las dunas y entre cocoteros, se encuentran las pequeñas chozas construidas con hojas secas de palmera. Algunas forman grupos de tres o cuatro, otras se ubican solitarias, al borde de la laguna que las rodea.

El interior de las chozas es más que simple: una pequeña estera hace las veces de colchón, siendo el único mobiliario existente.

La laguna, que desemboca en el mar, les provee de agua potable para lavar la ropa e higienizarse.

Los hombres encuentran el sustento diario pescando en el mar y en los ratos libres, casi todos realizan artesanías, que luego serán vendidas en las calles de Salvador en el fin de semana.

Sorprende de inmediato que la mayoría de los habitantes sean extranjeros: alemanes, escandinavos, franceses, algunos argentinos y muy pocos brasileiros.

Estos últimos, salvo el jefe de la aldea son, por lo general, pequeños delincuentes, que consideran saludable retirarse un tiempo de la circulación hasta que se enfrían las cosas. Cada tanto llega la policía a la aldea y se los lleva a todos, quedando entonces la población compuesta casi exclusivamente por blancos.

A ella llegan compositores, escritores, hippies y curiosos de todas partes del mundo. Las chozas se pueden comprar o alquilar por pocos dólares al jefe de la aldea, que a su vez es el cuidador de la plantación de cocos.

Mi primera impresión fue como haber llegado a alguna aldea del centro de Africa, algo así como estar viviendo la serie "Daktari".

No ven con buenos ojos a los visitantes que sólo van para curiosear un rato y no permiten sacar fotos. Las únicas que yo pude obtener, fueron desde lejos y sin que nadie me viese. Vaya uno a saber por qué, pero así es la realidad.

En la ciudad de Bahía, hay varios lugares que merecen ser visitados sin dudar.

En Bahía Tursa, en la Praza da Sé, dan muy buena información, no sólo de los lugares sino también de las fechas de fiestas populares, especialmente los días de candomblé y el terreiro que los realiza.

Ese sitio también es muy utilizado como punto de encuentro y sirve para dejar mensajes en una cartelera colocada al efecto.

Hay muchas iglesias, pero vale la pena visitar las tres o cuatro principales. Respecto a los museos, es más interesante estudiar el edificio propiamente dicho (por su arquitectura y anterior uso) que los materiales expuestos en ellos.

No obstante, pienso que lo más interesante es estudiar la atmósfera general de la ciudad, con su idiosincracia tan particular.

A la isla de Itaparica, se puede llegar mediante ferrys, que parten de la terminal de Sao Joaquim y llegar al puerto de Bon Despacho.

También se puede llegar en pequeños barcos de pasajeros que parten desde la rampa del Mercado Modelo. Con capacidad para 50 personas, es común que durante los sábados y domingos transporten a 150. Tras-

ponen los arrecifes para entrar al puerto natural de Mar Grande, en la isla y, cuando hay bajamar, es muy común ver como se varan, tratando de llegar al puerto. Itaparica ha quedado detenida en el tiempo, al igual que el resto de los poblados de la isla.

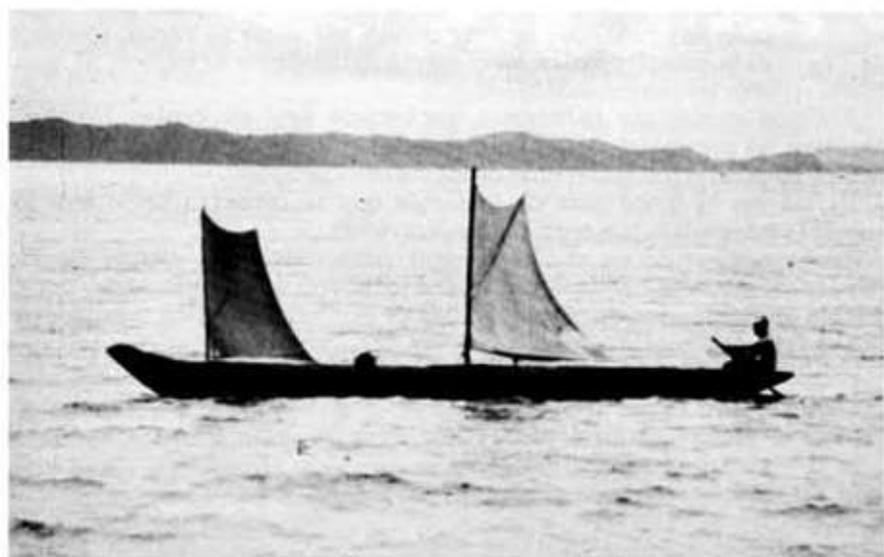
Antigua ciudad de balleneros, convertida hoy en centro turístico, muestra los contrastes de los tradicionales cultivos de maíz, dandé y bananas, mezclados con las bombas de los pozos de petróleo.

Es tal vez el único sitio de la Bahía que se conserva como antaño, siendo la tranquilidad su principal característica.

Se ha convertido en el mejor lugar para descansar, siendo elegido por los sofisticados habitués del Club Mediterrané, pero también por el pueblo de Bahía, que durante los fines de semana se vuelca masivamente a sus playas y puertos.



El Rio de los Sauces de ELMA nos viene a saludar y a ofrecernos lo que necesitamos. Gracias muchachos.



Pescadores de Itaparica con sus canoas de troncos (Monoxila) que llegan a portar hasta tres palos/Alternan la pesca con el transporte de pasajeros a modo de primitivo ferry.



Cerca de Bahía Arembepé. Refugio para escritores, extranjeros, bohemios, y los que tienen pequeñas cuentas con la justicia. Un lugar difícil de imaginar donde se vive de la pesca y la recolección de frutas.

Los últimos días que pasamos en Bahía los dedicamos a preparar el barco. Hicimos una distribución de tareas entre todos los tripulantes, de tal forma que pudieran ser completadas en el menor tiempo posible. De esa manera, parte de la tarde y la noche la pasábamos entre la Cantina da Lua, Holliday o Number One.

La vuelta al barco a las cuatro de la mañana, era una empresa por demás aventurera. En las calles solitarias se veía alguno que otro mulato, y en más de una ocasión, tuvimos que usar la máxima velocidad de nuestras piernas, cuando veíamos las furtivas luces nocturnas reflejadas en la hoja de alguna navaja.

El recorrido de ochocientos a mil metros hasta el Levador y luego a la Capitanía dos Portos se hacía interminable. Al no haber taxis, nuestra mejor protección eran las chicas, que sin miedo encaraban a cualquier sospechoso, mientras nosotros poníamos saludable distancia entre ellos y nosotros; luego la larga escollera y la inevitable moneda, que decidía quién debía ir nadando hasta el barco para volver con el chinchorro.

Conseguimos la carta de las Azores poniendo un anuncio en la caldera vieja ubicada al final de la escollera. Esta era usada por todos los navegantes, ya fuera para pedir tripulantes, dejar mensajes o vender el sobrante del equipo que pensaban que no necesitarían. Algunos, ya cansados de navegar luego de cruzar el Atlántico, publicaban el barco completo.

Se podían encontrar carteles ofreciendo kayacs, motores, cartas, molinetes, instrumental, velas, bicicletas y cuanto cosa uno se pudiera imaginar. Dado que era zona franca, los precios eran realmente baratos.

El miércoles 29 de mayo cobramos el fondeo, e hicimos agua y combustible en un pequeño muelle ubicado en las afueras del puerto, del otro lado de la escollera.

La resaca nos agregó bastantes dificultades a la maniobra, de por sí muy sencilla. Debimos fondear, y luego, con el motor en reversa, ir soltando cabo hasta ponernos cerca del muelle, desde el cual nos arrojaron las mangueras para el agua y el combustible.

Mientras, esperábamos al Oso, que luego de despedirse de Adriana, debía venir con las últimas compras.

A las trece horas, zarpamos hacia Recife. Bien pegados a la costa recorrimos la ciudad, pasando por el Farol da Barra, Ondina, Río Vermelho, Amaralina, Pituba y Armação hasta Itapuá, donde comenzamos a abrirnos.

Con mucha tristeza veíamos achicarse en el horizonte a los edificios. Recordábamos los hermosos días pasados en compañía de toda esa gente, que nos hiciera conocer tan bien a Salvador y a sus alrededores, y muy especialmente a su tan peculiar forma de entender y vivir la vida.

Yo llevaba en el cuello un amuleto que me regaló Enbiza. Según ella me traería suerte en el mar y siguiendo el ritual que me explicara Isa, arrojé al agua una ofrenda a Iemanjá, para que protegiera al "Cartagena" y a sus tripulantes.

Nos había costado mucho emprender la partida: siempre encontrábamos nuevos motivos para posponerla.

Mike Costa, nuestro compañero de amarra, ya había partido hacia el Caribe a bordo del "Ondine". Habíamos quedado en encontrarnos en Europa, ya que cruzarían el Atlántico para correr regatas en el Mediterráneo. Más tarde nos enteraríamos que un huracán los atrapó en el Caribe y el barco tuvo que ir a desguace.

Saliendo de la Bahía de Todos los Santos nos sacudimos bastante, ya que se formaba una ola importante, producida por los escarceos de marea. Eran grandes como para jorobar, pero no lo suficiente como para que el barco las pudiera navegar bien.

A medida que nos alejamos, reemprendimos las tareas que fueron postpuestas por el molesto zarandeo.

El miércoles 29 de mayo, tuve que cumplir con el ritual de los ñoquis caseros. Entre el zarandeo y el calor, tardé alrededor de tres horas para hacerlos: debía salir a cubierta a intervalos para poder respirar mejor. La parte del viaje en la que más sufrimos el calor fue entre Salvador y Fernando de Noronha, ya que en alta mar, por las noches debíamos abrigarnos, aún en la latitud del Ecuador. Nos llamó mucho la atención la influencia tan notoria de la proximidad del continente en la variación de temperatura.

Ese primer día de navegación, lo dedicamos a hacer una limpieza a fondo, sentina incluida y a descansar de la ajetreada y exigente vida en puerto. Los horarios de guardias y comidas, nos harían volver a la normalidad y a la salud.

El trayecto entre Salvador y Recife lo hicimos muy rápidamente.

Las 396 millas que separaban a ambos puertos, fueron cubiertas en 57 horas, es decir a un promedio de 6,94 nudos. De esas 57 horas, 4 fueron de calma, en las que avanzábamos a sólo 3 nudos.

Cabe aclarar que estas distancias mencionadas, fueron sacadas de la carta. En realidad, no supimos cuánto navegamos por la corredera, ya que a partir de Salvador comenzó a marcar aproximadamente un 40% menos.

Entre las 13 horas del día 30 y las 13 del día siguiente, pudimos hacer nuestra singladura más rápida, ya que con las horas de calma que mencioné, cubrimos 198 millas, con alguna complicación con el viento.

Salimos de Bahía con noreste, que luego rotó al sudeste en medio de fuertes chubascos, que nos obligaron a tomar la segunda mano de rizos en la mayor, quedando en proa el yankee y la trinetilla.

Habíamos calculado entrar a puerto durante el tercer día, pero a pesar de que para navegar las últimas 60 millas, arriamos la trinetilla, entramos durante la noche del segundo día.

Durante estos días de navegación, lo único que hicimos fue descansar, y cuando la intensidad del viento aumentó demasiado, desconectamos el timón de viento y continuamos timoneando nosotros.

No avistamos ningún buque y tampoco nos dedicamos a pescar, ya que nuestra dieta de pescado estaba completa con langostas pescadas en San Salvador.

Las luces de Recife nos desorientaron bastante, haciendo dificultosa la ubicación de la entrada del puerto que, como su nombre lo indica, está rodeada de arrecifes, en los que el mar rompe a unos 300 metros de la playa. De esta manera, se forma una larga barrera paralela a la costa, con esporádicas aberturas que los pescadores utilizan para trasponerla, usando esa canaleta natural como puerto.

El gigantesco puerto de Recife, también utiliza esta barrera, que fue rellenada con tierra y piedras, construyéndose un malecón en la entrada propiamente dicha.

Entre la tierra firme y el arrecife¹ convertido en escollera, hay distancias variables, llegando en varios puntos a los 200 metros. En ambos márgenes operan los buques en carga y descarga.

Desde lejos avistamos la punta Santo Agostinho, y luego el faro de Olinda. Las altas antenas de micro ondas y las luces de la ciudad no nos dejaban distinguir las balizas verde y roja de la entrada del puerto. Con Leonardo al timón, nos fuimos acercando rápidamente a la costa.

Las olas nos sacudían cada vez con más violencia. Cuando la ecosonda registró una profundidad de cuatro metros, viramos y nos dirigimos con viento de través y el motor en marcha hacia lo que parecían ser las balizas de entrada.

¹ Los arrecifes de "Recife" tienen la particularidad de estar formados por arena endurecida por el Carbonato de Calcio del agua de mar, los menos son de arena endurecidos por el coral.

Las pudimos distinguir claramente recién cuando las teníamos por el través y las luces de la ciudad no se entremezclaban con ellas. El faro de Recife (un faro aéreo combinado con uno marítimo) apenas se distinguía. Habíamos llegado muy cerca de la rompiente en los arrecifes, pero con el viento fuerte de popa, no habíamos escuchado su ruido característico y aterrador. Por el movimiento del barco y por la profundidad existente, llegamos a la deducción de que no estábamos a más de 200 metros de la playa.

No bien ingresamos al puerto, pudimos constatar una fuerte corriente de 2/3 nudos que tiraba hacia el mar. Avanzamos con mucha precaución, viendo los buques amarrados a ambos lados.

Antes del final de la escollera, allí en dónde las cartas no marcan ningún valor de profundidad, vimos dos veleros al borneo y una casilla en tierra. Allí decidimos fondear para pasar la noche y continuar, ya con luz de día, hacia el Iate Clube de Recife o bien al Cabanga Iate Club. Fondeamos en el medio del canal, con la CQR y los 16 metros de cadena. Marcelo y Chiche saltaron inmediatamente al chinchorro, a fin de investigar un poco aquello que parecía ser la sede del Club. Al poco tiempo volvieron, luego de comer algo de camarao con el presidente del Iate Clube de Recife, que le recomendó que fuéramos a su club, donde seríamos bien recibidos.

Si bien el Iate Clube, formado por disidentes de los otros clubes náuticos, no quedaba lejos, nos recomendó avanzar con precaución, esperando la pleamar por la poca profundidad existente. A su vez, nos desalentó de entrar al Cabanga Iate Club que, aunque muy exclusivo, prácticamente no tenía agua.

A eso de las dos de la mañana, un fuerte golpe, seguido de un ruido parecido a un lento y profundo raspón sobre la banda de estribor, nos puso a todos en alerta.

Sorprendidos y asustados, salimos al exterior, pensando que habíamos sido embestidos por algún buque. Al mirar hacia popa, vimos un puente ferroviario a pocos metros de nosotros, mientras que la precaria casilla apenas se distinguía por la proa. Habíamos garreado y la corriente, ahora en pleamar, nos arrastraba con rapidez hacia el puente. El golpe que sentimos había sido contra un rompeolas.

Leonardo puso en marcha el motor, pero su empuje no fue suficiente, la corriente nos seguía llevando. Marcelo y Chiche soltaron el fondeo, luego de amarrarle una defensa al chicote de la cadena a modo de boyarín, para recuperarlo después.

Ya teníamos el puente encima, por lo que lo único que quedaba por hacer era tirar al agua el timón de viento y girar la antena del satelital hacia abajo. Con la fuerza de todos, impedimos que el barco se metiera debajo del puente, ya que pensábamos que tanto el mástil, como el resto de la jarcia fija podían dañarse severamente.

La corriente, que calculamos de 4 a 5 nudos, nos seguía tirando con mucha fuerza y, mientras Leonardo y yo conseguimos llevar el barco

hasta un muelle próximo, Marcelo y Chiche recuperaban el fondeo con el chinchorro.

De esa experiencia sacamos varias conclusiones:

El problema del motor fue por demás simple: no tenía suficiente potencia, y al estar el barco sin arrancada, antes de llegar a tomar camino era girado por la corriente, agregando a esto el efecto de reacción producido por el fondeo.

Desde el rompeolas al puente había unos 10 metros. El tiempo transcurrido desde que golpeamos contra aquel hasta llegar al puente, fue de muy pocos segundos. Durante ese lapso nos despertamos, tuvimos que despabilarnos, comprender la situación, tomar las decisiones y entrar en acción. El resultado fue perfecto, gracias a la rápida y eficaz respuesta de todos.

También nos dimos cuenta que en ese tenero no era suficiente un fondeo. En realidad no fue un gran descubrimiento, ya que hay un dicho popular en la zona que dice "Quen tem duas ancoras tem uma, e quen tem uma nao ten nenhuma". (Quien tiene dos anclas tiene una y quien tiene una no tiene ninguna).

Aunque conocíamos este refrán, realmente no le dimos la mayor trascendencia, pero cuando nos sucedió el percance, llegamos a la conclusión de que muchas veces hay que tener en cuenta el conocimiento popular, que generalmente está basado en experiencias autóctonas, que muchas veces encierran verdades que se comprueban a corto plazo.

También pensamos sobre si éramos realmente aventurados al efectuar entradas a puertos, aproximaciones, fondeos o amarres en lugares prácticamente desconocidos para todos nosotros.

Pienso que no quedaba otra alternativa, además es en estas situaciones en donde aparece "el ojo del buen marino", mezcla de conocimientos teóricos, experiencias de navegaciones anteriores, intuición y sentido común. En pocas palabras, lo que marca la diferencia entre navegar como ciencia o como arte.

Otro punto que siempre quedó claro era respecto a la decisión final, que siempre sería tomada por Leonardo, por ser en definitiva el capitán y dueño del barco. Aunque todos opinábamos, él tenía la última palabra. Siempre tuvo la inteligencia de escuchar primero y decidir después. Muchas veces tomó decisiones basadas en la opinión del resto, pero nunca eludió su responsabilidad final.

Luego de nuestra pequeña odisea, establecimos una guardia de fondeo, ya que el muelle al que amarramos era de uso comercial y por otra parte, los cambios de marea de gran amplitud, no nos dejaron muy tranquilos. Fue la única oportunidad en todo el viaje en que tuvimos que recurrir a este tipo de guardia, pero era la única manera de pasar la noche con calma a bordo.

A las 5.30 de la mañana siguiente fondeamos en el Iate Clube. Con una profundidad de 4 metros, usamos las dos anclas engalgadas, con 16 metros de cadena y 20 de cabo, y aún así garreamos. Tuvimos que repetir la operación hasta que, finalmente, el barco se quedó quieto.

El mayor inconveniente se suscitaba con el cambio de corriente, que tenía cuatro nudos de intensidad: el "Cartagena" borneaba 180 grados sobre su fondeo, cambiando el ángulo de tiro, moviendo las anclas y garrando hasta que volvía a hacer cabeza.

Nos rodeaban varios veleros, algunos de banderas europeas con la familia completa a bordo. A medida que seguimos avanzando hacia el norte, esto se convirtió en un hecho totalmente común: lo raro, y que marcaba la diferencia con nosotros, era ver una tripulación exclusivamente masculina. Pienso que eso se debe a la tradición náutica de la mayoría de los países europeos, que no les dan la espalda al agua, como hacemos en Argentina. También puede ser por nuestra falta de puertos cercanos, que no nos motivan realmente para animarnos a hacer escalas más largas, ya que creo que los puertos fluviales de Uruguay no pueden ser tomados como una opción lógica para preparar futuras navegaciones oceánicas, a pesar de que muchos navegantes porteños piensan que son algo así como adelantados luego de arribar a Colonia, Riachuelo o San Juan.

Otro punto a favor de los europeos es el costo de sus barcos, que tal vez no sean tan bonitos o de alta calidad, pero les permiten navegar. Los barcos franceses de chapa, son fabricados generalmente por aficionados. En Francia se publican varios libros y revistas con los planos y las explicaciones para que cualquiera pueda poner manos a la obra y luego vagar por los mares del mundo. Una especie de "mecánica popular", que les permite tener un barco de 10 metros de eslora por alrededor de 38.000 dólares (en 1988). Algo que en nuestro país no existe y creo que no existirá jamás.²

El Iate Club, que contaba con bar, confitería, talleres varios y un servicio telefónico, por el que se podían recibir llamadas, nos cobraba dos dólares diarios, por los cuales podíamos usar todas las instalaciones, salvo la pileta. Al parecer, esta restricción viene a raíz de que unos navegantes suecos, en un día de mucho calor, bebieron más cerveza que lo que su razón y su resistencia física soportaban y promovieron en la pileta un espectáculo difícil de olvidar, que no cayó bien a las autoridades del club. Para llegar al Cabanga Iate Club, es necesario esperar la pleamar y guiarse por cañas clavadas en los veriles del canal. No obstante, navegará en pocos saludables 170 centímetros de agua, ya que en bajar se puede llegar al Club caminando, bordeando algunos simples charquitos, muy aptos para renacuajos, pulgas de agua y alguna que otra fauna similar, pero bastantes inconvenientes como para andar evolucionando con un velero. Como le sucediera al Don Vito, gemelo del Cartagena pero con orza, cuando regresando del Caribe en el 87, se varó, quedando recostado sobre el barro con poco más de 20 cm de agua.

Dentro del Club, hay agua suficiente como para que los barcos que-

² N. del A. Al cierre de esta edición el Astillero Mares Australes había encarado la construcción comercial de diseños probados en Europa, a bajo costo y alto rendimiento.

den a flote. Viendo esa situación, decidimos no cambiar de Club y dedicarnos a hacer los preparativos para el asalto a Fernando de Noronha.

Recife

Comenzamos las reparaciones con nuestro consabido ritual de desarmar los inodoros, limpiarlos y volverlos a armar, para comprobar, luego de transcurridos un par de días, que ya habían dejado de funcionar, procediendo a su clausura.

El problema de los bombines de agua potable, nos llevó a la solución de cerrar las esclusas de los tanques de agua, dado que ésta aparecía en la sentina. Comenzamos a usar bidones, trasvasando el agua de los tanques a éstos.

Leonardo se encargó de hacer bases de madera para las luces de posición que habíamos perdido en una tormenta. El resto fueron cosas menores, tales como service del motor y limpieza general.

Alquilé un Volkswagen 1300, para poder hacer unos trabajos de investigación de Etnografía Marítima que me había propuesto, sobre las jangadas y su gente.

El día lo distribuimos entre paseos turísticos y trabajos en el barco, mientras que la noche se la habíamos asignado a la boite del Hotel Jangadeiros, en Boa Viagen, que es bastante conocida por los navegantes que allí recalán por el ambiente amigable que allí se puede encontrar. Los consabidos trámites en la Capitanía dos Portos y Policía Federal, implicaban un cruce por casi toda la ciudad, llamaba "la Venecia brasileira", ya que tiene amplias avenidas que bordean y cruzan los ríos que la dividen en barrios.

La famosa playa de Bon Viagen, con sus barracas de agua de coco, blancas arenas y altos cocoteros, ofrecen la posibilidad de un baño de mar en aguas tibias y casi sin olas, gracias a la protección que brindan los arrecifes. Jangadas con publicidad en las velas, se pasean cerca de la rompiente, llevando turistas deseosos de navegar en estas embarcaciones, típicas del noreste brasileiro.

Cerca de los muelles, se pueden encontrar casas de tres pisos de estilo holandés, que hacen recordar de inmediato a los canales de Amsterdam y que son el último resabio que aún subsiste de la invasión holandesa al Brasil.

Recife se ufana de contar con dos atractivos muy especiales: su famosa cerámica y la belleza de sus mujeres. Realmente, esa fama es totalmente merecida, especialmente sobre este último ítem: las mujeres me llamaron poderosamente la atención por su amabilidad y por su tez, casi blanca. Extraño contraste entre ciudades: no parece ser el mismo país.

El mismo día en que llegamos, casi sin dormir, Marcelo y Chiche fueron a tomar un poco de sol a la playa de Bon Viagem. Al poco rato aparecieron con Fátima y Sueli. Luego de almorzar y mientras dormíamos una poderosa siesta, se fueron, para reaparecer tiempo más tarde

con dos autos y otras dos amigas. El recibimiento que nos dio Recife sobrepasó a todas nuestras expectativas.

A unos seis kilómetros al norte de la ciudad se encuentra Olinda, una pequeña ciudad antigua, bella y auténtica. Muy poco ha cambiado en ella luego de la última reconstrucción, hecha con posterioridad al saqueo e incendio perpetrado por los holandeses en 1630. Su atmósfera acogedora atrapa de inmediato al visitante.

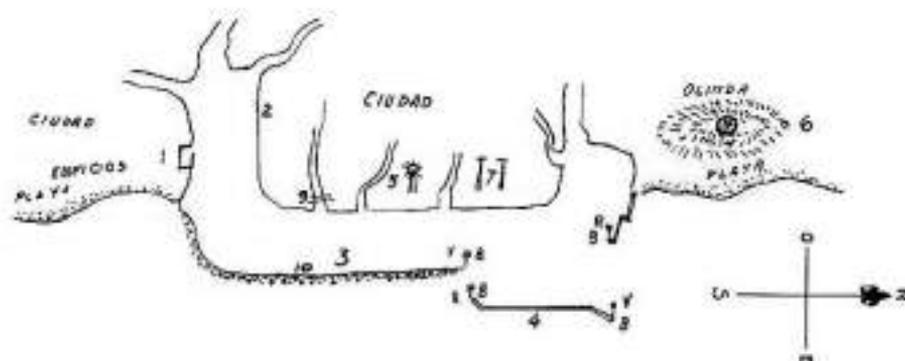
Según cuentan las crónicas, su nombre se debe a una exclamación proferida por Duarte Coelho, su fundador, que al ver el lugar dijo: "¡Oh, linda situación para una vila!".

Por su acervo histórico, cultural y arquitectónico, fue declarada Ciudad Monumento Nacional en 1980. También ostenta el título de Cidade Ecológica (?) desde el '82 y la UNESCO la reconoció como Patrimonio Natural y Cultural de la Humanidad.

Sus estrechas calles suben y bajan morros, pasando por delante de conventos, monasterios y casas, algunas de estilo portugués y otras pocas con reminiscencias holandesas.

Su visita produce una sensación extraña, ya que da la impresión de estar recorriendo alguna ciudad del viejo mundo, como Toledo o Santiago de Compostela, enmarcada en una vegetación tropical.

RECIFE —



- 1- Jato Club Recife
- 2- Cabana Club
- 3- Arrecifes con relleno formando escalera
- 4- Malecon que protege la entrada

- 5- Radiofaro con luz
- 6- Faro de Olinda
- 7- Antenas de T.V.
- 8- 4 balizas de entrada a puerto
- 9- Fuente de ferrocarril que casi chocamos con la garraeta del fondeo.
- 10- Cabana de los socios disidentes del Club Nautico

A. GONZALEZ
1987

El clima estudiantil provocado por la Facultad de Derecho, que funciona en el Monasterio de Sao Bento, un nutrido calendario de expresiones artísticas, ferias, bares y sencillos restaurantes, ayudan para que el visitante se resista a partir.

Desde el faro, se tiene un hermoso espectáculo de la ciudad y su puerto. Otro punto atractivo, lo constituye la isla de Itamaracá, situada a unos 50 kilómetros de Recife, por rutas que dejan bastante que desear. Es famosa por su presidio abierto, dónde los reclusos, con sus trajes a rayas, deambulan por los campos en que trabajan en compañía de sus familias, custodiados por guardias armados.

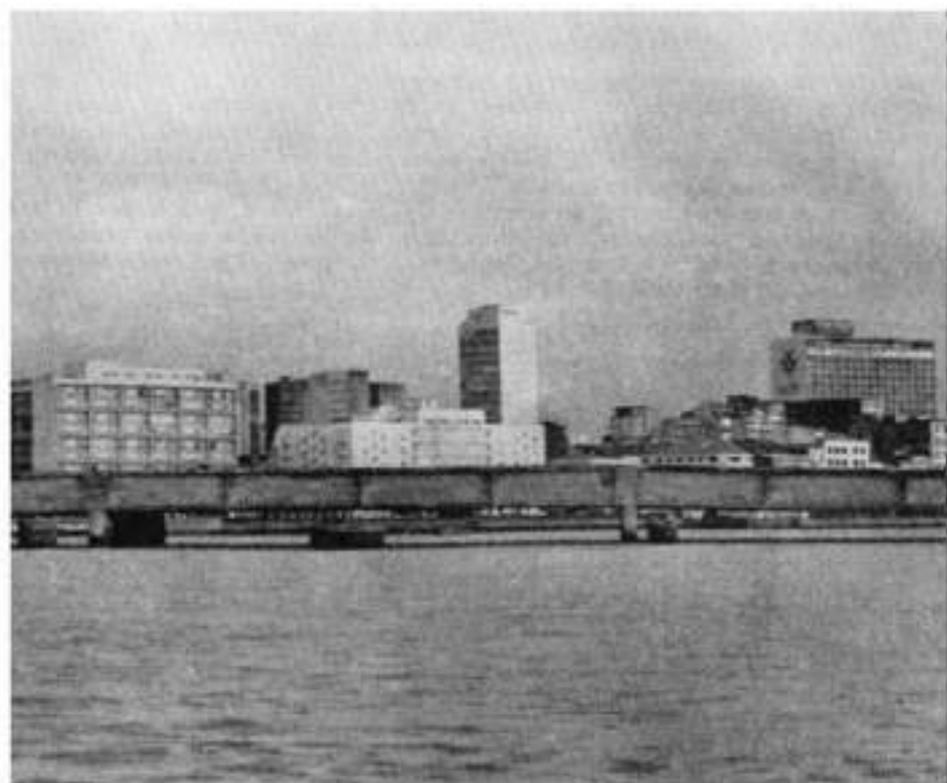
La población estable se divide entre campesinos y pescadores. Todos los días, cientos de jangadeiros parten en busca del sustento diario y, tal vez de alguna ganancia extra, que les permitirá comprar los materiales para confeccionar sus artes de pesca y algo de cachaça.

El fuerte Orange, que tuvo un muy importante papel en la defensa de la costa, durante la invasión holandesa, ha sido parcialmente restaurado.

De forma cuadrangular, en su centro aún funciona el pozo de agua original. Sobre los muros, cañones de la época apuntan al mar y su puente levadizo, capilla, polvorín y oficina del alto mando, han quedado como mudos testigos de las peleas generadas por las potencias europeas por la posesión del nuevo mundo.

Algo más hacia el norte, se encuentra Cabo Branco, que al ser la parte más oriental del continente americano, le ha dado a los brasileros, tan propensos a la exageración, la certeza de que "el sol nace antes en Brasil que en el resto de América".





Recife. Foco faltó para que quedáramos debajo del puente con la garreada del fondo.

CAPITULO VIII

¿Ballenas cerca de Fernando de Noronha?

El día anterior a la partida, fue destinado para hacer compras. La lista de provisiones era interminable: desde pavos a agua mineral, pasando por almohadas, cantidades de "Garotos", palmitos, café y cachaça para preparar caipirinha. Por supuesto, no faltó una contundente provisión de Campari que, ante mi alegría, conseguimos en oferta.

Las cajas y bolsas eran tantas, que a duras penas pudimos acomodarlas dentro del auto, dejando un poco de lugar para el conductor. Luego de cargar las garrafas y comprar las últimas cosas, tales como remeras, bidones y película fotográfica, devolví el auto.

El jueves 6 de junio estábamos listos para cruzar el Atlántico, o por lo menos así lo pensábamos.

A las 10.45 horas, después de hacer agua y combustible, partimos hacia Fernando de Noronha, que sería nuestra última escala en continente americano, ideal para limpiar fondo, completar nuestra provisión de agua y lanzarnos al asalto final.

Nos alejamos de la costa con viento noreste de una intensidad de diez nudos, cuidándonos de sortear claramente la gran cantidad de piedras que hay frente a Olinda.

Durante la travesía a Fernando de Noronha debimos clausurar los tanques de agua potable, ya que habíamos comprobado que todo el agua almacenada iba a parar a la sentina a través de los bombines, permanentemente defectuosos.

Comenzamos a utilizar los bidones plásticos, llevando una detallada relación de los litros consumidos diariamente. En ese momento, pensé que la temperatura que teníamos en ese trecho, no sufriría demasiadas variaciones durante el cruce propiamente dicho, pero como se podrá

apreciar en los cuadros del apéndice correspondiente, comenzó a disminuir a medida que nos alejábamos de tierra.

Por lógica, al disminuir la temperatura ambiente, también disminuyó el consumo de agua, pero de cualquier forma, pudimos comprobar que nunca fue inferior a los dos litros diarios por persona.

Mis dos primeros días de navegación, luego de abandonar Recife, fueron bastante duros. Prácticamente no salí a cubierta a pesar de que la temperatura había llegado a los 33 grados, sentía mucho frío y de a ratos transpiraba profusamente. Al clásico síntoma de la fiebre, se sumaba un intenso dolor en el bajo vientre.

Leyendo el pequeño recetario con síntomas más frecuentes, que nos había preparado un médico amigo, llegué a la conclusión de que estaba padeciendo una infección intestinal y de inmediato comencé a echar mano a antibióticos, anti-inflamatorios y anti-espasmódicos, bebía solamente agua mineral, que habíamos llevado para casos como éste y reposé todo lo posible.

Me dediqué a leer y a dormir casi todo el tiempo. Nunca me había sentido tan mal navegando, ni siquiera cuando me luxé el hombro a bordo del "Swan II". Los muchachos comenzaron a preocuparse, pidiéndome que en cuanto tocáramos tierra hiciera una consulta al médico de la base naval.

Para mis adentros pensaba en lo mal que se deberían sentir aquellos que se marean a bordo. Por suerte, nunca pesé por una situación de esas, y creo que si algún día me sucede, dejo de navegar. ¿Cómo se puede encontrar placer en navegar si se va vomitando casi permanentemente?.

Hay personas a las que el malestar les dura un rato y luego se amaranan. Otros lo soportan durante días hasta que se acostumbran, aunque no sé si a sentirse mal constantemente o al movimiento.

Grandes misterios del organismo y la mente humana. ¿No es cierto?

Recién durante el tercer día comencé a sentir alguna mejoría. Ya casi sin transpirar, dormí mucho menos y comencé a comer algo.

Desde que dejamos Recife, y durante dos días, el viento sopló del norreste, y en la madrugada del sábado 8 comenzó a rotar al este, para establecerse finalmente en el sureste.

Navegamos constantemente con mayor, yankee y trinquetilla. Por supuesto, el trabajo más pesado fue realizado eficazmente por el timón de viento, que estuvo de guardia hasta que fondeamos en Fernando de Noronha. Durante la tarde me sorprendió ver unas extrañas aguas vivas, redondas y flotando de tal manera que parecían infladas con gas. No se las veía propulsarse como a la mayoría, eran de color rosa, de unos 15 centímetros de diámetro y en la parte superior de su cuerpo, tenían una especie de apéndice con forma de vela. El viento pegaba en ese apéndice y les daba propulsión.

Una red de pequeños tentáculos pendía de ellas y, según nos contaron más tarde, eran altamente peligrosas, ya que con los jugos que inyectan sus tentáculos, pueden paralizar peces grandes y las quemadu-

res que provoca su contacto con la piel humana causan mucho dolor, náuseas y dificultad para respirar.

Durante la noche del sábado, tuvimos la visita de unos extraños pajarracos. En la oscuridad de la noche podíamos sentir como nos sobrevolaban, de vez en cuando conseguíamos iluminar a alguno, pero desaparecieron tan de improviso como habían llegado.

Más tarde aparecieron los delfines, jugando alrededor del barco con su peculiar e inconfundible ronquido.

Esa misma noche, mientras Leonardo se encontraba de guardia, tuvimos un despertar muy poco agradable.

Según lo que luego nos relató, estaba de guardia junto a la carroza, esperando que transcurrieran sus dos horas de vigilar el timón de viento; mirar hacia proa era inútil, ya que la noche estaba oscura, y no se veía absolutamente nada.

De repente, a su lado, escuchó un movimiento brusco en el agua, seguido por un potente soplado. Naturalmente asustado, se lanzó al interior de la cabina. Chiche, mientras tanto, se despertó al sentir que la banda golpeaba contra algo y continuando un largo roce. Marcelo y yo nos despertamos y de un salto salimos corriendo hacia el cockpit, (sinceramente, para despertar al Oso, más que un roce se necesita un violento sacudón).

Ahora, a la distancia, recuerdo lo gracioso de la situación, ya que nos encontramos los cuatro atropellándonos entre el baño de popa y la salida del cockpit, todos en direcciones contrarias.

Leonardo, con lógica cara de susto, nos preguntó que había sucedido, mientras nosotros, con expresión no diferente a la suya, le preguntábamos lo mismo.

Nunca lo supimos con certeza, pero el análisis de la situación nos sugiere que podrían haber sido un ballenato. A pesar de que salimos a cubierta con todas las linternas disponibles, no pudimos ver absolutamente nada.

El soplado nos dio la pauta, ya que era igual al que habíamos escuchado en Cabo Frío. Leonardo comentó que tan sólo llegó a ver algo oscuro, escuchar el soplado y sentir el roce contra el animal. ¿Habría estado durmiendo y lo despertamos? Si fue así tuvimos suerte, ya que él se asustó tanto o más que nosotros.

Al comentar este hecho en Fernando de Noronha, nos explicaron que era absolutamente normal encontrar ballenas por la zona, especialmente a partir de junio, que es la época en que llegan provenientes de la región antártica, para reproducirse en las tibias aguas del litoral parai-bano.

Siglos atrás, llegaban a la Bahía de Todos los Santos. En esa época, la "Compañía de pesca do norte do Brasil" era la única empresa autorizada para su cacería, manteniendo una refinería de aceite de ballena en Cabedelo. Jacques Cousteau se lamenta de que en la actualidad sólo queda con vida alrededor del 4% de la población original de ballenas, necesiándose unos ochenta años sin cazarlas para que la población au-

mente de tal manera que puedan salvarse de la extinción.

Creo que una ballena es el peligro más grave con que se puede topar un navegante deportivo. Son como rocas no señalizadas, con el agravante de estar en movimiento.

Personalmente, no creo demasiado en esas historias de que atacan y se obsesionan con los veleros, pero el solo hecho de que se acerquen a inspeccionar, o queden flotando a la deriva, las hace peligrosísimas, ya que de noche son casi imposibles de distinguir. A lo sumo, se puede llegar a notar alguna diferencia en el color del agua, una mancha más oscura, o una ola más grande que las demás.

Recordemos que el francobordo de un velero, en el mejor de los casos llega a los dos metros. Durante el día, no presentan ninguna dificultad, ya que se las distingue por su color oscuro en contraste con las aguas, o bien por su columna de agua, expulsada con potencia al expirar. Si se las encuentra saltando, el espectáculo es fastuoso: moles impresionantes saltan como si fueran delfines, con la diferencia que al caer al agua le producen el mismo efecto que una explosión.

Fueron varios los navegantes deportivos que tuvieron que abandonar su barco debido a un encuentro con ballenas. Tal vez el más conocido fue Patrick Van God, que con su velero "Trismus", fue embestido por una ballena cerca de Fernando de Noronha, Van God cuenta en su libro, que la ballena apareció del fondo y le perforó el casco, que debió ser abandonado al no poderse detener las vías de agua. No obstante, tuvieron tiempo de tomar algunas fotografías y juntar algunos alimentos, para luego embarcar en el bote neumático que llevaban, llegando a la costa luego de transcurridos seis días. Dos años más tarde, Van God desaparecía mientras disputaba una regata para solitarios en aguas del Mar del Norte. Nuestras comunicaciones por B.L.U. seguían a toda marcha. Nos contactábamos diariamente con Buenos Aires, y también con Raúl Grunthal que, a bordo de su "Urrugne V", seguía una derrota similar a la nuestra. En esos momentos se encontraba en Río de Janeiro, aprontándose para zarpar hacia Vitoria. El domingo 9 de junio a las 7.30, Chiche avistó la costa de Fernando de Noronha, a estribor de nuestra proa.

Gracias al sudeste que ya estaba soplando, pudimos hacer un rumbo de 90° que con la declinación se convertía en 68°. Eran los alisios del sudeste, pero nosotros estábamos deseosos de ir en busca de los famosos alisios del noreste, que nos harían cruzar el Atlántico.

Ya estábamos cerca de nuestra última escala americana, y uno de los fantasmas que nos había comenzado a rondar en la cabeza era el del consumo de agua. Cuando iniciáramos el cruce, quedaríamos librados a nuestra suerte y a nuestra buena o mala previsión.

Según me había informado un médico amigo, se puede ingerir entre 800 y 900 centímetros cúbicos de agua de mar diarios, pero no era aconsejable hacerlo en grandes cantidades, ya que el riesgo de una muerte por nefritis (severa infección de los riñones) era bastante grande.

Una de las cosas que me recalcó fue que la muerte por deshidrata-

ción, sobreviene al cabo de unos diez días, que es más o menos el período normal de búsqueda de cualquier naufragio. Otra cosa que me hizo notar como importante, fue que, en caso de reanudar la alimentación hídrica, luego de haberla suspendido por varios días, debía hacerse con las cantidades normales de agua, sin excederse, siendo esto suficiente para mantener a la persona en el estado correspondiente al momento de reemprenderla, aunque sin poder devolverse su hidratación normal.

Para que la nefritis no apareciera, me aconsejó no ingerir agua salada por más de cinco o seis días consecutivos, ya que en caso contrario, podía aparecer una seria concentración de sales minerales, afectando el glomérulo de Malpighi, que es el encargado de actuar como filtro de los elementos que el riñón debe seleccionar.

Paralelamente, desaconsejó totalmente el consumo de agua potable mezclada con agua de mar, salvo en el caso de que previéramos la carencia de la primera a corto plazo. No obstante, aconsejó ingerir un par de días agua salada pura, para luego hacer lo mismo con el agua dulce, reemprendiendo luego la dieta de agua de mar.

Me aseguro que las investigaciones y pruebas efectuadas por científicos franceses y alemanes, han demostrado a las claras que la ingestión de agua de mar no causa diarreas, como se cree comúnmente.

Ante mi consulta sobre qué hacer luego de transcurridos los cinco días sin agua dulce, me aconsejó pescar, ya que tres kilos de pescado prensado, pueden aportar al organismo la suficiente cantidad de agua potable como para sobrevivir.

VISTA DE FERNANDO DE NORONHA
ACERCANDONOS DEL S. O.



S

*La isla va surgiendo con sus puntos mas altos
Da la impresión de que fueran varias.*

Dado que es un conocido navegante, le pregunté si él había probado todas esas técnicas: "Todavía no —me respondió— pero otros lo han hecho".

Luego de una seria reflexión, me convencí que deberíamos llevar toda el agua dulce posible, no mezclar dulce y salada, como hiciera en otras oportunidades y llevar lo necesario para la recolección de agua de lluvia, de lo cual ya se había ocupado Leonardo.



CAPITULO IX

Preparándonos para la gran aventura

Fernando de Noronha

El domingo 9 de junio de 1985, a las 12.45 horas fondeamos en la Bahía de Santo Antonio, puerto natural de la isla.

De acuerdo a la carta, habíamos hecho un recorrido de 320 millas en 74 horas. No había dudas, la corredera mentía mucho pero no sabíamos por qué razón. Esto nos preocupaba bastante ya que, en caso de tener algún desperfecto en el satelital, deberíamos utilizarla para hacer la estima, que en esas condiciones nos daría cualquier cosa.

Durante este trayecto, habíamos notado que el barco se deslizaba con dificultad, ya no era el barco ligero con el que habíamos iniciado el viaje: parecía un ladrillo con velas.

Fue así que decidimos rasquetear el fondo cosa que, juntamente con el ajuste del compás electrónico, dejaríamos para el día siguiente, ya que ese domingo sería dedicado a hacer cosas más importantes, como pasear por la isla para ver que encontrábamos.

Al tirar el fondeo, nos sorprendieron sus aguas increíblemente cristalinas. Desde la cubierta, podíamos ver como el ancla se hundía en la arena, la cadena serpenteaba en el fondo y luego hacía lo mismo la de cepo engalgada, antes de que comenzara a tirar el cabo. Cada tanto se veían sobre el fondo piedras con vegetación, irregularmente esparcidas. La ecosonda marcaba 8,5 metros de profundidad.

Luego de nuestra experiencia en Recife, habíamos decidido fondear con anclas engalgadas, con los 16 metros de cadena y suficiente cabo. No queríamos garrear nuevamente, especialmente porque nos habían advertido que ese puerto está muy expuesto al viento norte, que no era pa-

ra nada frecuente, pero cuando soplabá se tornaba peligroso. Dos meses atrás, un velero alemán había terminado en la playa luego de una tormenta, debiendo trabajarse durante más de dos semanas para hacerlo flotar nuevamente, trabajo del cual se había ocupado uno de los personajes más interesantes que conocimos en la isla: Mr. Rocha.

Cerca nuestro estaba fondeado un típico velero francés, tripulado por dos parejas y otro sudafricano. Cerca de la playa, podíamos ver cuatro barcas de pescadores y un gran tanque de agua sobre el camino.

No bien terminadas las tareas de fondeo, los cuatro nos zambullimos en el agua que, tibia y transparente, estaba repleta de escalares que nadaban alrededor nuestro. Inspeccionamos el caso que, cubierto de cracas, llamaba irresistiblemente a los peces que trataban de comerlas. Luego de inspeccionar el fondeo, descubrimos un casco hundido, a unos 30 metros de nuestra posición y a unos 6 m de profundidad.

Desembarcamos con el bote de goma y echamos a andar, subiendo y bajando morros por el único camino que unía las dos puntas de la isla, de origen volcánico. Al cabo de un tiempo, Leonardo y yo volvimos al barco con el bote, ya que Chiche y Marcelo volverían a nado.

Una vez a bordo, establecimos enlace radial con Buenos Aires, mientras los sudafricanos se acercaron para invitarnos a tomar cerveza y a conocer su barco.

De inmediato nos aconsejaron que tuviéramos cuidado con los tiburones durante la noche, ya que durante el día no aparecían, pero con la oscuridad se acercaban en busca de los desechos de los pescadores, que al atardecer vierten en las aguas los restos de la limpieza de su pesca. Como esto viene sucediendo desde principio de siglo, el lugar se ha convertido en un cebadero natural de tiburones.

¡Qué contrasentido!. Estábamos contentos de haber llegado a un puerto con la luz del día, para poder ver los peligros, y justo en éste, la cosa se ponía brava durante la noche. Luego del atardecer, debimos hacer guardias para avisarles a Chiche y a Marcelo que no se acercaran nadando al "Cartagena". Nuestros vecinos sudafricanos, estaban esperando a otro velero, con el cual habían partido juntos de Cape Town. Su destino final era Miami, y habían tardado 11 días en recalar en Santa Helena y 12 en hacerlo en Fernando de Noronha. La tripulación, que era muy experta, hacía ese viaje tres o cuatro veces por año, para llevar barcos y dejarlos en Miami para la venta. Con la situación económica del país, según ellos, podían hasta duplicar el valor pagado.

El archipiélago de Fernando de Noronha, está formado por la isla homónima, el Atol das Rocas, la isla da Rata y otras menores. Lleva el nombre del navegante portugués al cual se las donara el rey de Portugal en 1504 como Capitanía hereditaria.

La isla es de origen volcánico, sin conexión geológica con el continente. Tiene 13 kilómetros de largo y 4 en su parte más ancha. Alta y muy accidentada, está plagada de pequeños islotes, bahías, puntas, cerros, ensenadas y pequeñas playas solitarias.

El ecosistema se mantiene en un precario equilibrio. De profusa ve-

getación tropical y fauna autóctona, está protegida por las autoridades, que recomiendan a los visitantes, mediante cartillas, no hacer nada que afecte el equilibrio natural.

Sólo se admiten grupos de 50 turistas semanales como máximo, que no pueden queadarse más que ese tiempo en la isla. El vuelo semanal llega los domingos por la mañana, para partir por la tarde con el contingente saliente.

Según la información que puede recoger, la población estable es de unas 300 personas, además de los efectivos militares de la base naval. En la isla no existe ninguna actividad económica, por lo que la mayoría de los habitantes trabaja en la base, salvo unos pocos pescadores y la gente que atiende el hotel.

Por supuesto los navegantes deportivos son bien recibidos, aunque debidamente advertidos de estos detalles. No hay agua potable, salvo la recolectada de las lluvias que, por suerte, son muy frecuentes. Cuando existía la base naval norteamericana, funcionaban plantas desalinizadoras de agua, pero ya habían dejado de funcionar por falta de mantenimiento. Varias de ellas ya estaban desmanteladas.

Todo es traído del continente por vía marítima. Las provisiones que se exhiben en el único supermercado son escasas y con poca variedad. Si hay algo que no se encuentra, simplemente se debe esperar hasta el próximo embarque.

El combustible está racionado, y para conseguirlo es necesario obtener un vale, con la respectiva autorización, por los litros exactos, ni uno más. Por todo eso, no es aconsejable usar esta posibilidad de recalada como abastecimiento serio, aunque sí para encontrar víveres simples como para salir del paso. Como contrapartida, la amabilidad de los habitantes, suple todas las deficiencias que uno encuentra. Si va caminando, siempre parará alguno de los muchos jeeps existentes, para acercarlo adonde sea.

Una vez efectuadas las compras, el gerente del supermercado (un mayor del ejército) nos llevó con su jeep al puertó. Nunca nos olvidaremos de este personaje, con un conjunto de pantalón y camisa amarillo patito y un pañuelo rojo al cuello. Nos comentó que su nombre de guerra era "Rose" y que había solicitado el traslado a la isla para poder juntar plata, ya que el sueldo era del doble que en el continente, sin nada en que gastar. Mientras, nuestras bolsas de naranjas, papas y agua mineral, viajaban atrás junto con su raqueta de tenis y su sombrero de ala ancha color arena.

En alguna época, los caminos habían sido asfaltados, y lo que actualmente queda de esa capa, hace saltar a los jeeps de la misma manera que si fueran a campo traviesa. Las edificaciones que quedan están en muy malas condiciones.

En 1969, la isla fue devuelta por Estados Unidos a Brasil y desde entonces, el único mantenimiento que se realiza es ir desmantelando, para arreglar con lo obtenido las estructuras remanentes.

El único hotel existente, aprovecha las barrancas de la antigua base,

que son las típicas de aluminio, de forma semi-circular. Su recepción, administración, teléfono público, comedor y salón de juegos, se encuentran en lo que otrora era el casino de oficiales.

La comida es "a tenedor libre", con abundancia de "peixe", arroz, farinha, ensaladas, carne asada, spaguettis y frutas a 4 dólares por barra. La gente es tan buena, que después de vernos comer, se compadecieron y nos cobraban menos. Realmente comíamos como náufragos, sirviéndonos hasta tres veces. Es común recibir invitaciones para guitarradas o "aguhladas" nocturnas en la playa, mientras se pescan langostas para comer junto al fogón. Es aconsejable llevar, además de buena onda, algo para cubrirse de la lluvia y una linterna para encontrar el camino. El resto: la naturaleza es generosa y siempre lo provee.

En la vida uno encuentra personajes que causan tal impresión, que son imposibles de olvidar.

Mr. Rocha (pronunciarlo en francés, como él mismo lo aclara), fue uno de ellos. Era un nativo de unos 40 años que trabajaba para la base en cuestiones de plomería y electricidad y que, luego de sus 7 horas de trabajo, se dedicaba a refaccionar jeeps abandonados por el ejército, pintándole llamaradas rojas, amarillas y azules, para luego exportarlos al continente.

De esta manera, juntaba plata para avanzar en la construcción de su velero de chapa. Ya bautizado con el nombre de "Bon Courage", tenía 10 metros de eslora y 3,30 de manga, con cockpit central y camarote en popa, habiendo nacido de unos planos publicados en una revista francesa que le regalaron unos navegantes a los cuales salvó el barco.

Con alegría y orgullo, Mr. Rocha nos mostró el mástil, fondeo, cadenas y demás accesorios que fue juntando en distintos naufragios.

Por las noches, era común escuchar desde lejos el martilleo y ver los reflejos de la soldadura. Así, permanentemente envuelto en algún ritmo brasilero a todo volumen, trabajaba en su barco.

Cuando me enseñó su barco, apuntalado en el medio de la isla, de inmediato le pregunté "¿Dónde lo vas a botar?", a lo que me respondió, como la cosa más natural del mundo "O porto", refiriéndose a la bahía de San Antonio, como ellos la llaman.

"— ¿Pero cómo?—" pregunté mirando la profusa vegetación y las construcciones vecinas.

"— Con troncos, hay sólo 6 kilómetros de distancia, las bajadas son fáciles y en las subidas, todo el pueblo me va a ayudar—".

Vio que me quedé mirando la casa que rodeaba a todo el barco y agregó: "— A la casa no la voy a necesitar más, la tiro abajo porque es mía y nadie me va a parar. Una vez que tenga el barco me voy a vivir en él y luego a viajar "longe", como hacen ustedes y todos los que pasan por aquí. "Ya nos encontraremos en algún puerto—" se apartó, entrecerró los ojos y mirando al "Bon Courage" como si estuviera flotando en alguna lejana bahía siguió: "—Sólo quiero terminarlo y marcharme, no quiero morir sin ver el mundo que me cuentan todos los navegantes que pasan y salir de esta isla es la única posibilidad que tengo. Para la

isla va a ser un acontecimiento muy importante. Es el primer velero construido en ella, todo con rezagos militares (la chapa) y restos de naufragios. Además, imagínate la cara de los que vean la popa del "Bon Courage con su inscripción de Fernando de Noronha, como puerto de asiento.—"

Permaneció en un largo silencio y continuó trabajando, mientras yo le preparaba un Campari con cerveza y le hacía compañía.

Antes de irnos, sacó su "libro de oro", en donde registraba los pasos de todos los veleros, nos pidió una foto del barco para pegar en el libro y que lo firmáramos: era la primera embarcación argentina que registraba, a pesar de ir ya por el segundo volumen.

Descontando lo folklórico de Mr. Rocha, es sin dudas la persona ideal para encontrar si uno tiene un desperfecto a bordo.

Recale, fondee en la bahía y espere a que llegue. Esté donde esté, será alertado por sus amigos y lo seguirá por todo el contorno de la isla para ver si hace puerto. Luego pedirá prestado algún bote a los pescadores y le hará una inspección profunda y meticulosa a su barco, simplemente para sacar ideas aplicables al "Bon Courage".

Conocido como el maestro Rocha, monsieur Rocha, o simplemente el guardabosque, como lo bautizara el Oso por su celo para cuidar turistas solitarias. Muchos barcos le deben a él el hecho de seguir a flote, ya que tanto ha soldado rumbos como reparado averías de cualquier índole.

La isla fue ocupada por los holandeses entre 1635 y 1654 y por los franceses en 1737. Como testimonio de aquellas tormentosas épocas, queda el Forte dos Remedios que, un poco destruido en la actualidad, está ubicado sobre un cerro, desde el cual, el visitante puede disfrutar de un panorama increíble, dominando desde esa altura todas las playas y bahías de la isla y, por supuesto, el puerto.

Cerca del Fuerte, se emplaza la Vilha dos Remedios, con una construcción antigua, la casa del gobernador y una iglesia. En realidad, ésta fue la casa del gobernador, ya que la actual supera la imaginación de cualquier terráqueo.

La presencia militar más relevante, está constituida por la aeronáutica, que controla el aeropuerto, la sigue el ejército, con los servicios logísticos terrestres y la marina, que sólo tiene un apostadero, aunque piensa erigir una base en el lugar.

Según comentara Rocha "—Si cada vez que viene de maniobras hunden una corbeta, van a terminar arruinándonos las playas—".

Indagando más, descubrí que se refería a una corbeta que se hundió en el año '84, al chocar con unas piedras que debían estar a 7 metros de profundidad, pero que en realidad estaban a sólo 2. Con su carga completa de combustible, aún estaba a 50 metros de profundidad y a tan sólo 20 de la isla, muy cerca de la mundialmente conocida Bahía de los Golfinhos, donde los delfines viven, se reproducen y crían sus cachorros por millares.

Estaban pensando en enviar buzos al buque naufragado, para bombear el combustible hacia tierra, evitando así que una fuga del mismo

rompa el precario equilibrio, causando un desastre en sus playas. Recién en ese momento comprendimos por qué estaban agotadas las cartas náuticas de la zona y por qué en las cartas inglesas figura una advertencia indicando que las profundidades y el relevamiento han sido hechas por el Servicio Hidrográfico Brasileño...

La zona es considerada por los amantes del buceo como un verdadero paraíso, debido a sus aguas cálidas y transparentes y a su enorme cantidad de peces y formaciones coralíferas.

Una de las excursiones que no puede dejar de hacerse, es a la Bahía dos Golfinhos, en donde se podrá encontrar a miles de estos animalitos saltando y jugando. Sin conocerse el motivo, en esta pequeña bahía, se reúnen para tener sus cachorros. Es común ver a los más pequeños saltar con todo su cuerpo fuera del agua para caer, luego de hacer un tirabuzón en el aire, con un fuerte golpe. Los más viejos y grandes, con cicatrices en sus cuerpos, se acercan confiadamente, nadando junto al buceador. Hubo momentos en que debí espantarlos para poder tomarles fotografía, pero como confían en el hombre, sabiendo que no los ataca, siempre vuelven a la carga, ya que al parecer los divierte mucho nadar junto a él.

Desde la cubierta del barco, el agua parece hervir, pero una vez en inmersión, el espectáculo es muchísimo mayor. Se los ve venir nadando velozmente desde profundidades superiores a los 50 metros, centenares de ellos se cruzan a diferentes profundidades.

En esa bahía, la naturaleza me regaló el espectáculo más hermoso de mi vida: un ballet de cientos de delfines, evolucionaba junto a mí subiendo, bajando, girando a mi alrededor, los cachorros dando giros velocísimos e increíbles, todo con un marco de fondo de color azul profundo de increíble belleza. Limpiar el casco del barco fue, más que un trabajo, una verdadera diversión. Lo hicimos con espátula y cepillo, rodeados de cardúmenes de escalares que aprovechaban la providencial comida. Los más osados intentaban comerme el pelo y algunos se acercaban tanto, que me picoteaban las orejas tratando de obtener algo de comer. Debo confesar que la primera vez que me sucedió, me asusté de tal forma que se me salió una de las patas de rana tratando de espantarlos.

El susto más grande y generalizado, fue cuando vimos aparecer una manta raya gigante, también conocida como "diablo" por la forma de sus dos cabezas. La reacción de Chiche, que fue el primero que la vio, fue tal que pensamos que súbitamente se había vuelto loco y se estaba ahogando. Cuando la vimos todos, creo que tardamos menos de 10 segundos en subir al barco. Verla pasar debajo nuestro, dando vueltas para inspeccionar el fondo, nos provocó una profunda admiración, ya que su desplazamiento era verdaderamente majestuoso. Calculamos que su envergadura sería cercana a los 5 metros.

Luego de finalizar con la limpieza del casco, nos dedicamos a bucear por puro placer. Me dediqué a recorrer el baque que teníamos hundido a unos 30 metros del "Cartagena", fotografiando la enorme cantidad de peces de distintas variedades que lo utilizaban como morada.

15

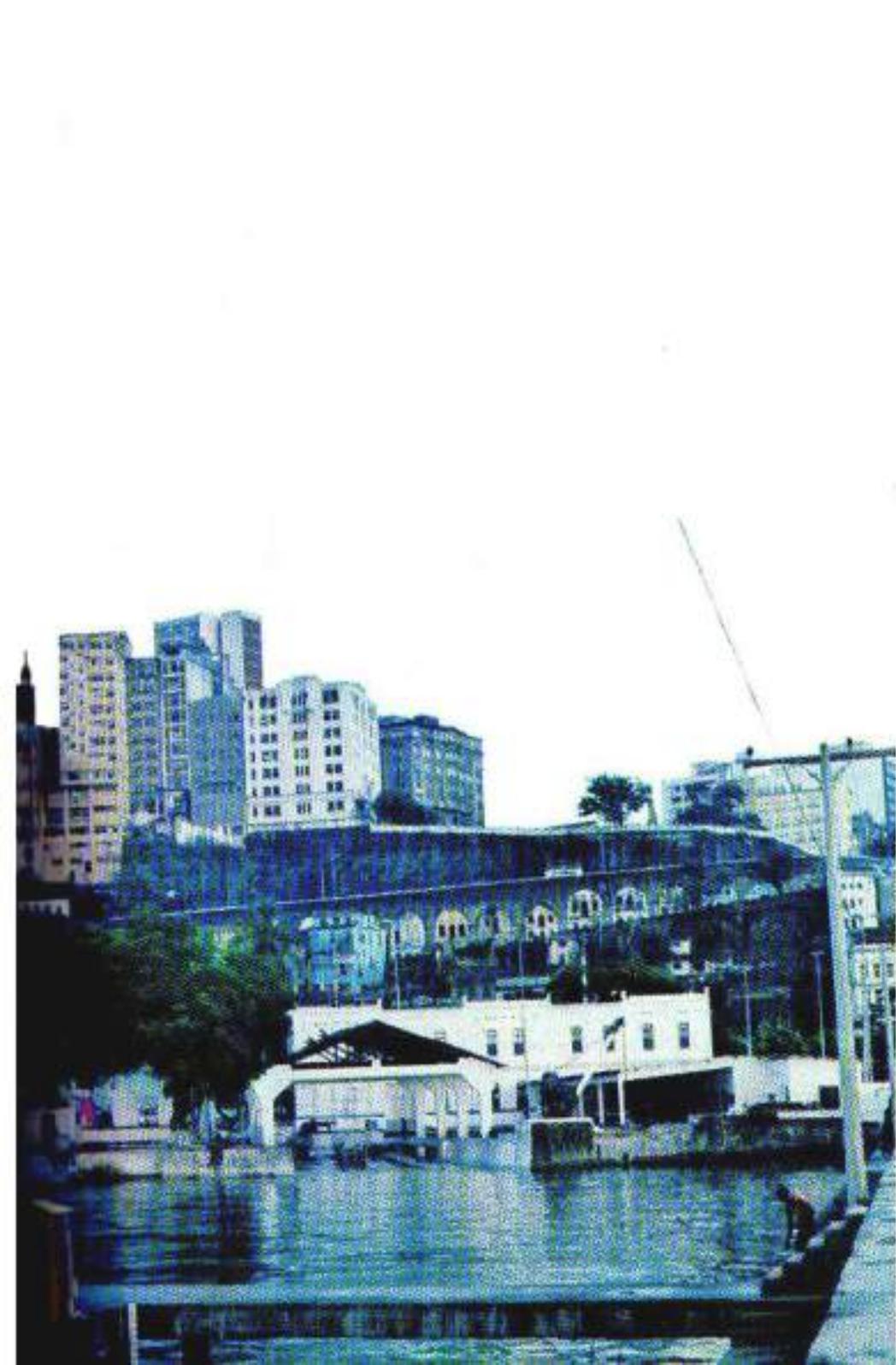
San Salvador de Bahía. Llegar por mar es entrar por la puerta principal. Las ciudades de América tienen su encanto de los siglos pasados, cuando fueron fundadas.

16 - 17 - 18 - 19

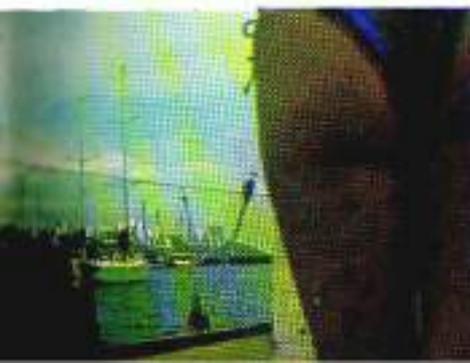
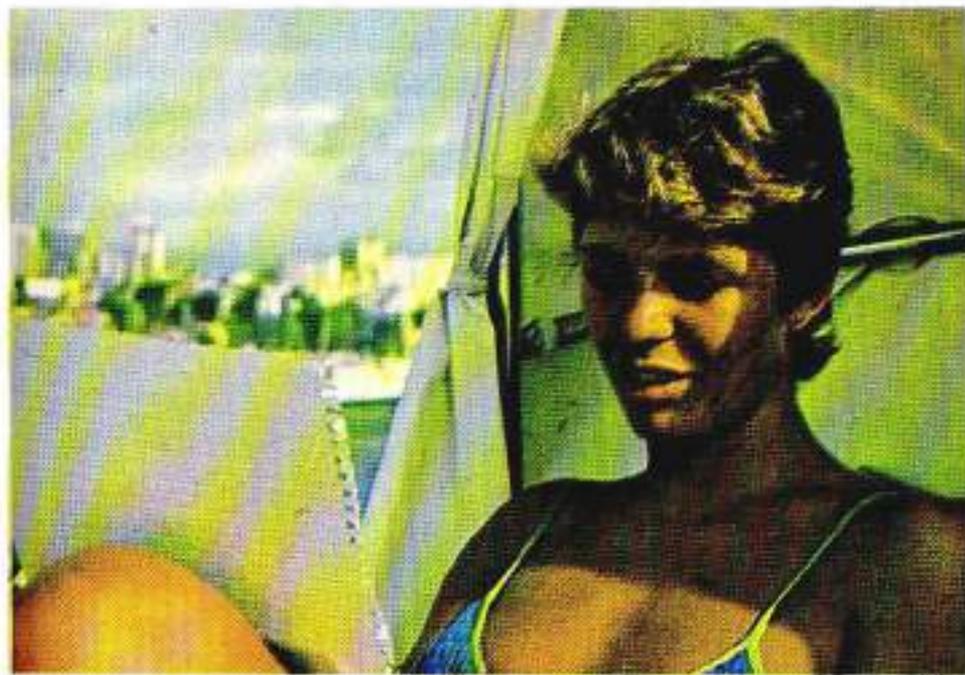
Salvador representó unas vacaciones que nos costó cortar. Tratábamos de posponer el viaje, fue un verdadero esfuerzo continuar con el objetivo.

20

Un 'Saveiro' entrando a 'Rampa do Mercado Modelo' para descargar. Desde la llegada de los portugueses, la vela de trabajo todavía no fue desplazada. Manteniendo desde entonces sus viejas tradiciones. El saveirista sigue siendo un personaje típico de Bahía.









Fue en una de estas inmersiones en la que, sin darme cuenta, el viaje casi terminó para mí.

Habiendo recorrido el puente de mando y la cubierta, vi una caldera abierta. Llegué a su entrada, y me encontré con un espectáculo violentamente hermoso: miles de peces rayados de color oro, flotaban en su oscuro interior, como un verdadero tesoro escondido. Comencé a sacar fotos, mientras transcurrían los segundos que me quedaban de aire. Cuando ya se me hacía imposible contener la respiración, di media vuelta para salir a la superficie y, aterrorizado, comprobé que la corriente me había empujado hacia el interior de la caldera, a unos 6 ó 7 metros de la puerta.

Miré a mi alrededor y vi unas chapas algo sueltas. De inmediato, dejé caer la cámara y me impulsé con todas mis fuerzas para pasar por entre ellas. En mi instrucción de buceo, había aprendido que luego de vencer el reflejo de la respiración, había que cuidarse de no morir por asfixia. Todo eso sonaba como muy claro y racional, pero lo real fue que tragué la mitad del Atlántico Sur.

Una vez a salvo en la cubierta del "Cartagena" y junto a mi eficaz antídoto, el Campari, comencé a juntar fuerzas para recuperar la cámara abandonada en el interior de la caldera hundida.

Nerviosismo - La tensión a bordo

En realidad, no todas fueron rosas. Esa paradisíaca isla fue también escenario de nuestras discusiones más fuertes. Dividida en dos partes, tuvo como protagonistas a Leonardo-Chiche, para luego continuar Leonardo-Carlos. En cuanto buscamos las causas, de inmediato llegamos a la conclusión de que se discutió por verdaderas pavadas: cosas del otro que habían molestado, hechos pequeños, casi triviales que en otra situación no hubieran significado nada, pero que en ese momento hicieron una explosión exagerada.

Por suerte, una vez discutidos y después de transcurridas algunas horas, todo estaba como antes, sin rencores ni broncas: evidentemente, necesitábamos expresar lo que sentíamos, fue ni más ni menos que una descarga, aunque resultó algo fuerte.

El por qué de todo esto era fácil de imaginar: hacía más de 40 días que navegábamos juntos, compartiendo un espacio habitable de unos 10 metros cuadrados; al comenzar el viaje, éramos prácticamente cuatro desconocidos, que nos fuimos aceptando las mañanas a lo largo de la costa brasilera; todos habíamos dejado mucho en Buenos Aires: familia, negocios... una forma de vida para meternos en otra muy diferente. El tiempo y esa sensación de lejanía hicieron el resto.

Los gustos y las expectativas de cada uno eran desconocidas para los otros tres; sus reacciones, salvo en lo que habíamos pasado juntos, eran un misterio. El nerviosismo se fue incrementando hasta salir de Fernando de Noronha con rumbo a Las Azores. Nos daba la impresión de que ese momento había tardado en llegar; mientras paseábamos, dis-

frutábamos nuestra estadía en los puertos, parecía como que dilatábamos el cruce, aunque en realidad estábamos logrando algo muy valioso: nos estábamos conociendo.

Nuestra estadía en la isla, fue como la concentración de un equipo de fútbol, antes de un partido muy importante. Aprovechamos el tiempo escribiendo cartas y postales y hablando por teléfono, parecía que realmente aquí se hacía nuestra verdadera despedida. Marcelo me confesó que nunca había escrito cartas porque no le gustaba hacerlo y, luego de terminar una, dirigida a su hermano, le mandó una postal a un amigo, recomendándole que leyera la carta que le había mandado a su hermano. Su comentario, cargado de lógica, fue lacónico: "—¡No voy a escribir dos veces lo mismo!—"

A medida que esto transcurría, crecían nuestros interrogantes.

¿Cómo serían las temibles calmas ecuatoriales? ¿Sería difícil cruzar la "Horse latitude", llamada así por los antiguos navegantes, ya que era allí donde al quedar encalmados, decidían tirar los caballos por la borda, para bajar el consumo de agua? ¿El mar de los zargazos nos detendría? ¿Deberíamos rodearlo? Este mar lleno de algas y que abarca un círculo de unos 15.000 kilómetros cuadrados, está formado por la corriente ecuatorial del norte, que avanza en dirección a América y la corriente del Golfo, que lo hace hacia Europa. En el centro están los zargazos, y nosotros debíamos cruzarlos. Aunque contábamos con nuestra humilde experiencia con los camalotes del Río de la Plata, nos preocupaban los relatos, que hablaban de cómo las carabelas quedaban atrapadas, debiendo sus marineros luchar con remos y hasta con machas para desprenderse y poder seguir el rumbo.

¿Serían meras fantasías? ¿Cuándo nos abandonarían los alisios del sudeste? ¿Llegarían los alisios del noreste? Sabíamos que soplan con mayor intensidad entre diciembre y abril, pero estábamos en junio... ¿Quedaría algo de ellos? Si se daba el viento norte, como indica la Pilot Chart para ese mes, ¿Deberíamos bordear por todo el Atlántico?

La latitud de Cabo Verde es famosa por sus vientos fuertes a muy fuertes. ¿Pasariamos sin problemas? ¿El mástil aguantaría? ¿El agua sería suficiente? Si el mástil no resistía, o hacíamos alguna mala maniobra, el resultado era inquietantemente simple: flotariamos hasta América por 1800 millas de océano, pero si debíamos abandonar el barco y usar la balsa salvavidas ... beberíamos agua de mar durante cinco días, ¿Y después?...

Aunque, por supuesto, pensábamos que nada de esto podía suceder, hubiera sido muy poco realista descartarlo como posibilidad, aunque fuese lejana. Cada tanto, alguno de nosotros no aguantaba más y planteaba la duda. Pero aún restaba la última duda, y tal vez la más importante: ¿nos llevaríamos bien durante el cruce? El máximo de tiempo estimado era de 45 días, pero era más que suficiente.

El resultado fue excelente y, tal vez, lo más importante del cruce, fue lo armónico que funcionó el grupo humano, pero eso lo sabemos ahora. En ese momento eran todos interrogantes.

Llegó el día de la partida: jueves 13 de junio de 1985. Sol, algunas nubes, 28 grados de temperatura, viento suave del este-sudeste... un día más de este clima tan parejo. (Según la estación meteorológica local, la media anual es de 26 grados y los vientos más fuertes de la zona son de 26/28 nudos). Mientras, comprábamos las últimas cosas: más agua mineral en botellas de plástico, verduras frescas y remeras. Leonardo, por su parte, consiguió 5 kilos de langosta limpia en la colonia de pesca.

Trás un suculento almuerzo, cobramos el fondeo, izamos velas y pusimos proa a las Azores.

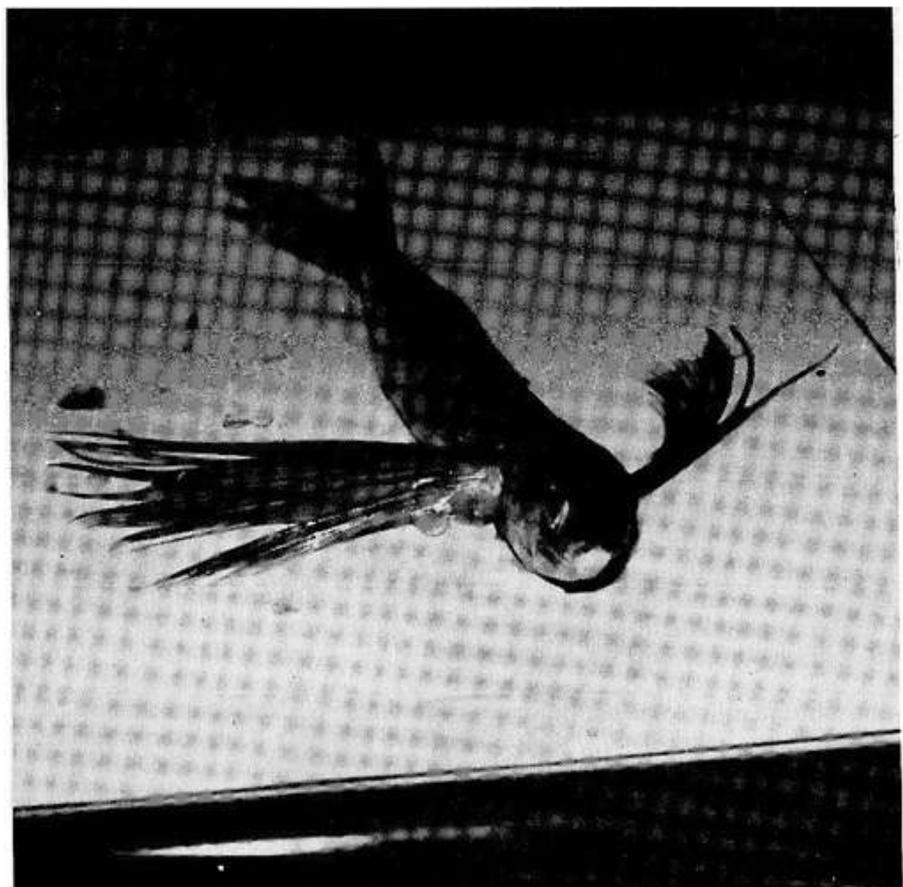
En la playa, el maestro Rocha agitaba un brazo, en señal de despedida. Contento, sabía que algún día la escena se iba a repetir, pero en esa ocasión, sería el "Bon Courage" el que partiera y todo un pueblo estaría despidiéndolo.

Esa escena que mil veces soñarías, transfiriéndola a otros barcos, será realidad. Habrás conseguido esas alas con las que tanto sueñas y serás libre para poner rumbo hacia adonde quieras.

Hasta la próxima, en algún puerto lejano. Gracias, maestro, por las excursiones guiadas, por tus asados, por tus charlas, por venir a despedirnos. Gracias por todo.

Era nuestro último contacto con el continente americano. ¿Cómo nos recibiría Europa?. Eso ya lo averiguaríamos... por el momento, a tomar nota en el libro de bitácora: la hora, lectura de corredera, posición, poner a punto las velas y recomenzar las guardias.





En cuanto clareaba recogíamos los peces voladores que caían en cubierta durante las noches.

CAPITULO X

Proa a las Azores - Cruce del Ecuador

Del libro de bitácora:

Fecha	Hb	Corredera	Rc	Rv	Lat.	Long.
12-6-85	12,45	4225	010°	348°	2° 53' S	32° 43' W

Con un día magnífico y después de un excelente almuerzo, consistente en langostas y vino blanco bien frapé, partimos de Noronha con viento de través, llevando mayor al tope y genoa 1. El casco limpio, nos permitía deslizarnos nuevamente con agilidad, llevando una velocidad de 6 nudos. La corredera había vuelto a marcar correctamente.

Lo único que no fue posible regular fue el compás electrónico, que en el rumbo que llevábamos marcaba 20 grados más que el Plath. Una vez establecido el rumbo, probé de ajustarlo por enésima vez, pero lo único que logré fue que la diferencia aumentara. Decidimos que sería usado sólo en caso de emergencia, por lo que me olvidé de él.

Ese primer día estuvo plagado de comunicaciones radiales. Primero hablamos con Buenos Aires, luego con un buque con destino a Maceio, y finalmente con el "Forteleste", un cerealero de bandera brasileña que iba con destino a La Coruña. Este último, además de darnos el parte meteorológico, nos advirtió que tuviéramos cuidado al llegar a la zona de Azores, ya que podíamos tropezar con las colas de los huracanes y mil tragedias y desastres por el estilo. Para finalizar, se despidió deseándonos mucha suerte, mientras los cuatro reunidos nos mirábamos, pensando en qué demonios nos habíamos metido.

Los días de tierra habían sido muy bravos: abundante comida y demasiada cerveza, por lo que se propuso 24 horas de ayuno, sólo dieta líquida, que nos permitiría desintoxicarnos un poco. La propuesta fue

aceptada, ya que a ninguno se le ocurrió pensar que nuestro organismo estaba 10 puntos, en verdad le habíamos dado un castigo bastante regular. Resultado: en las primeras 24 horas de navegación, consumimos 16 litros de agua, un promedio altísimo si lo comparamos con los 7/8 litros que consumiríamos más adelante.

Avanzábamos hacia el Ecuador, ciñendo con genoa 1 y mayor al tope, con un viento del noreste que oscilaba entre los 6 y 7 nudos. Por el momento, ni noticias de los "Doldrums" o calmas ecuatoriales, famosas y temidas por todos los navegantes. Nosotros no éramos la excepción.

El mar se mantenía planchado, con ondas muy suaves y tendidas, con un color azul muy profundo y un cielo tan celeste que parecía irreal. Durante el día, la temperatura no superaba los 26 grados, pero por las noches se imponía el uso de la chaqueta del polar suit. A medida que nos fuimos alejando de tierra, la temperatura se hizo más agradable y ya nunca padecimos el agotador calor de la costa brasilera, salvo cuando llegamos a la Costa del Sol.

El único ruido que escuchábamos, era el de la proa del barco cortando el agua. La escora apenas alcanzaba los 10 grados y el viento, al ser suave, no producía el clásico silbido entre las velas y la jarcia.

Desde que partimos, no fue necesario tocar las velas ni timonear. El timón seguía perfectamente el más leve borneo, producido al orto y al ocaso del sol. Cada uno pudo dedicarse a su tarea preferida: Chiche tomaba sol, el Oso dormía y leía, Leonardo hablaba por radio y yo leía y escribía las notas y observaciones que, con el tiempo, producirían este libro.

Parecía una navegación irreal, tan sólo comparable con las que se ven en el cine. Todo demasiado plácido, sin ruidos ni sobresaltos. ¡Cuán diferente era a lo que nos habíamos imaginado! ¡Cuántas estupideces nos habían dicho! ¿Para qué nos habían asustado tanto? ¿Estas eran las famosas calmas ecuatoriales? Según el Pilot Chart, por el meridiano en que nosotros subíamos, había sólo 4 días de calma mensuales. Evidentemente, la elección resultó buena, ya que a nosotros no nos tocó ninguno.

Habíamos impuesto, con carácter de obligatorio, un baño diario con agua de mar y jabón de coco, y también habíamos concordado en que la ropa usada, o se guardaba en bolsas de plástico o bien iba a parar al mar. Yo opté por este último método, ya que en realidad prácticamente no usábamos nada: de día un sombrero, y de noche un chaleco o alguna remera. Estas medidas elementales, nos permitieron navegar en un barco que nunca tuvo el característico olor a búfalo en celo, tan común en los barcos que navegan durante tiempos más o menos prolongados.

Las guardias eran de dos horas por seis libres. Durante esas dos horas, observaba con atención las condiciones reinantes y los posibles cambios, y a Chiche, que era mi relevo, le dejaba sólo dos posibilidades de cambio y las instrucciones pertinentes, si sucedía un tercer cambio, debía llamarme. También nos habíamos prohibido hacer maniobras so-

los, ya que si por algún motivo, uno de nosotros se iba al agua, con el timón de viento trabajando y el resto de nosotros durmiendo en el interior, era muy probable que nos diéramos cuenta de la ausencia bastante tiempo después, lo que implicaba una muerte segura para quien cayera por la borda. Por idéntica razón, fue obligatorio el uso del arnés de seguridad cuando quedaba un sólo tripulante en cubierta.

Las horas de comer eran estrictas y las aprovechábamos para reunirnos los cuatro. Por lo general, una vez que estaba servida la mesa, Leonardo hacía algún ajuste en el velamen. Debido a eso, le comenté que me parecía importante que en ese momento del día nos mantuviéramos los cuatro juntos, para poder comentar las cosas que nos preocupaban. Desde ese momento, las reuniones a la hora de la comida, se hicieron una rutina y fueron muy productivas. Pienso que gracias a ello, nos mantuvimos siempre en contacto, y muchas cosas se solucionaron, o mejor dicho, no pasaron a mayores. Quedaron como lo que eran: pequeñas intrascendentes.

El cruce del paralelo cero

El 14 de junio fue un día muy importante para los cuatro. A las 17.56 hora local (19.56 GMT y 16.56 hora argentina), cruzamos la línea del Ecuador. Luego de sólo 53 horas de haber abandonado Fernando de Noronha, pasábamos por la latitud cero, para ingresar en el hemisferio norte.

Durante los 15 minutos previos al cruce, todos nos amontonamos alrededor del satelital como si fuese un televisor durante la transmisión de un partido de fútbol muy importante.

En el preciso momento en que sonó la alarma del Waypoint del satelital, y la latitud marcaba 0° 00', para comenzar a marcar centésimas con símbolo N, estábamos en contacto radial con Buenos Aires. Chiche hablaba emocionado con su esposa Liliana, que estaba en Villa Gesell. Mientras, desde Buenos Aires, brindaron con nosotros radioaficionados, familiares y amigos.

Aprovechamos la oportunidad para destapar un M. Chandon, obsequiado por Quillo Bonzo para dicha ocasión, que fue acompañado por panqueques con dulce preparados por el Oso. Leonardo procedió a bautizar a Chiche con el nombre de Barracuda, apodo que junto con el "guardavidas de pecera" y algunos otros, le pusieran sus admiradoras de Recife. El Oso fue bautizado con el nombre de Tiburón, por su velocidad y buen estómago para cualquier tipo de presa. Por supuesto, recibieron el consabido diploma y nuestras calurosas felicitaciones. Leonardo y yo ya habíamos sido bautizados en otra ocasión: él lleva el nombre de Pejerrey y yo el de Trachino. En realidad, nunca pude averiguar qué tipo de pez es... ¿Será un pez?

Como para no variar, el día fue magnífico. Seguíamos con mayor al tope y genoa 1, con viento del este-sudeste de 15 nudos, mar llano y una temperatura de 27 grados. Nos deslizábamos a 7 nudos por el meridiano

32°W, con rumbo compás de 60°, buscando acercarnos a los 29°W, siempre ciñendo para poder ganar longitud.

"Hace ya 24 horas que los 'trade winds' del sudeste han vencido a los del noreste. Gracias a ellos, podemos superar las calmas ecuatoriales a una velocidad muy buena y ganar longitud". Afuera, todo está sereno, cabalgamos a 7/8 nudos sobre las pequeñas ondas. La ansiedad y el nerviosismo de los últimos días, cedieron notablemente con el cruce del Ecuador, el champagne se encargó de hacer el resto. Los cuatro nos quedamos dormidos, volviendo a las guardias recién hacia la madrugada del sábado 15". (Del diario de a bordo).

Es bueno recordar que sólo en dos oportunidades, el "Cartagena" quedó navegando totalmente solo. Aunque no había peligros, todos nos sentíamos muy tranquilos con una guardia de dos horas, que no era para nada exigente, ya que el timón de viento hacía todo. Simplemente nos limitábamos a estar en "stand-by". De todas formas, la guardia diurna se aprovechaba para tomar sol, y la nocturna para llenar el espíritu con ese espectáculo indescriptible que nos regalaba el cielo, limpio y profusamente estrellado.

Ese sábado fue otro día fuera de serie. El velocímetro nunca bajó de los 8 nudos, y se franqueó tanto, que izamos el spinnaker, que fue arriado recién durante la noche por razones de seguridad, siendo nuevamente reemplazado por el genoa 1.

Leonardo y yo continuábamos almorzando y cenando langosta en todas las formas imaginables, hasta que llegó un momento en que nos hartamos de ellas y las tiramos al mar, para comenzar a dar cuenta del pavo y otros manjares que nos esperaban en el freezer. Mientras tanto, desde Buenos Aires nos explicaban el Plan Austral, el desagio, la economía de guerra y cosas que nos sonaban como completamente irreales y ajenas a nosotros... ya nos preocuparíamos a la vuelta, ahora estábamos en otra cosa.

Prácticamente no consumíamos alcohol, a veces un poco de Campari con naranja por las tardes, en algunas ocasiones algo de vino con la cena, en fin, nada del otro mundo.

Todo iba muy bien, tal vez ese domingo los ánimos bajaron un poquito: era el día del padre y la distancia agigantaba los recuerdos, pero todos lo tomamos como inevitable. Hacía cuatro días que habíamos dejado Noronha.

Dado que todavía estábamos relativamente cerca del continente americano, intentamos sintonizar con nuestro receptor, alguna radio comercial de habla hispana para escuchar un poco de música, pero era increíble. El éter parecía dividido únicamente entre estaciones norteamericanas, inglesas y rusas. Por supuesto, ni noticias de estaciones argentinas, la única hispana que pudimos captar fue una de Caracas que, entre ritmos latinos dedicados al día del padre, de repente nos bombardeó con "Mi viejo" cantada por Piero. Entre todos la coreamos y luego de terminarla, se produjo un espeso silencio... cada uno buscó algo que hacer para ocupar la mente.

No siempre podíamos captar las mismas estaciones y, en la mayoría de los casos, la voz se perdía para no volver. Realmente lamentamos mucho no tener un equipo de música a bordo. En nuestra lista de prioridades, había quedado rezagado por no considerarlo esencial, ya que la idea era comprar alguno en un puerto libre. Fue así que buscar una emisora que transmitiera música, se convirtió en una de las tareas diarias: había que pasar un buen rato tratando de captarlas y cuando se perdía la señal, había que comenzar nuevamente.

He llegado a la conclusión de que a bordo hay siempre dos barómetros: uno es el que todos conocemos, que nos marca la presión en milímetros y milibares, el otro es la evolución de la moral de la tripulación en base a los sucesos que parecen sin importancia.

La vida a bordo, tiene que ser un *modo de vida* y no una *mera supervivencia* hasta llegar a destino. Nosotros nos fijamos normas de vida, que tal vez a alguien que no tiene demasiada experiencia oceánica le pueden parecer exageradas, pero ese sistema nos ayudó a emplear activamente el abundante tiempo disponible, manteniendo siempre alta la voluntad, dirigida a cumplir el *objetivo propuesto*.

Nuestra premisa fundamental, era hacer que el barco navegara lo más rápido posible, sin que la tripulación o el "Cartagena" corrieran riesgos innecesarios, ya que no estábamos en regata. Luego tratamos de hacer todo lo necesario como para tener una convivencia feliz, como por ejemplo mantener el orden y la limpieza en el interior y en el cockpit, no descuidar nuestro aseo diario, elaborar menús que fueran del agrado de todos, un poco de gimnasia por la mañana, y luego los hobbies de cada uno: hablar por radio, leer, escribir, sacar fotos, tomar sol. Muchos piensan que se *toma sol* mientras se trabaja en cubierta, pero nosotros nos dedicábamos específicamente a tomar sol acostados en la proa, tal y como si hubiésemos ido a la playa. Nunca nos limitamos a hacer vida contemplativa y vegetativa. Eso que quede para los náufragos, cosa que nosotros no éramos.

Por las mañanas, antes del desayuno, hasta nos peinábamos. Es increíble como levantan la moral estos pequeños hechos, que en tierra pueden sonar hasta triviales... la diferencia radica en que nosotros estábamos en medio del Atlántico, y en esa circunstancia, toda la escala de valores y todas las prioridades de un ser humano se modifican.

He visto barcos que llegan a puerto con sus tripulaciones sucias, agotadas y enfermas, con todo desordenado, con multitud de elementos que ya no funcionan y, por lo general, con alguno de ellos que jura que no navega más en ese barco o con esa gente. Creo que no pueden sentir felicidad al navegar en esas condiciones; es más, creo que lo deben padecer.

Con posterioridad a mi vuelta a Argentina, Eduardo "Barón" Farré me comentaba: "—Tuvieron mucha suerte en poder cruzar las calmas ecuatoriales con viento, ya que de no ser así, lo más posible es que se hubieran agarrado a las patadas. Tanto tiempo sin hacer nada, esperando, segregando adrenalina y viendo que no se avanza. Principalmente

porque ustedes no se conocían antes de partir... me parece una locura que te hayas metido en una experiencia así, por suerte todo resultó bien.—"

Estoy de acuerdo con lo expresado por Barón, pero habíamos elaborado toda una serie de actividades para enfrentar una situación como la que él describe. En sí, no sé como hubiese funcionado. Puedo afirmar que en el trayecto entre Azores y España, en que primaron las calmas, todos estábamos más irritables, pero cumplimos el plan perfectamente y quedamos muy amigos, tan es así que, luego de un pequeño descanso en Europa, volvimos a navegar juntos.

Otra de las cosas que me llamó la atención, con referencia a cómo influye sobre la moral de la tripulación, fue el uso de una carta general del Atlántico luego de salir de Fernando de Noronha. El archipiélago estaba representado por un minúsculo punto, las Azores por una serie de puntitos, y entre ellas una inmensidad blanca, sólo cortada por las líneas que marcaban los grados. Los cuadriláteros así formados, fueron bautizados "potreros" por el Oso, pasar de uno a otro, implicaba muchas horas de navegación, y el acontecimiento era anunciado a viva voz y festejado con mucha alegría.

Me resultó realmente curioso comprobar como el uso de una carta de escala mayor, deja la sensación de estar cubriendo distancias menores.

Pasé largas horas observando nuestro avance en la carta y reflexionando acerca del tiempo y la distancia que aún teníamos por delante. Era como penetrar en otro espacio, en otro tiempo. Los cambios en nuestras referencias eran notables: habíamos pasado de los días a las semanas, de las millas a los cientos de millas, ya en lugar de decir "faltan tantas millas", decíamos "faltan tantos grados" (1 grado de latitud es igual a 60 millas).

Otra de las cosas que siempre teníamos presente era la realidad de que la tierra más próxima, se encontraba a 30 grados de nosotros (1800 millas). Este detalle era especialmente tenido en cuenta cada vez que realizábamos maniobras en cubierta con mucho viento.

"16-6-85: Es impresionante ver este océano, tan tranquilo, sin olas, parece incapaz de hacer algo. Nada puede suceder..." (Del diario de navegación).

Sí, lo consideraba como lo que en realidad era: algo vivo, y tal vez por esa razón, nunca dejé de respetarlo.

Nunca me cansé de tener el mar vacío por horizonte, ya que era diferente día tras día. Tal vez sea cuestión de aprender a contemplarlo, ya que desde tierra la sensación no es la misma: el mar es ambivalente, en algunos momentos muy suave, en otros con una violencia terrorífica, subiendo en un crescendo digno de Beethoven. Es más poderoso que el mejor de los navegantes y el más moderno de los barcos, pero si se aprende a respetarlo, seguramente se podrá atravesar. Es una sensación muy difícil de explicar: es algo así como entrar en armonía con el

barco y los elementos. Hombre, barco y naturaleza comienzan a ser una misma cosa.

El fin del sol - Proximidades de Cabo Verde

Tal y como nos lo había adelantado nuestro amigo alemán en Río de Janeiro, cuando llegamos a los 6º (grados) norte el cielo se nubló. Nos alegramos de ello y preparamos todo a bordo para hacer acopio de agua de lluvia. En el horizonte se veían negros nubarrones y relámpagos, hablando a las claras de un clásico frente de tormenta que parecía no llegar nunca.

Por el este, unas nubes se desplazaban velozmente a nuestro encuentro. Al verlas preparamos el barco, previendo que traerían consigo viento duro, pero ante nuestra sorpresa, pasaron sobre nosotros a baja altura, dejándonos tan encalmados como estábamos antes. No era la primera vez que presenciaba este fenómeno, que aparentemente es bastante frecuente en el Atlántico. De inmediato mi memoria volvió al Curso de Pilotos de Yates, en el que el licenciado Komar, en una de las clases de meteorología lo había explicado. No obstante, quedé tan perplejo como en las anteriores ocasiones.

A lo lejos, se veía una especie de cortina blanca que unía el cielo y el mar. Sobre nosotros, caían unas míseras gotas que no alcanzaban ni siquiera para humedecer las velas. Leonardo había colocado el recolector de agua en la botavara de la mayor y Marcelo era el encargado de vigilar el cañito plástico que llegaba al bidón. Así pasamos más de tres horas, hasta que comenzamos a escuchar un ruido similar al de la sal gruesa crepitando: había llegado la esperada lluvia.

Dejamos un rato la manguera fuera del bidón, para permitir que la mayor se lavara de la sal que indudablemente tendría y entonces comenzamos a almacenar agua dulce. Colocamos baldes y cacerolas, para lavar con esa agua la ropa y los trapos de la cocina. Mientras tanto, con jabón y champú, pudimos darnos una fantástica ducha con agua dulce y tibia.

Llovió copiosamente. El agua caía con tanta fuerza, que al golpear contra la superficie del mar formaba espuma. Su ruido hacía recordar a los incendios de pinares, con ese ruido característico de piñas chisporroteando. En total, pudimos juntar dos bidones de agua, recuperando casi todo lo consumido, teníamos cinco días más de autonomía.

Después de la lluvia, el viento se estableció del nor-noreste aumentando su intensidad. Reemplazamos el genoa 1 por yankee y trinquetilla y tomamos un rizo en la mayor, que más tarde fue reemplazado por el segundo. Calculamos la velocidad del viento en 30/35 nudos, que llegaban a 40/45 en las ráfagas. El mar continuaba con pocas olas, aunque de tanto en tanto aparecía alguna grande.

De aquí en adelante, el tema de conversación obligado en las cenas era el temor que sentíamos por la integridad del mástil, que demostraba su debilidad doblándose en varias partes y tendiendo a irse hacia

proa cuando golpeábamos alguna ola. Decidimos improvisar un juego de burdas bajas y medias, que sujetarían el tubo correctamente, evitando que adoptara formas estrambóticas.

No obstante estábamos muy contentos, ya que el "Cartagena" seguía avanzando hacia el norte con velocidades que oscilaban entre los 6 y 7 nudos. Durante los siguientes seis días, los únicos cambios de vela efectuados fueron pasar de yankee a foque y de una mano de rizos a dos, en la mayor.

Descubrimos que, por las mañanas, el barco aparecía cubierto de un polvillo muy fino, de color marrón-rojizo oscuro. Aparentemente, eran partículas de tierra y arena que llegaban desde Africa. Muchas veces había escuchado hablar de este fenómeno, y pensaba que se trataba de exageraciones de navegantes perturbados. Ahora me había tocado a mí comprobar como se nos ensuciaba el barco con tierra proveniente de un continente situado a más de 900 millas se trataba del famoso "Sirocco".

Las roturas que iban apareciendo (desvíos de los rizos y pujamen de la mayor), aunque eran inmediatamente reparadas, nos alteraban. También nos molestó bastante que se rompiera el inodoro de popa. Ya sabíamos que era de pésima calidad y podía romperse en cualquier momento, pero era otra cosa más que no funcionaba.

En una de las noches, navegábamos con foque y dos rizos en la mayor, habiendo dejado el yankee trincado en cubierta por si calmaba. Una ola se encargó de hacernos trabajar durante más de media hora, ya que prácticamente lo arrancó de su lugar y lo mandó al mar. Durante la mañana siguiente, tuve que dedicarle bastante tiempo a la costura, debiendo aplicar un refuerzo a lo largo de la rifadura que había provocado nuestra dejadez.

El viento siguió aumentando. En la latitud de Cabo Verde, navegábamos con tormentín y dos manos de rizos. La marejada era bastante dura, con una altura de olas de 3/4 metros y una corriente que nos tiraba hacia América con una intensidad de 2 nudos. ¡Cuánta razón habian tenido al recomendarnos que no fuésemos a Cabo Verde!

Durante dos días, entre el 21 y 22 de junio, los pantocazos fueron muy fuertes. Los rociones eran tan densos, que se filtraba algo de agua por el ojo de buoy y por cuanta abertura había en cubierta. Era imposible que esto no sucediese y aunque íbamos con escotas filadas, para no golpear tanto, el barco parecía un submarino. No obstante, continuábamos avanzando a 7 nudos. El mar daba la sensación de estar bien organizado: el oleaje era fuerte, pero de dirección uniforme y rompiendo lentamente. La proa del "Cartagena" aparecía entre la espuma, remontando la ola para caer rápidamente buscando la próxima. Parecía una montaña rusa sin fin.

Las noches eran frescas y siempre despejadas, y para mí adquirieron un significado especial: simplemente se trataba de otro día que había pasado. La visibilidad era muy reducida, ya que no se veía más allá de la proa. Todo quedaba en manos de la Providencia: si algo de-

bía ocurrir, indudablemente ocurriría porque, sencillamente, no lo veríamos.

Como para alentarnos un poco, tres ballenas pasaron jugando a unos 100 metros, eran otros seres vivos y ayudaron a romper un poco la monotonía.

"Es increíble como con pequeñeces se hiere la susceptibilidad de la tripulación. Cosas tales como quedarse dormido, no limpiar bien la cocina o el baño, no nombrar a alguien cuando se mandan saludos por B.L.U., etc. provocan roces..." (Del diario de navegación).

Afortunadamente, nunca pasó de un roce. Todos supimos callar a tiempo y buscar en nuestro interior aquello que realmente nos inquietaba. El resto no eran más que pavadas, detalles superfluos.

El "Walker 412", nuestro navegador satelital, cumplía sus funciones a la perfección. En lapsos que fluctuaban entre 45 minutos y 3 horas, pasaba un satélite que nos daba nuestra posición, avisándonos con su alarma sonora, entonces le cargábamos al navegador nuestros datos de rumbo y velocidad y continuaba llevando la estima. Cada posición brindada por el satélite, era meticulosamente anotada y cuando transcurría más de una hora y media entre cada caso, comenzábamos a preocuparnos, sacando las conclusiones más disparatadas: de la posible falla del equipo o de la antena, llegamos a la estación terrena incendiada y al satélite fuera de órbita. Pulsando un botón, nos daba la distancia, el tiempo y el rumbo necesario para llegar a las Azores (Waypoint), en base a las condiciones del momento. Esta facilidad me hacía sentir molesto, como si fuese culpable de "comodismo". En otras oportunidades, en los acercamientos me sentía orgulloso, además de inquieto. Hacía mis cálculos y sentenciaba "En tal rumbo, en tanto tiempo, tiene que aparecer la punta de tal isla". Mientras revisaba mis cálculos, esperaba con impaciencia que se cumpliera lo predicho, llenándome de orgullo cuando mis cálculos habían sido correctos.

Ahora todo había cambiado, ya no esperaba el momento de la observación rogando que no se nublara. El sol nos servía únicamente como indicio de qué comenzaba otro día y que si no nos cuidábamos de él, nuestra piel sufriría las consecuencias.

La tecnología cambió todo (creo que para bien) y fue así que, en parte por añoranza, en parte por desafío y en parte por desconfianza hacia la electrónica que, aunque perfecta y veloz, puede dejar de funcionar, comencé mis observaciones astronómicas, para corroborar los datos del satelital.

Elegí la peor condición de navegación no por masoquismo, sino para hacer más exigente la prueba. Fue así que, cuando navegábamos con dos manos de rizos y tormentín, con mar gruesa, cielo semi-nublado y viento de 30/35 nudos, saque el sextante, en medio de abundantes rociones y bajé el sol a un horizonte que podía ver cada tanto. Luego con la Tamaya y con las tablas HO 229, me dediqué a calcular las verticales al este, al oeste, meridianos y otras rectas tomadas al azar, para luego trasladarlas.

El resto de la tripulación festejaba cuando, luego de un cálculo, anunciaba que la diferencia con el satelital no superaba las tres o cuatro millas. Repetí las observaciones durante los días más duros que tuvimos (en cinco oportunidades) y todos nos quedamos mucho más tranquilos. Sabíamos que el satelital podía descomponerse cuando quisiera, ya que de todas formas sabríamos en qué lugar nos encontrábamos. Psicológicamente, fue una buena ayuda para todos.

Entre los 15º y los 26º norte, por la mañana recolectaba peces voladores en la cubierta, que caían por la noche, al no ver la trampa que significaban las velas, contra las que chocaban.

"... los hago apenas saltados en la sartén y me los como. Son fabulosos, uno de los peces más ricos que he comido. Suaves como el pejerrey, pero con un tipo de carne distinta, más sabrosa..." (Del diario de navegación).

Verlos saltar de ola en ola en inmensos cardúmenes, constituía un espectáculo por demás interesante. Los que vimos no pasaban de los 20/25 centímetros, aunque dicen que llegan a alcanzar los 45 centímetros, tamaño que nosotros nunca llegamos a ver. Algunos afirman que para pescarlos, se debe encender un foco potente, que los atrae haciéndolos saltar a bordo. Si bien intentamos este tipo de pesca, pudimos comprobar que los peces saltaban a cubierta cuando estábamos sin luces.

Pienso que no verían al barco y, cuando saltaban para ir de una ola a otra, chocaban con la vela y caían en cubierta. Durante la noche, de tanto en tanto, escuchábamos golpes en la vela de proa: otro pez para el desayuno. Bueno, en realidad el único que los comía era yo, ante la cara de asco de los demás, que huían del interior para respirar un poco de aire fresco cuando yo me dedicaba a freírlos.

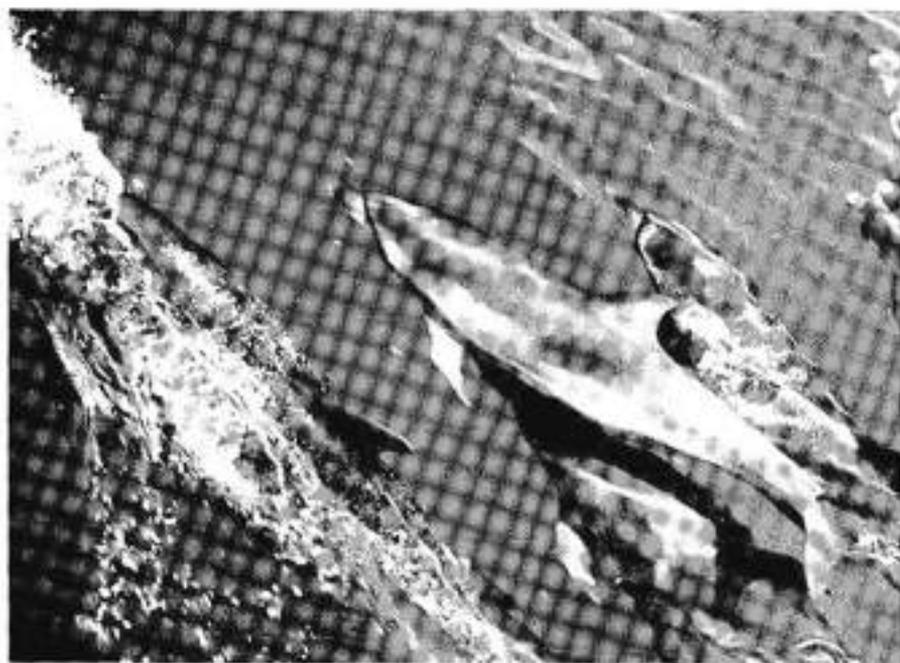
Por lo general a media mañana, Leonardo hacía radio, poniéndose en comunicación con estaciones de Las Canarias, España, algunos móviles marítimos y Buenos Aires. La hora establecida para contactar con nuestro país eran las 14 hora argentina. Día tras día, ese contacto nos fortalecía mucho, además de servirnos de distracción. Transmitíamos nuestra posición y nos enterábamos de las novedades familiares, los contactos no duraban mucho, tan sólo 4 ó 5 minutos, pero servían para transmitir tranquilidad a los que habían quedado en tierra.

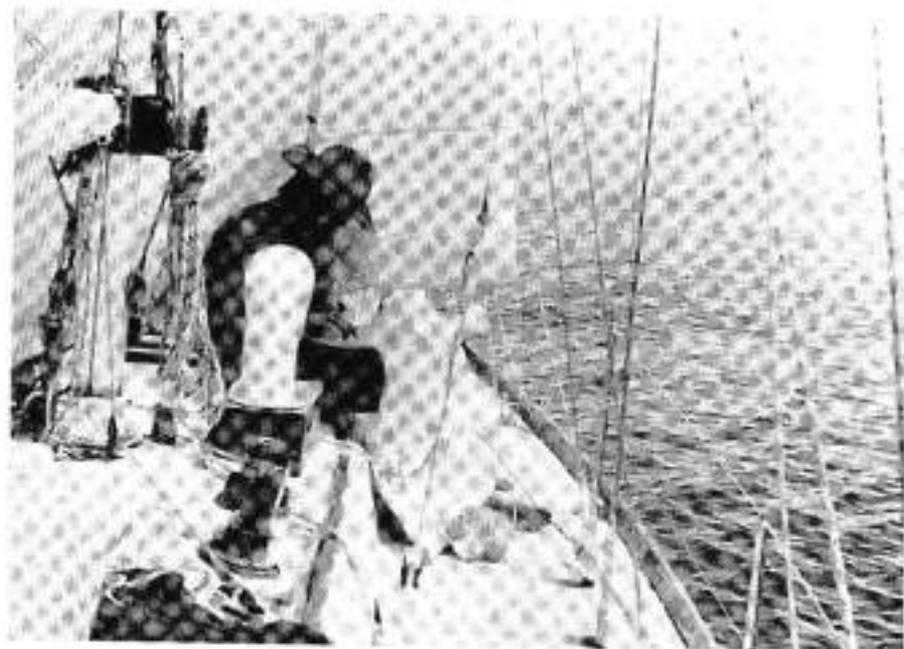
Tanto a Gino como a Enzo, les advertimos que no divulgaran que estábamos en contacto radial diario, ya que si por algún motivo, no podíamos establecer enlace durante dos o tres días, nuestra gente se empezaría a preocupar.

Sólo una vez recibimos un mensaje que nos alarmó mucho. Enzo, en su afán de ayudarnos nos comentó que, al hablar con una estación de Venezuela, fue advertido de lo peligroso de nuestro cruce, ya que en la época en que lo estábamos realizando, existía grave peligro por los huracanes, que se formaban en la costa de África y se dirigían hacia América, cruzando nuestra actual derrota con mucha intensidad. Se nos aconsejaba volver a puerto y cambiar nuestro rumbo, dando un rodeo por el Caribe, pero recién después de octubre.

Era imposible un desaliento mayor. Corrimos a estudiar los Pilot Charts y luego de meditar la situación durante algunos minutos, Leonardo le contestó que, además de ser imposible tocar tierra más cercana que las Azores, a partir de ese momento se abstuviera de hacer comentarios similares, aclarándole que lo único que se conseguía con ellos era preocuparnos más sin ningún tipo de solución. Por otra parte, habíamos estudiado el tema bastante a fondo y era más que improbable que eso sucediera.

Durante mucho tiempo quedé impresionado, al comprobar que un medio que puede llevar tranquilidad sirvió, en su momento, para sumirnos en una honda preocupación, sin ningún fundamento real que lo justificase.





Los trabajos se sucedían sin prisa y sin pausa. Una forma de mantener el orden y el barco. El autor cosiendo la rifadura del Yankee mientras Leo cepilla los pisos.

CAPITULO XI

Trópico de Cáncer y el mar de los sargazos. Tierra

Luego de siete días nublados, con vientos duros, marejada fuerte y corriente en dirección a America, finalmente salió el sol.

El viento, al bajar su intensidad, dejó un mar desencadenado en plena libertad. Este tipo de mar, comúnmente llamado revuelto, mar de fondo, resaca o caótico, se caracteriza por presentar olas que se precipitan con todo su peso. Con viento, estas olas corren sin desplomarse, sin él parece como si crecieran de golpe, para caer sobre sí mismas.

"Esta resaca nos hace mover en forma espantosa. El viento calmó de golpe y las olas cachetean al barco constantemente, sin permitirle tomar velocidad. Es como estar dentro de una zaranda gigante, realmente prefiero 50 nudos de viento. En cuanto logramos 6 nudos de velocidad, una ola nos hace bajar abruptamente a 3 y así continuamente durante toda la mañana y la tarde. Filamos escotas, cambiamos rumbo, pero estas olas aparecen por cualquier lado. El barco pega unos golpes durísimos. ¿Estará calculado para resistirlos?. Un botavara en la cabeza dejó groggy al Oso. ¡Qué infierno!" (Del diario de a bordo - 24/6/85).

Como dice el refrán, "Siempre que llovió paró". Luego de 7 días de mal tiempo, la transición al bueno estuvo acorde: fue la peor parte. En cuanto el mar se tranquilizó, pusimos a secar toda la ropa mojada y a ventilar las verduras frescas, gran parte de las cuales tuvo que ir a parar al pañol gigante: el mar.

Habíamos colocado los vegetales en redes, para que se airearan lo mejor posible, pero evidentemente, nos los habían vendido algo viejos, ya que no aguantaron. Sacamos la conclusión de que un supermercado no es el mejor lugar para comprar las cosas frescas. Sin dudas simplifi-

ca la tarea, porque se encuentra de todo y más barato, pero cuando se debe depender de ellas para el aporte de vitaminas fundamentales, creo que conviene perder un poco más de tiempo y tal vez algo de dinero y adquirirlas en alguna verdulería, que al no tener los monstruosos equipos de refrigeración de un supermercado, deben comprar en cantidades menores y reponerlas con mayor asiduidad.

Desde que dejamos Fernando de Noronha, el libro de bitácora acusaba singladuras no inferiores a las 140 millas, siendo el récord de 183 millas (entre los días 16 y 17 de junio).

Las jornadas que siguieron, fueron un verdadero paseo. Con yankee y eventualmente Genoa 1, dejamos atrás el famoso arco de Cabo Verde, y cruzamos el trópico de Cáncer en una noche fantástica, a una velocidad de 8 nudos.

Con la llegada del buen tiempo, llegó también la hora de hacer mantenimiento en los distintos mecanismos del "Cartagena". Desarmamos todos los molinetes para limpiarlos, engrasarlos y volverlos a montar, cepillamos todos los pisos y repasamos algunos barnices.

El día 25 de junio, cuando nuestra posición era 24° 31' N y 31° 09' W, quedamos totalmente encalmados. Luego de analizar si debíamos prender el motor o no, decidimos que, por el momento era más oportuno tomar un baño de mar. Según la carta, nos encontrábamos a 2550 millas de San Salvador, en el Caribe; a 930 de África y a otro tanto de las Azores. Con una profundidad de 4800 metros, el agua, de un azul claro casi irreal, era tremendamente transparente.

Unimos todas las escotas, colocándole un peso en uno de los extremos (se veía con pasmosa claridad el extremo de la misma, a unos 60 metros de profundidad). Largamos un salvavidas por popa y luego fuimos todos a parar al agua. Personalmente, me impresionó mucho ver al "Cartagena" flotando solo. Estar flotando, ver al barco lejos, con un cielo casi del mismo color azul que el mar, saber que el fondeo estaba a una profundidad de 60 metros y que, no obstante se veía como si no hubiese agua de por medio. ¡Qué sensación tan extraña! Era algo parecido al vértigo. De repente, me sentí como un astronauta fuera de su cápsula espacial, flotando en el espacio. Por un momento permanecí flotando, extasiado, fotografié a mis compañeros que se acercaban y al barco. De pronto reaccioné al pensar en lo que podía suceder si las escotas se desataban del balcón de popa o si comenzaba a soplar una leve brisa, ¿podríamos alcanzar al "Cartagena" sin dificultades?

Rápidamente nadé hacia el barco y el resto de la tripulación hizo lo mismo. Al comentar más tarde las sensaciones, llegué a la conclusión de que todos sentimos un relámpago de intranquilidad similar y volvimos al agua, pero esta vez con uno de nosotros de guardia en cubierta.

En nuestra exploración del casco, que estaba en perfectas condiciones, descubrimos a un pez piloto (rémora), que nos venía acompañando desde Noronha. Cuando nosotros buceamos alrededor del barco, el pez se nos adosó de inmediato, siguiéndonos hasta una distancia de 200 metros. ¡Qué rápido cambian de patrón!

Esta calma duró sólo 3 horas. El noreste se hizo nuevamente presente con una intensidad de 25 nudos. El mar llano nos permitió navegar a una velocidad de 6/7 nudos, con una insignificante escora de 5 grados, casi sin cabecear. Era como deslizarse sobre el hielo.

Aún con las horas de calma, ese día pudimos completar una singladura de 173 millas. El viento fue aumentando su intensidad, obligándonos a pasar de Genoa 1 a yankee y posteriormente a foque. También tuvimos que achicar la mayor, debiendo tomarse la segunda mano de rizos.

De aquí en más reinó el buen tiempo y nos mantuvimos bastante ocupados con sucesivos cambios de velas. Aunque no pudimos volver a utilizar el genoa 1, tratamos de mantener izado el mayor paño posible, para arribar a destino cuanto antes.

El 28 de junio sucedieron acontecimientos especiales.

Por la mañana, y luego de haber navegado toda la noche con buena velocidad, nos encalmamos. Aprovechamos la oportunidad para nadar un rato, pero esta vez, quedó un tripulante de guardia en todo momento.

El hecho más destacable fue que cuando volvió a soplar, lo hizo del noreste. "El viento borneó del noreste al noroeste. Cambiamos de amura, ahora vamos amurados a babor. Antes de izar revisamos la jarcia para comprobar si se había aflojado". (Del diario de a bordo, 28-6-85).

Luego de navegar durante 16 días amurados a estribor, teníamos miedo de que los tensores o alguna otra parte de la jarcia se hubiese aflojado. En realidad, este borneo nos cayó muy bien, ya que aunque ciféramos a rabiarse, no podíamos ganar longitud. Necesitábamos pasar de los 31° N a los 29°, por lo tanto, éste sería nuestro segundo borde en más de 2.900 millas de cruce del Atlántico. Junto con el viento, aparecieron en el horizonte una serie de nubes negras. Al principio creíamos que era un frente, pero más tarde nos dimos cuenta que eran varios: unos pasaban por proa, otros por popa y dos de ellos nos tomaron de lleno.

De cualquier forma, fueron bastante inofensivos. Al comenzar a caer algunas pocas gotas, de inmediato me acordé del alemán de Río de Janeiro, que nos había pronosticado "Junten todo el agua que puedan, ya que no van a tener más lluvia hasta muy cerca de las Azores...". No en vano había cruzado el Atlántico 17 veces. Hasta ahora, no había fallado en nada; más que consejos parecían predicciones.

El último de los acontecimientos sucedió después del mediodía. Por nuestra proa vimos aparecer inmensas extensiones de algas, que asemejaban a un campo de pasto seco. Cada tanto, aparecía un camino de agua en el que las algas se separaban, en forma similar a los senderos en los trigales.

El mar de los sargazos

"26-6-85: Es impresionante la cantidad de basura que pasa con dirección a América... Posición: 26° 22' N, 30° 51' W."

"27-6-85: El mar parece un tacho de basura. Hay de todo, desde neu-

máticos de auto a petróleo, pasando por botellas, cajas, boyas de pesca y aceite... Posición: 30° 57' N, 29° 44' W".

"28-6-85: Entre las cosas que ví hay una lamparita eléctrica, un pedazo de remo, cajones de madera, un tronco... Posición 33° N, 29° 44' W."

(Del diario de a bordo).

Todo se desplazaba lentamente hacia América. Sí, desde la latitud de las islas Canarias, todo lo que flota se dirige hacia el oeste, tal y como lo demostrara la balsa Atlantis y algún año antes Cristóbal Colón (aunque él no lo sabía o sí?). Nunca ví nada similar al sur del Ecuador. Realmente, la contaminación del Atlántico Norte da mucho en que pensar.

Si los gobiernos se deshacen de su basura nuclear arrojándola al mar, ¿Por qué un hombre común no va a tirar una vieja rueda de su auto?

Seguramente, ambos deben sentirse aliviados cuando se han librado de ese deshecho que les molestaba, pero han logrado una solución bastante inhumana, irresponsable y pasajera. Tan sólo han ocultado o desplazado en el tiempo algo creado por ellos y que, una vez utilizado, no supieron eliminar o, mejor dicho, no supieron reprocesar, para que en un futuro más o menos lejano, no perjudique a otros de su misma especie y finalmente a sí mismo.

"29/6/85: Son las 16 horas. Durante todo el día hemos visto una increíble cantidad de zargazos. Son como esponjas, muy raros. Hay mucha basura, aunque no tanta como ayer. Parece que estuviéramos navegando por la quema..." (Del diario de navegación).

Este era el famoso mar de los zargazos. Por fin podía verlo, luego de tanto escuchar y leer sobre él.

Sus límites son la corriente del Golfo por el norte y la corriente ecuatorial por el sur, quedando en el centro un gigantesco remolino de miles de millas de diámetro, a donde va a parar toda la basura de las super-potencias. Las crónicas de los navegantes intrépidos, cuentan del temor que se le tenía a esta zona, ya que a menudo sus embarcaciones quedaban aprisionadas en estas gigantescas islas de algas, debiendo librarse sinistras batallas con la vegetación, armados de hachas y palos para poder liberarse. Muchas veces cortaban algas durante un día entero, para verse atrapados nuevamente al poco tiempo.

Al verlo en la actualidad, el mar de los sargazos hizo desaparecer en mí todo rastro de romanticismo provocado por los relatos de los descubridores. Ya no hace falta cuidarse del abrazo de las algas, sino más bien hay que vigilar para no llevarse por delante algún tambor de 200 litros, o una heladera, como efectivamente encontramos tiempo después.

Al principio del viaje, el B.L.U., me pareció una distracción y una eficaz forma de llevarles tranquilidad a los que habían quedado en tierra. A esta altura del viaje, ya me tenía hartó.

Leonardo comenzaba sus transmisiones a las 10 de la mañana, hacía un paréntesis de un par de horas al mediodía y continuaba hasta las 17 horas, cuando cortaba la transmisión, hartó ya de gritar por el micró-

fono y cambiar bobinas de la antena.

Cuando se tiraba a descansar un rato, mis oídos se lo agradecían. Terminaban los ruidos insólitos del maléfico aparato: voces que se recepcionaban con un sonido similar a la del pato Donald, gritos de Leonardo tratando de que lo escuchara, el ruido del motor encendido para cargar baterías y, supuestamente, tener más potencia.

A pesar de lo duro que era soportar todo eso, era aceptado de buen grado por todos, ya que siempre nos hacía llegar algún chimento interesante o alguna que otra sorpresa. Como por ejemplo cuando escuchara la voz de dos grandes amigos con los cuales había vivido diferentes peripecias por las frías aguas del Sur Argentino. Se trataba de Mario Pazos y Andrés Valoria que, embarcados en el Urrugne V, estaban navegando desde Salvador a Buenos Aires, de un solo tirón (llevaron a cabo la travesía en 21 días!).

Realmente fue una emoción muy grande comunicarme con ellos, ya que a uno lo hacía en Estados Unidos, donde recién casado, estaba abriéndose camino; y al otro en Buenos Aires con su familia; pero evidentemente, el verdadero marino, tarde o temprano se hace a la mar.

Fue así que pudimos seguir todo el periplo del "Urrugne V", el resultado de los partidos de fútbol y de las regatas de Hándicap Convencional.

El timón de viento Aries hizo maravillas. Nos permitió recorrer entre 140 y 180 millas diarias sin fatigas. Las veces en que empujamos la caña lo hacíamos por placer y no por necesidad. Pude notar que, al cabo de dos o tres horas, ya fuera por cansancio o por falta de práctica, el Aries timoneaba mejor que yo. En los casos de Chiche y Marcelo, el Aries lo hizo mejor desde un comienzo.

Ahora comprendo mucho de las regatas en solitario. Pienso que para un cruce del Atlántico, un timón automático o de viento es fundamental. En viajes así, hay muchas cosas para ocupar el tiempo, creo que lo más absurdo es dedicarlo a timonear. Por lo que más tarde pude comprobar, para navegar el Mediterráneo, se necesita un timón automático (eléctrico) en lugar de uno de viento, ya que luego de soplar muy duro durante algunas horas, Eolo desaparece durante días enteros. Exactamente al revés de lo que sucedió en el cruce del Atlántico.

Navegando por los "trade winds" o alisios, es muy agradable poder darse un buen baño con agua de mar (por supuesto, estoy hablando de jabón en una mano y simple balde en la otra). En latitudes ubicadas más al norte, esos pequeños placeres deben quedar indefectiblemente para cuando se llega a la amarra y en los vestuarios se llega a la corteza de que hay abundante agua caliente. Aunque parezca mentira, este pequeño detalle tiene mucha influencia en la moral de una tripulación en navegación prolongada. Es notable comprobar el cambio de ánimo que sufren quienes no usan barba luego de haberse afeitado.

Faltando poco para las Azores nos topamos con un mar por demás molesto: olas muy chicas, típicas de viento y corriente enfrentados, hacían que el barco no las remontara, sino que las atropellara cortándolas.

Tratábamos de subsanar el inconveniente dándole más potencia al filar escotas y entonces los rociones eran impresionantes, llegando hasta el mismo cockpit. Luego de cada golpe, el barco perdía casi dos nudos de velocidad.

Lo que más nos preocupaba era el mástil, que era permanentemente observado para comprobar si podíamos seguir así o era necesario aliviarlo, siempre con nuestro principio básico de ir lo más rápido posible sin romper nada. Se podría decir que había un diálogo entre el barco y sus partes con nosotros. Muchas veces vi a Leonardo que, sentado en el púlpito durante horas, observaba el comportamiento de su barco.

Por momentos, el fantasma de la desarboladura cobró tales dimensiones, que en una oportunidad, mientras Leonardo dormía, lo escuché hablar en sueños, haciendo recomendaciones sobre el mástil.

Durante los últimos cinco o seis días, la alimentación cambió ostensiblemente. Las galletas se habían terminado y, junto con el Oso, preparamos pan fresco todas las mañanas en el horno de la fiel "Bellatrix". Los desayunos ya no contaban con huevos: las 16 docenas que cargáramos en Brasil, se habían consumido en 15 días. Comenzaron a aparecer las latas, y junto con ellas los frascos de vitaminas. No obstante, no pude salvarme de los ñoquis del 29 y de otras dos ocasiones en que los solicitó la tripulación. Por su parte, el Oso tenía que hacer cinco o seis pizzas por vez, para poder calmar nuestro apetito, que parecía crecer con el transcurso de los días.

Una de las cosas que nos quedaron sin explicación, fue el golpe que nos dimos en la madrugada del 30 de junio. El ruido, proveniente de la proa, fue tan fuerte que Marcelo y yo nos despertamos de un salto. Desapilándonos de inmediato, saltamos corriendo hacia el cockpit, chocándonos en la entrada por nuestro apuro por salir. Al mirar hacia el exterior, comprobamos que no había nadie en el cockpit y en ese instante aparecieron Leonardo y Chiche, que estaban durmiendo. Luego de escudriñar el mar y someter al "Cartagena" a una meticulosa revisión no hallamos nada.

Atribuí el golpe a algo que chocamos en ese mar lleno de basura. De inmediato recordé la ocasión en que con el "Swan", de Raúl Fernández, chocamos cerca de Punta del Este con un tambor de 200 litros que estaba a la deriva. En esta ocasión, el golpe fue mucho más fuerte, hasta sentimos como el barco se frenaba, pero no pudimos encontrar ninguna explicación: Pienso que dado el lugar donde nos encontrábamos no fue una imprudencia el habernos quedado dormidos los cuatro. Cuando pegamos con el tambor, a bordo del "Swan", estaban en cubierta el timonel y tres tripulantes más y, en la oscuridad de la noche, ninguno lo pudo ver venir.

Faltaba muy poco para llegar a tierra, según lo que indicaba el instrumental, y todos estábamos bastante inquietos. A medida que pasaban las horas, nos íbamos aproximando, y a pesar de que aún faltaban unas 100 millas, todos estábamos atentos.

A las 10 horas del 1º de julio, cruzamos un par de buques y mientras

que, desde la mesa de navegación, yo les explicaba a los demás por qué me parecía que faltando aún 68 millas, era imposible que viéramos las islas, Chiche comenzó a gritar "¡Tierra, tierra!" como un desaforado, "—Vengan todos, que hay una montaña en el mar—".

Demás está decir que los tres nos quedamos trabados en la escotilla al intentar salir simultáneamente. Dado que ninguno de los tres cedió su posición, era muy cómico ver como estirábamos nuestros cuellos para poder otear hacia donde nos señalaba Chiche, uniéndonos enseguida a sus gritos.

Sí, era la isla de Pico, del archipiélago de las Azores, que con su altura de 2350 metros aparecía por la amura de estribor. Se veía tal cual lo indicaban las cartas del Almirantazgo inglés, con sus permanentes nubes rodeando la cima.

Filamos escota y la situamos en nuestra proa. Finalmente se terminaba esta ceñida de 19 días.

Nos mirábamos y realmente no sabíamos que decir. Se hizo un pesado silencio entre nosotros. Allí estaban las islas.

Es muy difícil poder explicar lo que sentí. Montones de sensaciones y pensamientos se agolpaban en mí. No tenía nada de extraordinario que las islas estuviesen allí, no habíamos protagonizado ninguna hazaña, ya que desde Colón hacia adelante, miles de navegantes habían hecho lo mismo que nosotros, pero así y todo, me sentía inmensamente feliz, casi no lo podía creer.

No era solamente por haber cruzado el Atlántico, ahora conocía personalmente a las calmas ecuatoriales, a la "horse latitude", al mar de los sargazos, a los "trade winds". Tal vez un punto pesaba más que todos los otros: inicié esta aventura con tres casi desconocidos y la estaba concluyendo con tres grandes amigos: habíamos superado todas las dificultades que se nos habían presentado.

A nuestro alrededor, los peces parecían compartir nuestra alegría: cardúmenes de enormes atunes saltaban brindando un espectáculo superior al SeaCquarium de Miami.

Las once horas que tardamos en llegar al puerto de Horta, en la isla Faial, se nos hicieron interminables.

Después de 19 días, era la primera vez que nos sentíamos impacientes. Parecía como si no fuésemos a llegar nunca, daba la sensación de que en realidad, no nos acercábamos, hasta el barco parecía más lento, como si finalmente se hubiese cansado de navegar.

A las 21 horas, nos abarloomos a un velero francés que estaba amarrado en la escollera, saltando a tierra con botellas de champagne para festejar. Aunque en realidad bebimos poco, tuvimos que sentarnos en la escollera, ya que el mareo de tierra se hizo insoportable, seguramente sumado a nuestra tensión, mezclada con adrenalina y vaya uno a saber qué demonios más. Teníamos que acostumbrarnos nuevamente a tener tierra firme bajo nuestros pies. En fin, ya estaba echo. Lo habíamos logrado: habíamos cruzado el charco.



CAPITULO XII

Pto. de Horta; primer contacto con el viejo mundo

Azores-España

"Martes 2 de julio de 1985-Puerto de Horta. Nos despertamos cerca de las 10 de la mañana, con los ruidos clásicos de un puerto en actividad. Se escuchan operar las grúas, camiones y buques de carga.

El movimiento del barco en la amarra nos pareció extraño después de tantos días de navegación. Anoche vinieron los guardias del puerto a charlar un rato, aprovecharon para tomar whisky y, por supuesto, nos pidieron cigarrillos americanos. Nos rodean cientos de veleros con banderas de distintos países. Estamos abarloados a un barco francés que, por los gallardetes que tiene izados, ha participado en alguna Transat..." (Del diario de a bordo).

La gente es muy sencilla y amable, se nota en ellos una gran tradición marinera. No bien presentamos los pasaportes en migraciones, el jefe de la repartición nos felicitó por el tiempo empleado en el cruce. Según su opinión, 19 días y 9 horas, para un barco de crucero de 43 pies, es una marca difícil de superar. Según lo que pudimos averiguar más tarde, un tiempo normal, para un barco de regatas de 65 pies es de alrededor de 17 días.

Según la corredera navegamos 2846 millas, lo que arroja un promedio de 6,12 nudos de velocidad. Pienso que no está nada mal, especialmente si tenemos en cuenta que no izamos todo el paño que el "Cartagena" podía aguantar.

El jefe de migraciones nos comentaba: "Son pocos los argentinos que vienen por acá. Hace dos días un compatriota de ustedes siguió viaje, luego de haber permanecido una semana".

Eso nos extrañó un poco, ya que no nos imaginábamos quién podría ser, mientras barajábamos nombres: el "Matrero", tal vez el Mono Damilano. Luego de buscar entre unos papeles nos confirmó "—Un tal Perdomo, con el 'Jessica', un lindo velero—". Sí, en realidad es un lindo velero, de 65 metros de eslora de tres palos aparejado Bergantín Goleta. ¡Qué diferencia con el nuestro! Lleva pabellón inglés y su puerto de asiento es Londres. Posteriormente, en todos los puertos del Mediterráneo, la pregunta fue la misma: "¿Cuál es su fuente de ingresos?".

Cerca de la oficina de migraciones, detrás de los frigoríficos de la cooperativa de pescadores, hay una edificación destinada a vestuario y a duchas públicas, en el que pagando unas pocas monedas se tiene acceso a abundante agua y toallas limpias. Es increíble la limpieza observable en todas partes, ya sea en el puerto o en la ciudad. Este fue uno de los aspectos que más me llamó la atención, únicamente comparable con Suiza.

El puerto de Horta

El puerto tiene un encanto difícil de describir. Además de ser la base de la pesca del atún, principal actividad del archipiélago, es la puerta de entrada de los suministros provenientes del continente que, transportados a embarcaciones más pequeñas, son distribuidos en las restantes ocho islas. Es así como se pueden ver algunos cargados con tubos con gas, otros con máquinas, fardos, cajas, bolsas de correo, algún automóvil sobre cubierta, etc.

Cerca de la cooperativa de pesca, las mujeres con pañuelos cubriendo sus cabezas y llevando vestidos negros, se dedican a enhebrar los anzuelos en las largas líneas de pesca, mientras sus maridos acondicionan los pesqueros, algunos cuidan de la carnada viva y otros descargan los atunes, que son llevados a algún buque japonés amarrado al final de la escollera.

En la rampa se ven las balleneras, listas para salir. Construidas en madera, con tres pares de remos y vela cangreja, están con los arpones preparados y con todo el equipo listo esperando el mes de agosto, cuando empiezan a llegar las ballenas.

Durante mucho tiempo fue el puerto ballenero más importante del Atlántico, pero en la actualidad sólo ha quedado la tradición y dicha actividad es tomada casi como un deporte.

En los cerros aún quedan los vigías que, con la mirada atenta en el horizonte, dan la voz de alarma, para hacer sonar las campanas de la ciudad, luego de lo cual, muchos hombres abandonan sus trabajos para dirigirse a ocupar su puesto en alguna de las balleneras. Hay premios para aquellos que capturan la primera ballena de la temporada, pero también lo hay para quienes capturen la más grande y, por supuesto para aquel equipo que capture la mayor cantidad.

Una vez muertas, son remolcadas a remo y a vela hasta la rampa, donde se procede a limpiarlas y trozarlas, separando todos sus deriva-

dos. Hasta los huesos y los dientes son utilizados por los viejos marinos que, durante el invierno, se dedican a tallarlos, produciendo las más increíbles artesanías, que luego son vendidas a los turistas por unos pocos dólares. Baste tener en cuenta que una talla de una ballenera de 40 cm de largo, que insume unos 15 días de trabajo, no supera los 60 dólares.

En las viejas casas, es posible encontrar pinturas del puerto en las que se reproduce su ambiente de las épocas en que recibía a cientos de barcos balleneros. Estos imborrables recuerdos de épocas desaparecidas para siempre, también se reflejan en las crónicas y las canciones:

"...Ah! How great this was, dynamic, with its merchants and adventurers!

Men of all races on the port of Horta.

Al languages and flags in the port of Horta.

178 walling vessels in one day,

and a squadrom of the Czar,

and the home fleet..."

(De "Horta requiem")

En la actualidad, se está construyendo una marina para yachts, dado que este puerto se ha convertido en el "meeting place of yachtmen all over the world", tal como lo definió nuestro asesor alemán en Río de Janeiro.

La sensación que se percibe es muy especial al ver a esa cantidad de veleros al borneo, abarloados unos a otros para tener fácil comunicación con tierra firme, que vienen de o van a cruzar el Atlántico.

Algunos lo recorren de Islandia al Cabo de Hornos, como lo hiciera el legendario "Olaf" de Noruega. Otros más simples tan sólo lo cruzan, como hicimos nosotros. Pero el denominador común es que son todos buenos navegantes, que descansan unos días mientras preparan el barco para continuar navegando, disfrutan de los bajos precios y de la amabilidad de la gente.

Al llegar a Inmigraciones, nos dieron un pequeño libro, con términos náuticos, médicos y gastronómicos en español, inglés, francés y portugués. En otras palabras: un "machete" con los términos más usados y que en su tapa decía: *"To the navigators visiting Fayal, in the hope that this booklet will be a link between the yacht people and the people of this island, who in different way love and live for the sea"*.

La muralla del puerto de 2 km de largo, declarada monumento histórico, es una obra casi surrealista. En ella hay pinturas recordatorias de todos aquellos veleros que pasaron por la isla, dejando de esta forma un testimonio tangible de su periplo. Sólo encontramos dos de veleros argentinos: "Olivia", en mayo del '82 y "Marina", en el '83. Con la nuestra, ya son tres las pinturas de navegantes argentinos, que se mezclan con miles de variados países.

Las más abundantes son de los escandinavos, canadienses, norteamericanos, franceses y japoneses. Hay algunas pocas de Sud-Africa, Italia y España.

Por supuesto, traté de analizar cuáles eran los motivos para que la presencia de navegantes de otros países fuera abrumadoramente superior a la de los argentinos. Un conocido editor me dijo, a mi regreso, que se debía a que "ellos tienen más tiempo libre para perder que nosotros", y, en realidad, no creo que sea así. Sé que tenemos buenos barcos y nuevos navegantes, tal vez no nos animemos por desconocimiento.

Como me dijera el prefecto principal Di Palma: "Ustedes comprobaron que el 'cuco' no existe, y que si el viaje está correctamente planificado, lo único que puede fallar es el factor humano". Realmente estoy convencido que los barcos no se hunden solos, sino que generalmente los hunden sus tripulaciones, aunque reconozco que no es difícil cometer errores.

Si la excusa para no hacerlo es la parte económica, en el apéndice de gastos están detallados con absoluta minuciosidad todos los nuestros, que ascendieron a la astronómica suma de 249 dólares por mes por persona mientras vivíamos en el barco y que sólo treparon a los 550 cuando ya en el Mediterráneo, nos dedicamos a hacer turismo en tierra (dólares de 1988).

Seguramente nuestra limitación como navegantes, se debe a un problema de ánimo y de espíritu de aventura, todo sumado a una innegable falta de tradición náutica y a una constante forma de vivir "de espaldas al mar". El sueño de cruzar alguna vez el Atlántico, se lo debo en gran parte a mi familia. Mi padre, de origen italiano, construyó su primer barco en Chiavari, cuando tenía doce años, utilizando madera de cerezo. Mi tío participó en "la gran guerra", en el cuerpo de submarinos, en esas épocas en que la proa y la popa del sumergible debían ser apuntaladas con parantes de madera, para evitar que durante la inmersión, la alta presión hundiera el casco hacia adentro. Los escuchaba hablar y mi fantasía corría. Fueron muchos los navegantes, ya sea de buques o de veleros, que pasaron por la casa de mis padres y creo que todos ellos fueron los que, tal vez sin querer, me inculcaron el amor por el mar.

Breve descripción histórica

El archipiélago de las Azores, está compuesto por nueve islas de origen volcánico, siendo la isla Pico, la que tiene el volcán de mayor altura, (2351 m).

Según la historia, fue descubierta, o mejor dicho reconocida, por navegantes portugueses en 1427. No obstante, en la isla de Corvo se han encontrado restos arqueológicos que indicarían que los que en realidad llegaron por primera vez fueron los fenicios, tal vez unos 800 años antes de Cristo. Como se sabe, los fenicios se cuidaron muy bien de no difundir las tierras alcanzadas en sus navegaciones, impidiendo así que otras naciones traspusieran las columnas de Hércules (Gibraltar) y desalentando asimismo la navegación por el Atlántico, al afirmar que las áreas de calmas y las regiones de plantas, (clara alusión al Mar de

los Sargazos) hacían imposible su navegación. De todas maneras ellos hacían viajes constantes hasta las islas británicas, buscando estaño para hacer bronce.

A partir de estos hallazgos (pinturas, construcciones y monedas acuñadas en Cireno), hay corrientes antropológicas que afirman que los fenicios llegaron hasta América, y lo demuestran con las semejanzas encontradas en ambos continentes, como pueden ser el uso del arco, el bronce y las influencias en el arte, además de "los dioses blancos y barbados" que aparecen reiteradas veces en la mitología nativa americana, como así también la representación de negros (que los fenicios usaban como remeros) en las culturas olmecas, mayas y toltecas.

Lo cierto es que el archipiélago cobró vital importancia para el comercio entre Europa, América y la India, cobijando en sus puertos a galeones cargados de tesoros. Como es de imaginar, sus aguas fueron escenario de importantes batallas navales, ya que las islas eran permanentemente atacadas por corsarios y piratas.

Hacia el año 1700, se convirtió en el principal centro ballenero del Atlántico, para luego pasar a ser, ya por el año 1900, el principal centro pesquero. Durante las dos guerras mundiales, fue la principal base de los aliados para mantener su dominio en el Atlántico norte y en ella, Inglaterra destacó la flota que protegía a los convoyes provenientes de América.

En la actualidad, además de la vela, los principales atractivos para el turista son los deportes submarinos y la pesca deportiva.

El clima

Bañadas por una corriente cálida que se desprende de la Corriente del Golfo, las islas tienen un clima marítimo templado, sin grandes variaciones anuales de temperatura, con un promedio de temperatura nocturna de 16 grados. Cada isla tiene un microclima propio, debido a las particularidades de su relieve. Situadas entre los 37 y 40 grados de latitud norte, marcan el límite de la zona de tempestades de verano del Atlántico norte. En invierno, por el contrario, están dentro del área de tempestades, motivo por el cual, los lugareños aconsejan no llegar a las Azores hasta principios de junio y no abandonarlas después de setiembre. El motivo principal es que los puertos están muy expuestos y la vida a bordo se hace un poco dura.

El viento más común durante el verano es del oeste, aunque no es raro que vire hacia el este con bastante intensidad.

El "Peter's Café Sport"

Es uno de los puntos sobresalientes de esta isla. Ubicado sobre el puerto y en el camino obligado hacia el centro de la ciudad, es el lugar de reunión de todos los navegantes que pasan por las Azores.

A ese lugar llega la correspondencia para los veleros, que es guarda-

da en casilleros, a la espera de que el destinatario la retire. Las paredes están literalmente cubiertas de gallardetes y banderas de todos los países. Dado que no había ninguna argentina, dedicamos una a Peter, que con foto del "Cartagena" incluida, pasó a colgar en el techo, sobre la barra.

Una de las paredes de madera hace las veces de cartelera, en la que se pueden ver mensajes que se dejan de barco a barco, como así también pedidos de tripulación o de skippers, venta de equipos, etc.

Dentro del bar se escuchan los más variados idiomas y es normal ver en una mesa para cuatro o cinco personas a uno solo, tomando café o cerveza, sin que nadie moleste su voluntaria soledad. Por las mañanas parece una sala de lectura: casi todo el mundo escribiendo postales y cartas mientras se desayuna. Entre los rituales que todos llevan a cabo al día siguiente de haber llegado, es comprar el diario, y en la parte destinada a arribos, buscar el nombre de su embarcación y tripulación, además se publica una lista de los yachts que están en puerto. Poco antes de las 22, el barman toca la campana, avisando así que se va a cerrar el bar. Esos últimos minutos, son aprovechados por la mayoría para hacer acopio de toda la bebida que se piense que se podrá seguir consumiendo en la calle y así se prolongan las charlas, sentados sobre el muro que da al puerto, hasta que se agotan todas las reservas.

El dueño, conocido por Peter, se llama en realidad José Acevedo. Según nos contó, recibió el nombre de Peter durante la segunda guerra mundial, cuando un oficial de alta graduación de la marina inglesa, lo encontró muy parecido al hijo que acababa de perder en el frente. Dada la increíble semejanza, el oficial le pidió permiso para llamarlo Peter y lo tomó como ayudante suyo.

En la actualidad, Peter (o José), atiende el bar junto con sus hijos y con las ganancias está montando un museo en la planta alta, en donde se exhibirán miles de trabajos realizados en hueso o diente de ballena: pipas, saleros, réplicas de embarcaciones, pirograbados, esculturas, pañuelos y cuanta cosa uno pueda imaginar, estarán expuestos en vitrinas. A pesar de que cuando nosotros pasamos por allí, todavía no estaba inaugurado, por ser argentinos y venir desde tan lejos, nos permitió verlo.

Estas artesanías, algunas son verdaderas obras de arte, están hechas con los huesos de las ballenas, que todavía se siguen cazando y son una forma de trabajo típicas del lugar, ya sea por el material empleado, como por su estilo.

21

*El típico Jangadeiro del N.E. de Brasil.
Con estas frágiles balsas se largan mar adentro,
hasta la ruta de los mercantes,
o pescar para sobrevivir.*

22

*Conocida como el Caribe Brasileiro,
Fernando de Noronha merece dicho título.*

23

La Bahía de San Antonio, puerto natural de la isla.

24

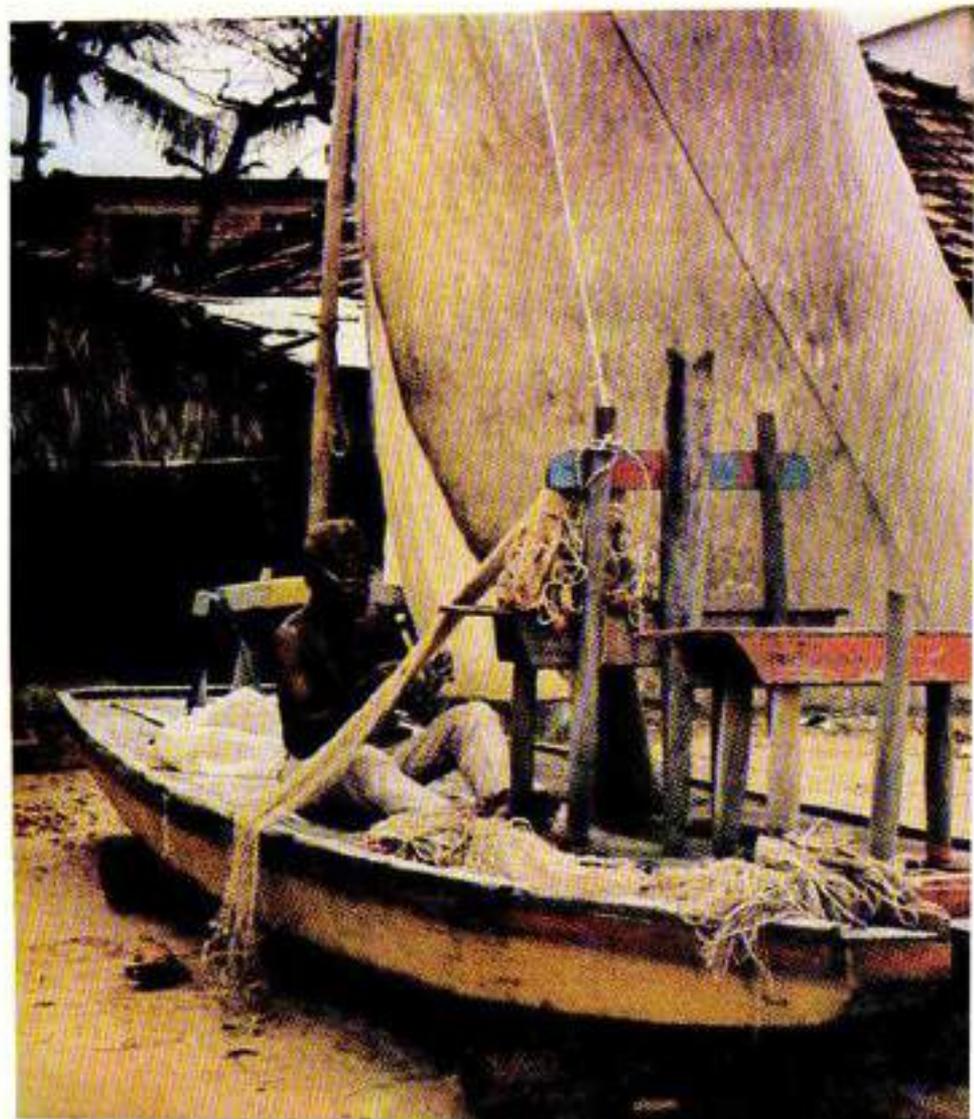
*Desde el interior de la caldera de un ferry hundido a
8mts de profundidad. Ubicado a pocos metros
del Cartagena en la Bahía de San Antonio.*

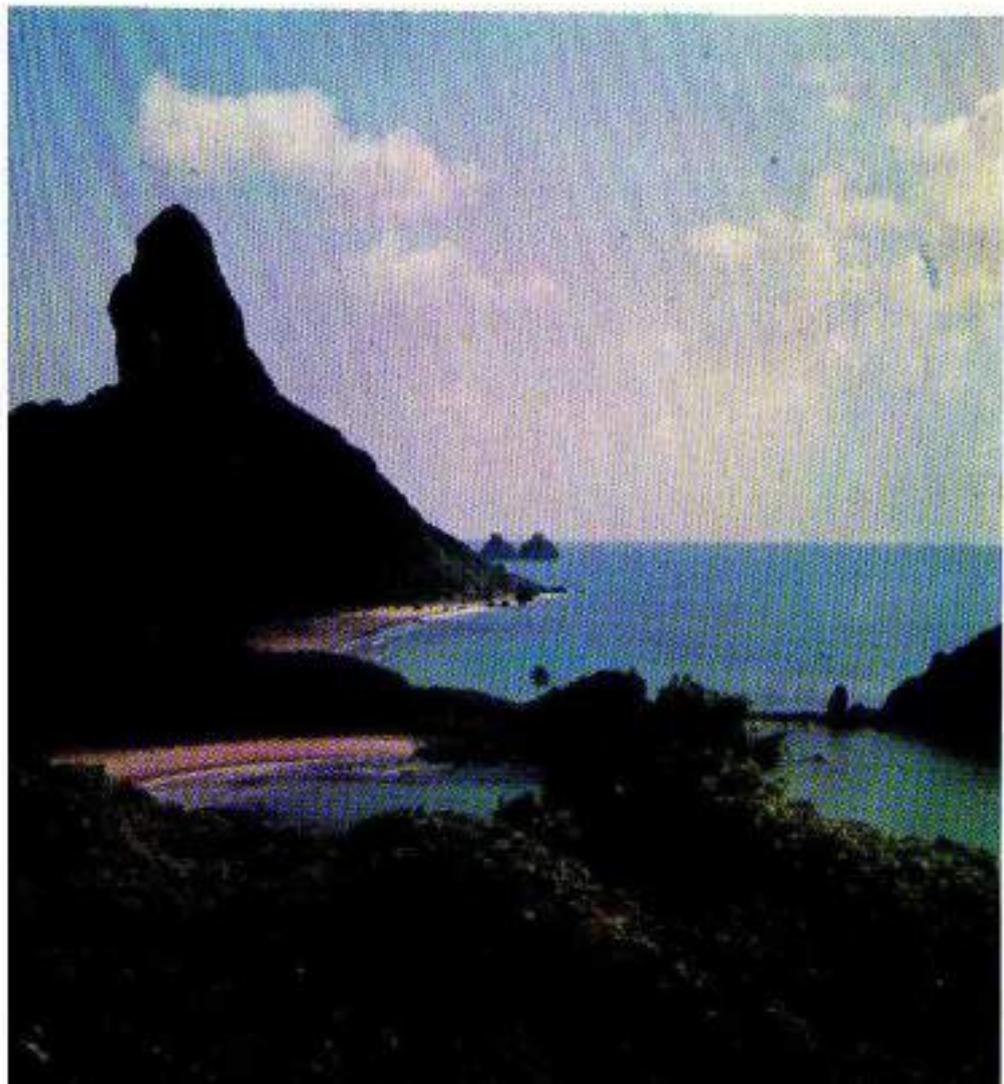
25

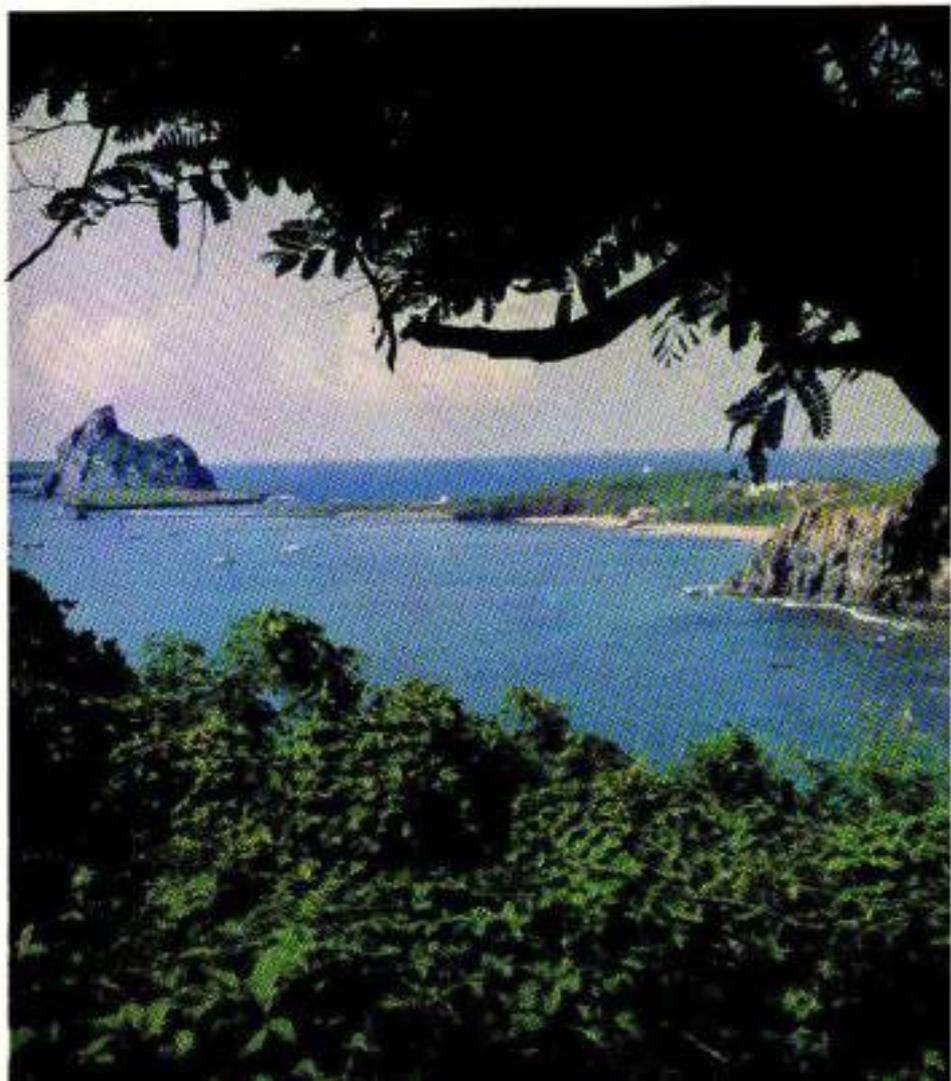
*Fernando de Noronha. En la bahía dos golfinhos,
miles de delfines se dan cita para procrear. Vemos
una pareja con su cachorro.*

26

*El autor limpiando fondo en Fernando de Noronha.
¡Así vale la pena!*









24-25



26

CAPITULO XIII

Ultimo tramo hasta Algeciras. España

Azores-Algeciras

Aunque prácticamente podíamos decir que nuestro viaje estaba hecho, no era exactamente así. Si bien el archipiélago de las Azores es portugués, aún faltaban unas 1000 millas para llegar al continente europeo. Habíamos completado la parte más larga, pero esas millas que nos separaban de España, no eran para minimizarlas. Luego de lo que habíamos navegado, este trecho final nos parecía como si en realidad "fuésemos a dar una vuelta", tan es así que sólo llenamos los tanques de agua potable del barco y cargamos algo de gas oil (40 litros). Casi no compramos víveres, decidiendo consumir las latas de a bordo, y en general, todo lo que ya teníamos comprado.

El viernes 5 de julio, después de comprar algo de verdura fresca y huevos en el mercado, dejamos el puerto de Horta con dirección a España.

No bien dejamos puerto, bajé al chinchorro con las cámaras fotográficas, a fin de tomar varias fotos del barco navegando, ya que todavía no teníamos imágenes del "Cartagena" y nos pareció que sería un hermoso recuerdo poder ver tiempo después fotos de nuestro barco con las islas de Pico y Faial como telón de fondo.

El trabajo duró unas dos horas, en las cuales debí remar constantemente, ya que el viento y la corriente me empujaban hacia la costa de piedras. Cada tanto se aproximaba el "Cartagena" y suspendía la remada para disparar el obturador.

Finalizada la tarea subimos el chinchorro y mientras amarinéba-

mos el barco, comenzamos a ceñir, ya que los vientos de la zona, que son predominantes del oeste, en esta ocasión soplaban del este.

Queríamos ganar latitud, ya que nos habían dicho que para no entrar en el centro de alta presión de las Azores, lo más conveniente era rodearlo, buscar la corriente del Golfo y con ella llegar al continente.

Los primeros dos días transcurrieron con vientos fuertes del noreste, por lo que tuvimos que navegar con foque, trinquetilla y dos manos de rizos en la mayor. Las olas muy cortas, de unos 2 metros de altura, llegaban rompiendo, anulando cualquier posibilidad de navegarlas decentemente. Era un cachetazo tras otro, hacíamos lo mínimo posible y, tirados en las cuchetas, comenzamos a reacostumbrarnos al movimiento.

Mientras nos zarandeábamos espantosamente, escuchamos por radio un aviso de temporal: tal vez lo que creíamos que sería un paseo, en realidad sería una verdadera navegación, con todo lo que ello implicaba.

Como suele suceder, el viento fue cediendo para dejarnos la resaca. Continuamos durante dos días a motor, viéndonos en la obligación de timonear. El mar se convirtió en aceite, no existía ni la más mínima onda y, por supuesto, ni el menor rastro de viento. El 7 de julio a las 3 horas fue encendido el motor, para apagarse recién el día 9 a las 15 y 30.

La presión no bajaba de los 1025 Mb, evidentemente en lugar de rodear el anticiclón, nos habíamos metido justo en su centro. Recién entonces pude comprender por qué ese fenómeno se convierte en un punto decisivo para los competidores de la regata de la vuelta al mundo. Cada participante, al elegir por qué banda dejará las Azores, echa en suerte si se quedará encalmado o no. Otro de mis descubrimientos, fue que no debe existir nada tan tedioso e irritante como tener que timonear un velero yendo a motor, atendiendo el compás constantemente para no perder el rumbo.

Durante el día, lo único interesante era ir juntando las boyas que encontrábamos a la deriva. La corriente del Golfo se encarga de llevar a Europa cuanta cosa ande flotando por América, fue así como encontramos una boya de color naranja que tenía la inscripción "Tiphany Marine V.A.B.". Más tarde aparecieron otras de color blanco más pequeñas y una con pantalla reflectora de radar, como las que usan los pescadores de atún. Todas ellas tenían cantidades enormes de incrustaciones y estaban rodeadas de cardúmenes de peces que se alimentaban de ellas. Es un buen dato para tener en cuenta: cada vez que se encuentra algo flotando, hay muchos peces a su alrededor, aparentemente es un excelente cebadero atural que atrae a los peces pequeños, que a su vez atraen a los más grandes.

Navegando a motor, hacíamos singladuras promedio de unas 105 millas y a las 8 de la mañana del día 9, llegamos a los 40° N. A partir de allí comenzamos a bajar, poniendo proa hacia Gibraltar, mientras rogábamos para que soplara algo de viento, ya que no llevábamos suficiente combustible como para navegar demasiado tiempo a motor.

Fue notable observar que con la ausencia de viento aumentó el nerviosismo a bordo, seguramente porque estábamos mentalizados para asegurar que ese tramo del viaje sería el de menor duración. Estábamos acostumbrados a singladuras de 150 millas, y en esas condiciones, nos costaba llegar a las 100.

Es muy probable que la alimentación también haya jugado su parte en nuestro estado de ánimo. Hasta esa etapa, las comidas no habían sido sólo la mera ingestión de alimentos, sino que habían sido una especie de terapia, ya que todos disfrutábamos en el proceso de su preparación, utilizando toda la imaginación para crear buenos platos con las limitaciones de a bordo. Ahora nos debíamos limitar a abrir una lata, condimentarla y comerla con no mucha alegría.

Otra de las cosas que influyeron negativamente fue nuestra ansiedad para llegar al continente, agravada por el hecho de que, aún navegando a motor, no podíamos hacer rumbo directo, ya que saliendo de la latitud 38° N, fuimos ganando hasta llegar a los 40°, para luego volver a bajar hasta los 36° N. Leonardo estimó que esto era lo correcto y, aunque se obedeció su opinión, Chiche no estaba demasiado convencido y eso generó un par de discusiones fuertes entre ambos.

Hb	Cp	Re	Lat.	Long.
9/7	15,36	7544	39° 57'N	20° 01'W

"... Vuelve el viento. Por fin apagamos el motor. Apareció del cuadrante norte y nos da de través, para hacer rumbo directo. No hay cosa que alivie más las tensiones que navegar con viento franco, sin marejada y a buena velocidad (6 nudos). Llevamos mayor al tope y genoa 1..." (Del diario de a bordo).

Para completar la felicidad, ya que navegábamos nuevamente con el timón de viento, Marcelo apareció con el señuelo en la mano y decretó: "Hoy se come pescado". Al atardecer, un atún de 7 kilos iba a parar al horno, quedando un pedazo bastante grande en el freezer, que nos serviría para dos días de buena comida. Fue notable comprobar como cambió el ánimo de todos.

A partir del momento en que apareció el viento, la presión comenzó a descender y el cielo se nubló. Estábamos saliendo del famoso anticiclón de las Azores, pero sin abandonar la "Gulf Stream". La manera de reconocer esta corriente era muy sencilla: en primer lugar, el barco avanzaba entre 1 y 2 nudos más rápido que lo indicado por la corredera, asimismo, nos percatábamos por la cantidad de basura que se desplazaba hacia Europa. Además, siempre queda el recurso de los buenos marinos, que afirman (no sin razón), que "cualquier cambio en el barco se puede detectar sin instrumental, ya que se siente en el..."

"10.7.85:

... Es increíble ver en el mar tantos desperdicios: redes, botellas, aceite, un bidón, boyarines, etc..."

"11-7-85:

... Además de los desperdicios que vemos a diario, encontramos una embarcación tumbada flotando a media agua. Por suerte estábamos todos en cubierta y la pasamos a unos 10 metros. Se trataba de un casco de modera pintado de amarillo y rojo, similar a los usados por los pescadores. Tendría unos 8 metros de eslora. Por suerte no lo chocamos..." (Del diario de a bordo).

Recuerdo que Chiche, al ver algo fuera de lo normal dio la voz de alarma, desvió el barco y todos quedamos azorados al comprobar de qué se trataba. ¿De quién sería? ¿Qué habría sucedido? Tras discutirlo unos instantes, decidimos no acercarnos. ¿Podríamos tratar de hundirlo?, entrañaba un peligro para nuestro propio barco, ya que si las olas hacían que ambas embarcaciones chocaran, la posibilidad de un rumbo era lejana.

Quedé realmente impresionado con la contaminación del agua. Durante mucho tiempo pensé que los problemas de la ecología eran algo muy lejano y por eso nunca dimensioné correctamente la gravedad del asunto. Es lógico, el Atlántico sur, las costas de Brasil y aún nuestro Río de la Plata, conforman un verdadero edén en comparación con lo que se encuentra al norte del Ecuador. Creo que no se salva nadie: el Atlántico norte repleto de basura; el Mediterráneo en España, con un llamativo y característico olor a cloaca; el Nilo, portador de cuanta enfermedad exista; tan sólo el Egeo permanece aún como una pequeña muestra de agua no contaminada.

Muchas veces menospreciamos lo que tenemos aquí en el sur y, después de haber visto con mis propios ojos al "paraíso del norte", llego a la conclusión de que lo hacemos porque lo único que conocemos son los folletos de promoción turística en los que, por lógica, estos "pequeños" detalles no aparecen. Como en muchas otras cosas, respecto a la polución la mayoría de los argentinos "tocamos de oído".

A medida que nos aproximamos al continente, las condiciones meteorológicas cambiaron radicalmente: el cielo permanecía nublado durante todo el día, el viento desaparecía tan súbitamente como se había iniciado, comenzaron las neblinas y estaba más fresco. El V.H.F. funcionaba constantemente. Aunque no veíamos ninguna embarcación, aparentemente estábamos rodeados por cientos de ellas. Se escuchaba modular en francés, español y especialmente en gallego.

"11-7-85:

2 hs.: Por V.H.F. se escucha una emergencia.

2.30 hs.: Dan posiciones y piden apoyo.

4 hs.: Se escuchan muchas veces pero no entendemos lo que dicen. No se ven buques. Avisan en español de la salida de un helicóptero.

7 hs.: Avisan de la salida de hidroaviones". (Del libro de guardia)

Por la tarde escuchamos la comunicación que refería a la colisión de un mercante francés con un atunero español en Vigo, Galicia, debido a la niebla. El lugar exacto había sido el Cabo Finisterre y el resultado

fue de un muerto, cinco desaparecidos, seis sobrevivientes y el atunero hundido.

Sí, ya estábamos llegando. Aquellas cosas de las que uno normalmente se entera por los diarios o la televisión, se convertían en realidad cercana. Estábamos entre ellos, navegando bajo las mismas adversas condiciones. A partir de ahora los mercantes y los centenares de pesqueros serían nuestros enemigos en potencia. Como medida de seguridad, establecimos que todo tripulante despierto permaneciera en cubierta atento a lo que pasaba a nuestro alrededor. ¿Ellos harían lo mismo?

Más tarde, al estudiar la vida de los pescadores gallegos, descubrí que es muy normal que durante la noche se queden al garete, con las líneas pescando mientras todos se van a dormir, para continuar al día siguiente con otra jornada de duro trabajo.

En este trecho, recibimos la visita de los delfines durante todos los días. Aparecían sorpresivamente, a cualquier hora, a veces se quedaban jugando alrededor del barco, otras desaparecían tan velozmente como habían aparecido. Nos llamó la atención lo diferentes que eran a aquellos que estábamos habituados a ver en el Atlántico Sur. También entró en escena el hermoso pez espada, que con su gran aleta dorsal en la superficie, saltaba siguiendo a los delfines.

Durante los últimos cuatro días de navegación, el viento nos hizo trabajar constantemente. No bien establecíamos las velas y mientras el Aries se encargaba del rumbo, Eolo cambiaba de sector o bien desaparecía durante horas. Nos sucedieron cosas muy peculiares, como ir navegando a 8 o 9 nudos con spinnaker, recibiendo viento por la aleta (norte), para tener que pasar a un genca 1, con viento del sudeste. La corriente era más suave y tiraba decididamente hacia el sur, cosa que nos favorecía.

Gran parte de este trecho fue realizado a motor. Como ya era nuestra costumbre, aprovechamos los primeros momentos de calma chicha para nadar un rato. La pesca se nos arruinó bastante por falta de viento; notamos que sólo enganchábamos algo al atardecer y cuando íbamos a una velocidad superior a los 4 nudos, por lo que debimos seguir con nuestra dieta de latas y pizza. A medida que nos acercábamos a la Punta Sao Vicente, era mayor la cantidad de buques que cruzábamos.

"Sábado 14-7-85:

19.05 hs.: El Oso avista tierra. Es el Cabo Sao Vicente. Vamos con spi a 8-9 nudos, llegando a veces a los 10. Espero que continúe así, estoy podrido de ver agua." (Del diario de a bordo).

Sí, en realidad yo no era el único que estaba cansado de ver agua. Pensé que para compensar tanto líquido elemento, no sería mala idea hacer un viajecito a Egipto. Comenté mi idea y el Oso se unió al proyecto. Chiche quería llegar para unirse con Liliana y los hijos, Leonardo quería ir a Madrid para ver a la hermana y a la familia.

"... Aunque nos llevamos muy bien, ya han pasado casi tres meses desde nuestra partida de Buenos Aires (20-4-85) y ver siempre los mis-

mos rostros, a toda hora, cansa un poco..." (Del diario de a bordo).

Para no cambiar, a medida que caía el domingo 14 de julio, nos acercábamos a Trafalgar.

"... Genoa 1 y mayor al tope con escotas filadas. Velocidad de 7 a 8 nudos, sin olas. La corriente que entra al Mediterráneo es muy fuerte. Hay docenas de buques por todas partes. Nunca vi nada igual. Son tantas las luces que parece la avenida 9 de julio de noche..." (Del diario de a bordo).

Este famoso cabo, de sinistro aspecto, constituía la entrada al Mediterráneo. Aunque actualmente lo es el peñón de Gibraltar, geográficamente no caben dudas, aunque todo valga en la política y los intereses económicos. Estábamos traspasando las famosas columnas de Hércules de los fenicios. Ellos ya no constituyen un peligro, pero los mercantes sí. Esa noche prácticamente no dormí, llevé una manta al cockpit y me quedé atento en las sucesivas guardias a los buques, disfrutando de la velocidad con la que navegábamos y, sobre todo, del momento que vivíamos, tantas veces soñado y esperado.

Por la noche se levantó un viento muy fuerte, característico de la zona que nos obligó a tomar rizos y a establecer el foque. De todas maneras, seguíamos cabalgando las olas a 7 nudos.

"... Esta noche he pasado una de las timoneadas más lindas de mi vida. He pasado a 8-10 nudos por las columnas de Hércules..." (Del diario de a bordo)

A las 5.10 hs. avisté la Torre de Gracia. Ya estábamos llegando, aunque la característica bruma de la zona se hizo presente, no fue tan densa por lo que pudimos navegar cerca de la costa, aprovechando el aumento de la velocidad del viento, sin temor a "comernos el continente".

En la zona existen dos vientos predominantes: el levante y el poniente. Aunque son de mucha intensidad (35 a 40 nudos), no logran disipar la bruma. Si a esto se le suma las docenas de buques que andan cerca, la fuerte corriente, los escarceos de marea producidos por el viento y la corriente y la onda del Atlántico, que se eleva al encontrar menor profundidad, se comprenderá de inmediato que el lugar no es como para navegarlo descuidadamente.

Algeciras

Después del amanecer no quedaron ni vestigios del fuerte viento de la noche anterior. Pusimos en marcha el motor para no apagarlo hasta llegar a puerto. Arribamos el día 15 de julio a las 10 hs. (Hb), 13 hs. de España, tras 9 días y 19 horas desde Horta, recorriendo 1200 millas según la corredera. De ese tiempo, cuatro días fueron navegados a motor. Desde Buenos Aires, habíamos navegado 7286 millas en 86 días.

Nos hicieron señas desde tierra para que amarrásemos en la Estación Marítima. Había un sector de Aduanas que tenía un cartel que decía "Yates" y hacia allí nos dirigimos. Tras amarrarnos, saltar a tie-

rra y hacer el brindis correspondiente, recibimos la visita de dos guardias, que venían a cumplimentar el papeleo de inmigración y aduanas. Nos indicaron que podíamos cambiar plata en el banco de la Terminal y velozmente, Chiche y Marcelo desaparecieron, dejándonos con los guardias.

Luego de darnos la bienvenida y charlar sobre nuestro viaje, nos hicieron las preguntas de rigor: "¿Llevan armas, equipos electrónicos, además de los lógicos?", etc, etc.

Mientras degustábamos una copa de jerez que nos había regalado el cónsul de España en Buenos Aires para esta ocasión, nos preguntaron si teníamos chocolate. Nos miramos con Leonardo y comenzamos a buscar en el bar y en la cocina, pensando si en realidad serían mangueros como en Argentina o sería que allí no había chocolates, tal vez serían de mala calidad, o querrían llevarles un recuerdo a sus hijos.

Luego de una infructuosa búsqueda, nos sentamos frente a ellos y, como lamentándolo, les explicamos que habíamos comprado poco y se había consumido durante el viaje. Leonardo les ofreció, a modo de disculpa, unos "garotos" que quedaban de Brasil.

Riéndose, nos explicaron que si sólo teníamos para consumo a bordo no había ningún problema, ya que lo que sí estaba prohibido era tenerlo en mucha cantidad. Me dije a mí mismo "¡Qué lata con el chocolate, son más estrictos con eso que con las armas!"

Nos indicaron que amarrásemos en el Real Club Náutico de Algeciras y se despidieron con fuertes apretones de manos, deseándonos suerte y felicitándonos nuevamente.

En el Club fuimos estupendamente recibidos. Tras prácticamente intimarnos a que usásemos de él como si fuéramos socios, nos dimos una estupenda ducha de agua caliente y continuamos festejando en la barra del bar. Comenzaron a acercarse los habitués y, luego de un rato, nos convertimos en el centro de las conversaciones, recibiendo invitaciones de vino, cerveza, whisky, jerez y cuanto alcohol anduviese dando vueltas por allí.

Almorzamos salmonete, solomillo, gambas y todo lo necesario para gastar la plata de la apuesta que había ganado, ya que fui el que más se acercó al tiempo empleado para el viaje.

Luego de almorzar, nos invitaron café, brandy y no podía faltar el consabido puro. Les conté sobre la inspección de aduanas y me comentaron que estaban muy estrictos por el contrabando de *chocolate*, es decir hashish y similares. Con Leonardo nos miramos y nos doblamos de risa. ¿Qué cara hubieran puesto los guardias si hubiéramos encontrado una tableta de chocolate "Aguila" y se la hubiéramos obsequiado?

Evidentemente, deberíamos adaptarnos a nuestras cosas. En sí nada especial, pero habían sido tres meses en que nuestro mundo se circunscribió al "Cartagena", al mar y a parajes semi-solitarios. Debíamos reingresar a una sociedad que, para bien o para mal, distaba mucho de la nuestra.

Rápidamente comprendí por qué había tantos veleros que se dirigían

del Mediterráneo hacia América. Muchos con intenciones de continuar hacia otros lugares, vuelven habiendo vendido o abandonado el barco. No siempre uno logra acostumbrarse o encontrar agradable una forma de vida algo primitiva, en la que cobra importancia vital el hecho de estar en armonía con los elementos y las cosas básicas de la vida. De cualquier forma, pude notar que vuelven renovados, con un enfoque bastante distinto de la vida y llenos de nuevos proyectos.

Como compañeros de amarra teníamos a alemanes, suecos, norteamericanos, franceses e ingleses, todos preparando sus embarcaciones gracias al puerto libre de Gibraltar, para dar el primer paso hacia Madeira o Canarias. Estudian el comportamiento de los barcos hasta allí y luego cruzan en verdaderos convoyes, compuestos por veleros de todas las banderas, con vientos francos (Trade winds) y corrientes a favor.

Nuestra estadía en Algeciras fue de sólo tres días y allí se inició el periplo del Mediterráneo, el Nilo y en mi caso el Báltico y el Mar del Norte. Chiche continuó viajando por España y Portugal junto a su esposa e hijos, que lo esperaban ansiosos en Marbella. Más tarde volvió a Argentina, para ocuparse de su balneario en Villa Gesell. Empezó también un nuevo negocio basándose en lo que vio en Buzios: inauguró "La creperie" en Gessell con mucho éxito.

El Oso, luego de acompañarme durante tres meses por Egipto, Medio Oriente y Europa Central, continuó con su rutina en Argentina, dividida entre las niñas de Villa Gesell y las de Misiones.

Leonardo, al mando de su noble "Cartagena", realizó varios viajes por el Mediterráneo, con diferentes tripulaciones formadas por amigos, parientes e "invitados especiales".

En un par de oportunidades navegó con él, María Concepción, una bella madrileña que se convirtió en su esposa, realizando el viaje de bodas de regreso a Buenos Aires, en el "Cartagena".

Esta vez cruzaron el Atlántico los dos solos desde Algeciras, tocando las islas Canarias y Cabo Verde. Ya en América, pasaron desde Fernando de Noronha, siguiendo la costa brasileña y uruguaya.

Quien saliera de Buenos Aires con poca experiencia oceánica, pero con mucho valor y tezón, volvió dos años más tarde con su esposa como única tripulante y con unas 26.000 millas navegadas en su haber.

EPILOGO

Este viaje fue para mí una experiencia magnífica. Pienso que sintetiza el sueño de todo navegante: cruzar el charco y recorrer otros mares.

Es cierto que cuando llegamos a España disfrutaba estando en tierra. Bárbara, una sueca residente en Marbella que había alquilado una finca pequeña en la montaña, nos invitó a que la visitáramos.

Es indescriptible la sensación que produjo en mí el simple hecho de volver a escuchar el viento, pero ya no en la jarcia, sino entre olivares, acompañado de todos esos sonidos que se producen en el campo al anochecer. Estar sentado sin que se mueva el suelo, mientras el viento sacude las ramas y ya no está encima nuestro el fantasma de tener que achicar paño, colocarse el traje de agua, trincar todo y compensar la escora.

Sí, disfrutaba estando en tierra, pero pasados unos días ya tenía ganas de navegar nuevamente y comenzaba a dejar volar mi imaginación, haciendo planes para algún otro cruce del Atlántico, o tal vez del Pacífico.

Si algún día puedo concretarlo, espero poder encontrar otro grupo humano como el que formó la tripulación del "Cartagena", todos con excelente humor y con terribles ansias de tener éxito en la travesía. Eso posibilitó que cualquier problema surgido se resolviera inmediatamente, sin que jamás llegaran a cobrar importancia.

El compañerismo que existía, al estar basado en el respeto al prójimo, obró milagros. Cada uno de nosotros se potenció en sus virtudes, tratando de hacer desaparecer sus defectos. Siempre privó el juicio colectivo en las decisiones, lo que posibilitó que nunca se crearan conflictos.

No puedo dejar de destacar la actitud permanente de Marcelo y Chi-

che que, conscientes de su poca experiencia, en muchas oportunidades callaban y confiaban en las determinaciones que Leonardo y yo tomábamos.

Siempre se actuó con gran sentido de la responsabilidad: existió una buena predisposición para realizar sin dudar las tareas de a bordo, ya que nunca ninguno de nosotros esquivó sus obligaciones.

Llegados a España y recorriendo la Costa del Sol, nos fuimos adaptando a una forma de vivir y pensar bastante diferente a la nuestra.

Hubo cosas que me chocaron profundamente, como cuando conocí en Puerto Banús al "otro barco argentino". Así se refería la gente al "Jessica" de Perdomo, que representaba a nuestro país enarbolando bandera inglesa y teniendo escrito en su popa su puerto de matrícula: London.

Cruceros como el "Nabila", con helicóptero y Rolls Royce a bordo, daban la sensación de estar en un gigantesco escenario montado para estos "reyes", en el cual nosotros formábamos la corte, o mejor dicho "la clac" para que no se sintieran solos.

En todos estos puertos llamaba la atención ver una bandera argentina. Cuando pasamos por Toulon, los guardas de aduana, aún en pleno mistral, se acercaron con la lancha, y luego nos confesaron que decidieron inspeccionarnos porque era la segunda vez que veían a nuestra bandera, ya que la primera había sido años atrás, izada en nuestra fragata "Libertad".

En Azores, un albañil que estaba en una obra cerca del puerto, se me acercó a la hora del almuerzo y me preguntó:

"—¿De dónde es esta bandera? Desde temprano la estamos viendo y no estamos seguros—".

"—Argentina—", le contesté.

"— Bueno, les gané la apuesta a mis compañeros, pero dudé mucho. ¿No tiene un sol en el medio?—" Agregó contento.

"— Tenemos dos banderas, la que tiene el sol es la militar—".

"— ¡Ah!, hasta llegué a pensar que era israelí. ¿Por qué ese otro argentino que pasó con el velero grande no lleva esta bandera?" (refiriéndose al "Jessica").

Seguí cargando los bidones de gas oil con muy pocas ganas de continuar con el tema:

"— No sé, algún problema personal—" le contesté con bastante dolor.

Me llamó poderosamente la atención que en una obra, un grupo de albañiles hayan estado discutiendo sobre la procedencia de nuestra bandera, aportando detalles y apelando a su memoria para poder diferenciarla de las otras, esperando hasta la hora del almuerzo para sacarse la duda. Tal vez la única explicación sencilla sería recordar la indudable tradición náutica que poseen.

Otra de las cosas que me llamó poderosamente la atención, fue la forma en que nos recibían en cada sitio. Tal vez la forma más clara de explicarlo, sea simplemente transcribiendo algunas anotaciones de las frases que más identificaron a cada país.

En España nos trataron como a héroes después de haber llevado a cabo alguna proeza. Destacaron la hombría, el valor y la temeridad necesarias para hacer algo semejante.

En Italia nos felicitaron colmándonos de atenciones y pequeños obsequios, mientras alguien exclamaba: *"Ma voi siete veri luppi di mare, congratulazione!"*.

En El Cairo, un agente de viajes nos compadecía por haber tenido que escapar de esta forma de un país como el nuestro que había quedado en la miseria luego de la guerra con Gran Bretaña. (Por alguna extraña y oscura conclusión, se imaginan que estamos peor que ellos).

En Oslo, el padre de una amiga, luego de preguntarme la eslora del barco dictaminó como buen vikingo: *"Es el tamaño justo, para hacerlo sin problemas"*. En Hamburgo, un vendedor de una casa de náutica, al enterarse que el barco había sido construido en la Argentina, empleando materiales nacionales, comentó que la empresa era factible, pero *"¿Cómo se aventuraron a hacerlo en un barco en el que se emplearon elementos de fabricación argentina?"* (Sic). Un marino belga en Ostende, me dijo: *"No hay forma más linda de cruzar los océanos que a vela, aunque se tarde mucho. Lástima que nosotros lo debemos hacer a motor. Te felicito"*.

En Copenhage, mientras cenaba en el Hotel "Cape Hoorn", en el antiguo puerto de veleros de Nyn Haven, un viejo capitán de ultramar, con quien compartía la mesa, no permitió que pagara la adición, y me invitó a que inspeccionara su barco, con el que tenía intenciones de cruzar hasta el Caribe.

En Amsterdam, la encargada de informaciones turísticas de la terminal de trenes, al enterarse sobre la forma de desplazarnos de un continente a otro, prácticamente me obligó a visitar la ciudad de Hoorn, desde la que zarpara el galeón que virara por primera vez el Cabo de Hornos, bautizándolo como Cape Horn (luego los españoles...), se empeñó tanto que me acompañó personalmente.

En Francia, desde Didí du Mar (ex socio de Cousteau), a Mario Zimmermann (skipper del "Charles Heidssieck" en la Whitbread '82) o a Eric Tabarly y sus tripulantes, se mostraron sumamente interesados en averiguar todo lo relativo a vientos, corrientes y anticiclones. Recibí cantidad de invitaciones para navegar, o simplemente para cenar.

Por otra parte, debo agradecer profundamente al Centro Pompidou de París, que adquirió una importante cantidad de mis slides del viaje, ayudándome de esa manera a continuar.

En la ciudad universitaria de París, la Casa de Portugal y sus residentes me invitaron a pasar una temporada en ella. Aproveché la oportunidad para hacer cursos de idiomas, fotografía y seminarios sobre los nuevos sistemas de enseñanza audiovisual y bancos de datos.

El impacto mayor lo recibí en Six Fours. Este pequeño puerto cercano a Marsella, es uno de los centros principales de la vela deportiva. En sus cafés y bares es frecuente encontrar a Jacques Cousteau, a Didí du Mar, a skippers de fama mundial o a tripulaciones completas de Maxi

racers. Ver en su marina al "Credite agricole", al "Disque d'or" o al "Pen Duick", es cosa habitual. Había llegado a descansar, pero se ocuparon en prepararme semanas completas de almuerzos, cenas, crucesos a la isla de Porquerol y mil fiestas, siempre preocupados de que pudiera contar con la compañía femenina adecuada.

Ya de vuelta en Buenos Aires, un grupo de amigos me invitó a cenar en el Círculo de Pilotos de Yate. Allí, mientras charlábamos sobre mi viaje, un socio se acercó y me preguntó si lo habíamos cruzado (al Atlántico) a motor. Luego de contestarle educadamente que la cantidad de gas oil necesaria no hubiera entrado en el barco, no pude invitar pensar en las diferencias con los otros países y su gente.

A veces, Oscar Blotta intenta cargarme diciéndome: *"Che Carlitos, ¿te enteraste que formaron el club de los que cruzaron el Atlántico a motor? ¡Hay pocos, no?. Ese amigo tuyo tenía razón... ¡Cuántos cruzaron a motor?... ¡A vela lo cruza cualquiera!"*

Creo que la mentalidad difiere un poco, entonces ¿Por qué siempre nos admiramos de los navegantes extranjeros que llegan a Buenos Aires? Baste recordar que a uno de nuestros mejores navegantes, unánimemente reconocido en el mundo, como fue Vito Dumas, aquí no lo nombran, o se refieren a él mediante el apodo de "el innombrable".

Todavía me quedan muchas cosas por hacer, entre ellas cruzar el Pacífico y recorrer Asia.

Espero poder terminar pronto mi barco de chapa...



Chiche con una boya que encontramos en el trayecto Horta-Algeciras. En su lento viaje desde U.S.A. terminó en la cubierta del Cartagena para ser usada como defensa.



Un sueño hecho realidad

*Por Leonardo Menarguez**

Antes y después del viaje, he recibido tantas preguntas sobre motivaciones, dudas, detalles técnicos y un sinnúmero de interrogantes, que más de una vez me han obligado a hacer un serio auto-análisis, para obtener las respuestas y fue por eso que con Carlos Vairo llegamos a la conclusión de que sería bueno que yo hablara desde mi punto de vista personal, a fin de tratar de llevar una serie de respuestas e interrogantes que por lo general se me han planteado.

Soy hijo de españoles, de aquellos que llegaron al país con una mano atrás y otra adelante, dispuestos a hacer en esta nueva tierra lo único que sabían hacer y que habían hecho durante toda su vida: trabajar sin desmayo.

Cuando contaba con 21 años de edad, mi padre sufrió una enfermedad que me obligó a quedar al frente de su fábrica metalúrgica y durante once años, a eso me dediqué. Durante ese lapso, tal vez llegué una o dos veces tarde a trabajar.

Se había trasladado a mí la mentalidad y la conciencia de mis viejos. No podía darme el lujo de equivocarme: estaba en mis manos lo que había producido su trabajo de toda una vida. Realmente era un peso muy grande, que siempre sentí que descansaba exclusivamente en mis hombros.

* Sin duda la concreción de la construcción del Cartagena y su viaje no se habría realizado sin la ayuda incondicional de mis padres, y a mi hermano por el apoyo, colaboración, entusiasmo y optimismo en todo momento. Y toda mi familia que vivió y compartió la ilusión.

A Roberto Hessmann por costar con su colaboración siempre.

A mis amigos por sus consejos y fe en mí y a todas las personas que intervinieron en la construcción del Cartagena con dedicación y profesionalidad.

Era una rutina que me permitía vivir bien: tenía mi departamento, mi auto y suficiente dinero, pero era sólo eso: rutina.

Casi sin pensarlo, y a instancias de mi hermano, comencé a estudiar náutica, aunque yo inicié el curso un año después que él, ya que en ese momento me encontraba haciendo un curso muy intensivo de francés.

Mis comienzos en la náutica datan de 1980, año en que me inscribí en el curso de timonel del Círculo de Pilotos de Yate. Ahora que lo recuerdo a la distancia, debo confesar que estuve a punto de abandonar antes de iniciarlo. Estoy convencido que cuando una persona se inscribe en un curso de lo que sea, es porque realmente no sabe y quiere aprender, pero cuando me fui a inscribir, recibí la impresión de que todos los que allí estaban ya sabían todo; hablaban tan jactanciosamente que me sentí fuera de lugar, pero vaya uno a saber por qué extraña razón seguí firme. Seguramente habrá sido porque el mar y los barcos siempre ejercieron una extraña seducción en mí.

Finalicé el curso de timonel sin pena ni gloria, ya que en realidad se formó un grupo totalmente irrelevante. Al año siguiente hice el curso de patrón y comencé a lograr algunas relaciones interesantes.

Mi experiencia de navegación se reducía a un frustrante viaje a Colonia, en el que me descompué bastante, pero que no llegó a desanimarme, tal vez porque las "hazañas" que escuchaba cuando íbamos a tomar café, eran mucho más bonitas e interesantes que lo que yo había vivido.

También recuerdo mi primera regata en el "Ariete", pues hasta ese momento prácticamente me había desenvuelto en veleritos de construcción abiertos, y al ver tantos cabos sobre cubierta me asusté.

Cuando al año siguiente hice el Curso de Piloto, logré formar parte de un grupo más homogéneo y comencé a navegar mucho más seguido, especialmente a bordo del "Papeete".

Ahora que miro con tranquilidad hacia atrás, me doy cuenta que en esa época me había comenzado a suceder algo que marcaría mis futuras decisiones: me sentía un poco decepcionado, porque en el 90% de las oportunidades, no se podía cumplir el plan previsto. Si el destino era Punta del Este, terminábamos en Riachuelo o en el mejor de los casos en Montevideo; si queríamos ir a Arroyo Rosario, terminábamos en San Juan. Esos fracasos, a la vez que me decepcionaban, me incitaban cada vez más. Comencé a pensar que tal vez había llegado el momento de tener mi propio barco.

Seguramente, este pensamiento marca un hito: ya no me alcanzaba con navegar, ahora quería hacerlo en mi propio barco. Quería comparar las cosas que escuchaba en el café con mi propia experiencia, aunque ya hacía tiempo que iba formando mi propio juicio: ya tenía bastante bien catalogado a quien decía la verdad y a quien acostumbraba agregarle varios nudos al viento y varios metros de altura a las olas.

En esa época, cuando pensaba en barco propio, mi disponibilidad de dinero ya le había puesto nombre y apellido: se llamaba Limbo 21.

Pero, casi sin darme cuenta, fui pasando de ese a otro y a otro, y cada

nuevo barco que veía, hacia que le agregara medio metro más de eslora al de mis sueños. Había navegado mucho al "Papeete" y, aunque a cualquiera le gusta navegar en un barco así, para mí era un sueño inalcanzable.

Cierto día me encontré con Miguel Omblé, que había comprado los planos del "Wibo", de Van de Stadt y se lo estaba haciendo construir. Fui a verlo y me entusiasmé, ya que se trataba de trabajo metalúrgico, al que tan acostumbrado estaba. Como condición le solicité navegarlo. Lamentablemente esa era la época en que nuestro Río de la Plata se vio literalmente invadido por camalotes y no pudimos hacer una salida. Por la simple casualidad de un teléfono que daba ocupado, no me decidí al otro día por un Wibo y a los pocos días me llamó Julio Porro para decirme que Raúl Grunthal se estaba haciendo un barco de Hosmann en acero. Me puse en contacto con él, y cuando vi los planos realmente me asusté, dudando de mi sano juicio: mi sueño se había iniciado con un velero plástico de 21 pies, había pasado por uno de acero de ocho metros y ahora tenía entre mis manos los planos de uno de 12 metros. Raúl me recomendó que hablara con Hosmann.

Así lo hice, y la primera sensación que recibí de él fue de seriedad, responsabilidad y seguridad. No me interesaba si ese hombre dibujaba los mejores o los peores veleros del mundo, me había transmitido una absoluta confianza.

En realidad, yo no había ido a pedirle nada en particular, sino una opinión sobre el Wibo, que muy criteriosamente se olvidó de darme, limitándose a decirme que él no trabajaba ese tipo de barco, ya que prefería los de mayor porte.

Mi situación financiera no era buena; ni siquiera pensaba con hacer navegación oceánica, conformándome con salir alguna vez al mar, pero estaba analizando con Roberto Hosmann y con mi padre los planos del Súper Meteor 42' y del Steel Age. Tal vez nunca pueda llegar a saber como se desarrollaron todos los acontecimientos para que yo llegara a ese punto.

De vuelta en mi casa, ya había tomado la decisión de archivar todo lo conversado con Hosmann por resultar un sueño imposible, pero mi hermano me motivaba con su empuje de siempre y mi padre hacía exactamente lo mismo con su prudencia acostumbrada. De mi hermano, recibía la certeza de que "—aunque tardes cuatro o cinco años en hacerlo, vas a tener un barco para toda la vida", mientras que mi padre se limitaba a decir "—estudiá bien los números y si no te alcanza la plata, yo te puedo dar una mano..."

Esto ya no era un mero sueño, era una posibilidad que se iba concretando y que se hizo realidad en el momento en que Hosmann me entregó los planos del Meteor 42' y me dijo: "Bueno, Leonardo, ahora sí que puedes empezar a soñar".

Comenzó a envolverme el remolino de la construcción del barco, y cuando se estaban terminando los trabajos de chapa, comenzó a encenderse en mi mente la posibilidad del viaje.

Muchas cosas se juntaban en mi interior.

Cómo olvidar los relatos de mi padre sobre su infancia en el puerto de Cartagena en los primeros años de este siglo, trabajando en la forja de su padre donde realizaban anclas, bitas y todo tipo de elementos que, a 400 mts. hacia la lonja pesquera, se encontraba un astillero con goletas y bergantines prontos a botar, mientras, desde una pequeña ventana se podía ver el movimiento portuario con los grandes barcos a vela, que con plumas y a veces bolsas al hombro iban estibando cargas generales o productos de la tierra, como el famoso pimentón.

El caminar de mi padre en la dársena, entre ese aire marino que curtiría su piel y el olor característico a soga de yute y velas de lino humedecidas secando al sol, le hacía meditar cuándo sería él quien subiera a un velero y alzando su mano para agitarla dando la señal de "hasta el regreso", que los relatos y nuevos horizontes de los marinos pasaran a carne propia.

Es así que me preguntaba ¿podría yo llegar a España?

Casi sin darnos cuenta comenzamos a unir metas con mi hermano, ya que ambos necesitábamos algo diferente a lo que habíamos tenido hasta entonces. El necesitaba una realización profesional que todavía no le había llegado, necesitaba poner en práctica todas esas interesantes ideas sobre como llevar adelante la producción, con la responsabilidad y la dirección total de la fábrica. Mi vida necesitaba algo diferente y veía que mi barco podía ser el medio más efectivo para lograrlo.

Al principio quería navegar sin rumbo, pero poco a poco me di cuenta que lo que en realidad quería era volver a las raíces de mi padre, pero navegando. Fue entonces que mi barco tuvo nombre y destino: "Cartagena".

Por supuesto que tanto yo y mi hermano debíamos adaptarnos al cambio. En mí se inició una transformación a partir del momento en que comencé a imaginarme cómo sería mi vida sin la fábrica, sin los horarios, sin la responsabilidad y sin la rutina. Necesitaba "hacerme a la idea de que en algún momento iba a subir a mi barco y me iba a ir dejando todo lo demás, pero lo hice, comenzando a delegar responsabilidades en mi hermano y en algunos empleados.

Tal vez mi corte definitivo fue una noche en la que pensé "mañana no voy a trabajar" y no puse el despertador. Al otro día, por supuesto me desperté a la hora acostumbrada, pero me quedé en la cama... la fábrica debía funcionar sin mí.

Creo que en ese instante me desaté y toda mi vida comenzó a desarrollarse en función del viaje, que ya era casi una obsesión para mí. Creo que si hubiera fracasado, tal vez nunca me hubiese podido recuperar en la faz personal. Fue realmente mi primera creación. Fue una necesidad imperiosa de crecer y cortar el cordón umbilical.

La construcción del barco:

Desde un principio había depositado toda mi confianza en Roberto Hosmann y debo aclarar que en ningún momento me arrepentí de ha-

berlo hecho, ya que permanentemente me dio sugerencias sumamente lógicas, la mayoría de las cuales adopté.

Se me ha preguntado en varias ocasiones cómo elegí a la gente que construyó el barco. Fue una cuestión de intuición, como en muchas de las decisiones que tomé respecto al "Cartagena" y a su viaje. Busqué a un grupo de gente con absoluto sentido profesional y especialmente que amara a su trabajo. El resultado fue rodearme de un equipo de artesanos del más alto nivel, que no se contentaron con hacer "un trabajo más" que les haría ganar determinado dinero, sino que se metieron con cuerpo y alma en el proyecto y que en muchas ocasiones me dieron la sensación de no estar trabajando en mi barco, sino en el suyo propio.

Por mi actividad yo poseía conocimientos metalúrgicos, ya sea en lo que a materiales o a formas de trabajo se refiere, no obstante nunca había tenido la oportunidad de aplicarlos en la construcción de un barco. Sabía que mi conocimiento de la mecánica de los materiales y mi sentido práctico me iban a ayudar a tomar muchas decisiones, pero también sabía que necesitaba contar con un astillero responsable para la construcción del casco.

Hosmann me llevó al astillero "Mar Dulce", que en esos momentos estaba construyendo al "Shambalá" de Jorge Insúa. Básicamente me gustó, dejándome la impresión de ser gente seria y que conocía profundamente su trabajo y me decidí por ellos.

El trabajo comenzó con el trazado de los planos en escala 1:1, para evitar así cualquier error de medidas. Al poco tiempo, el barco completo estaba desarrollado al lado de la cama en que se lo iba a construir.

Me habían enfatizado que la chapa a utilizar debía ser plana de origen, ya que la chapa viene en rollos, que luego se planchan y más tarde se vuelven a curvar con la forma del barco. Todo este proceso le hace perder algunas de sus propiedades específicas al acumular tensiones. Afortunadamente, Nelson Bacolla, propietario del Papeete, disponía del tipo de chapa que yo necesitaba, ya que las utiliza en su fábrica, y él me las proveyó.

Utilizamos chapa 1010 doble decapado de los siguientes espesores: 2 mm de espesor en cubierta y carroza; 2,5 mm en las bandas hasta la línea de flotación; 3,2 mm desde la línea de flotación al quillote y 3,7 mm en el quillote. Las cuadernas se construyeron con chapa plegada de 3,2 mm.

Lo primero que se hizo fue trazar la línea de crujía y entonces comenzaron a presentarse las cuadernas, que luego fueron unidas a las serretas.

De a poco se iba armando el esqueleto del barco, pero tal vez yo no había tomado absoluta conciencia de lo que estaba pasando.

Tal vez el sacudón más grande lo sufrí cuando comenzaron a colocarse las chapas del forro: ya no era un esqueleto, ya tenía cuerpo e identidad... ese iba a ser mi barco, el medio para lograr el cambio que mi vida necesitaba. Cuando comencé a verlo de ese modo, comenzó a hervir-

me la sangre, a partir de ese momento, todo lo que hice y pensé fue en función del barco.

Ya no dudé en desprenderme de cualquier cosa para convertirla en una parte del "Cartagena".

Lo primero que vendí fue una Kawasaki 1000, pero esa plata me duró poco tiempo. La recibí y no habría pasado más de media hora cuando apareció la persona que se encargaría de construir toda la parte de acero inoxidable del barco, le aprobé el presupuesto y allí se fue mi Kawasaki. Lo realmente bueno fue no sentir que me estaba desprendiendo de algo, simplemente esa moto que tanta diversión me había dado, se había convertido en un pedazo de mi barco, que seguramente me iba a proporcionar muchas más satisfacciones.

Así fue, ya que al poco tiempo el auto fue utilizado para comprar maderas y accesorios y sobre el final, el 2º auto que tenía pasó a convertirse en el instrumental y B.L.U.

Por momentos, los recuerdos se me agolpan y aparecen desordenados. Ahora viene a mi memoria que la primera cosa que compré para el "Cartagena" fue el motor.

Fue algo poco común, como tantas cosas hermosas que sucederían más adelante.

Una tarde fui con una camioneta al concesionario del motor, concordamos el precio y lo pagué, mientras el vendedor me prometía que al otro día me lo llevarían. ¡Cuál no sería su sorpresa ante mi insistencia de llevármelo en ese preciso momento! Todo terminó un rato después, mientras ambos individualizábamos mi motor en el depósito y posteriormente lo cargábamos en la camioneta.

Todavía no se había iniciado la construcción del barco, pero el motor ya estaba en mi garage, como si fuese un macetero de adorno, ante la sorpresa de mucha gente que no llegaba a entenderlo.

Uno de los mayores gastos fue el plomo para el quillote. Aunque lo compré en chatarrerías, al más puro estilo gitano, 3500 kilos son muchos dólares, comprado en la forma que sea.

A medida que avanzaban los trabajos, había que tomar muchísimas decisiones. Una de las primeras que tomé fue que todo el equipamiento de a bordo fuera, dentro de lo posible, de industria argentina.

Para el resto de los trabajos, dejé que los entendidos de cada área propusieran lo que ellos creían que era lo más aconsejable. Así lo hice con las velas, molinetes, herrajes y demás accesorios. Simplemente me limitaba a elegir a un "profesional de verdad" en cada ramo, le daba los planos del barco, les explicaba cuál iba a ser el viaje planeado y dejaba que ellos volcaran todos sus conocimientos y experiencia y debo decir que los resultados fueron muy buenos. Evidentemente, mi intuición y los consejos de Hosmann no fallaron: todos los que "fabricaron" al "Cartagena" conocían a fondo su especialidad.

Sé que hay un tema, referido a la construcción de un barco de acero, que muchas veces desorienta a la gente: es el tratamiento de la chapa.

He llegado a la conclusión de que no rinde nada el hecho de preten-

der ahorrar algunos australes de este punto. Mi experiencia anterior en uso de metales así me lo había enseñado, pero en realidad mi experiencia en el tratamiento de acero sometido a condiciones tan extremas como las que soporta un barco, era una cuestión absolutamente diferente. Desde un principio me incliné por los productos argentinos, porque los hay de buena calidad.

Luego de finalizar la construcción, se arenó el casco, la cubierta y los interiores. El arenado es un bombardeo de arena mediante aire a presión, que limpia la chapa a fondo. Luego de arenar uno o dos metros cuadrados, se le aplicaba una mano de "Zinc reach", una pintura con alto contenido de zinc, que se impregna a la chapa antes de que tome la humedad ambiente y la deja en un estado muy similar al galvanizado. Este tratamiento inicial se aplicó en todas las partes del barco, teniendo muchísimo cuidado de aplicarlo concienzudamente en las partes que son difíciles de ver, porque son las que menos mantenimiento reciben.

Terminada esta etapa se procedió a masillar, para suavizar las formas y sacarle el habitual aspecto de "acero", que tienen la mayoría de los barcos de su tipo.

En la obra viva y sentina se aplicó posteriormente pintura bituminosa, una variedad de pintura asfáltica con agregado de carbón de hulla, que proporciona un excelente aislamiento hidrófugo. Finalmente, la obra viva se pintó con pintura anti fouling.

El tratamiento en los interiores fue similar, pero luego de aplicada la pintura con zinc, se aplicó poliuretano expandido en toda la parte habitable. El poliuretano expandido es un aislamiento termoacústico ignífugo, que se aplica mediante soplete. Son dos líquidos que se mezclan en la pistola de aplicación y que al unirse producen una reacción, quedando aplicado como si fuese una espuma. Se recubrió con poliuretano expandido hasta los pisos (que quedan por debajo de la línea de flotación), a fin de elaborar una bastante eficaz aislación acústica.

La carpintería fue encargada a Tito Shiska y Emidio Alvarez. Realmente nuestra negociación merece un párrafo aparte, ya que hicimos un pacto de palabra y les encargué el trabajo sin saber realmente cuánto me costaría, tan es así que les llevé el barco a su taller para que comenzaran a trabajar y recién a la semana supe el costo del trabajo. Mi intuición tampoco falló en esta ocasión, porque fue un precio justo para un trabajo excelentemente realizado.

Las maderas recomendadas por Tito y Emidio, fueron un tipo de terciado fenólico de cedro que se elabora en el Chaco y para lo que se necesitara madera maciza, directamente cedro. Según ellos, eran los dos tipos de materiales que contaban con una mejor relación peso/resistencia. El tiempo les dio la razón, porque pude observar que en determinados recovecos en donde nunca se dio mantenimiento al terciado, su estado aún hoy continúa siendo óptimo.

Mientras estaban realizando los trabajos de carpintería colocaron los herrajes de acero inoxidable, a veces me sentaba por largo rato en el púlpito elucubrando cómo se vería el Cartagena en medio del mar en na-

vegación y las sensaciones que me brindaría, y Tito al pasar rompía el encanto diciendo "hay uno que sueña".

Hosmann me venía midiendo sobre mis ambiciosos y descabelladas ideas del viaje, un día me dijo: "Leonardo, déjate de embromar con ese viaje, que el río de La Plata es una excelente escuela y después verás". Le contesté "Roberto, no puedo dejar que se escape de entre las manos la ilusión, vitalidad y empuje que tengo en este momento de mi vida".

Desde ese instante, le contagié mi fiebre, me creyó y se envolvió en el proyecto compartiendo la ilusión y aportando todos sus invaluable conocimientos en función de la concreción del viaje.

Tal vez aquí valga una reflexión sobre los materiales que se utilizaron. Aunque todos teníamos muy en claro que no estábamos construyendo un barco de regatas, no quisimos sobredimensionar nada, confiando ciegamente en las especificaciones del diseñador, ya que es la única manera de respetar el peso, las prestaciones y el precio del barco terminado. Muchos profesionales tienden a defender su prestigio sobredimensionando todo, ya que así tienen la seguridad de que nada se romperá. Tienen razón, pero creo que así desvirtúan el trabajo del diseñador, que ha elaborado sus cálculos para que con determinado peso y superficie vélica y con distintos rangos de viento, el barco cumpla cierta performance pero, por lo general, eso no se cumple porque alguien se ha asegurado colocando más materiales, que implican más peso y más \$\$\$.

Pero volvamos al "Cartagena" en particular.

Un tema que me preocupó por sus características y efectos fue el de las aberturas, ya que es tremendamente importante tener un barco siempre bien ventilado, pero que a la vez mantenga el interior seco.

Las ventanas fueron exactamente iguales a las que figuraban en el plano, aunque para respetar su forma, debieron hacerse a medida.

Eran cuatro ventanas por banda, cuya tapa estaba hecha en acrílico de 15 mm de espesor sin marco, de manera que ellas mismas sirvieran como estructura. Se cortaron mediante rayo láser, lo que aseguró que no hubiera margen de error. La comunicación entre exterior e interior se hizo mediante un tubo de acero soldado al casco. Las bisagras de las tapas se abulnaron a tacos de madera y los carpinteros me recomendaron que esos tacos fueran pegados al casco con masilla "bajo línea de flotación". Realmente el resultado fue increíble porque esa masilla, una vez seca, queda dura como una roca.

Respecto a los tambuchos, debo aclarar que en esa época, había un fabricante que poseía el tamaño necesario para pasar las velas voluminosas, ya que en gran parte todos los accesorios standard estaban diseñados para barcos de una eslora máxima de 10 mts.

Los tragavientos, construidos en plástico de acuerdo al diseño de Hosmann, eran del tradicional sistema "Dorade" con trampa de agua y, aunque parecían algo grandes a primera vista, cumplieron su función con absoluta eficacia. Estaban ubicados sobre el baño de proa, sobre la cocina, sobre la mesa de navegación y sobre el pasillo. No instalamos

ninguno sobre el baño de popa, ya que éste poseía una ventana y la proximidad de la escotilla.

La instalación eléctrica estaba compuesta básicamente por tendido de cable bipolar "para industria", con doble aislación y masas independientes, ya que con ese tipo de cable se evitaba la corriente galvánica. El tablero de control tenía una masa central con llaves individuales y un fusible para cada una de ellas.

La iluminación se independizó en sectores de babor, crujía y estribor, previendo que, ante cualquier desperfecto, el barco quedara mínimamente iluminado desde proa a popa.

Las dos baterías de 110 Amp. cada una, se instalaron debajo de la coquejera de estribor, quedando lo más cerca posible del motor, dado que las extensiones largas de cables hacen que se pierda potencia para el arranque. El motor estaba equipado con un alternador de 30 Amp./hora.

Los tanques de agua eran de chapa doble galvanizada, removibles para su eventual limpieza y el de gas oil era de la misma chapa que el casco.

Cuando andábamos por la mitad de la construcción del barco, encargué el timón de viento y la balsa salvavidas, ambos de origen inglés, que tardaron un año y dos meses en llegar a mi poder.

El tema del instrumental, lo dejé a sabiendas para último momento, ya que la tecnología avanza a tal ritmo, que de un mes a otro aparecen mejores cosas y más baratas. No tenía demasiado sentido que gastara dinero en determinada cosa que, cuando se terminara el barco, ya estuviera superada.

Hosmann, coherente con lo que iba siendo el resto del barco, me recomendó que el instrumental fuera sencillo y práctico, por eso me limité a adquirir corredera, ecosonda, compás magnético y electromagnético (este último para evitar el desvío producido por el acero del barco). Me negué a instalar cualquier tipo de instrumental de viento, ya que pienso que tantos relojes llegan a hacerle perder su propia sensibilidad al navegante, que "atrofiado" por tanta información que le da su instrumental, se olvida de usar la información natural que los elementos le dan en la piel, en la cara y todo su cuerpo. Creo que los navegantes "sienten en el trasero si su barco está navegando bien o no"...

Estos párrafos anteriores son la mera explicación técnica, pero mi barco generaba en mí muchísimas más cosas.

Ya desde el momento en que se fueron colocando las chapas del forro y comenzó a ser un espacio independiente, el "Cartagena" se apoderó de mi persona. Cada vez que lo miraba, movía en mí cosas muy profundas y hasta entonces desconocidas: no era sólo un barco que estaba naciendo, era mi ilusión, mi proyecto más querido... quizás era yo mismo que estaba naciendo nuevamente dentro de él.

Por supuesto, mientras se construía estaba dentro de un galpón, en medio de otros barcos, pero cuando se terminó y salió al aire y al sol, produjo en mí una impresión tan profunda que difícilmente olvidaré.

Lo recuerdo como si fuese hoy.

Comenzó a salir la proa por el enorme portón y mi sensación de sus dimensiones comenzó a cambiar. Me alejé unos 30 metros para poder verlo desde una perspectiva más amplia y cuando lo vi completamente a la luz del día y sin nada al lado, no pude evitar que se me anudara la garganta mientras pensaba "¡Qué hermoso que sos!".

Ya no me quedaban dudas: ese barco era para mí la culminación de algo muy hermoso e importante.

La botadura:

Lo llevamos al varadero del Club San Fernando y se decidió botarlo sobre el mismo trailer en que descansaba.

Recuerdo aquel sábado del mes de diciembre. Llovía a ratos y todo dependía de la profundidad, de los marineros, que establecían si trabajaban o no con la lluvia y de un sinfín de detalles más que en ese momento parecían contratiempos insalvables, pero yo estaba decidido a que se botara ese día, como fuese.

Cuando ya estaba casi todo listo, un chaparrón hacía que todos los marineros huyeran a guarecerse, mientras yo permanecía sobre la cubierta con el traje de agua y mi hermano trataba de convencer a los marineros mediante un sandwichito de miga, una copita de champagne y vaya uno a saber que otro tipo de artes que no me enteré.

Finalmente llegó el momento.

La madrina era mi madre. Creo que para todos nosotros fue muy emotivo verla acercarse, con sus dificultades para caminar en un terreno embarrado y lleno de cabos y cables como es un varadero.

Ya estaba a punto de romper la botella de champagne sobre la roda, cuando recordó que tenía que decir unas palabras y sacó de su bolso un minúsculo papel, en el que había fabricado un ayuda memoria, de acuerdo a lo que su imaginación y deseos le sugirieron sobre lo que debía ser un velero para su hijo. Evocó a Dios, pidiéndole que siempre bendijera al barco y a la gente que en él navegara, manteniendo siempre un pie de agua por debajo de su quillote.

Fue un momento que me llegó muy hondo. Había pasado por mil dificultades para llegar a dónde estaba y no pude contener mi llanto.

Ella me había dado la vida y en ese momento, bautizaba y bendecía al que me habría de dar una nueva vida.

Rompió la botella y grité con todas mis fuerzas "¡¡Cartagena!!", compartiendo la bendición de mi madre. Sentí en mi alma que todos los amigos que allí estaban, hacían fuerza para que el barco me deparara lo mejor. Creo que todos eran integrantes del proyecto.

El "Cartagena" comenzó a bajar lentamente.

Hosmann estaba tenso, parecía que el barco bajaba sostenido por sus ojos. Ricardo Boneo y Jorge Insúa estaban juntos, esperando ver como flotaba. El silencio se podía escuchar...

Cuando llegó al agua, me zambullí al interior, para revisar las esclusas y cualquier posible vía de agua, pero todo estaba seco y en orden y

casi sin darme cuenta grité nuevamente "¡¡Vamos Cartagena!!".

¡Ya era una rueda que giraba! ¡Ya era una cosa más para compartir!

Cuando me calmé un poco, comencé a mirar mi barco y realmente me sentí disminuido. Era el fruto de mucho trabajo hecho con amor, dedicación y profesionalidad. No pude evitar pensar "Yo tengo este hermoso barco, ojalá algún día pueda estar a su altura".

A los pocos días, comenzó el período de preparación del viaje.

Nos llevó un mes la terminación final del barco, colocando la manobra de cubierta y todos los detalles que se deben concluir cuando ya no hay más gente trabajando a bordo.

Julio Porro me dio una mano invalorable, se tomó un mes de sus vacaciones para ayudarme en todos estos trabajos, desde la mañana a la noche. Siempre deberé estar feliz porque mis pensamientos y anhelos arrastraban a gente que me apreciaba.

La tripulación:

En mi experiencia de navegación había visto que los capitanes son, por lo general, muy acosados y criticados. Yo mismo, como tripulante, critiqué mucho.

Eso me decidió a que en mi barco debía tomar las precauciones para que no sucediera lo mismo. Básicamente, quería desarrollar las ideas y conceptos que tenía sobre la forma de llevar un barco y por lo tanto no quería a bordo otro capitán que no fuese yo.

Desde un primer momento, pensé que lo adecuado sería contar con dos personas que supieran hacer las maniobras razonablemente bien, que pudieran hacer tareas de marinería, para lo cual no precisaban tener una experiencia náutica extrema. Por otro lado, necesitaba a bordo a una persona con sólidos conocimientos náuticos para que, en caso de que a mí me sucediera algo, pudiera tomar el control del barco y hacerlo llegar a puerto sin complicaciones.

Para elegirlos me basé, como para la mayoría de las decisiones que tomé, en mi intuición: debía transmitir una mística que fuera compartida y entendida por todos y a su vez, ellos me deberían transmitir su anhelo de compartir una experiencia como ésta.

Creo que para todos fue un desafío personal muy grande, que no se presenta todos los días.

El primer escollo que encontré fue la disponibilidad real de tiempo. En realidad, no es mucha la gente que puede disponer de más de un mes, abandonando trabajo, familia, etc; yo hablaba de disponer de alrededor de un año.

No nos conocíamos con anterioridad, por lo que las cosas se hacían más difíciles.

Al "Oso" lo conocí en Villa Gesell. Es una persona extremadamente bohemía. Trabaja en Misiones en la fábrica de su padre durante todo el año, pero en los meses de verano larga todo y se desempeña como guardavidas. Es una de esas personas que no se rigen por horarios o normas, para las que el trabajo es simplemente un medio para vivir de la

forma que les gusta. Convivir con él es extremadamente fácil, ya que invariablemente trata con mucho respeto a quien tiene adelante, tan es así que no he conocido a ninguna persona que hable mal de él.

Me lo presentó mi hermano y al poco tiempo se integró al grupo. En el mes de febrero, largó sus cosas y se vino a Buenos Aires a trabajar en la preparación del barco. En el lapso de un mes, Julio Porro le enseñó todo lo que pudo sobre navegación y cuando navegó con nosotros a Mar del Plata, ya se desempeñaba bastante bien, demostrando que aunque no tenía experiencia, sabía siempre lo que estaba sucediendo en el barco.

"Chiche" es el propietario de un balneario en Villa Gessell, y durante los meses de invierno se radica en New York, donde trabaja en decoración de inmuebles.

También me lo presentó mi hermano durante el mes de febrero, navegó desde Villa Gessell hasta Mar del Plata con nosotros y se interesó muchísimo en mi proyecto, porque casualmente tenía ese invierno libre y no sabía muy bien qué hacer de su vida.

Viajó a Buenos Aires una semana antes de Semana Santa y corrió con nosotros esa regata, que marcó la primera vez en que se subió a un velero, sin saber siquiera que era cazar y filar o barlovento y sotavento.

Es una persona callada y discreta, muy ubicado y centrado, que prácticamente pasa desapercibido. Pensé que podía cambiar velas de proa, cocinar y hacer mantenimiento general a bordo.

Aunque con Carlos hicimos juntos el curso de pilotos, no lo conocí muy bien, porque no establecimos una relación muy profunda.

Nelson Bacola me dio referencias de sus conocimientos náuticos y luego de conversar, se interesó en el proyecto, aunque no estaba muy seguro de poder formar parte de él, debido a que todavía estaba enyesado por el accidente sufrido a bordo del "Swan II".

Debido a sus compromisos, no se pudo integrar para preparar el barco, pero se hizo cargo de la planificación y preparación de todo lo referente a la alimentación durante el viaje, por lo que se subió al barco prácticamente antes de partir.

Es una persona que nunca molesta en un barco, está en el momento justo en que se lo necesita, dispuesto a hacer cualquier tarea de abordaje, que siempre desarrolla al mejor nivel.

Julio Porro (quien me había dado el curso de Patrón), si bien sólo nos acompañó hasta Río, jugó un papel importante de coordinador en el grupo, con sus consabidos conocimientos del tema.

Tal vez la base del éxito de esta tripulación, se debió a que nos reunimos varias veces antes de la partida, haciendo una especie de terapia de grupo, en la que cada uno de nosotros fue exponiendo qué era lo que le gustaba y lo que le molestaba. En esas reuniones dijimos muchas cosas que fueron rompiendo el hielo, logrando establecer un respeto mutuo, que durante el viaje implicó que nadie avasallara a nadie.

Buscábamos que, en lugar de reproches, se dieran enseñanzas. Algunos aportaban más en navegación, otros aportaban más en tierra con sus conocimientos, su don de gentes y su habilidad para conseguir las

cosas que el barco y la tripulación necesitaban.

No obstante, establecimos el continente americano como período de prueba, dejando aclarado que recién en Recife, antes de iniciar el cruce, se decidiría quién seguía y quién se volvía a Buenos Aires. Evidentemente, todos tuvimos una adaptación tal al medio y al resto de la tripulación, que no hubo dudas que los que salimos de acá, llegaríamos a Europa.

Así viví la partida

El 20 de abril de 1985, se habían congregado en Dársena Norte familiares y amigos, también estaba Jorge Insúa con su "Shambala" y Nelson con el "Papeete".

La gente abrazándonos, dándonos consejos y buenos augurios; yo que ya quería que todo terminara estaba muy nervioso. Sólo deseaba subir al barco y zarpar, tenía muchas tensiones acumuladas para llegar a ese día. Por fin se completó la tripulación.

Carlos llegó con los alimentos congelados de último momento y a las 12.30, la hora establecida, descendimos la escalinata del muelle para embarcarnos, soltamos el muerto e hicimos una pasada por el espigón, en donde se encontraban todos.

Entre gritos y buenos deseos salió el "Cartagena", portando sus velas. Era muy emocionante, se me erizaba la piel, los rostros de todos quedaron grabados en mi retina. Así nos fuimos alejando. Primero dejamos de oír sus voces y luego dejamos de ver sus figuras.

Todo había quedado atrás, me invadió una gran paz. Ya mi vista se había orientado hacia adelante. Sentí como una liberación, el comienzo de una nueva etapa, una meta y un desafío a cumplir con mucho sentido a mi vida...

Conclusiones

Haciendo memoria, desde el momento que decidí el proyecto me fui preparando mental, moral y físicamente haciéndome diversos análisis médicos. Fue increíble, pero hasta prestaba especial atención al cruzar la calle, porque tenía algo muy importante que hacer, "navegar".

Un tema que inevitablemente uno se plantea es El Miedo, me animaría a decir que yo transformé el mío en elementos de seguridad. Primero, porque todos los elementos que constituían el Cartagena eran de mi total confianza tanto así el grupo humano que iba constituir la tripulación. Segundo, que habiendo mal tiempo o ingresando en un puerto en situación límite, no me permitía tener miedo pues la exigencia y el deber de llevar el barco y tripulación a buen puerto, hacía que toda mi atención y concentración estuvieran al servicio de las maniobras a realizar.

Tercero, toda persona que sube a un barco a realizar este tipo de navegación debe saber que su vida está a disposición del destino y el medio, aceptando así esta realidad y poniendo todas las seguridades a nuestro alcance, se logra la serenidad del navegante.

Cada maniobra o acción que sucedía en el barco fue realizado por dos personas y en los casos de mayor exigencia yo estaba también presente tratando de lograr una real eficiencia que en repetidas veces evitó deterioros o roturas, evitando mayores contratiempos. En cuanto a mi experiencia en la navegación, podría decir que se divide en tres etapas:

La primera hasta España, con lo que implicaba la inexperiencia y el desafío, pero contaba con el grupo, que ante una duda por mi parte recurría a su opinión.

La segunda etapa, por el Mediterráneo, ya más solo en lo que respecta a la navegación, pues la mayoría de las tripulaciones con las que conté conocían los veleros solo en fotografías desde sus "tascas" y comiendo "tapitas", pero todos con mucha voluntad y entereza.

La tercera y última etapa fue el regreso desde España sólo con mi mujer, aplicando todos mis sentidos y conocimientos. Aunque entrando nuevamente al Río de la Plata, después de algo más de 20.000 millas navegadas, seguí aprendiendo y lo que me quedará aún por conocer...

Al pasar estos años, veo que básicamente fue una etapa muy importante de mi vida, fue mi transformación, pues antes vivía para trabajar y ahora esto es un medio para vivir, experimentar en forma independiente, el conocer otras razas, otras gentes que piensan diferente y que indudablemente enriquece, como así el viajar y ver nuevos horizontes.

La exigencia de situaciones extremas, que hacen segreggar adrenalina, hace que uno se sienta más vivo motivando así nuevas vivencias y aventuras.

Es así que ya de regreso a Buenos Aires, voy tejiendo entre mis manos nuevos proyectos que aportarán mayores motivaciones a mi vida.



"Sin ningún mérito de mi parte te pido, Dios mío, protejas este barco y a toda persona que viaje en él, te deseo buenas vientos y un pie de agua bajo la quilla, te bautizo, Cartagena."

APENDICE I

Cómo diseñé el "Cartagena"

Por Roberto J. Hosmann

El "Cartagena" ha sido el primero de una serie de varios veleros aptos para ser construidos en acero con costos económicos.

Sabiendo que el precio de construcción de los barcos resulta ser proporcional al desplazamiento final (una vez elegido el material de construcción) y, convencido de que una característica muy apreciada por cualquier propietario de velero es la buena performance navegando a vela, he limitado la manga del "Cartagena" a los 3,30 m haciéndolo en cambio generosamente largo: casi 10,40 m de eslora en flotación.

El resultado obtenido, fue el que yo le prometiera a su joven capitán Leonardo Menarguez aquel día, cuando visitara mi estudio en compañía de su padre Don Alfonso.

El "Cartagena" resultó ser muy veloz, en comparación con su costo monetario, sin dejar por ello nada que desear en condiciones marineras durante su travesía... ¡Y tuvieron tiempos duros!

La estructura del casco, consistió básicamente en doce cuadernas de chapa de acero plegado, formando perfiles en "L" de 80 x 25 x 3,2 mm y seis serretas "T" de 30 x 30 x 3 mm en cada banda.

El espesor del forro era de 4,75 mm en la quilla, 3,2 mm en el casco hasta algo más arriba de la flotación, de 2,5 mm desde allí hasta la cubierta y de 2 mm en la cubierta.

En la zona de la quilla, se interpusieron dos varengas adicionales en cada claro entre cuadernas.

El lastre consistió en algo más de 3.000 kg de plomo vertido dentro de la aleta de quilla.

27

El Cartagena solo. La tripulación nadaba por los alrededores. La costa más cercana a más de 900 millas.

28

Brindando con los recién bautizados en el cruce del Ecuador: Barracuda-Chiche y Tiburón-Oso. Es interesante comprobar como siempre guardábamos el mismo lugar en la mesa. De izquierda a derecha está 'Oso', Chiche, Leo y el Autor.

29

Barcos de todas las banderas usan a las Azores como puerto de recalada para entrar o salir de Europa.

30

El famoso murallón del puerto de Horta. Algunos barcos argentinos han dejado su recuerdo. En este caso el del Marina.

31 - 32

Aunque no muy prolijo y tal vez digno de Mar del Plata, quedó asentado el paso del Cartagena.

APENDICE Ia

Equipamiento

Aparejo: Cutter. Mástil Nacional respondiendo a la sección de diseño con burdas para mar. Sección 175 mm con altura total de 16,44 mts. Provisio por Hood.

Botavara: Nacional suministrada por El Pañol; al igual que las cruces y los dos tangones.

Velas: 1 Mayor Dacron Imp. 8.3 onzas. Sup. 24,5 m² con tres rizos.
1 Genoa Uno Dacron Imp. 5.5 onzas. Sup. 56,2 m².
1 Yankee Dacron Imp. 6.8 onzas. Sup. 49 m².
1 Foque Dacron Imp. 6 onzas. Sup. 24,5 m².
1 Tormentín Dacron Imp. 7.2 onzas. Sup. 18 m².
1 Trinquetilla Dacron Imp. 8.2 onzas. Sup. 14,5 m².
1 Spinaker Nylon 1.2 onzas. Sup. 133 m².

Todas fabricadas por **Hood Argentina**.

Caballería: de Texilo (hebra dorada).
dos escotas de 14 mm para Genoa.
Drizas, escota mayor y trinquetilla 12 mm.

Molinetes: "Aldo".

2 28 con SelfTailing para escotas de foques.
3 23 con SelfTailing para escota de mayor, rizos y driza de mayor.
5 22 dos para escota de trinquetilla y burda, los otros tres para drizas.
1 21 para driza de Spi.
1 Hidráulico de stay popel fabricado por Vaqueriza.

Cocina: nacional marca "Bellatrix" de dos hornallas con horno, suministrada por **BARON NAUTICA**. Alimentada por dos garrafas de 12 kg.

Fondeos: 1 de cepo de 20 kg.
1 CQR de 14 kg.
Cadena: 16 mts. pesando 40 kg.
Cabo: 60 mts. de 22 mm de mena.

Baños: Inodoros de fabricación Nacional marca SAILOR. Copiados del ITT Canadiense. Livianos pero inservibles.

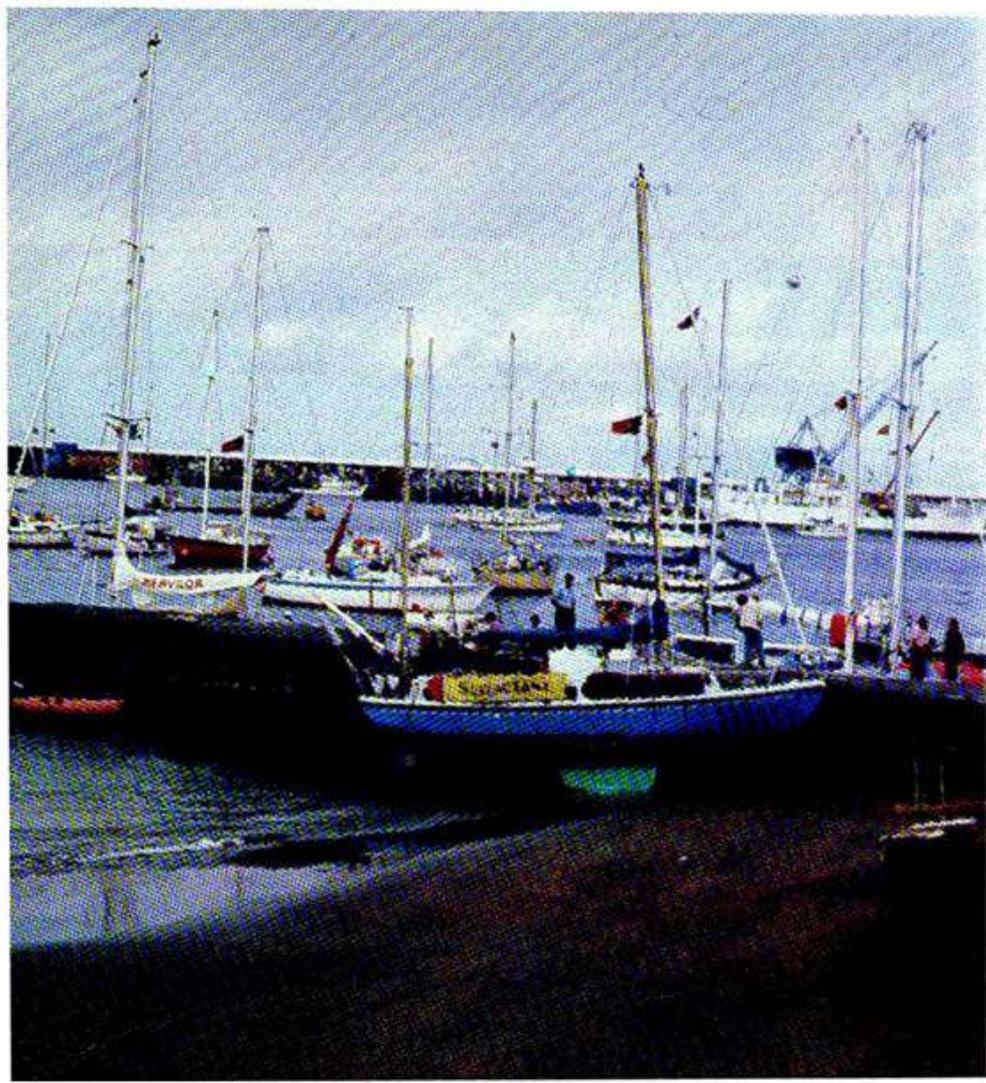
Motor: Faryman N30 de 24 HP (SAE) a Gal Oil.
Tanque de combustible de inoxidable con capacidad para 160 lts. Con eje descentrado y hélice que queda en bandera.

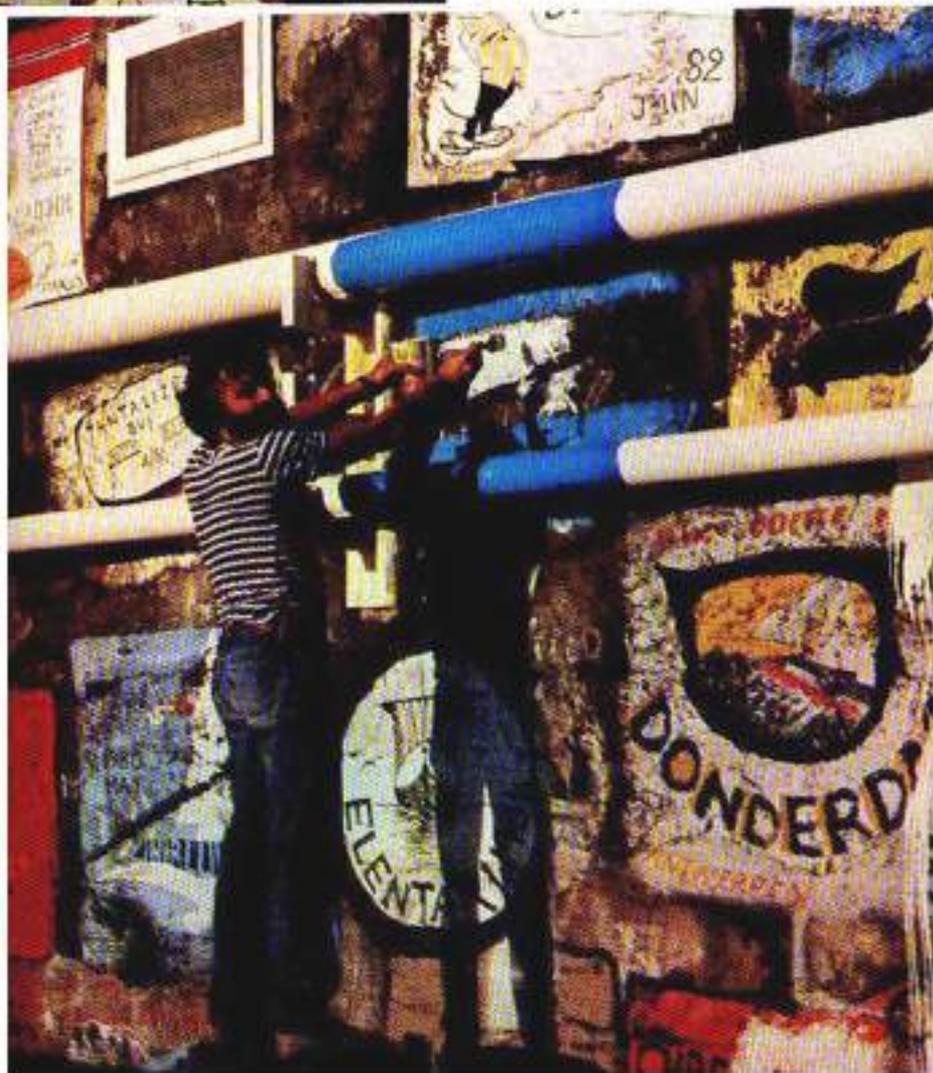
Heladera y Freezer con compresor rotativo de origen Japonés. Son de los utilizados en los autos para refrigeración.

Baterías: Dos de 12 volts 110 Amperes Champion.











Radios: 1 VHF marca King de Taiwan.

1 BLU Yaesu 757 con sintonizador automático de antena (Transmach). Antena vertical como las empleadas para los móviles terrestres, con bobinas de carga intercambiables marca LESI (Nacional).

Compás: "Plath" de 6" colocado sobre la carroza. No tuvo desvíos al ser compensado antes de la partida.

Instrumental: Marca VDO compuesto por

Ecosonda

Corredera

Compás Electrónico

Navegador Satelital: Marca WALKER 412.

Tanques de agua: Dos de acero inoxidable con capacidad total de 300 lts. Colocado debajo de las literas del salón.

Carpintería: Interiores según plano en Petiribí. Terciados con enchapado Fenólico. Realizado por Tito.

Timón de Viento: Marca Aries.

Balsa: salvavidas AVON para seis personas de tapas rígidas.

APENDICE II

Las velas

Por Pedro "Toto" Ferrero

Cuando nuestra firma fue contactada por el Sr. Menarguez para fabricar las velas de su barco, no imaginábamos el intenso uso a que serían sometidas. Pensamos que sería la utilización a que estamos acostumbrados en un barco de crucero de esas características: navegación de fin de semana, alrededor de 10 cruceros anuales a la costa uruguaya y un posible viaje a Florianópolis y alrededores. La realidad superó todas nuestras expectativas y, finalmente, el "Cartagena" llevó a cabo un envidiable crucero.

Las velas de crucero, por su naturaleza, tienen que cumplir con un determinado número de especificaciones, si están confeccionadas en base a ellas no importa lo larga que sea la navegación, ya que seguirán siendo confiables y resistentes durante un número importante de años.

Por otro lado, nuestra experiencia en velas de crucero de este tipo, es muy grande, ya que barcos como el "Olivia", "La cautiva" y "Don Quijote", que realizaron largas travesías, están equipados con velas Hood.

Es sabido que la verdadera planta motriz de un velero son sus velas, ya que por lo general, el motor se utiliza sólo para maniobrar en puerto, cargar baterías o en momentos de calma, que en pleno océano son siempre la menor de las posibilidades. Al observar los planos vélicos, de cubierta y de líneas, se tiene conciencia de la potencial capacidad de un barco en su navegación hacia barlovento que, aunque no es la única dirección, es la más importante a tener en cuenta y hacia la cual fijamos nuestros objetivos.

Aparejo:

El aparejo cutter el "Cartagena", con trinquetilla y foque o trinqueti-

lla y yankee en proa, facilita a barcos con proa medianamente llana mantener una velocidad promedio en ceñida mayor que la que obtendría usando genoa, aunque con un ángulo de ceñida aproximadamente 7 grados menor.

Cuando el barco pierde velocidad, ya sea por golpear contra las olas o por alteraciones en el rumbo, el aparejo dividido aporta mayor aceleración por su cazado más abierto y al ser velas con menor base, no entran en pérdida tan fácilmente como un genoa 1.

También es significativa la opción comodidad, ya sea por la libre visión hacia sotavento, por el hecho de no embarcar agua o por la posibilidad de achicar paño mediante la simple arriada de una vela.

Aparejo dividido

Yankee + trinquetilla

Foque + trinquetilla

Yankee

Foque

Trinquetilla

Aparejo sloop

= Genoa 1

= Genoa 2

= Genoa 2 - 20%

= Foque

= Tormentín + 20%

Como se puede observar en la comparación de valores entre ambos aparejos, el cutter es muy versátil y efectivo y adicionado al aparejo yawl o ketch, es el más usado en veleros de crucero, especialmente en los oceánicos.

Las dos manos de rizos amplios en la mayor, aseguran una efectiva y segura reducción de superficie vélica. Se descartaron los rizos en las velas de proa, por ser difíciles de operar y poco prácticos.

Construcción:

Se tendió a aumentar los índices de seguridad en los diferentes ítems:

Tela: los fabricantes de tela experimentan sus nuevos productos en laboratorios, sin embargo, cuando se trata de un producto de lenta amortización como es una vela, el mejor test es la experiencia recogida con el uso en un cierto número de años. De allí se desprende que, en la confección de velas de crucero, nunca deben utilizarse productos experimentales o partidas de telas en desarrollo con diferentes texturas, apresto, impermeabilizado, estiramiento u orientación de cadena o trama, siendo el standard de calidad vigente para un determinado uso específico, la mejor elección posible.

Nuevas telas requieren nuevos procesos de fabricación en cuanto a formas de costura, colocación de refuerzos, colocación de rizos, etc., que terminan siendo una incógnita, ya que no han tenido todavía las suficientes posibilidades de desarrollo. Todos estos factores no revisten la misma importancia en un velero de regatas, en el que se buscará lograr más velocidad casi con absoluta exclusividad. En un velero de crucero, es mucho más importante más tiempo de vida útil que mayor velocidad.

Por último, debemos considerar que para facilitar su manejo, estiba-je y duración, las velas de crucero deben estar confeccionadas con telas sin apresto o con apresto blando.

Costuras: la tendencia es usar hilos de mediano espesor, con agujas más finas y mayor número de puntadas por centímetro de costura. Una buena referencia es hilo V69 y tres puntadas por centímetro. La unión de paño con triple costura, aporta mayor seguridad al inevitable roce con obenques y candeleros. Los hilos gruesos condicionan su uso a máquinas pesadas con agujas muy gruesas, que dañan en demasía a la tela cuando la penetran. Cabe aclarar que este es el único sistema apto para coser velas de kevlar o de tela con mucho apresto, ya que el sistema de aguja fina no sirve, dado que las agujas se rompen por compresión al no poder agujerear la tela.

Diseño: el corte de una vela de crucero se realiza en función de la tela a utilizar y de las características del barco. Al utilizar tela standard, conocemos todas las pautas de trabajo de la misma, y podemos lograr una buena forma de vela sin ningún tipo de incógnita.

En el diseño de su forma, se van asociando ideas y experiencias, que llevan a determinar cuál es la mejor vela para determinado tipo de barco.

Ollados: utilizamos un tamaño algo mayor que el requerido, contruidos en materiales de noble envejecimiento. Descartamos de plano los de aleación de zinc y aluminio, sabiendo que los de mejor resultado serían los de latón cromado o cobre al berilio.

Mosquetones: indudablemente, para este tipo de uso, los mejores son los de bronce de tipo pistón, con abertura atrás. Los de abertura lateral pueden resultar difíciles de abrir y cerrar al ir formándose corrosión en su mecanismo, por estar en contactos prolongados con agua salada.

Los "tipo S", como los "Wichard", presentan un par de problemas: son de inoxidable y gastan el stay de proa al trabajar siempre en el mismo lugar y cualquier driza de cable que esté en el púlpito, puede meterse dentro del mosquetón, con el consiguiente trastorno posterior.

Garruchos: En el primer tercio del gratil, deben colocarse garruchos de bronce o de inoxidable teflonados, ya que con el gualdrapeo los de plástico se rompen. Esta salvedad también es válida para los garruchos del tercio popel de la botavara.

Para completar estos comentarios, haré mención del kit de reparaciones que preparé para el "Cartagena" y que contenía:

Mosquetones de repuesto (4)

Garruchos de repuesto (5 de cada tipo)

Cintas de nylon para reparar ollados (4 metros)

Cintas de garruchos de repuesto (15)

Retazos de tela de mayor (1 metro)

Hilo de mano (1 rollo)

Agujas varias

Rempujo

Ripstop para spinnaker (4 rollos)

Dacron adhesivo de 3 onzas (1,5 m²)

Dacron adhesivo de 7 onzas (0,5 m²)

APENDICE IIa

Mis impresiones sobre el velamen

(por el autor)

Todas las velas que llevamos fueron fabricadas por Hood Argentina.

Ya antes de llegar a Río de Janeiro, se nos presentó el inconveniente del corte en las ligaduras de los garruchos del pujamen y gratil de la mayor, que por supuesto fueron reparadas navegando.

Más tarde, la mayor se rifó en el sitio en que apoyaba contra la crucea ya que la misma no contaba con un guarda velas apropiado. La reparamos en Río de Janeiro sin ninguna dificultad.

Como consigné anteriormente, rifamos unos 30 cm el yankee por dejarlo en cubierta durante una noche de viento fuerte a la altura de Cabo Verde, tardamos alrededor de media hora en arrebatársela a Neptuno, que al parecer tenía mucho interés en llevársela a las profundidades. Al día siguiente la cosí, de acuerdo a las enseñanzas de "Toto" Ferrero.

La otra rifadura que sufrió el yankee se debió a su continuo roce con el púlpito, por lo que decidí coserle un parche de refuerzo de la misma tela, que dio muy buenos resultados.

Salvo por esas pequeñas roturas, las velas resultaron excelentes y no fueron tocadas ni siquiera en los meses posteriores de crucero por el Mediterráneo.

Luego de cruzar el Golfo de León, ya volviendo a España para pasar el invierno (Noviembre) y al izar la mayor al tope, la contemplábamos y nos maravillábamos de que aún mantuviese perfectamente su forma, a pesar de la cantidad de millas que habíamos navegado, con todo tipo de vientos y con los rizos colocados.

En cuanto al tipo de aparejo, considero que el que tenía el "Cartagena" es el ideal. La combinación de trinquetilla, yankee o foque en proa rinde muchísimo. Incluso navegando sólo con la trinquetilla y dos rizos en la mayor, el barco se comportaba muy bien.

En la etapa a Salvador, debido a la intensidad del viento, debimos navegar con la trinquetilla solamente y nos llamó la atención la facilidad con la que esa pequeña vela de 14,50 m² hacía que un barco de 8 toneladas se moviera a 6/7 nudos.

El spi fue muy poco utilizado, ya que por lo general los vientos eran de proa y, en las pocas ocasiones en que fueron de popa, en realidad no eran como para usarlo.

Otra vela poco usada fue el Genoa 1, aunque con ella cruzamos la zona de las calmas ecuatoriales, entre los 0° y los 5° N, con una velocidad

promedio de 5,4 nudos.

De los 19 días que duró el cruce, usamos el genoa 1 y la mayor al tope durante los cinco primeros, mientras que durante los 14 restantes, usamos la trinquetilla y la mayor con una o dos manos, cuando teníamos una sola mano de rizos colocada, establecíamos el yankee y al tomar la segunda mano, establecíamos el foque.

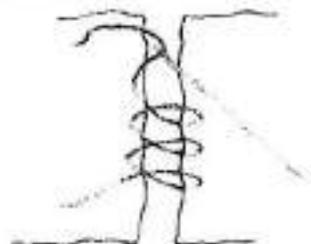
El ideal hubiera sido tener enrollador en proa, ya que de esa forma se hubiera podido pasar del yankee al foque sin dificultades, además de ahorrarnos una vela (el foque). Seguramente hubiéramos empleado menor tiempo en el cruce, ya que aunque los cambios de vela los realizábamos siempre, si calmaba de noche tratábamos de aguantar la vela establecida al máximo, para no despertar a los que estaban durmiendo.

En el cruce propiamente dicho, establecimos tormentín sólo en dos oportunidades, sin sacar nunca la trinquetilla. El barco se comportaba mejor así que sin vela de proa. Si hubiésemos tenido enrollador, se podría haber pasado de yankee a tormentín sin necesidad de ir a proa más que para inspeccionar. Recién ahora me doy cuenta de las ventajas del enrollador, del cual nunca fui admirador. No sólo me hizo cambiar de gustos mi experiencia con el "Cartagena". Un viaje que hice a Río de Janeiro con el "Papeete", me abrió bastante los ojos: durante ocho días, sólo fuimos a proa para chequear el estado de las cosas.

Un dato interesante es que, en Europa, casi todos los barcos lo usan. Es muy probable que sea por las cambiantes condiciones del viento, pero lo real es que mientras ellos cazaban un cabo, nosotros pasábamos de Genoa 1 a tormentín, con todas las combinaciones posibles de yankee, trinquetilla y foque en menos de media hora, para quedar encalmados al cabo de dos horas.

Como dato curioso, tengo entendido que el único diseñador actual que en Argentina incluye el yankee en el plano vélico es Roberto Hosmann. ¿Cuál puede ser el problema que todos los demás ven en la trinquetilla para un barco de crucero? Sinceramente no lo sé, yo le encontré puras ventajas. En cuanto al kit de reparaciones que nos preparó "Toto" Ferrero, debo decir que resultó muy apropiado. La única dificultad se presentó por culpa nuestra, ya que nos olvidamos el rempujo en Buenos Aires, y la mesa de la dinette sufrió las consecuencias, ya que al ser imposible hacer pasar la aguja por las capas de telas, debió suplir al adminículo olvidado.

Para coser las rifaduras, utilicé el único punto que sé hacer y que creo que se llama escapulario. Es el que aparece en la ilustración.



En caso de tener que emparchar, colocaba el parche sobre la rifadura previamente cosida y trataba de imitar de la forma más prolija posible el zig-zag de las máquinas. Por supuesto, hasta un ciego podía notar que por allí había pasado la mano de un inexperto, pero las costuras aguantaron.



El autor cosiendo los garruchos de la mayor después de la tumboda.

APENDICE III

Apéndice de Meteorología

Por el Lic. José Valentín Komar*

Buenos Aires-Gibraltar

En el trayecto Buenos Aires-Gibraltar el aspecto meteorológico puede ser comentado en sus dos aspectos principales: régimen de los vientos y condiciones del tiempo. Para ello se dividirá este camino en zonas de acuerdo a su comportamiento climático.

Río de la Plata: aquí prevalecen condiciones meteorológicas propias, ya que el estuario se comporta como una palangana llena de agua, que con sus bajas profundidades da lugar a un oleaje desordenado producido por el viento.

Los vientos prevalecientes en el Río de la Plata, de acuerdo a su frecuencia y en porcentajes son los siguientes: (interior del río)

Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Set.	Oct.	Nov.	Dic
N	E	E	N	N	N	N	N	SE	E	E	E
NE	N	N	E	S	S	E	E	S	SE	NE	N
E	NE	NE	NE	E	SW	S	NE	E	NE	N	NE

De las tres direcciones mencionadas la primera es la que tiene mayor frecuencia en el mes, siguiéndole las otras dos.

* Licenciado en Periodismo y Comunicaciones. Pronosticador de tiempo. Computador Meteorológico. Profesor de meteorología en la Escuela Superior de la P.N.A., Liga Naval Argentina y Curso Piloto de Yate de la P.N.A. Ha cumplido cuatro campañas de verano en la Antártida Argentina y Orcadas del Sur, una invernada y varios vuelos a la Base Vice Comodoro Marambio. Ex presidente de la Asociación Antártica Argentina. Pronosticador de tiempo del Servicio Meteorológico Nacional. Comentarista meteorológico en diversos canales de televisión y radios de la Argentina.

Los meses desde noviembre hasta abril, son los que poseen mayor cantidad de días con cielo claro, mientras que en los meses invernales se observan mayor cantidad de días con cielo cubierto.

Por el Río de la Plata pasan frentes fríos (Pamperos) con registros de tormentas, viento con ráfagas fuertes, luego cambio de viento al SW y rápido mejoramiento del tiempo. Estos frentes fríos pasan del sudoeste al noreste con un promedio de uno cada siete a ocho días, pudiendo en ocasiones observarse largos períodos sin pasajes de frentes fríos.

Bancos de niebla costeros son comunes en los meses de otoño e invierno, pero en ocasiones se presentan nieblas espesas en medio del río, producidas por una pequeña brisa de viento N o NE con aire muy caliente y húmedo, que al pasar sobre el agua más fría del río da lugar a la condensación del vapor de agua del aire y consecuentemente a la formación de este fenómeno que entorpece la navegación.

Hay que destacar que en el Río de la Plata exterior prevalecen vientos del sector NE en casi todos los meses del año con una mayor velocidad media que en el interior del estuario.

De noviembre a marzo existe mayor frecuencia de tormentas eléctricas. Las famosas sudestadas, con fuertes vientos del SE, creciente en el río con inundaciones en la costa argentina y persistencia del mal tiempo sólo ocurren entre marzo y octubre.

Montevideo-Florianópolis

Esta es una zona caracterizada por cambios bruscos de tiempo. Desde la costa hasta unas 100 millas mar adentro la frecuencia de direcciones de viento es la siguiente:

Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
NE	NE	NE	NE	NE	N	NE	NE	NE	NE	NE	NE
E	E	E	N	N	NE	N	S	S	E	E	E
S	S	S	S	S	E	S	N	E	S	S	S

La persistencia de viento del sector NE se explica por los sistemas de alta presión semi-estacionarios ubicados en el Golfo Santa Catarina. Además es permanente el pasaje de anticiclones que desde el Pacífico cruzan la Argentina y desembocan en el Atlántico en dirección NE integrándose con el que se halla en el sur del Brasil.

También debe destacarse que los frentes fríos (Pamperos) que cruzan el Río de la Plata avanzan hacia el noreste llegando hasta Florianópolis con gran actividad tormentosa y fuertes vientos a ráfagas. Esto explica también la gran frecuencia de vientos del S.

Es importante comentar que al avanzar una masa de aire frío desde el sur, precedida por un "frente frío" al llegar a esta zona se encuentra con los vientos del NE del anticiclón y se produce lo que se llama "zona de convergencia" con fuertes vientos que normalmente no se ajustan a las estadísticas.

En el mes de enero las temperaturas medias de esta zona oscilan en-

tre 22 y 24 grados, en febrero entre 23 y 25 grados, marzo de 20 a 25, mientras que en abril se observan valores medios entre 18 grados (Montevideo) hasta 23 grados (Florianópolis). En mayo entre 15 y 21 grados y en junio entre 13 y 20 grados. En julio entre 12 y 20 grados y en agosto entre 10 y 18. En setiembre entre 12 y 20 grados y en octubre entre 14 y 20. En noviembre entre 14 y 22 grados y en diciembre entre 20 y 23 grados.

En esta zona un viento del sector N o NE con presión bajando rápidamente es indicio de la llegada de un frente frío.

Florianópolis-Río de Janeiro

En esta zona, correspondiente al Golfo Santa Catarina, también se encuentran condiciones muy particulares del tiempo.

Sistemas de alta presión se ubican casi permanentemente con una gran frecuencia del NE en casi todo el año y con mayores velocidades medias que en la zona anterior.

En ocasiones, frentes fríos se estacionan en esta zona a la altura de San Pablo y comienzan a ondular. Esto significa que en medio del Golfo se forma un sistema de baja presión, con un aumento gradual de velocidad del viento, que lentamente cambia de dirección al S y luego al SE.

Esta configuración llamada "ciclogénesis" aparece normalmente en los meses de otoño e invierno y es fácilmente pronosticable. Sólo debe vigilarse el barómetro y la dirección del viento, ya que un NE rotando al E y con presión bajando llevará a un SE fuerte, luego al S y por fin al SW con presión en alza y rápido mejoramiento del tiempo.

Esta situación no es común y normalmente domina el sistema de alta presión con vientos leves a moderados del NE al E.

Río de Janeiro-Salvador

En esta zona prevalecen vientos del E, luego del SE y más atrás en la frecuencia del NE.

Con vientos del E y SE se producen precipitaciones en forma de lluvia continua o lloviznas, con nubes de tipo estratificado, pero cuando hay cambios de viento al S o SW en lugar de lluvia se registran chaparrones y tormentas eléctricas.

Las temperaturas medias en este tramo oscilan entre 24 y 26 grados en el mes de enero, 25 a 27 en febrero, lo mismo en marzo y abril, entre 23 y 25 grados en mayo, 22 a 24 en junio, julio, agosto y setiembre, entre 23 y 25 grados en octubre y noviembre y entre 24 y 26 grados en diciembre.

Salvador-Recife

Al sur de esta zona prevalecen vientos de dirección E y NE y al norte con dirección E y SE con velocidad media de 10 a 15 nudos.

El viento del SE luego se hace común hasta llegar a la línea del Ecuador, ya que son los "Alisios" del sudeste que llevan aire hacia las bajas presiones ecuatoriales.

Los alisios en el Hemisferio Norte son del noreste y también concurren con sus paquetes de aire hacia el Ecuador. El fenómeno físico que producen los Alisios es el siguiente:

El máximo de radiación solar en el Planeta se ubica alrededor de la línea ecuatorial, lo que da lugar a un formidable calentamiento de la tierra, el mar y el aire apoyado en los mismos. De esta manera el aire sobre-calentado se hace más liviano que el aire circundante y comienza a elevarse. Este movimiento vertical hacia arriba se denomina convección y produce un vacío que tiene que ser llenado con aire de los contornos. De esta manera nacen los Alisios que llevan aire hacia una zona denominada de "convergencia inter-tropical".

Recife-Noronha

En zona de los Alisios con una componente del SE y del E con velocidad de 8 a 12 nudos, en promedio.

A medida que se navega por el meridiano 30°W hacia el Norte y se cruza el Ecuador, el tiempo se muestra muy inestable, ya que la convergencia intertropical origina capas nubosas muy compactas, en las que prevalecen los Cúmulus Nimbus (nubes de tormentas) que alcanzan en estas zonas toques de más de 15.000 metros, dando lugar a fuertes chaparrones y tormentas eléctricas de una magnitud enorme y que no se dan en ningún otro sitio en el Planeta.

Hemisferio Norte

Al cruzar el Ecuador se entra en los Alisios del NE y continúan los registros de fuertes tormentas.

Desde el Trópico de Cáncer hacia el Norte se extiende un sistema de Alta Presión llamado "Anticiclón de las Azores". En los meses de verano alcanza una presión en su centro de alrededor de los 1030 mb. y contribuye normalmente a las buenas condiciones del tiempo en toda Europa.

Son muy comunes las calmas que rodean al centro anticiclónico que se ubica alrededor de los 30° de latitud N y en los 35° de longitud W.

Entre los 30 y los 35 grados de latitud (N o S) en el cinturón subtropical de altas presiones se ubica también las llamadas "latitud de los caballos" (horse latitudes) donde predominan condiciones de buen tiempo, viento en calma o brisas suaves y escasas precipitaciones.

Estas latitudes de los caballos se hallan en unas zonas con elevadas presiones y de gran estabilidad. Es un cinturón de altas presiones y una célula de alta presión frecuente en el Atlántico Norte, con su núcleo al sur o al oeste de las Azores también pertenece a este cinturón. Influye en todas las características del tiempo europeo, ya que al Norte del anti-

ciclón se derrama aire marítimo (los vientos giran con sentido horario alrededor del centro) y penetra en Europa.

En verano el anticiclón se extiende hasta Europa y Francia. En tanto en los meses invernales se reduce a un pequeño sistema de alta presión en una latitud de 30°.

Resumen

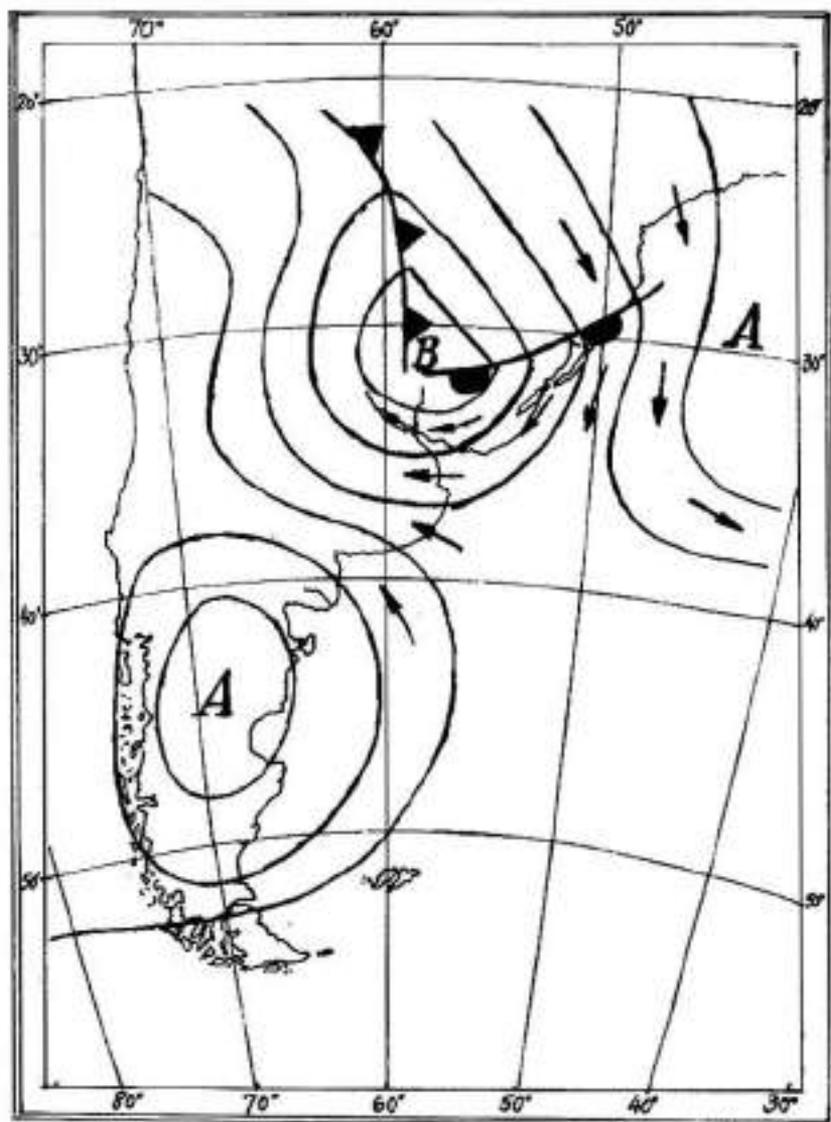
A través de este comentario se puede establecer que la Meteorología, con sus estados de tiempo o sus climas, es muy conocida en el tramo Buenos Aires-Gibraltar. Se han dado referencias climáticas que sirven para orientar a todo navegante que emprenda la aventura de una navegación a vela.

Actualmente puede disponerse a bordo de un "Mariner Fax" que es un equipo que recibe Mapas Meteorológicos, que son transmitidos por los Servicios Meteorológicos de todo el Mundo.

De esta manera se pueden tener análisis sinópticos del tiempo, mapas pronosticados y nefanálisis (o análisis del campo nuboso terrestre).

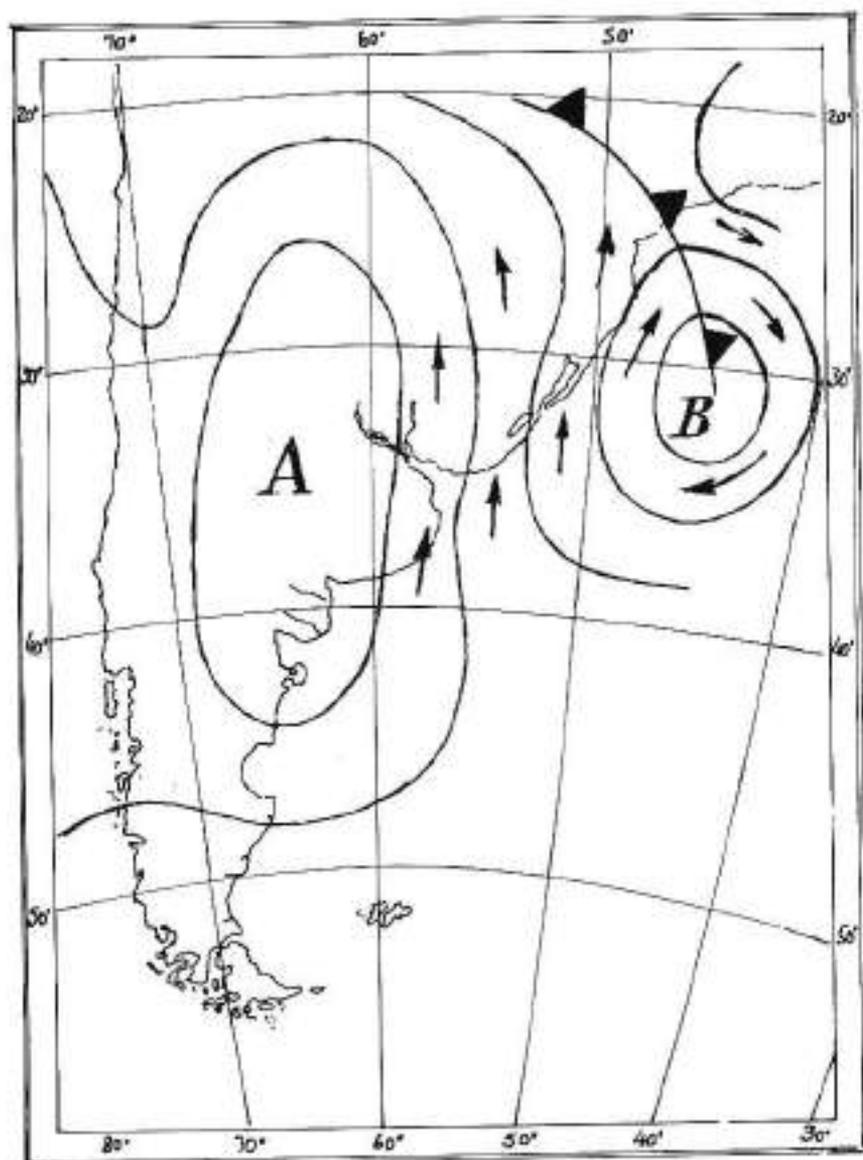
Estos mapas servirán, junto con la observación meteorológica que se realiza a bordo para una mejor navegación, ya que se cuenta con una protección meteorológica total.

Mapa Sinóptico de Superficie.
Situación de Sudestada en el Río de la Plata.



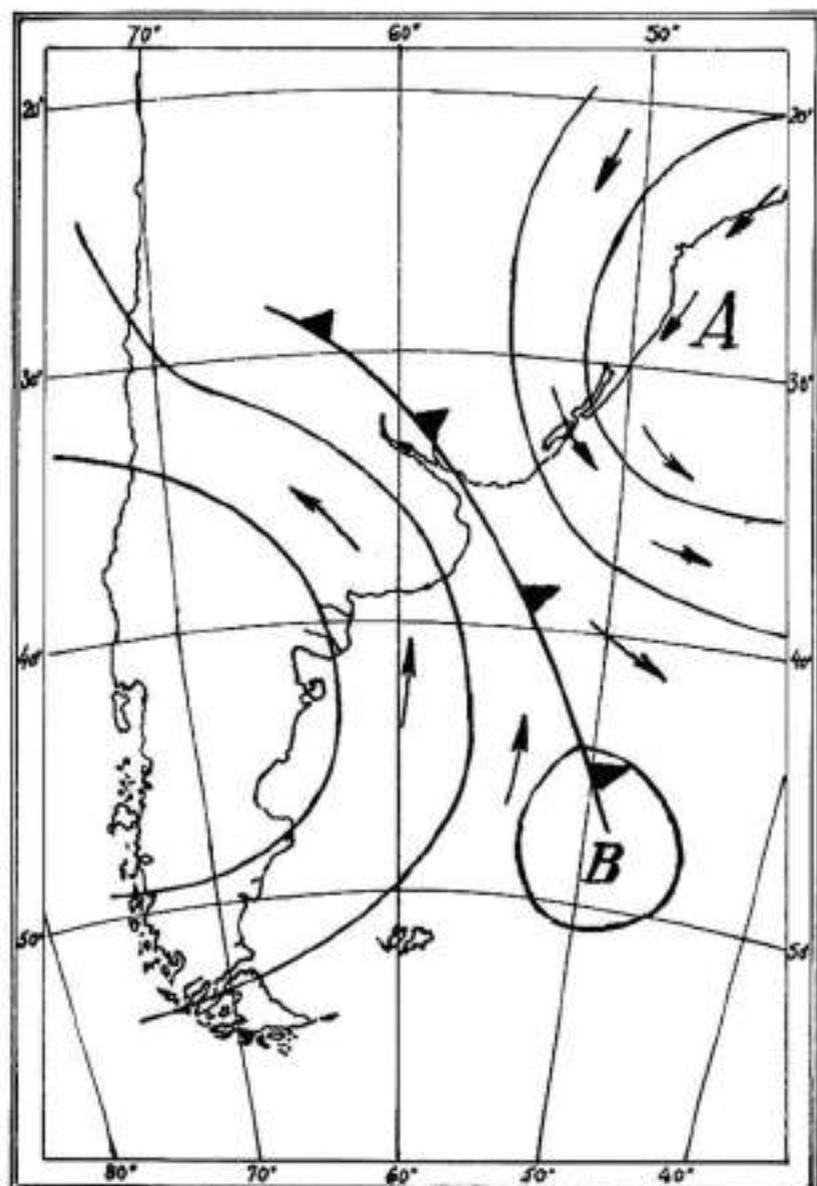
A: Alta Presión.
B: Baja Presión.
Frente Frío \blacktriangle
Frente Caliente \curvearrowright

Mapa Sinóptico de Superficie.
Frente Frio (Pampero) entre Florianópolis y Santos.



A: Anticiclón
B: Baja Presión
Frente Frio

Mapa Sinóptico de Superficie.
Situación normal con un frente frío en el Río de la Plata.



A: Anticiclón
B: Baja Presión
Frente Frío

APENDICE IV

La pesca

El tema de la pesca, fue siempre una nebulosa en lo que a mí respecta. Es mucho lo que se dice, se encuentran expertos en cualquier lugar imaginable, cada uno de ellos tiene su "método infalible". Se escuchan cosas totalmente contradictorias: están los que afirman que la alimentación a bordo a base de pescado es absolutamente posible, pero por otro lado muchos afirman que, aunque intentaron vivir a base de pescado, nunca lo pudieron lograr, ya que a pesar de haberlo intentado, jamás pudieron sacar nada coherente con sus intenciones.

Fue así que decidimos llevar algunos elementos para pescar, pero sin saber a ciencia cierta qué resultado tendríamos. Por este motivo, el pescado fresco no entró en nuestros planes de alimentación, sino como algo accesorio para variar un poco nuestras comidas si lográbamos capturar algo que valiese la pena.

Para equiparnos, fuimos asesorados en la casa de pesca Araneo (Olazábal 2487, Belgrano). Nos aconsejaron señuelos (jiggs) con anzuelos bastante grandes, leaders de acero, tanza de 0.90 y unos calamares de plástico fosforescente que, a nuestro entender, no podían engañar ni al pez más despistado y famélico. En la casa de pesca, me aseguraron que ese extraño bicho sería muy eficaz si se lo llevaba a remolque, a velocidades no muy altas, aunque no supieron asesorarme sobre algunas inquietudes, como por ejemplo la profundidad a la que se debía pescar, etc.

Era divertida la reacción de todas las personas a las que les mostré mis flamantes señuelos, ya que los miraban con cara de susto, afirmando que, sin dudas, en la casa de pesca se habían sacado de encima un clavo invendible. Los resultados fueron sorprendentes.

Utilizando una línea de unos 40 metros de longitud, lanzamos los señuelos por la popa y colocamos en el balcón un seguro, para que pudiese saltar en caso de algún pique. Pudimos notar que navegando a una velocidad de 5/7 nudos, los terroríficos calamares, nunca se sumergían a más de 40 cm. Lo primero que "picó" fue una gaviota, que al tratar de atacar a uno de los señuelos, quedó enredada en la tanza.

El día 24 de abril, a las 17 hs, navegando a la altura de Río Grande do Sul a 4 nudos, escuchamos saltar los dos seguros, y después de recuperar la línea pudimos sacar, bichero mediante, un hermoso dorado de mar de unos 10 kg. Al día siguiente, también antes de la puesta del sol, saltaron los dos seguros, pero no había nada en los extremos de las líneas: puede haber sucedido que el pez no mordió el señuelo con fuerza suficiente, o bien que se haya desbocado por nuestra velocidad de 7 nudos.

El día 2 de mayo, antes de llegar a la Bahía de Guanabara, saltaron los dos seguros, pero recuperamos el sedal sin el señuelo y con el líder de acero cortado como por una tijera. ¿Habrían sido tiburones? Nunca lo supimos. Ya no volvimos a pescar hasta ir navegando rumbo a Vitória, y allí sacamos un pez que los brasileros llaman "sarda", y que creo que es el que nosotros conocemos como "bonito". Pesaba unos 6 kg.

En la etapa a Salvador, una tarde sacamos un pez tan raro que volvió al agua: parecía un globo y tenía dientes similares a los de un conejo.

De aquí en adelante, ya no pescamos más, porque empezamos a notar ciertas constantes: los piques se producían cerca de la costa o con profundidades que variarían entre los 60 y los 100 metros; todos fueron al atardecer, salvo uno solo al amanecer; los señuelos en esas circunstancias eran tan efectivos, que no pasaban más de dos días para tener alguna buena presa.

Teniendo todo eso en cuenta, decidimos no sacar peces por el simple hecho de sacarlos, sino sólo cuando tuviésemos ganas de cambiar nuestro menú. Cada pique implicaba un trabajo algo engorroso: una vez obtenida la presa, debíamos aminorar inmediatamente la velocidad del barco, acercarlo (cosa que sin reel ni caña no era fácil), bicherearlo para subirlo a bordo, matarlo, limpiarlo, trozarlo y luego baldear cuidadosamente la cubierta por la abundante sangre que derramaba.

Se llegó al extremo de pescar a voluntad. Entre Azores y España, una tarde Marcelo decidió cenar atún y muy resuelto me avisó que iba a pescar algo. Lanzó la línea y no habían transcurrido dos horas cuando ya teníamos la pieza a bordo. Era infalible, ya que los pescadores nos habían marcado cuál era la zona de pique y estábamos en plena temporada de pesca del atún. En el cruce propiamente dicho (Fernando de Noronha-Azores) no tuvimos un solo pique y, según los comentarios de los entendidos, se debió a la profundidad.

Peces voladores

Cerca del Ecuador fueron nuestros incesantes compañeros. Veíamos saltar enormes cardúmenes entre onda y onda durante varios días. Su

tamaño no era muy grande, los mayores tal vez llegaran a unos 30 cm.

Intentamos capturar algunos, pero sinceramente no sabíamos como hacerlo. Según lo leído de las experiencias de otros navegantes, las mayores posibilidades se daban por las noches. Fue así que iluminamos la proa, las velas y la cubierta en distintos intentos, esperanzados de que, atraídos por la luz, saltaran a cubierta, pero el resultado fue nulo.

Durante cuatro días consecutivos, después del amanecer y mientras navegábamos entre las latitudes 16° N (Cabo Verde) y 23° N (Trópico de Cáncer) pudimos recoger algunos que, en sus vuelos, caían accidentalmente en la cubierta. Más de una vez, durante las guardias nocturnas, escuchábamos el ruido que hacían al golpear contra la vela de proa y quedar en cubierta. De todas formas, eran capturas accidentales, que no sobrepasaban los 5 o 6 ejemplares y cuyo tamaño oscilaba entre los 10 y 20 cm. Son realmente exquisitos, de un sabor muy suave, algo parecido al pejerrey de mar, pero mucho más sabroso. Los saltábamos en la sartén durante el desayuno e ingresaban a nuestro extenso menú del día.

Durante unos cuantos días, vimos tal cantidad que quedamos verdaderamente asombrados, pero luego de pasar el Trópico de Cáncer, desaparecieron tan repentinamente como habían aparecido.

La preparación del pescado quedaba librada a la imaginación de cada uno, fue así que lo comimos en chupín, al horno con queso, hervido en sopa, asado con papas, frito, etc.

Su conservación se planificó de dos formas diferentes: dejábamos una parte en los Tupperware (para que no despidieran olor), con el fin de consumirlo en tiempos cortos y el resto, previa envoltura en papel de aluminio y bolsas de polietileno, era congelado en el freezer.

Uno de nuestros temores, era que los delfines confundieran nuestro señuelo con algún pez real, pero esto nunca sucedió, ya que aunque se acercaban para investigar, demostraron ser lo suficientemente hábiles como para no confundirse jamás con la argucia.

Entre los 30 y 34° N, no largamos la línea por la cantidad de sargazos que había en el agua, ya que las tres veces que lo intentamos, al poco tiempo debimos levantarla para desenredar la impresionante cantidad de algas que se habían enganchado, formando un verdadero ovillo, muy difícil de aclarar.



Los peces voladores terminaban como suplemento del desayuno.

APENDICE V

Comunicaciones

Para este viaje, el "Cartagena" contaba con dos equipos de radio que funcionaron perfectamente, aún en condiciones muy rigurosas. En V.H.F., se utilizó un equipo "King", fabricado en Taiwán, que demostró ser muy efectivo, de potencia adecuada, manejo sencillo y con dimensiones compactas.

En B.L.U., se optó por un equipo "Yaesu FT 757 GX, cat system", con un sintonizador automático de antena (Trans mach) "Yaesu full automatic". Su costo aproximado fue de 1500 dólares (año 1985).

Las comunicaciones fueron, en la mayor parte de nuestro viaje, con frecuencia diaria, ya fuera con buen tiempo o en medio de tormentas. Hubo ocasiones en que las comunicaciones iniciadas quedaban trunacas, ya que la propagación nos jugó malas pasadas en más de una oportunidad.

De todas formas, el fin primario de nuestras comunicaciones, era el de llevar tranquilidad a nuestras casas. Más de una vez, por intermedio de los radioaficionados, escuchábamos a nuestros familiares y amigos, también nos manteníamos informados sobre los acontecimientos más importantes de nuestro país. Leonardo pasaba muchas horas charlando con los radioaficionados; los que estaban fuera de guardia tratando de dormir, se quejaban de los ruidos del equipo de radio, pero de todas maneras, estábamos contentos de tener noticias prácticamente a diario.

Aunque la antena era bastante precaria (era una simple antena vertical con bobinas intercambiables montada en el balcón), dio resultados bastante buenos. En realidad, el esfuerzo que pusieron los radioaficionados para escucharnos, merecía ser recompensado con la instalación de una antena mejor.

Cuando entrábamos en puerto, las comunicaciones se hacían más difíciles, a ésto había que sumarle el hecho de que nuestras rutinas de vida cambiaban radicalmente y, por lo general, no estábamos en el aire en los horarios convenidos. Ya en el Mediterráneo, las comunicaciones se tornaron mucho más difíciles, aunque lográbamos un enlace cada dos o tres días.

También utilizamos nuestro B.L.U. de banda corrida para captar radios comerciales. Lamentablemente, nunca escuchamos emisoras argentinas. El dial parecía invadido por radios de Estados Unidos, Inglaterra, Rusia, Francia y las irregulares entradas de radios venezolanas, paraguayas, españolas, italianas, cubanas, etc.

Respecto a la licencia de radicación, fue gestionada ante la Secretaría de Comunicaciones en el Correo Central, con el asesoramiento y la ayuda de la gente del Delta Radio Club de Victoria, Prov. de Bs. As.

Al iniciar el viaje, tuvimos varios días de pruebas continuas, ya que no conocíamos el funcionamiento del equipo, pero con el tiempo, todos los tripulantes nos convertimos en hábiles operadores de radio.

A continuación transcribo las anotaciones del Libro de Guardia de Radio, que tiene registradas todas las comunicaciones efectuadas:

20-4-85: VHF, comunicaciones varias con los barcos "Shambala", "Papete" y "Albatros" (del Círculo de Pilotos de Yate).

21-4-85: VHF, comunicación con Control Montevideo.

22-4-85: VHF, comunicación con Control Punta del Este. Posición y parte meteorológico.

23-4-85: BLU, iniciamos la práctica con el equipo. Nos comunicamos con LV3HBV de Villa Allende, Córdoba a las 16 hs. navegando frente a Chui.

24-4-85: BLU, navegamos en las proximidades de Río Grande do Sul, no podemos establecer ninguna comunicación en todo el día.

27-4-85: BLU, a las 17.30 hs. nos comunicamos con CE8EMN, estación perteneciente a Alvaro, de Punta Arenas. A las 18 hs. nos comunicamos con LU7LY perteneciente a Enzo de Corrientes, LU3DFR Gino de Bellavista, LU5AGM Oscar de Chacarita, LU3NAZ José María de Cipolletti y LU4DAJ Atilio de Berazategui.

(Todos ellos formaron una rueda de comunicación que nos acompañó hasta Europa, brindándonos permanentemente las novedades de nuestras casas).

Frecuencia 14210, a las 13.15 hs., estando navegando a la altura de Capao da Canoa, hablamos con los padres de Leonardo.

28-4-85: BLU, a las 13.30 hs., navegando a la altura de Torres, nos comunicamos con LU7LY (Enzo Barberis) y con LU3DFR (Gino dal Masetto), por la frecuencia de 14205. Nos comunicamos con los padres de Leonardo, con la esposa de Chiche y con mi hermano César.

También entran en comunicación LU5AGM (Oscar), LU3VAZ (José María) y LU4DAJ (Atilio).

29-4-85: No fué posible ninguna comunicación. Escuchamos a LU3EBM, un velero argentino que navegaba por Puerto Rico y trataba

de cursar un mensaje a Buenos Aires, por la muerte de uno de los tripulantes.

30-4-85: BLU, 13.30 hora argentina. Navegando frente a San Francisco do Sul, nos comunicamos con LU7LY (Enzo), LU3DFR (Gino) y ZP5XML de Asunción del Paraguay.

1-5-85: BLU. 13 hora argentina. Nos comunicamos con LU3DFR (Gino) y LU7LY (Enzo).

4-5-85: BLU. Desde Marina da Gloria, Río de Janeiro, nos comunicamos con LU3DFR (Gino).

8-5-85: BLU. Saliendo de la Bahía de Guanabara, nos comunicamos con LU3DFR, a las 13.15 hora argentina.

9-5-85: BLU. Cerca de Cabo Frío, a las 14 hora argentina, nos comunicamos con LU3DFR y LU7LY.

11-5-85: BLU. A las 13.30 nos comunicamos con LU3DFR.

14-5-85: BLU. Navegando a 120 millas de Vitoria nos comunicamos con LU3DFR. Me entero de la enfermedad de Raúl Fernández. Son las 14 hora argentina.

15-5-85: VHF. Canal Vitoria nos ayuda a hacer la recalada en el Club. Son las 13.30 hs.

BLU. A las 15 hs. hacemos comunicación con LU3DFR. Me comunican el estado de coma de Raúl Fernández. Ya estamos amarrados en el late Clube de Spiritu Santo.

16-5-85: BLU. A las 14.30 hs. con LU3DFR.

17-5-85: BLU. A las 14.30 hs. con LU3DFR.

18-5-85: VHF. Con el velero suizo "Dioni" con rumbo a Buenos Aires. Su dueño tiene una hernia y le recomiendan tratarse allí.

27-5-85: VHF. Navegando al sur de Abrolhos, nos comunicamos con el buque argentino "Río de los Sauces", que navega con destino a Boston, USA.

BLU. A las 14 hs. nos comunicamos con LU7LY y LU3DFR.

19-5-85: BLU. A las 16 hs. nos comunicamos con LU7LY y con LU3DFR. Navegamos cerca de Puerto Seguro.

20-5-85: BLU. A las 14 hs. nos comunicamos con LU3DFR, desde San Salvador de Bahía.

20-5-85: BLU. Nos comunicamos con LU7LY, LU3DFR y con el "Urrugne V" de Raúl Grunthal.

1-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU7LY y LU3DFR, a las 13.30 hs. desde Recife.

6-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR a las 14 hs. desde Recife.

8-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU7LY, LU3DFR y con el "Urrugne V" que está en Río de Janeiro. Nosotros navegamos cerca de Fernando de Noronha.

Fernando de Noronha-Islas Azores

13-6-85: VHF. Comunicamos con buque "World renown", de bandera libanesa que navega rumbo a Turquía.

14-6-85: BLU. Nos comunicamos con Villa Gessell y con LU7LY. Son

las 14.30 hs.

15-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU7LY, LU3DFR y con el "Urrugne V" que está en Vitoria. Nos cuentan de la creación del Plan Austral.

A las 17 hora argentina, cuando cruzamos el Ecuador, nos comunicamos con Villa Gessell.

16-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU7LY.

17-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con el "Urrugne V".

18-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con radioaficionados de Ibiza.

19-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR y con LU7LY.

20-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR y con LU7LY.

21-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con radicaficionados de Canarias y España.

22-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con el "Urrugne V" que está en Salvador de Bahía.

23-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR y con LU7LY.

24-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con radicaficionados de España.

25-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con el "Urrugne V".

26-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR y con radicaficionados de Canarias.

27-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, con móviles marítimas francesas e italianas y con radioaficionados de Canarias.

28-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, "Urrugne V", radicaficionado de Canarias, con el móvil francés Gerard y con Palma de Mallorca.

29-6-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR, LU7LY y con Gerard.

1-7-85: BLU. Llegando a Azores, nos comunicamos con LU3DFR y con LU7LY.

En navegación de Horta (Falial) a España

6-7-85: VHF. Horta, pronóstico meteorológico.

VHF. Con velero "Corsta", de bandera norteamericana.

BLU. Con LU3DFR y con el "Urrugne V". Estamos llegando a España.

8-7-85: BLU. A las 14.30 nos comunicamos con Luis.

9-7-85: BLU. Nos comunicamos con LU3DFR.

15-7-85: BLU. Arribando a Algeciras nos comunicamos con LU3DFR.

Como último dato, para cuando llegue el momento en que se añora la tierra de uno, contra la que tantas veces despotricamos hasta que, lejos, nos emocionamos con un tango que aquí nunca escucharíamos, está el recurso de sintonizar LRA que transmite a diario a las 22.00-02.00 y 04.00 horas GMT (TU). En la banda de 25 mts. utiliza la frecuencia de 11.710 Khz y en la de 31 mts. la frecuencia de 9,690 Khz. La voz en inglés es de Martin Erikson conocido nauta y fotógrafo de nuestro medio.

APENDICE VI

Gastos-Trámites

En repetidas ocasiones, antes de emprender el viaje, nos preguntamos sobre cuál sería el presupuesto mensual necesario para llegar a Europa. Ninguno de los miembros de la tripulación gozaba de una situación económica lo suficientemente holgada como para escaparse unos meses sin preocuparse por el dinero, por lo que decidimos restringir los gastos, para continuar el máximo posible.

Tratamos de averiguar cuánto habían gastado otros navegantes, pero nadie supo respondernos. Recién ahora, luego de haber navegado muchos meses, tenemos antecedentes suficientes como para poder preparar un presupuesto medianamente razonable.

A continuación detallo los gastos de cada etapa, considerando los rubros alimentación, puertos y mantenimiento del barco. Cuando llegábamos a algún puerto, cada uno de nosotros gastaba de acuerdo a su propio presupuesto de salidas y comidas en tierra, por lo que no están incluidas en el detalle general.

Las cifras están consignadas en dólares y, para futuros presupuestos, es imprescindible realizar algún tipo de ajuste por la inflación de cada país.

Lugar	Comida	Mantenimiento	Varios	Gas oil
Buenos Aires	400	—	100 ¹	50
Río de Janeiro	87,30	25,56	36,50	27,30
Buzios y Vitoria	28	—	13	—
Bahía	50	72	—	20
Recife	239	56	10	49
F. Noronha	28	—	15	12
Azores	11	80	5	31
Total Día. 1985	843,30	233,56	179,50	189,30
Gastos totales Día. 85: 1.445,66				

¹ Este gasto fue un inmerso botiquín armado por dos médicos, para poder hacer frente a las más diversas enfermedades y que incluía una gran variedad de polivitamínicos.

En el caso de Europa hay que sumarle un 40 por ciento más en dólares para obtener el valor a dólares de 1988.

Gasto real personas/mes	Embarcado	Costa Americana España y Grecia	Resto Mediterráneo
Día 1985	133.-	185.-	450.-
Día 1988	133.-	= 240.-	= 550.-

El gasto total fue de 1345,60 dólares en los 76 días de viaje, o sea 4,42 dólares por día por persona (133 dólares mensuales), sin privaciones, aunque sin derrochar.

Con referencia al rubro alimentación, hubo un sobrante estimado en unos 100 dólares al dejar el barco en Málaga. Hay que tener en cuenta que, de los 76 días empleados entre Buenos Aires y Algeciras, pasamos 25 en puerto y por lo general, en esas ocasiones hacíamos una sola comida a bordo, aprovechando para hacer las restantes en tierra, a fin de probar los platos típicos del lugar.

En el rubro mantenimiento, se incluyen todas las reparaciones efectuadas por desgaste normal, como ser lámparas, arreglo de la botavara, inodoros, heladera, pintura, etc.

Los gastos varios incluyen papelería, impuestos, amarras en clubes náuticos. En Marina da Gloria (Río de Janeiro) gastamos un dólar diario por la amarra al borneo, que incluía el uso de los baños y la provisión de agua potable. La amarra en una marina en el Iate Clube de Spiritu Santo (Vitoria), que incluía el uso de la pileta de natación, baños y provisión de agua potable, nos costó dos dólares diarios. En el Iate Clube de Recife, el fondeo al borneo con uso de baños, nos costó también dos dólares diarios. En Fernando de Noronha, la amarra insumió cuatro dólares diarios.

En Río de Janeiro contratamos un gestor para que realizara todos los trámites de migraciones y papeles necesarios para la estadía, salvo los de sanidad. En total, incluyendo los impuestos y la autorización para permanecer seis meses en aguas brasileras, gastamos 35 dólares.

Luego de recalar en varios puertos extranjeros, he llegado a la conclusión de que las "amarras de cortesía" gratuitas, existen únicamente en nuestro país, ya que en todos los puertos, fuesen o no deportivos, tuvimos que pagar. Es más, en Italia pagamos un derecho en el primer puerto italiano que tocamos, para poder navegar por aguas jurisdiccionales y usar los puertos de pescadores, por supuesto si ingresábamos a algún puerto deportivo, debíamos pagar sus tarifas de amarra que, como en el caso de Rapallo, llegaban a los 30 dólares diarios, sin electricidad y con el consumo de agua registrado en un medidor, por lo que se debía abonar aparte.

Es por esa razón que se ven tantos barcos de bandera extranjera, especialmente francesa, deambulando por las costas americanas. Además, ellos gastan menos ya que, por lo general, no se los ve en marinas en donde se deba pagar algo.

A pesar de que nuestros menús incluyeron langostas, camarones, pavos, palmitos, y dosis importantes de vinos y Campari, nuestros gastos fueron mucho menores a lo que presumíamos a priori.

Volviendo al espinoso tema de las amarras, y a título informativo, a continuación consigno los precios del Mediterráneo, tomando como base un barco de 12 metros de eslora.

España

José Banús (tal vez el puerto más selecto del Mediterráneo): 8 dólares diarios; Badelamadena (cerca de Torremolinos): 5,60 dólares diarios; El candado (a tres millas de Málaga): 6,50 dólares diarios; Palamós: 6 dólares diarios y la estadía mensual 100 dólares. En todos estos puertos, los trámites son gratuitos y consisten en los consabidos papeleos de Aduana y Migraciones. La estadía permitida en territorio español es de 6 meses. (Para obtener dólares de 1988 aumentar 30%).

Francia

A lo largo de la Costa Azul, se puede fondear al borneo sin mayores problemas en caletas bien protegidas. Los precios son:

Montecarlo: 11 dólares diarios; Cap. Ferrat: 9; Toulon: 8. Los trámites a realizar en el primer puerto francés que se toca son Aduana y Migraciones. Son sencillos y rápidos y por lo general, los funcionarios se presentan en el barco. (El precio actual es un 30% superior en dólares).

Italia

El permiso de estadía y navegación por aguas italianas, con el uso de los puertos comerciales, sin baños ni agua potable, cuesta 0,34 dólares diarios. En Rapallo, la amarra en marina cuesta 30 dólares diarios y en Portofino, si llega a conseguir lugar, deberá abonar 14 dólares diarios.

En realidad, es muy hermoso y conveniente, poder usar puertos como Camogli, Santa Margheritta, Porto Venere, Chiavari, San Remo, etc. en los que se puede amarrar sin pagar en la zona especialmente habilitada para turistas y pescadores, siempre con la precaución de no dejar en cubierta algo que luego quiera volver a ver.

En todos los casos, las estadías largas gozan de interesantes descuentos, que pueden llegar al 30%. También el precio varía de acuerdo a la temporada. Con respecto a Azores, debimos abonar 0,40 dólares por los servicios del puerto.

Conclusión

El gasto depende un poco del tren de vida que cada uno quiera hacer, en nuestro caso concreto osciló de los 133 dólares mensuales per cápita mientras estábamos embarcados a 450.- dólares² mensuales recorriendo el Mediterráneo, aquí se incluye hasta el alquiler de un auto pequeño para lugares que valían la pena, gasolina y excursiones varias. Como por ejemplo ir a Pisa a visitar la torre, Salón Náutico de Génova, etc. En la costa de Brasil y España el gasto se reducía a unos 185 dólares³ mensuales por persona, incluyendo salidas, comidas en tierra, etc.

² A dólares de 1988 nuestro gasto no hubiese variado en América y el correspondiente a Europa sería de 150 dólares.

³ En España, Grecia, N. de África y Yugoslavia se puede calcular 240 dólares de 1988 por mes.

La forma más fácil de girar el dinero que encontré, fue a través de las tarjetas de crédito. En especial con American Express, Diners International y Visa. La primera cuenta con un servicio para socios excelente, con agencias distribuidas en todas las ciudades importantes se puede recibir correspondencia y solicitar efectivo de hasta 1.000.- Dls. cada 21 días. (Sea en Barcelona, Hamburgo, Atenas, Tel Aviv, o el Cairo) Visa tiene un servicio casi increíble, no hace falta ni ir a las oficinas para hacerse de cash, se lo puede solicitar en las boleterías de las principales estaciones de Ferrocarril. En esa pelea por quien capta más socios Diners no se queda atrás, e indudablemente es líder en los países Escandinavos donde se puede solicitar efectivo, contra presentación de la tarjeta, hasta en los casinos.

Con respecto a utilización de cheques o giros los principales bancos con oficinas en Bs. As. son: Citibank, Bank of America, Union de Banques Suisse, Barclay Bank International entre otros. Los cheques del Amex Bank (American Express) o los de Visa tienen la ventaja de que si se los roban o los pierde, previa denuncia policial, se los repone el agente local.

En cuanto al efectivo, es conveniente llevar dólares estadounidenses de baja denominación y bien ocultos en distintas partes. Aunque dejó de ser una moneda fuerte (para el resto del mundo) tiene la ventaja de poder convertirse a la moneda local en cualquier país. Aunque se habla mucho de los robos a los turistas, creo que en los que eligen este medio de transporte la estadística baja. Se está más expuesto a un ataque de piratas atraídos por el barco, que a los ladrones comunes, muy probablemente porque a lo largo del viaje nuestra apariencia se fue convirtiendo en un Zingaro Look' peor que el de nuestros atacantes. De cualquier forma durante nueve meses de viaje, fui tomado por sorpresa en tres oportunidades. La primera en Salvador donde un 'hermano negro' se hiciera de 50 Dls. en el puerto. Lamentablemente para él, lo volví a encontrar al día siguiente vendiendo relojes de contrabando y por intervención de un soldado de guardia fue a parar al calabozo. En el Vaticano, gracias al 'Oso' (ex representante olímpico) y a tres comerciantes, pude recuperar los 1.000.- Dls. que me sustrajera una banda de 'scugnizzi'. Creo que nunca tuvieron en cuenta que podían recibir una paliza tan dura de unos simples turistas. Luego llegaron los carabinieri y fuimos a parar al destacamento; en dos patrullas, al mejor estilo italiano: mucha sirena, semáforos en rojo, contramano, bocinas, insultos, frenadas bruscas, dos ruedas por la acera, cordonazos, etc. Siendo ésta la parte más angustiante del suceso, aferrándonos de dónde podíamos y cubriéndonos con los chalecos antibalas que encontramos en el asiento posterior, cuando arribamos al cuartel los dos oficiales se apearon del auto y se felicitaron mutuamente, sería porque llegamos con vida?

Ingresando a Jerusalem por la Lions Gate también fuimos sorprendidos, pero al darnos vuelta y ver una turba de árabes con turbantes y túnicas, preferimos que se llevaran el magro botín que consistía en la tarjeta Diners y el registro de conducir.

APENDICE VII

Navegación

Mucha gente me ha preguntado en distintas oportunidades diferentes aspectos de la navegación. Parecería ser un tema tabú, que causa muchos interrogantes o inseguridades.

Para nosotros fue en realidad una cosa sencilla. Pienso que esto sucedió así porque tanto Leonardo como yo estábamos capacitados para hacer Navegación Astronómica. Los dos somos egresados del Curso de Pilotos dictado por la Prefectura y teníamos bastante práctica en la materia. En mi caso particular, ya había realizado cruceros y regatas por la costa del Brasil y Chile, y en esas oportunidades me tocó manejar el sextante además de las tablas para cálculo astronómico.

De cualquier forma Leonardo encaró el tema en forma práctica y buscando la menor complicación. Para situar el barco contábamos con:

Corredera VDO — Ecosonda — Cartografía Argentina, Brasileira e Inglesa — Satelital Walker 412 — Tablas H0229, etc. — Sextante — Tamaya NC77.

Básicamente nos guiamos por el Satelital todo el trayecto, nunca falló y nos daba una posición en períodos que variaron entre 45' y 4 hs. De cualquier forma fue más que suficiente.

Se le introducían manualmente los datos de velocidad y rumbo, ya que no estaba interconectado con corredera y compás. De esta forma elaboraba la estima hasta el próximo paso de satélite.

Nosotros íbamos anotando las posiciones que daba el satelital en una hoja. Esta contenía los siguientes datos: hora, posición en Q y W y nombre del Observador. Esta posición era pasada a la carta correspondiente y así podíamos tener graficado nuestro avance. El nombre del Observador fue un dato importante, no para castigarlo en caso que se equivoque,

sino para enseñarle. Hay que pensar que de los 4 tripulantes, dos sabían casi nada, y como decía el Capitán: "nuestro mayor seguro si nos pasa algo a nosotros (por él y por mí) es que sepan lo máximo posible". Es cierto, no había reemplazos posibles en alta mar.

La estima durante paso y paso del satélite se realizaba por partida doble. El satelital hacía una y yo otra con mis planillas de Navegación por Estima. Siempre las llevo en toda travesía y a manera de "diario y planilla para cálculo" anoto básicamente todo lo acontecido y, gracias a ellas, ahora he podido contar con los datos para este libro.

Los datos que se van llenando son:

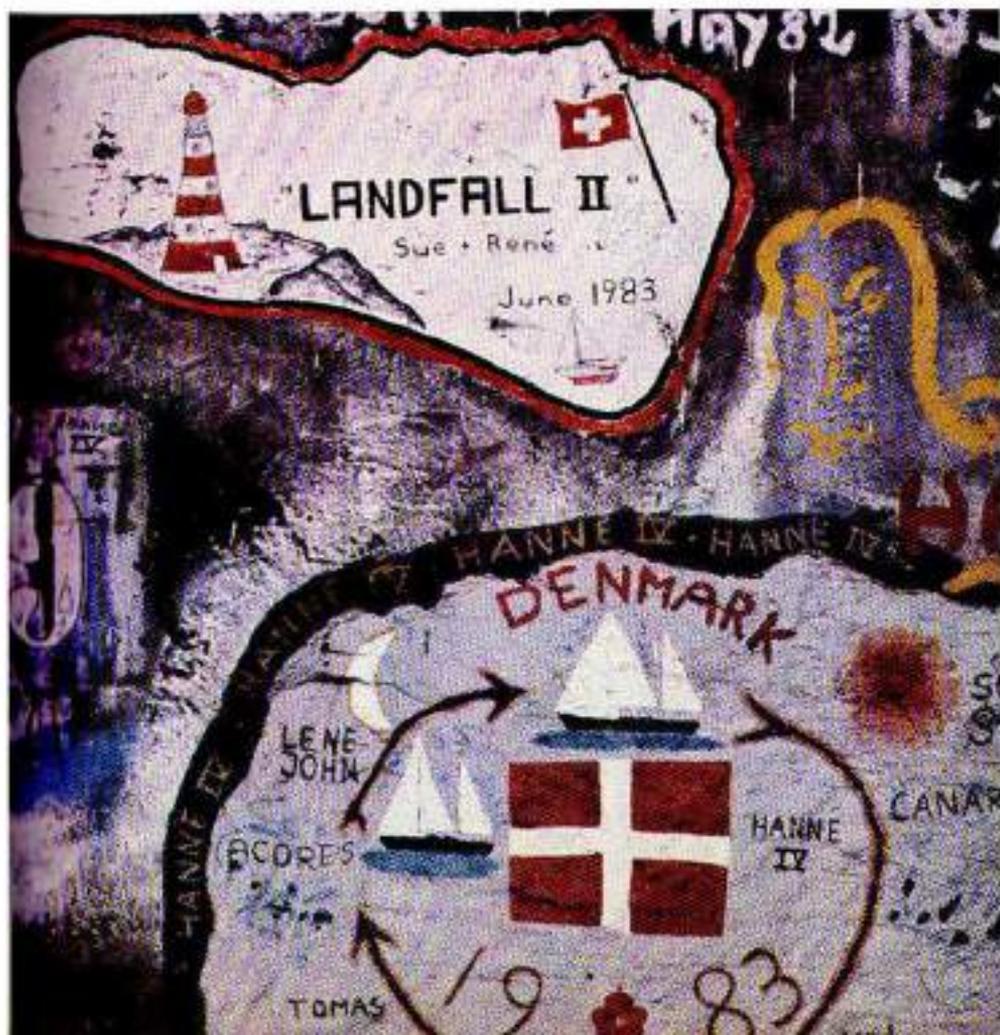
nombre del barco, punto de partida y destino, fecha, hora bitácora, corredera (LOG), velocidad, distancia, rumbo, compás, declinación, desvío, deriva, rumbo verdadero, posición en latitud y longitud. Observaciones (como cambios de velas, de viento, etc.). En el reverso anoto los acontecimientos mayores como los cruces con buques, ballenas, pesca, comunicaciones, alimentación y todo acontecimiento que escape un poco a la rutina.

Por otra parte me gusta hacer la estima entre paso de satélites porque de esa forma voy calculando rumbos, obteniendo deriva, millas recorridas, etc. y practicando un poco la táctica para alguna futura regata. Sabíamos cuando iban a suceder los pasos de satélites, porque el "satelital" registra en su memoria los próximos 100. Así es que sabíamos la hora de la próxima aparición y la altura que iban a tener y por consiguiente si era un satélite que nos iba a servir o no. (Recordemos que si el satélite pasa muy alto o muy cerca del horizonte no sirve, en el primer caso porque puede haber errores en la longitud, en el segundo los puede haber en la latitud).

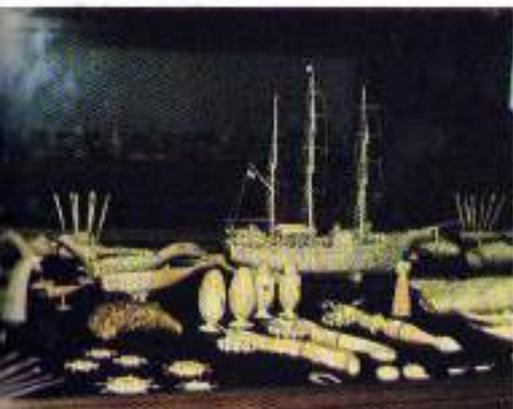
La corredera y el compás son los elementos imprescindibles para realizar la estima. Con la primera obtenemos la distancia recorrida, y con el segundo el rumbo al cual navegamos.

En las singladuras de Salvador a Recife comprobamos que la corredera mentía. Nos dimos cuenta midiendo la distancia entre las posiciones dadas por el navegador satelital y las que acumulaba la corredera. Esto nos preocupó un poco, ya que si dependíamos de ella para realizar la estima en caso de rotura satelital, nos iba a salir bastante mal. Por suerte se solucionó el problema en Fernando de Noronha. Con esto no quiero decir que sea necesario llevar dos correderas, pero sí darle la importancia que tiene, comprando una de buena marca y cuidándola. En nuestro caso, la orientación de las palas de la hélice y las cracas adheridas a ellas originaron el mal funcionamiento.

En cuanto al compás, creo que es importante llevar más de uno. El "Cartagena" contaba con uno magnético de 6 pulgadas marca Plath, colocado sobre la carroza. Al ser compensado se comprobó que no tenía desvíos magnéticos y otro electrónico marca VDO, colocado en el palo a la altura de la cruceta baja, al cual nunca pudimos hacer coincidir con la marcación del Plath. Aparentemente los sensores de estas unidades deben ser colocados lo más cerca posible del centro de gravedad del bar-

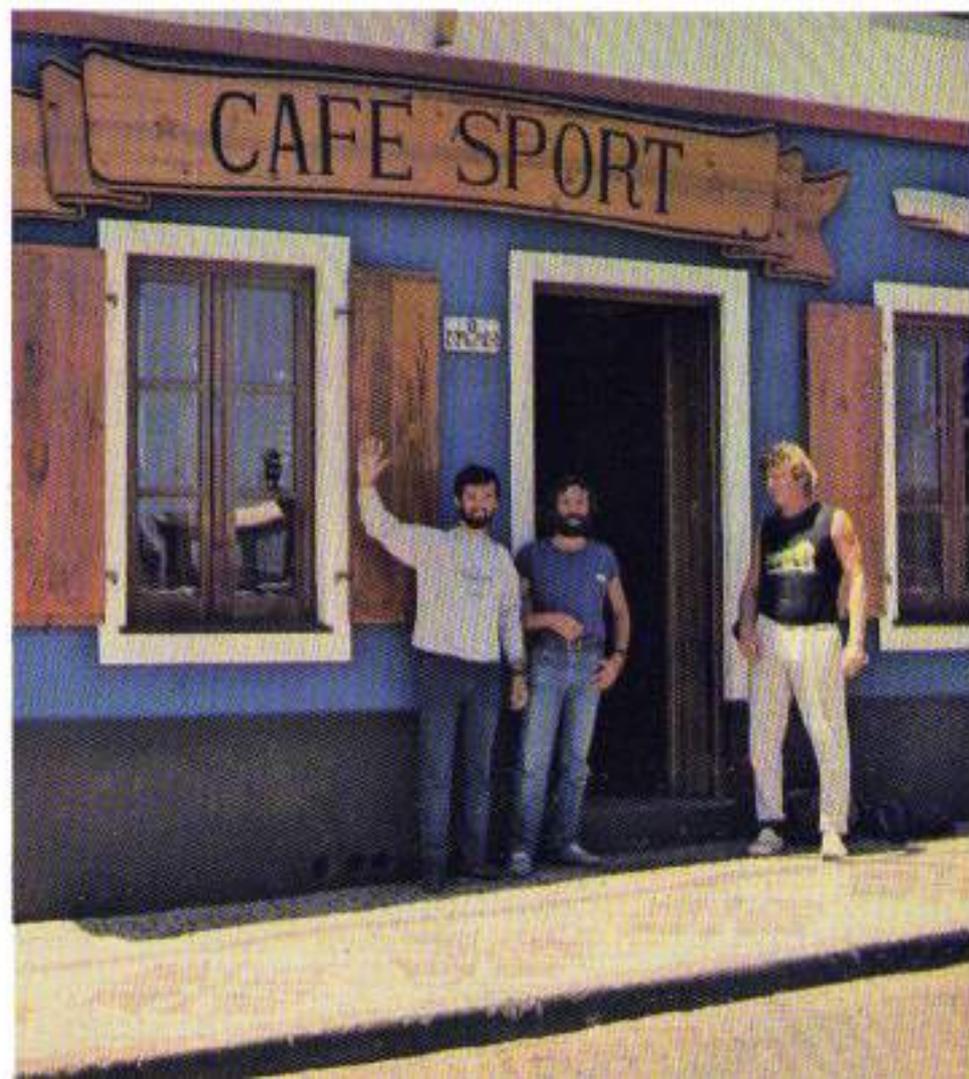






35

36





33

Declarado Monumento Nacional cada vez es más difícil encontrar un lugar. Si no tiene pintura, al pie del muro encontrará los que otros le dejaron para que no tenga excusas.

34

Peter's Cafe Sport. Lugar de encuentro obligado. Banderas y recuerdos de los veleros que pasaron por el lugar. Nuestra bandera fue la primera argentina que quedó como testimonio.

35

Teniendo una larga tradición ballenera, podemos apreciar algunos trabajos realizados con hueso o dientes de cachalote, por los balleneros durante la temporada baja de caza.

36

En la puerta nos despedimos del hijo de Peter (alias José Acevedo) contento de que de vez en cuando aparezcan latinos.

37

El Cartagena saliendo de Horta para completar el tramo final hasta Algeciras.

co, es decir lo más bajo posible, preferentemente sobre el quillote. De esta forma el movimiento de cabeceo y las oscilaciones laterales afectan menos al sensible mecanismo. En Fernando de Noronha tratamos de calibrarlo, tarea que nos resultó imposible, pero en cambio obtuvimos una planilla de desvíos, utilizando el Plath como patrón, por si llegaba el caso de necesitarlo.

Una cosa a tener muy en cuenta es la declinación. Es decir la ubicación del Norte magnético con respecto al Norte Geográfico.

Salimos con una declinación de 3°W en el Río de la Plata, llegando a los 22°W en las proximidades de Fernando de Noronha, para luego disminuir nuevamente a medida que avanzábamos hacia Europa. Como la declinación aumentó y disminuyó paulatinamente nos acostumbramos sin problema, aunque había que tener mucho cuidado de no saltarla en los cálculos. Por lo general, nos los revisábamos mutuamente para comprobar que todo estaba bien.

Ver el compás marcando entre 22,5° a 27° más que el rumbo verdadero que debíamos hacer, para de esa forma compensar la declinación y la deriva, causaba gracia y un poco de preocupación. Aparecía un "¿No nos habremos equivocado?", yendo inmediatamente a verificar todo en las cartas y las planillas de cálculo.

Acercamiento a puertos

En estos casos y como lo vimos en los capítulos precedentes, tratábamos de hacerlo durante el día para poder tener buena visibilidad, sobre todo porque muchos de ellos eran desconocidos para nosotros.

Lamentablemente, por más que nos empeñábamos haciendo cálculos de velocidad, distancia-horas, achicando o poniendo más paño, hubo tres ocasiones en los que tuvimos que hacer el acercamiento y entrada durante la noche.

Ellas fueron la de Salvador-Bahía; Recife y Horta, Faial (Azores). No hubo mayores problemas, salvo el de confundirnos un poco con las luces de la ciudad y estar más cansados. Teníamos cuarterones o cartas con escala bastante clara de los puertos a recalar, derroteros e informaciones de otros navegantes.

La ecosonda, para los acercamientos a costa, presta una gran utilidad por las profundidades que podemos leer en ella y las isobatas (líneas de igual profundidad) que figuran en las cartas, como también para fondear.

Navegación Astronómica

La navegación con cálculo astronómico, la hicimos en pocas oportunidades y más que nada para practicar un poco, sentirnos más seguros de nosotros mismos y entretenernos.

Entre mi equipo personal llevaba una mini computadora Tamaya NC77, la cual además de económica, está diseñada a prueba de bobos, si es que se porta el ayuda memoria de los pasos a seguir. Lamentable-

mente, lo dejé olvidado en mi casa, así es que tuve que usar tablas y luego de saber los resultados para cada paso, buscar las teclas y la sucesión de pasos de la Tamaya para llegar a los mismos resultados. Tarea que me demandó una mañana entera.

¡Cuánto me acordé del Curso de Pilotos! cuando discutíamos con el profesor de Navegación, el Prefecto Angel Garcia, acerca de la utilidad de aprender como se calculan las tablas y toda esa engorrosa teoría de geometría esférica y proyecciones astronómicas, cuando en la actualidad existen muchos métodos de navegación electrónica. Justamente sirven para los casos en que un pequeño desperfecto nos deja a oscuras o sin pilas.

En el tramo de Victoria a Salvador comenzamos con las prácticas de sextante y cálculo astronómico. Tomábamos varias alturas durante la mañana, entre ellas el vertical primario al Este, luego la meridiana y un poco después el paso por el vertical primario al Oeste. Trasladábamos las rectas de posición según la estima (corredera y rumbo) y obteníamos la posición del barco. Siempre existió una diferencia con la posición satelital que estaba entre las 3 a 6 millas.

Volvimos a practicar navegación astronómica ya en el trayecto de Noronha a Azores. Fue a la altura de Cabo Verde con bastante viento, (llevábamos la mayor con 2 manos de rizos), y el cielo estaba seminublado (21-6-85). Continuamos las observaciones durante cuatro días consecutivos preparando, inclusive, el programa de observaciones. Siempre obtuvimos resultados similares. El cálculo realizado con la Tamaya NC77 nos daba más exacto que el resultado obtenido con las tablas H0229. El mismo oscilaba de 2 a 5 millas, respectivamente, en relación con la posición dada por el satelital.

Nuevamente hicimos las observaciones más como desafío personal, que otra cosa. Resultaba interesante ver hasta que punto podíamos acercarnos al dato del navegador satelital, en condiciones de oleaje apreciable, viento de 30-35 Nds. y cielo seminublado.

Como conclusión podría decir que hay que tener buena puntería (para bajar el sol) y mucha práctica.

Cartografía

El Cartagena estaba dotado de una muy buena cartografía compuesta de cartas argentinas, brasileñas y un buen surtido de las "Admiralty Charts" del Mediterráneo que Leonardo encargó antes de la partida a Europa.

De cualquier forma íbamos comprando cartas y cuarterones en algunos puertos que tocábamos. Sucedió así en Río de Janeiro, donde compramos cuarterones, auxilio radio y lista de faros en Ediciones Marítimas Ltda. Jaques Wilde, ubicado en Rua Teofilo 48 - Loja C.E.P. 20090 Río de Janeiro, por si los necesita sus teléfonos son: 233-3025/3275 y 253-4796. (Las envían por correo).

Luego volvimos a comprar cartas en Salvador en la oficina de Hidro-

grafía en el puerto franco (Frente de Sao Marcelo) al lado de la Capitanía-Dos Portos.

De Fernando de Noronha no conseguimos, ya que las mismas estaban agotadas (retiradas de la venta) por tener errores en el sondaje. Esto le costó a la Marina Brasileña la pérdida de un buque de guerra.

Las de Azores las conseguimos de otro barco en el puerto de Salvador. Esto se estila mucho existiendo la posibilidad de canjear o comprar cartas cada vez que uno se encuentra con navegantes provenientes de otras latitudes, ya sea colocando un aviso en algún lugar visible o directamente preguntando barco por barco.

Una vez en España, compramos cartas náuticas en Algeciras. El Instituto Hidrográfico de la Marina (Española) tiene dos tipos de publicaciones. Una para navegación comercial, similar a las de Argentina y otra para navegación deportiva. Incluyen desde los clubes náuticos, marinas y puertos deportivos en general con datos de los servicios disponibles en cada lugar. Datos sobre el sistema de balizamiento, Reglamento de Luces y Marcas, resumen del Reglamento Internacional para prevenir abordajes y catálogo general. Todo esto en cuatro idiomas: español, inglés, alemán y francés.

Al litoral español lo han dividido por costas y cada una de éstas incluyen dos o más cartas. Así por ejemplo están: Cornisa Cantábrica DO-OO y Rías Gallegas D 100, en el Norte Costa de La Luz D200, Costa del Sol D300, Costa Blanca D400; Costa del Azahar D500, Costa Dorada D600; Costa Brava D700, Islas Baleares D800 e Islas Canarias D900. Todas impresas en material lavable y en ambas caras (para ahorrar espacio) y con profusión de colores.

Además se puede conseguir por correo dirigiéndose a Jefe de la Sección Náutica:

(Ref. Cartas Deportivas)

Instituto Hidrográfico de la Marina

Cádiz, España.

no son tan detalladas como las inglesas, pero para el uso deportivo son excelentes.

Para los que programan los viajes con mucha anticipación y al detalle, es recomendable munirse del NP 131 "Catalogue of Admiralty Charts and other Hydrographic Publications" Published by Hydrographer of the Navy que traen todas las cartas y cuarterones del mundo.

Se puede conseguir en Inglaterra, por correo a un costo de 10 Libras. Para aquellos reacios de escribir en inglés lo pueden obtener también por correo, vía España en:

Blanco Montego S.A.

Avgda. de les Drassanos 6-8

pta. 3 "Edificio Colón"

T. 317 1939 - Barcelona 1

(Esto es las Ramblas, pero en Catalán, frente al monumento de Colón, donde está la réplica de la Santa María).

Otras cartas muy buenas son las italianas. El "Instituto Hidrográfi-

co della Marina Italiana" publica cartas generales de todo el Mediterráneo y en particular de la costa italiana, yugoeslava y francesa. Por correo se pueden conseguir en:

Instituto Hidrográfico de la Marina
Génova
Náutica
Stazione Marittima - Ponte dei Mille
16100 Genova
Teléfono (010) 25-71 29
Télex 270435 - 226521 MARIDN I

Para uso deportivo, la firma Nauticard S.R.L. de Roma, edita cartas lavables con profusión de datos referentes a los distintos servicios que se pueden obtener en los puertos deportivos. Desde Travelift, Mecánicos, Restaurantes, Hoteles, Night Clubs, Velerías, Accesorios náuticos, farmacias, etc.

La particularidad de estas cartas deportivas que las hace muy interesantes, es que están impresas tanto el anverso como del reverso. Si de un lado aparecen costas con puertos, del otro están los cuarterones de dichos puertos. Todo en colores y de un tamaño como para la mesa de navegación de un velero común y con posibilidad de doblarlas y encarpetarlas sin temor a ajarlas. A vuelta de correo Nauticard envía un catálogo completo para poder efectuar los pedidos. La dirección en Roma es: Via Reggio Calabria, 6. TE (06) 42.50.94/42.71.208.

Las cartas francesas son parecidas a las nuestras y desaconsejo la utilización de las publicaciones del resto de los países, que dan sobre el Mediterráneo. Algunos relevamientos son poco confiables, existiendo la dificultad del idioma, con traducciones dudosas, además de ser difícil conseguir las.

Por otra parte son muy completos los derroteros publicados por el Almirantazgo Inglés, caracterizados por las buenas descripciones de las costas, que incluyen dibujos de los perfiles de las mismas.

En ellos se puede encontrar información complementaria muy importante, como forma de gobierno del país por cuyas aguas uno navega y si es aconsejable o no recalar en sus puertos. Inclusive es muy claro cuando menciona mantenerse alejado de tal o cual costa por problemas de piratas o seguridad en general.

En cuanto a los Pilot Charts y las tablas de navegación, algo difíciles de conseguir en la Argentina, se puede hacer también por correo dirigiéndose a:

Defens Mapping Agency Office of
Distribution Services. Washington
D.C. 20315

Ahora nos sería mucho más fácil emprender la organización de un viaje, ya que la mayoría de estos datos nos eran totalmente desconocidos, y es más, hasta ignorábamos la existencia de publicaciones de suma utilidad, casi se podría decir que imprescindibles, como lo es el "Ocean Passages for the World". Libro que particularmente poseen to-

dos los navegantes que se tilden de "oceánicos", algo así como la biblia de los navegantes, consultada constantemente ante la menor duda. Muchos de ellos lo llevan, juntamente con las Pilot y algunas pocas cartas, como el fundamental y único elemento de consulta. Son muchos los que lo mencionan en sus libros, como ser Philippee Jeantot, Bernard Moitquier, Eric Taberly o Thor Heyerdahl cuando mencionan las tácticas empleadas para algún cruce oceánico o hasta para sostener teorías migratorias del hombre primitivo. (También se puede comprar por correo en las direcciones ya apuntadas).

Análisis del "Ocean Passage for the World" Navegación

Este libro, publicación N° 136 de la Hidrografía de la Marina Británica, está compuesto de dos grandes partes: la primera y más extensa se refiere a los buques con propulsión a motor (desde los capítulos 1 al 8); la segunda, solamente de tres capítulos, está dedicado a la ruta de los veleros.

En la introducción sobre los capítulos dedicados a la vela aclara: "Aunque el Ocean Passages tendría que estar dirigido a las necesidades de los hombres de mar contemporáneos y que, por lo tanto, las rutas para veleros están fuera de lugar, pero atendiendo a aquellos buques susceptibles de ser afectados por la circulación de los vientos principales y de las corrientes de los océanos, y además de los veleros que se largan a cruzar los océanos, se da esta información en su beneficio"...

Aclara también que las rutas y los días de travesía indicados para ellas está referida a bien armados veleros de unas 2000 tns., que en condiciones favorables podrían lograr velocidades de 10-12 Nudos, pero que generalmente promedian entre 100 y 150 millas por día.

Conviene detenernos en este punto y reflexionar sobre los veleros que se tomaron como ejemplo. Mayormente se trataban de los famosos "Clippers", sean de carga o pasajeros, que bien aparejados y tripulados trataban constantemente de bajar los tiempos empleados en las rutas, esa era su propaganda para conseguir más embarques en desmedro de sus competidores. Otras rutas fueron tomadas de distintos veleros que, por razones comerciales, hacían constantemente el mismo recorrido aportando los datos.

Entonces vemos que aparece la primer ventaja de estas "Rutas para veleros": son rutas realizadas para barcos que no ceñían como los buenos veleros modernos.

Por otra parte, al hacer este análisis hay que ser franco con uno mismo y ver con ojos bien realistas la capacidad de ceñida que posee el barco con que uno quiere realizar la travesía.

Es sabido que a mayor comodidad se pierde un poco de velocidad y también de grados de ceñida. Esto último es, en mucho de los casos, por el aparejo elegido, ya que al preferir velas más maniobrables, se lo frac-

ciona colocando dos palos en vez de uno, o no se le da la longitud real necesaria.

Así es como los veleros de crucero distan mucho de los Ocean Racers sobre todo en la concepción del diseño. No fue nuestro caso ya que su diseñador, a instancias del propietario, buscó un barco veloz, seguro y con gran capacidad de ceñida, con los ojos mirando al mar. Como pudimos ver, en el resto del mundo esto casi no sucede. La gente se larga con barcos normales, producidos en serie, buscando itinerarios que sean preferentemente con viento de popa por zonas tropicales.

Aquéllos con más ambiciones ya pasan el aluminio, acero o zinc; en muchos de los casos construidos por ellos mismos en base a planos aparecidos en alguna revista u obtenidos de alguna Asociación de Velerista vagabundos del mar. Estos veleros son muy económicos, se los busca de poco calado y especialmente con orza o quillote rebatible para poder varar o acercarse mucho a la costa para fondear. También buscan vientos francos, sin importarles mayormente la intensidad.

Todo esto es muy importante para analizar el recorrido a realizar y hasta qué pudo hacerle caso o no a la recopilación de datos en general, dada por estadísticas o por barcos de los cuales no conocemos su comportamiento en particular. Así es que debemos comparar las Rutas publicadas en el Ocean Passages con el Pilot Chart de la zona. De él, obtendremos los vientos predominantes con un promedio de intensidad y porcentaje de días de calma. Adoptando las variantes necesarias procurando de encontrar las condiciones óptimas, para nuestro barco en especial.

Continuando con el Ocean Passages for the World, en él encontramos los días promedios para los itinerarios más frecuentes. Por ejemplo aparece "Río de la Plata" to English Channel": 70-80 días. "Río de la Plata" to New York: 60-70 días. "Río de la Plata" to Capetown: 20 días". Después hay una descripción de las rutas, divididas por zonas. El capítulo noveno trata sobre el océano Atlántico y el Mar Mediterráneo.

A continuación se transcriben las partes que atañen a nuestro periplo:

9.62) Río de la Plata to Europa or North América.

Dirección General. Desde mayo a setiembre dirigirse directamente a Cabo Frío y luego cruzar el Ecuador sobre los 27°W, al igual que desde Río de Janeiro (9-60-01).

Desde octubre a Abril dirigirse al E. manteniéndose sin pasar los 30°W, luego al N. con los Alisios del S.E. como desde Río de Janeiro (9.10.01).

9.60) Río de Janeiro to Europa or North América.

9.60.01) Dirección General. Dirigirse primero hacia el S.E. hasta los 35°W, virar al N. introduciéndose en los Alisios del S.E.; cruzando el Ecuador entre los 27°W y los 32°W, y después de pasar por las "dol drums" timonear directamente a los puertos americanos o hacia el NW U W del "Archipiélago dos Açores", como lo expuesto en el punto 9.40.01, si se desea llegar a puertos europeos. Pero antes de entrar a los

Azores es interesante continuar por las descripciones de la costa Sud Americana.

9.59.) Río de Janeiro do Pôrto de Salvador or Recife.

9.59.01) Dirección General. Recorriendo en dirección Norte la costa E de Brasil, es preferible hacer un trecho parcial S.E. Trabajando a lo largo de la costa, rodeada de arrecifes sujeta a corrientes y leves vientos por la noche y no es recomendable.

Los "Brazil Monsoons" no se extienden más allá de los 170 a 150 millas de la costa. Después de este límite se encuentran los "Trades Winds" (alisios) que soplan por lo general el S.E. y el E.

Desde noviembre a febrero, vientos frescos del N.E. y corriente del Sur de 1 a 1,5 nudos se extienden a lo largo de la costa, especialmente en las vecindades del Cabo de São Tomé, el viento rota más al N. siendo necesario alejarse de 450 a 600 millas de la costa al E.S.E. antes de cambiar de rumbo. En esa época, particularmente diciembre y enero es la más desfavorable estación del año para el paso al N. En Octubre y Marzo, no es necesario ir más al E. que la longitud de "Archipiélago dos Arolhos", al N. de esta latitud los vientos van a ser del E. o S.E.

De marzo a setiembre, acérquese a la costa lo máximo posible, tomando ventaja de las brisas de tierra y del mar, haciendo pequeños tramos hacia el E. en búsqueda de los vientos frescos del NE que son frecuentes en Cabo Frío y Cabo São Tomé. Luego continúe a lo largo de la costa a distancias de 30 a 90 millas. Por lo general es usada una ruta más al E., pero si se recalca en "Pôrto do Salvador" no trae ventajas alejarse de la costa.

-9.58. Porto de Salvador to Europe or North América.

Dirección General.

Partiendo de los puertos al S. de Recife hacia Europa, los vientos del N.E. hacen que los barcos a vela mantengan una ruta cercana a los puertos por 10 ó 15 días, y naveguen al S.S.E. o hacia el S.E. hasta el paralelo de los 28° ó 32° S., casi hasta el meridiano de la Isla Trinidad cambiando de borde se puede llegar a la costa E. de Brasil, o inclusive al Archipiélago de Fernando de Noronha. Yendo hacia el N. el viento bornea del E. al S.E., y el Ecuador debe ser cruzado entre los 270W y los 29°W.

9.57. Recife and North-East coast of South America to English Channel or New York.

9.57.01 For English Channel, después de salir manténgase en dirección Norte y luego de cruzar las calmas (doldrums) siga a través de los Alisios del N.E. hasta los "Westerlies" pasando al W del Archipiélago dos Açôres como lo comentado en 9.40.01.

Continuamos ahora con la descripción del paso de la vecindada del Archipiélago de las Azores.

-9.40. Cape Town or Cape of Good Hope to St. Helena, Ascensión, English Channel or Bordeaux.

9.40.0. Para el Canal Inglés (de la Mancha) primero obtenga una buena distancia hacia el NW ya que los borneos hacia el NW o WNW son

frecuentes cerca de la costa y se pueden encontrar en cualquier época. Mantenga el curso hasta St. Helena.

Desde St. Helena Timonee directamente a Ascensión dejándola por cualquiera de las bandas y cruce el Ecuador entre los 25°W y los 30°W (en Julio entre 20°W y los 25°W para asegurarse mejores vientos. Después haga rumbo norte para alcanzar los Alisios del NE. lo más rápido posible (en julio y agosto cruzando el paralelo de los 10°N hacia el W de los 30°W) y corra por ellos. A Los Alisios del N.E. los perderá probablemente entre los 26° - 28°N y los 38° - 40°W cuando los vientos del O. aparecen.

También es recomendable advertir, pasar al E del Archipiélago dos Azôres pero si el viento pasa para el NW cerca de ellas, el canal más conveniente a través de ellas debe ser tomado. Si vientos del Este son experimentados luego de pasar el archipiélago debe mantenerse el barco en posición de encontrar vientos del W en cualquier momento.

De noviembre a febrero, un barco debe pasar a unas 50 millas al W de Ilha das Flores e Ilha do Corvo; pero entre junio y agosto a unas 250 millas al W de estas islas. En otras épocas del año pasar por una posición intermedia.

Como podemos ver tras breves recomendaciones pero más que exactas. Así continúa con las descripciones de zonas de todo el mundo, en viajes de ida o de regreso a un punto. Por su puesto que no trae todos los puertos, pero sí zonas importantes, desde donde se puede combinar con otra ruta.

Para el viaje de regreso recomienda la conocida ruta que del English Channel, Gibraltar o Portugal pasa por Madeira, Canarias, Cabo Verde cruzando hacia América. Allí se divide hacia el N. o el Sur.

Como podemos ver en las descripciones transcritas más arriba, aparece una constante que es la longitud por donde recomiendan el cruce del Ecuador. Si esto lo cotejamos con las Pilots Chants veremos que coincide con las zonas de menores porcentajes de días de calma. Nosotros al inclinarnos pasar por los 32° W tuvimos en cuenta no sólo el porcentaje de días de calma para la latitud 0° sino para los 10° que siguen hacia el Norte. El resultado estuvo a la vista, nunca encontramos las famosas calmas.

El Ocean Passage for the World trae además una serie de cartas muy interesantes: N° 5309 Tracks Followed by Sailing and auxillary powered vessels, N° 5308 The world sailing Ship Routes, N° 5310 The world general Surface Current Distribution.

En la 1a. podemos apreciar distintas rutas de navegación por todo el mundo. Nosotros sin saberlo seguimos casi en la totalidad, el itinerario de la que figura bajo el nombre de "Montevideo to Plymouth" 6650 Ns. (May to Sep). Ver Fig. A (Mapa)

No es una línea recta sino por el contrario una gran "S". Variamos sólo el último trecho, donde desde la Isla Faial seguimos hacia España en vez de Plymouth.

En Río de Janeiro un navegante además nos había indicado que hiciéramos esta ruta y sin quererlo realizamos una derrota igual a la que figura como recomendada en la carta. Las causas de esta curva están dadas por el abatimiento y las negadas del viento además de la deriva causada por la corriente Ecuatorial Sur con dirección a América, la suave contracorriente Ecuatorial con sentido a África, la fuerte Corriente Ecuatorial Norte con dirección a América, hasta llegar a la corriente del Golfo que nos hacía perder latitud hacia el Sur.

Todo esto se puede apreciar muy claramente en la tercer carta mencionada (Nº 5310 the World General Surface Current Distribution). Ver Fig. B - Mapa - Corrientes

En la Nº 5308 están ilustradas las rutas descritas en el libro. Trae como aclaración que dichas rutas eran las usadas, generalmente, para los barcos durante la Era de los Veleros en viajes Oceánicos. Figuran los meses del año en que se podían practicar y las rutas alternativas, preferidas por algunos pilotos.

Lamentablemente cuando partimos no teníamos la experiencia actual ni conocíamos estas publicaciones. Así es que nos guiamos mucho por las indicaciones de nuestro querido navegante alemán y las Pilot Charts.

Saber todo esto antes nos habría hecho sentir más seguros. De cualquier forma actuamos con mucho tino al seguir los consejos de no cruzar directamente a Cabo Verde desde el Norte de Brasil, aunque evidentemente es la distancia más corta. Hubiésemos encontrado corriente y viento en contra (del N.E.) además de la gran marejada del famoso Arco de Cabo Verde. Lo más probable es que hubiésemos tenido que bordejar todo el Atlántico, además de golpear constantemente desmoralizándonos ante la visión de un avance muy lento en la carta. Como le sucediera al Petrel en un cruce posterior al nuestro (1986).

Para desalentarnos en seguir esa derrota, nos contaban como excelentes navegantes tuvieron que desistir del intento, cuando, llevando algún barco de Canarias a Europa, después de 3 ó 4 días de pantoquear constantemente con vientos contrarios superiores a los 40 Nds. y corriente también contraria a los 3 ó 4 Nds. se les hacía imposible avanzar.

Además, todavía podíamos tocar esos puertos en el viaje de regreso lo cual era una ruta lógica con viento y corriente a favor.

Otra posibilidad, teniendo más tiempo, es la de continuar subiendo al N. y dar una pequeña vuelta por el Caribe con vientos y corrientes favorables, para comenzar a cruzar en los 30°N pasando por Açôres.

Recordemos que la distancia entre Europa y América del Norte es menor a la que se ve reflejada en las cartas con proyección Mercator. En éstas los meridianos figuran como líneas rectas paralelas cuando en la realidad no lo son.

Esta ruta figura también en las cartas y en las descripciones del libro "Ocean Passages". No nos debemos olvidar de una importante variable el factor huracán, para los meses de agosto a noviembre.

En el trayecto que seguimos era casi imposible que nos tocara algu-

no. Si vientos fuertes, como nos sucediera en la latitud de Cabo Verde, pero huracanes no, dado que la longitud para la que subimos al Norte es la zona donde éstos comienzan a formarse para luego desplazarse hacia América, evolucionando en forma vertical y tomando más velocidad. Ya más al Norte cerca de Azores podíamos encontrarnos con alguna cola de un huracán, que habiendo arrasado las costas del Caribe estuviese desarmándose. De cualquier forma si se elige el cruce dando una vuelta por el Caribe, no es recomendable hacerla entre julio a noviembre.

Proximidades del Archipiélago das Azores

Llegando a la latitud de las Azores hay que tener en cuenta el famoso Anticiclón de las Azores. Este sistema de alta presión es famoso porque prácticamente regula todo el clima de Europa.

Para los veleristas adquiere un significado especial ya que, no bien se llega a la latitud de las Azores, hay que esperar algún cambio en la dirección del viento. En líneas generales se recomienda pasar al W de las Azores. Entre 50 Ms. en enero, a 250 Ms. en julio. El motivo es que este anticiclón se desplaza hacia el sur en verano.

Los vientos del Oeste, originados por este centro de alta presión, es normal encontrarlos una vez pasada la latitud de Azores. Nosotros no lo encontramos y al parecer nos movimos dentro del centro de presión elevada (1022 a 1017 mts.) y la ausencia de viento. Cuando lo había era por lo general muy suave variando de los sectores N.E. al N. Aunque también los tuvimos del S.O. y del N.O. Es por esta razón que los competidores de la regata Vuelta al Mundo, le tienen tanto temor a esta zona. Comúnmente se dice que la regata de meses de dura navegación, pasando por zonas bastante difíciles como el Cabo de Hornos, se define en las Azores. Según por donde se decida dejarlas, puede ser atrapado por el centro de alta presión, relegando puestos duramente conquistados. Es cierto que estas embarcaciones llevan, dentro del equipo, los famosos "weatherfax", (facsimil del tiempo) que les proporcionan cartas meteorológicas vía satélite.

Por supuesto que no contábamos con este importante adelanto de la electrónica que, viendo como se utiliza y los servicios que presta, es recomendable poseerlo en barcos con aspiraciones a cruces oceánicos. Sobre todo por lo accesible que se convirtieron en el último tiempo.

Navegación por el Mediterráneo. Parte de la costa de España, Francia y Ligure-Italia

Llegando a Gibraltar, el viento empezó a hacer de las suyas pasando de un cuadrante a otro y variando su intensidad sin ningún tipo de aviso.

Así es como de estar navegando con Genoa uno y Mayor al tope pasábamos a Yanquee, una o dos manos de rizo, luego Foque para que, después de poco tiempo, tuviéramos que arriar todo para continuar a motor

dado la falta de viento y la resaca que quedaba.

Nos hubiera hecho más falta un piloto automático que un timón de viento. El Atlántico nos había acostumbrado mal, con vientos constantes de regular intensidad, que nos hacían avanzar rápidamente. Salvo en el Golfo de León donde tuvimos la experiencia de un Mistral, fue el único viento constante que encontramos en esta costa del Mediterráneo.

Recuerdo que salimos de Toulón con dirección a Palamós (España) mientras soplaban el famoso Mistral. Según los datos del Boletín Meteorológico, se trataba de un Mistral de fuerza 8. Dentro del puerto y en la ciudad soplaban 45 Nds., pero el pronóstico era halagüeño, decía que no iba a durar mucho más. Había comenzado, como siempre sucede, sin previo aviso, justo después de entrar al puerto de Toulón. Cuando salimos, hacía dos días que soplaban, y una vez que pasamos Cap Siscie tuvimos que tomar dos manos de rizos y poner el tormentín. Navegábamos a unos 6 Nds. y este viento del N.NO. nos permitió poner el timón de viento. Leo de las observaciones del Diario:

"... No dormimos, el timón del viento nos lleva pero el barco se mueve tremendamente. Las olas, con un desarrollo vertical que nunca había visto, vienen rompiendo y nos empapan constantemente. Son como cachetazos que se estrellan en cualquier parte del barco. Algunos son tan fuertes que cuando pegan hacia la popa o la proa tienden a hacer girar la embarcación. los pancotazos que vamos dando son fuertísimos, me da la sensación de estar en la playa por como rompen las olas. El rumbo es bueno y el pronóstico también. No cenamos.

Estamos con los trajes de agua y el arnes puesto, recostados cada uno en su cucheta. El barco cerrado totalmente no hace agua.

Parecería como si el Cartagena hubiese cobrado vida. Mientras nos sacudimos brutalmente al recibir los golpes de ola, además de los pantotazos busca su camino retorciéndose entre las olas. Cada 20 minutos suena el despertador, nos indica que tenemos que salir para buscar, por el horizonte, luces que nos indique la presencia de algún buque.

Le habíamos tomado la frecuencia a las olas "verticales con rompiente". Esperábamos a que alguna estalle contra el barco y caiga el surtidor de agua; para abrir la escotilla, mirar el horizonte haciendo un giro de 360°, corroborar el rumbo compás, dar un vistazo a velas y timón, y zambullirnos inmediatamente, cerrando la escotilla como si fuese una inmersión de un submarino durante un film de guerra. Tras esta maniobra se escuchaba otra explosión, el correspondiente zarrandeo y la columna de agua cayendo sobre la carroza, mientras el barco volvía solo a rumbo..."

"... Esto duró hasta las cuatro de la mañana, cuando desapareció el viento. Una hermosa marejada, resabios del Mistral, nos mantuvo ocupados navegando a motor el resto de la noche. Las olas verticales dejaron de romper y fueron achicándose en altura.

El amanecer llegó portando una brisa suave del O., así es que empezamos a tirar bordes largos acercándonos a la costa. La marejada fue

calmando a medida que transcurría el día, a las 18.30 llegamos a Palanós luego de un hermoso anochecer. Nubes color fuego y un cielo celeste intenso..."

Es interesante ver el análisis que efectúa René Mayen sobre el Mistral en el Golfo de León, cuando escribe acerca del hundimiento del velero Nyord y como sobreviven Catherine y Lucien.

Para la época en que nosotros cruzamos esa zona las observaciones de viento sostenido (no ráfagas) superior a 29 nudos efectuados por buques durante 8 años son las siguientes:

Viento Sector	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	E	F	M	Abril
N.W	36	89	98	113	130	96	80	116
N	32	53	76	67	91	64	52	85

y la cantidad de observaciones que superó la fuerza 9 de la escala. Beaufort fueron:

Sector Viento	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	E	F	M	A	M	J
N.W.	2	12	9	14	20	14	12	12		2
N		7	10	4	16	9	2	10	1	

y el viento más fuerte registrando también durante ese periodo fue (expresado en nudos):

	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	E	F	M	A	M	J	J	A
N.W.	50	60	85	75	65	55	64	70	45	50	48	48
N.N.W.	30	45	50	50	70	60	62	65	50	40	30	45
N.	50	70	65	75	70	55	46	55	45	30	60	48

Conociendo esta información antes de llegar a la zona sabíamos que en algún momento nos íbamos a tomar con el famoso Mistral Cosa que, no lo puedo negar, nos producía cierto temor y respeto. Además estaban presentes relatos como el del libro mencionado; el temporal que le tocara pasar en el Pegote IV a Esteban Mendez, o el de Jean Paul Bassaget que diera una vuelta campana estando a mitad camino entre Las Baleares y Marsella después de haber navegado por todo el mundo, inclusive la Antártida.

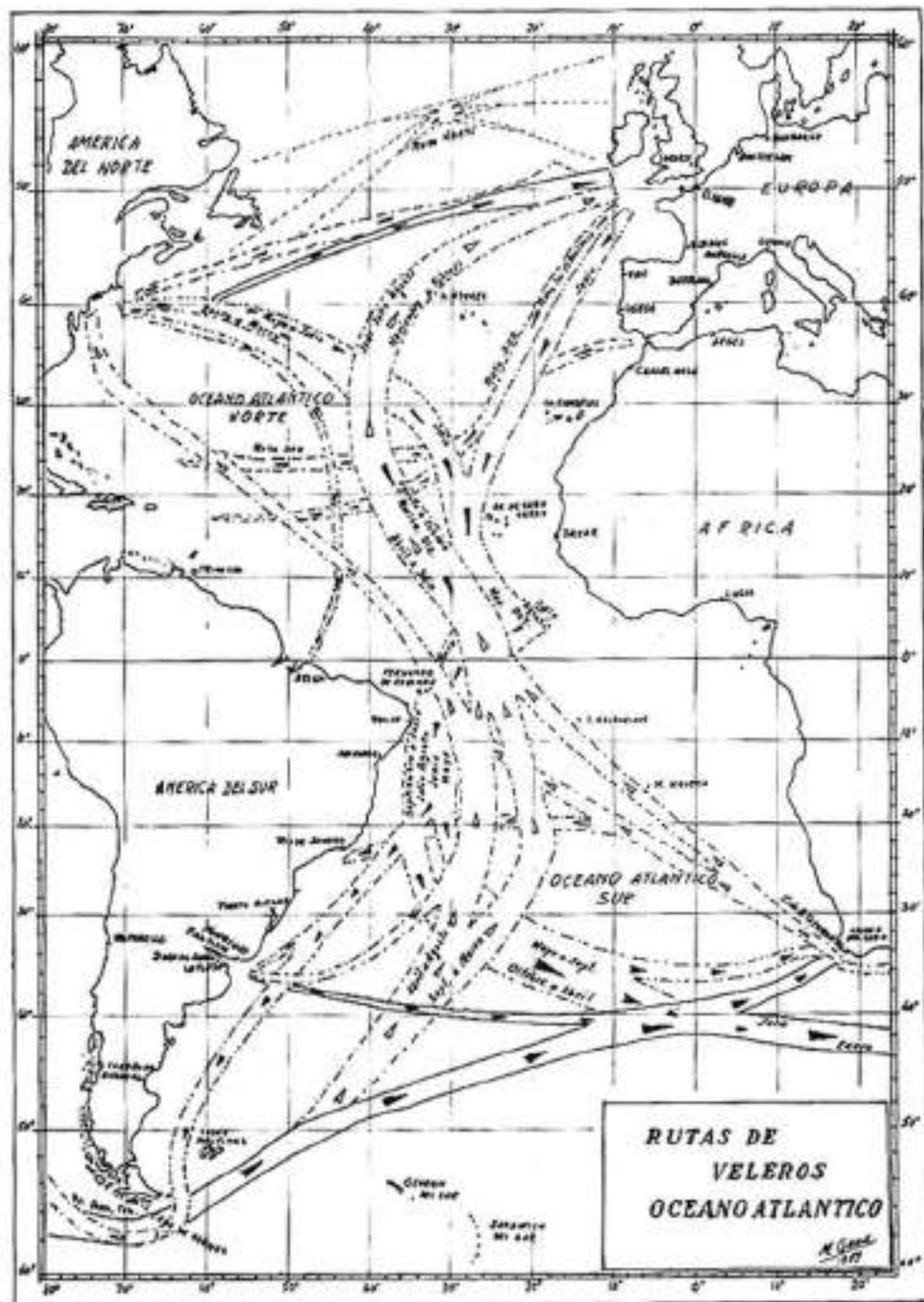
Nosotros íbamos pendientes del pronóstico que transmiten por radio o puede consultarse telefónicamente. Se puede decir que es excelente y con muchos datos. Cuando se escucha el anuncio de un bajón muy pronunciado de la presión, es como para tomar medidas precautorias. Y si el Mistral es anunciado es preferible quedarse en puerto y esperar a que

baje de intensidad. otro dato "folklórico" sobre el tema, es que parece ser que tiene un tiempo de duración de días impares (uno, tres, cinco, o siete días).

Por estas características no existe persona que no lo comente. Estando en Toulón todos nos lo decían, desde parientes o conocidos, hasta los oficiales de la Marina.

El que nos tocó no fue demasiado duro, pero sí muy distinto y particular a las tormentas que estábamos acostumbrados, especialmente por el oleaje y el temor a las rutas de los buques.



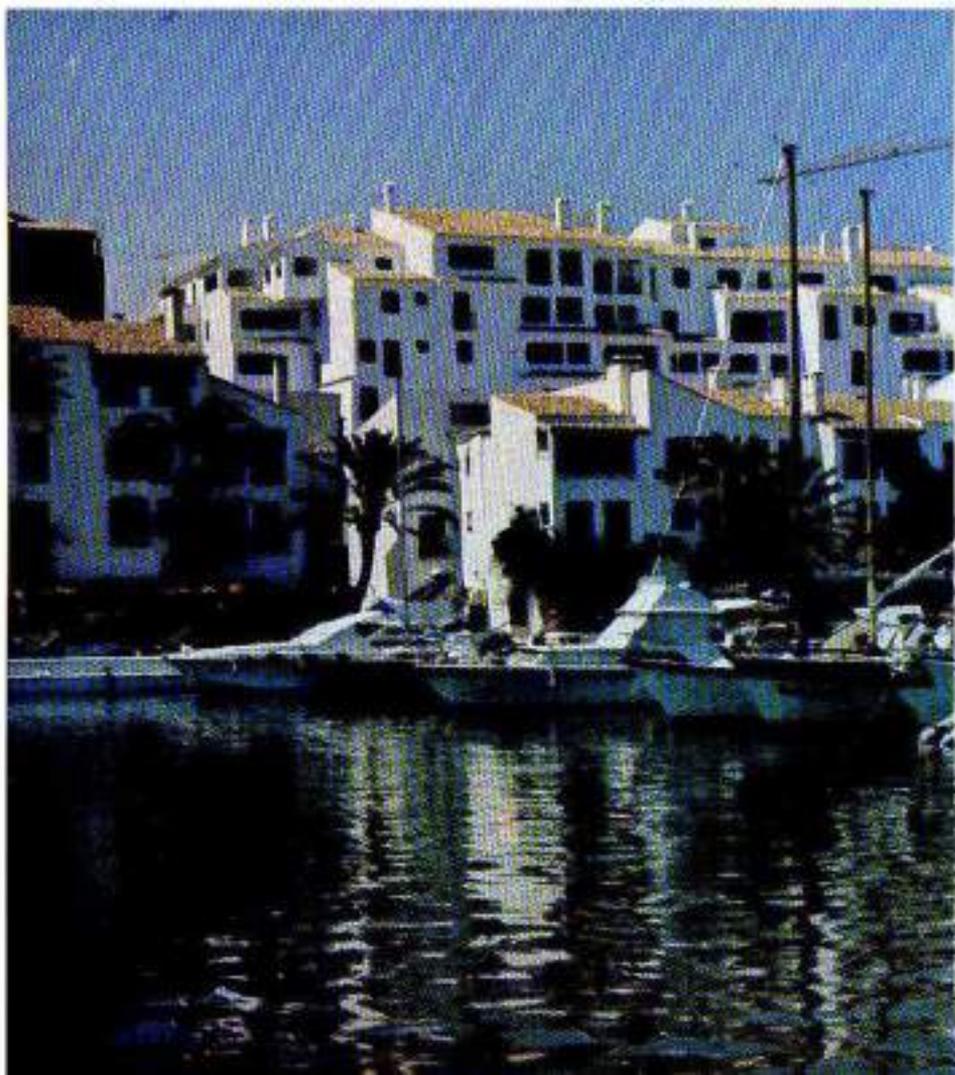


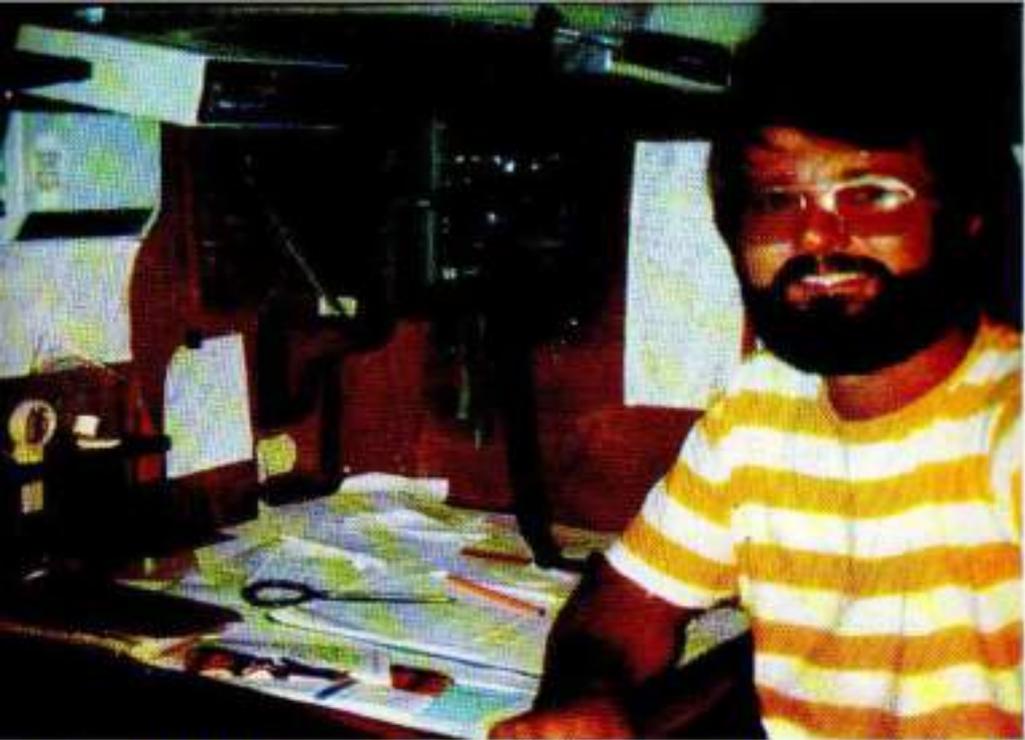


39



40







38

*Vista del Peñón de Gibraltar entrando a Algeciras.
Fin del Atlántico y comienzos del Mediterráneo.*

39

*En puerto Banus encontramos al otro argentino.
Empezando de la izquierda el Jessica
es la segunda proa.*

40

*Puerto José Banús. Considerado como el puerto más
lujoso del mundo, tiene entre otras cosas la densidad
más grande del mundo en Rolls Royce,
comenzamos la adaptación a Europa.*

41

*El lugar de los continuos contactos con Gino y Enzo
donde Leonardo trazó los nuevos rumbos
por el Mediterráneo.*

42

*Ojén, a pocos kilómetros de José Banús. Como sucede
en todos los puertos del Mediterráneo, uno se
encuentra con pequeñas aldeas solitarias.*

43

*El Cartagena con su chincharro gris a popa,
en aguas de Portofino.*

APENDICE VIII

Desperfectos en el equipamiento

Podría decir que en la navegación de 7300 millas que acusó nuestra corredera, no hubo daños demasiado serios a bordo del "Cartagena", y casi todos los desperfectos que se presentaron, fueron resueltos por nuestros propios medios. Las únicas excepciones fueron la botavara, que necesitó de la intervención de un tornero y los inodoros, que jamás se mantuvieron en condiciones óptimas.

Debe tenerse en cuenta que esa cantidad de millas, recorridas en tres meses, pueden representar muchos años de navegación para el navegante tipo del Río de la Plata. Valga como dato ilustrativo el recuerdo a nuestra campaña de regatas de 1984, a bordo del "Swan II"; participando en todas las regatas del Grand Prix de hándicap Convencional, el Campeonato Argentino, diversas regatas internas de los clubes, cruceiros de entrenamiento y la regata Bs. As./La Panela, cubrimos un total de 764 millas.

Eso me ha llevado al convencimiento de que hay en plaza equipos que, para ser usados de vez en cuando, pueden ser útiles, pero si de ellos se depende para vivir con cierta comodidad o seguridad en alta mar, utilizándolos en forma continua, los resultados cambian dramáticamente. Ni que hablar de la inexistencia de repuestos para ellos en otros países...

Sabíamos que muchas de las posibilidades de que nuestro viaje tuviera éxito dependían del cuidado con que usáramos nuestros equipos.

El centro de nuestras desconfianzas, estaba en el mástil. Al ver cómo se curvaba, se nos antojaba demasiado frágil, y dudábamos que aguantara.

Al respecto consultamos a mucha gente. Roberto Hosmann opinaba

que si no lo maltratábamos resistiría. Pedro Ferrero, que nos dio muchos consejos acertados basado en su experiencia, nos aseguró que el mástil respondía exactamente a lo solicitado en el diseño y, según su opinión, aunque no era demasiado robusto, podría aguantar. Así y todo, nos confesó que no tendría demasiado sentido planificar una navegación de tanto tiempo, si finalmente no le teníamos confianza a una parte tan vital del barco, por lo que nos aconsejó reforzarlo, como así también a la botavara, que al cazar la mayor se doblaba.

Muchos otros, como "Quillo" Boneo, que corrió en el "Cartagena" durante una regata de Semana Santa, nos aconsejaron tener cuidado y sobre todo, tratarlo con mesura, tomando todas las precauciones del caso.

Reemplazarlo por un mástil importado hubiera significado posponer la partida por varios meses, fue así que decidimos probarlo bien hasta Río de Janeiro y cuidarlo mucho. Si el mástil se caía, allí mismo terminaba nuestro viaje, ya que no contábamos con recursos para reemplazarlo.

Respecto a la botavara, adquirida en "El Pañol", debimos agregarle dos refuerzos consistentes en un par de planchuelas de acero inoxidable que recorrían toda su longitud, fijadas con 500 remaches "pop". Con este agregado, se solucionó la preocupante comba que aparecía al cazarse, aunque se sumó bastante peso.

Al final de cuentas, debo decir que llegamos a Europa y luego recorrimos el Mediterráneo con nuestro mástil nacional. En realidad, nunca sabremos si lo que compramos originalmente hubiera resistido, ya que en plena travesía, nos pusimos a pensar seriamente en lo que sucedería si desarbolábamos; al percatarnos de que estábamos a 1800 millas de la tierra más cercana, optamos por agregar dos burdas más y estudiar, con cada cambio de vela, el comportamiento del aparejo.

No puedo dejar de mencionar que la fátiga del material, se produjo con asombrosa rapidez. Después de haber recorrido la costa italiana y mientras volvíamos a Palamós (España), donde el "Cartagena" pasaría el invierno, el famoso Mistral dijo presente frente al Golfo de León, debiendo cruzarlo con tormentin y dos manos de rizos. Los remaches de la botavara comenzaron a saltar, el palo se combó en forma alarmante y las crucetas se movieron peligrosamente.

Todo había envejecido rápidamente y Leonardo, previa comunicación con Buenos Aires, decidió reemplazar el mástil por uno de la marca "Nemo", dos secciones más grueso.

A continuación, se consigna el detalle de todos los desperfectos sufridos:

Buenos Aires-Río de Janeiro

21-4: Perdemos tragavientos de estribor de proa y manija de molinete.

25-4: Se rompe el acople del brazo del timón de viento.

26-4: Se corta el cable de la antena de BLU.

29-4: El inodoro del baño de popa pierde por la bomba de agua servida.

30-4: Saltan garruchos del gratil y pujamen de la mayor.

Se rifa la mayor al apoyar contra la cruceta alta en una ampopada muy prolongada.

Se pincha el bombín de agua potable de la cocina.

30-4: Se pierde el tragavientos de babor de popa.

Desaparecen los acrílicos de las luces de posición ubicadas en proa.

1-5: No enciende la luz de tope.

2-5: Se pincha el bombín de agua potable del baño de proa.

Entre Río de Janeiro y Buzios pudimos reparar todo. Desde Buenos Aires recibimos los tragavientos y las manijas de molinete, ya que las importadas no concuerdan con los molinetes argentinos.

Buzios-Vitoria

10-5: Se raja la base del inodoro del baño de proa, y ante la pérdida de agua se clausura.

12-5: Se sulfata la llave de contacto del motor.

13-5: Se pincha nuevamente el bombín de agua potable del baño de proa.

Vitoria-Salvador de Bahía

18-5: Se rompe el acople plástico del brazo del timón de viento.

19-5: Se rompe el brazo del timón de viento que une la veleta con la pala. Se reemplaza con un repuesto existente a bordo.

20-5: Se rompen los tornillos de la base del timón de viento, por falla del material.

Se gasta el aluminio del tintero de la ganzera, por lo que se debe navegar sin mayor hasta Salvador, en donde un tornero fabrica la pieza nueva.

21-5: Se pinchan los bombines de agua potable de la cocina y el baño de popa. Debido a que el tope del mástil es débil, la presión del amantillo de mayor y de las drizas de spi lo doblan.

Salvador-Recife

30-5: Se pinchan nuevamente los bombines de agua potable, ya que la reparación efectuada en Salvador no aguantó. Se clausuraron los tanques de agua potable.

Recife-Noronha-Azores

18-6: Salta desvío de pújamen de mayor colocado sobre la carroza.

19-6: Salta desvío similar al anterior, correspondiente a la segunda mano de rizos.

21-6: Se rompe la bomba del inodoro de popa.

23-6: Se rompe el gratil del yankee cerca del tope, por haberlo dejado en cubierta durante la noche, con viento de 40 nudos.

28-6: Los molinetes están muy duros. Los desarmamos, limpiamos y engrasamos en navegación.

29-6: Se rifa el yankee debido a su roce con el púlpito.

2-7: Deja de funcionar el compresor de la heladera.

Debo hacer un par de observaciones complementarias.

No se pincharon más bombines de agua, de fabricación nacional, sencillamente porque no teníamos más a bordo. En Recife, decidimos retirar los tanques de servicio y manejarlos con bidones, ya que en caso contrario, el agua potable iba a parar a la sentina y sólo la podíamos reponer con agua llovida. En cuanto a los inodoros, solucionamos el problema con el nunca bien ponderado "balde higiénico". Evidentemente, los inodoros "Sailor", copia del famoso ITT canadiense, son "como" el importado, pero no igual, ya que no sirvieron ni para llegar a Río de Janeiro.

A partir de Recife, dejamos funcionando sólo el de popa, clausurando definitivamente el de proa. De todas maneras usábamos el balde, reservando el inodoro para días de tormenta o viento muy fuerte.

En todo puerto que tocamos, fue tarea obligada desarmarlos y tratar de repararlos con los repuestos que podíamos comprar, adaptándolos por supuesto. En Salvador, reemplazamos la base de uno de ellos por otro de fabricación brasilera, que funcionó muy bien, pero más tarde se rompió la bomba original. Pienso que para usarlos un par de veces por fin de semana en el Río de la Plata, no presentan problemas, pero si se debe usarlos todos los días, es mejor recurrir al balde. Respecto a los molinetes de Aldo, no tuvimos ningún inconveniente, salvo que las manijas de Lewmar no son de la misma medida y nos tuvieron que mandar las de repuesto de Buenos Aires. No se debe olvidar el lógico mantenimiento (común a molinetes argentinos, ingleses, norteamericanos o de dónde sean), que requiere periódicos desarmes, limpieza y engrase.

Nos resultaron muy útiles los self-tailing, a tal punto que lamentamos tener algunos que no lo eran e implicaban un hombre extra trabajando. El hidráulico del stay de popa funcionó siempre bien.

La cabullería de Texilo no sufrió mayor desgaste, aunque aclaro que evitamos todos los roces posibles. Nos produjeron variados inconvenientes las cocas que se formaban inevitablemente, por ejemplo en las drizas en el momento de arriar las velas. Otro defecto importante es la cantidad de uniones que tienen. Se nota la diferencia con la cabullería importada.

Con referencia al instrumental VDO, los resultados no fueron uniformes. La ecosonda funcionó correctamente durante todo el viaje. La corredera comenzó a marcar entre un 35 y un 40% de menos cuando estábamos llegando a Salvador. Es fundamental mantener libre de incrustaciones tanto la hélice del sensor, como sus inmediaciones.

El compás electrónico para barcos de acero, cuya unidad central va colocada en el mástil, fue imposible de dominar. Instalado correctamente, intentamos calibrarlo según las instrucciones de su manual, pero ni aún en la bahía más tranquila pudimos lograrlo. La simple escora por distribución de pesos nos variaba su lectura.

Después de elaborar tablas de desvío y corrección, optamos por dejarlo como compás auxiliar, por si fallaba el Plath magnético.

Nuestro timón de viento "Aries", se descompuso en diferentes ocasio-

nes, pero nunca dejó de funcionar, ya que venía provisto de los repuestos necesarios que, según pudimos comprobar, eran exactamente los que presentaban problemas. Fue un auxiliar invaluable, que timoneó en todas las ocasiones, salvo en las empopadas muy suaves o muy fuertes. Con vientos duros desde proa hasta la aleta, no tenía ningún problema, por lo que las guardias se limitaban a chequear el perfecto funcionamiento de todo y estar atentos ante algún cambio de las condiciones imperantes.

Con vientos desde la aleta a popa, el "Aries" hacía un real esfuerzo para estabilizar el rumbo, por lo que preferíamos timonear a mano. En los casos de viento duro de proa, que hacía golpear un poco el barco, se solucionó fácilmente haciéndolo navegar dos o tres grados más derivado.

Creo que el timón de viento es indispensable para quien quiera navegar distancias largas, independientemente de la cantidad de tripulantes con que se cuente, ya que es muy diferente estar permanentemente mojado o con frío que permanecer en el interior leyendo o charlando tranquilamente mientras el timón de viento hace nuestro trabajo.

Los desvíos que usamos eran como los que hay colocados en la mayoría de los barcos, fijados sobre la carroza y con un resorte que mantiene erguidos a los motones. Tan sólo se soltaron de su base, por lo que debimos engrilletarlos a un cáncamo situado en el pie del palo. El único inconveniente que se presentó fue que quedaron tres desvíos en un mismo punto, haciendo menos clara la maniobra.

Los tangones provistos por "El Pañol", fueron totalmente ineficaces, a tal extremo que teníamos miedo de usarlos por la facilidad con que se doblaban. Nos preguntábamos si ese problema se debía al diámetro del tubo, al espesor de sus paredes o a la calidad del material y llegamos a la conclusión de que eran las tres cosas conjugadas. Las punteras se sulfataron de tal manera que nos resultó imposible hacerlas funcionar nuevamente, aún después de haber tomado la precaución de colocarles aceite y más tarde Penetrit. Las crucetas funcionaron correctamente, aunque pienso que hubo una desinteligencia por parte de la firma proveedora entre el grosor del caño y el herraje de inoxidable que las unía al palo.

Navegando hacia Río de Janeiro notamos que se movían y cambiaban de posición. Al subir a inspeccionarlas, descubrí que se habían colocado cuñas de madera para su fijación, que al aflojarse producían el movimiento. Sí, aunque suene increíble, se colocaron cuñas de madera para rellenar la diferencia entre el diámetro de la cruceta y su herraje de fijación. Igual que los importados... La botavara, se doblaba al cazar la mayor y se despintó casi de inmediato; el herraje de aluminio que la une con el mástil se gastó y el aluminio del tubo se ampolló con grandes borbotones de sulfato.

El tope del mástil estaba confeccionado con aluminio muy blando. No soportaba sin doblarse el peso de la botavara con su vela cuando la amantillábamos. Los arraigos de las cajas de las drizas de spinn-

ker también se doblaron al mínimo esfuerzo. Como para confiar en el Aluminio Argentino.

La heladera y el freezer funcionaron perfectamente hasta las Azores, en dónde se quemó el compresor rotativo. Conseguimos el repuesto en Málaga, aunque tal vez hubiera sido más simple y económico reemplazarlo directamente por uno nuevo.

La cocina Bellatrix siempre funcionó bien, especialmente su horno, que aprovechamos al máximo, particularmente durante las tormentas fuertes, en las que nadie soñaba con dejar algo cocinándose en las hornallas por el temor a que el recipiente saliera despedido en un bandazo. De ese eficaz horno salieron excelentes pizzas, atunes, dorados, sardas, carne asada, pavos, pollos, papas, pan fresco en medio del Atlántico, etc. El consumo de gas fue relativamente bajo: una garrafa de 12 kg cada 30 días.

La jarcia firme no presentó ninguna complicación. tanto los cables como los tensores trabajaron perfectamente.

El motor era un Faryman R30 de 24 caballos SAE, que funcionó siempre correctamente, haciéndole sólo el service normal. Resultó de poca potencia para el tamaño y el desplazamiento de nuestro barco, pero fue un excelente motor.

El resto del equipo de a bordo, como ser equipos de radio, navegador satelital, bombas de achique, herrajes y carpintería, demostraron un excelente rendimiento y quedaron como si recién hubiesen sido instalados.

Creo que todos los inconvenientes que tuvimos se hubieran solucionado más rápida y fácilmente, si el barco hubiera contado con un espacio que cumpliera las funciones de pequeño taller, con una morsa y un banco de trabajo. Es cierto que con nuestra eslora, no nos quedaba demasiado lugar como para hacerlo, pero pienso que en esloras superiores es para tener muy en cuenta, especialmente cuando se llega a puertos extranjeros en los que, por lo general, todo el mundo es muy reacio a prestar herramientas o posibilitar el uso de sus talleres.

APENDICE IX

Alimentación

El plan de alimentación que nos habíamos trazado, se basaba en llevar la mayor cantidad posible de comestibles frescos, para tratar de seguir una dieta muy natural. Para el caso de que nuestro sistema de frío tuviera algún desperfecto, llevábamos una importante variedad de conservas, que nos permitiría tener un menú muy variado en base a productos enlatados. A esto debemos sumarle un 40% de provisiones extra, por lo que podíamos contar con alimentos frescos para 35 días y enlatados para 52. El exceso de conservas, estaba previsto principalmente para el trayecto de 1100 millas que separaba a Azores y España y para la navegación posterior en el Mediterráneo.

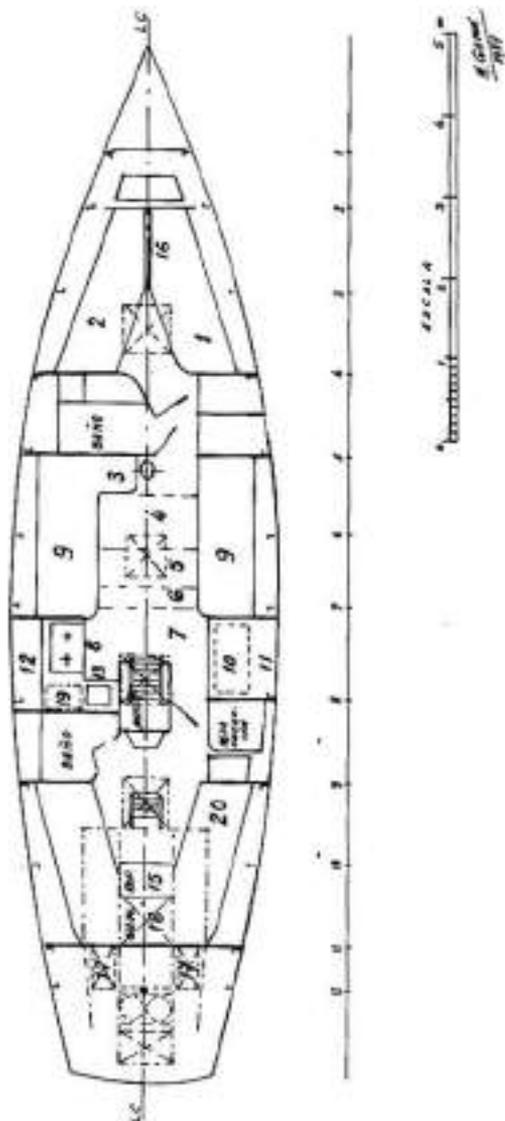
El resultado final fue que no llegamos a consumir toda la reserva de alimentos frescos en la etapa Noronha-Azores, por lo que no fue necesario hacer víveres en Horta, comenzando asimismo a consumir los enlatados. Todos los días hacíamos las cuatro comidas tradicionales. Los desayunos eran muy importantes, a base de huevos fritos, revueltos o en omelette. Hacíamos pan cada 2 ó 3 días y cada 4 días, el Oso preparaba excelentes pizzas a la piedra. Quedamos asombrados con las excelentes prestaciones del horno de la cocina Bellatrix.

Cada uno de nosotros trató de desarrollar alguna especialidad culinaria, que al par de entretenernos bastante, nos permitía seguir manteniendo costumbres arraigadas de nuestras casas, como fueron los ñoquis del 29.

La estiba de los productos enlatados, nos obligó a una pequeña organización previa, a fin de que las latas se mantuvieran en buen estado y que se pudiera conocer en forma inmediata en que sitio estaba cada cosa. Para mantenerlas en condiciones, retiramos todas las etiquetas, inicialando el contenido de la misma con marcadores indelebles. Si se tiene tiempo suficiente, es muy útil barnizar todas las latas, porque así se evita que se oxiden. Las etiquetas se deben retirar ya que, al menor

contacto con el agua se desprenden y, no sólo se ignora qué es lo que contienen, sino que el papel desprendido y húmedo bloquea los imbornales de la sentina.

A continuación, se puede observar el plano con la distribución de los alimentos



Referencias para "ir de compras" en alta mar

- 1 - Cítricos, papas, batatas y calabacines.
- 2 - Campari y vinos.
- 3 - Harina, yerba, azúcar, papel higiénico y servilletas.

En la sentina:

- 4 - Damascos, peras y duraznos en almbar, arvejas, ensalada de frutas y aceite.
- 5 - Acolite, detergente, tomates enlatados, puré, garbanzos, salsa pomarola, palmitos, polvo Odex, limpiahornos, desodorantes y limpiadores varios.
- 6 - Porotos, jardinera de verduras, viandada, salchichas enlatadas.
- 7 - Choclo, sardinas, tuco, atún, caballa, paté de foie, lentejas y champignones.
- 8 - Arroz, fideos, sal, café y té (Debajo de la cocina).
- 9 - Tanques de agua debajo de las cuchetas.
- 10 - Heladera.
- 11 - Bar.
- 12 - Alacena con cosas varias para uso diario.
- 13 - Latas varias para uso inmediato y artículos de limpieza. (Debajo de la piletta).
- 15 - Herramientas, medicamentos y ropa.
- 16 - Bidones con agua para el cruce.
- 17 - Bidones con combustible para el cruce y frutas y verduras varias.
- 18 - Tanque de gas oil.
- 19 - Freezer.

Mantenimiento del freezer y la heladera

Dos veces al día y durante dos horas, se encendía el motor para mantener el frío de la heladera y del freezer. A este último se lo abría lo menos posible y no fue limpiado hasta llegar a Azores. La heladera, por el contrario, era limpiada cada dos o tres días, ya que se juntaba mucha agua en su fondo y comenzaba a despedir mal olor.

Detalle de las provisiones adquiridas y su consumo

Capacidad de tanques de agua potable: 300 litros.

Capacidad de tanques de combustible: 160 litros.

Cargado en Buenos Aires:

Alimentos enlatados

Salsa pomarola, 50 latas chicas
Duraznos, 10 latas
Damascos, 5 latas
Peras, 5 latas
Arvejas, 50 latas
Jardinera de verduras, 40 latas
Porotos, 8 latas
Caballa, 6 latas
Champignon, 4 latas
Choclo, 6 latas
Atún, 4 latas
Sardinas, 16 latas
Lentejas, 6 paquetes
Viandada de pollo, 20 latas
Viandada de carne, 10 latas
Sopa en sobres, 30

Alimentos frescos

Zanahorias, 2 kg
Zapallitos, 5 kg
Papas, 20 kg
Calabacines, 15 unidades
Manzanas, 10 kg
Cítricos, 10 kg
Colitas de cuadril, 20 unidades
Pollos, 6
Manteca, 6 panes
Margarina, 6 panes
Pan lactal, 5 paquetes
Galletas, 4 fresh-pack
Huevos, 4 docenas
Bondiola, 1 unidad
Panceta, 1 unidad
Queso en barra, 1 unidad

Dulce de leche, 4 tarros	Queso Chubut, 1 unidad
Dulce de membrillo, 2 unidades	Queso fresco, 1 unidad
Café, 2 kg	Salamines, 3 unidades
Chocolate, 5 barras	Azúcar, 5 kg
Mermeladas varias, 10 frascos	Polenta, 4 kg
Té, 150 saquitos	Sal, 3 kg
Aceite, 4 litros	Vinos varios, 48 botellas
Odex, Zebra, desodorantes y detergentes	Campari, 4 litros
Arroz, 5 kg	
Fideos, 20 paquetes	

Esta interminable lista, insumió un gasto de 400 dólares. En 12 días de navegación, entre Buenos Aires y Río de Janeiro, se consumieron todos los alimentos frescos, salvo 10 colitas de cuadril y 8 calabacines.

El consumo total de agua potable fue de 180 litros, arrojando un promedio de 3 litros diarios por tripulante. Cabe aclarar que, aunque el tiempo fue fresco, el alto consumo se debió principalmente al cocimiento de los alimentos.

Se consumieron 98 litros de gas oil.

Cargado en Río de Janeiro:

Lechuga, 2 kg
 Tomates, 3 kg
 Zanahorias, 2 kg
 Cebollas, 6 kg
 Papas, 10 kg
 Morrones, 2 unidades
 Cítricos, 6 kg
 Ananá, 4 unidades
 Batata, 2 kg
 Jamón, 1 unidad
 Queso fresco, 1 unidad
 Huevos, 2 docenas
 Café, 2 kg
 Palmitos, 6 latas
 Mortadela, 1 unidad
 Salame, 1 unidad
 Harina, 4 kg
 Latas varias, 24 unidades

Se gastaron 73 dólares en alimentos y 30 en gas oil. Desde Río de Janeiro hasta Vitoria, con escala en Buzios, que implicaron cuatro días de navegación y cinco en puerto, se consumieron todos los comestibles frescos.

En Vitoria gastamos 35 dólares en alimentos frescos.

Desde Vitoria hasta Salvador, empleamos cuatro días de navegación, con una estadía de ocho días en Bahía. Gastamos 49 dólares de comestibles y 19 dólares de gas oil.

Desde Bahía hasta Recife empleamos tres días de navegación y estuvimos cinco días en puerto. En Recife repusimos todo lo consumido, para dejar casi el mismo inventario inicial. Gastamos 296 dólares en alimentos y 73 en combustible.

El 6 de junio partimos de Recife rumbo a Fernando de Noronha y el 12 de junio salimos de Fernando de Noronha para llegar, luego de 19 días de navegación, al puerto de Horta, islas Azores.

Llevábamos 300 litros de agua potable en los tanques y 262 litros en bidones suplementarios. Respecto al gas oil, llevábamos 160 litros en los tanques y 138 litros en bidones. Un total de 562 lts de Agua Dulce y 298 lts de Gas Oil.

Provisiones consumidas en el cruce del Atlántico (19 días)

Yerba, 2 kg - Papas, 15 kg - Cebollas, 6 kg - Tomates, 4 kg - Limones, 6 kg - Naranjas, 10 kg - Lechuga, 4 kg - Ajo, 20 cabezas - Calabacines, 3 unidades - Falta, 4 unidades - Melones, 2 unidades - Café, 6 kg - Harina, 10 kg - Té, 200 saquitos - Mayonesa, 6 frascos de 800 g - Manteca, 8 unidades - Margarina, 8 pots - Huevos, 18 docenas - Hamburguesas, 24 unidades - Pavo, 1 unidad - Pollo, 6 unidades - Jamón, 3 unidades - Queso fresco, 2 unidades - Queso tipo Chubut, 8 unidades - Carne picada, 2 kg - Peceto, 4 kg - Lomo, 2 kg - Colita de cuadril, 12 kg - Langosta, 2 kg - Sal fina, 2 kg - Sal gruesa, 1 kg - Aceite, 4 litros - Vinagre, 2 litros - Azúcar, 3 kg - Levadura, 1/2 kg - Arroz integral, 2 kg - Arroz blanco, 2 kg - Fideos largos, 4 paquetes - Fideos cortos, 2 paquetes - Capelletini, 4 paquetes - Copos de maíz, 1 kg - Puré, 3 cajas - Lentejas, 3 latas de 180 g - Ravioles, 2 latas - Salchichas, 1 lata - Sardinias, 2 latas - Caballa, 2 latas - Atún, 4 latas - Garbanzos, 2 latas - Porotos, 4 latas - Arvejas, 12 latas - Chocho, 4 latas - Salsa pomarola, 12 latas - Tomate, 4 latas - Pesto, 1 lata - Tuco, 1 lata - Palmitos, 6 latas - Damascos, 1 lata de 1 kg - Peras, 2 latas - Ensalada de frutas, 2 latas - Duraznos, 8 latas - Jardinera de verduras, 2 latas - Leche en polvo, 3 kg - Mostaza, 2 pomos - Ketchup, 3 pomos - Lavandina, 4 litros - Detergente, 5 litros - Limpiadores, 4 tarros - Repasadores, 6 unidades - Esponjas, 4 unidades - Jabón de coco, 24 unidades - Servilletas continuas, 5 rollos - Papel higiénico, 5 rollos - Pan lactal, 15 unidades - Galletas saladas, 10 paquetes grandes - Galletas dulces, 10 paquetes grandes - Caramelos, 2 kg - Chocolate, 8 barras - Fósforos, 4 cajas de 200 unidades - Encendedores, 10 unidades.

A todo este consumo, se le debe agregar un atún de unos 8 kg, pescado cerca de las Azores y los peces voladores capturados en cuatro noches sucesivas, que alcanzaron tan sólo para el desayuno de dos tripulantes. Después de transcurridos los primeros 14 días de navegación, al empezar a consumir los alimentos enlatados, ingerimos Supradyn y Cal-C-Vita, para mantener el equilibrio vitamínico.

Gas: Consumimos una garrafa de 12 kg de gas cada 30 días, utilizando muchísimo el horno.

Consumimos 156 litros de gas oil, a un promedio de 8 litros diarios,

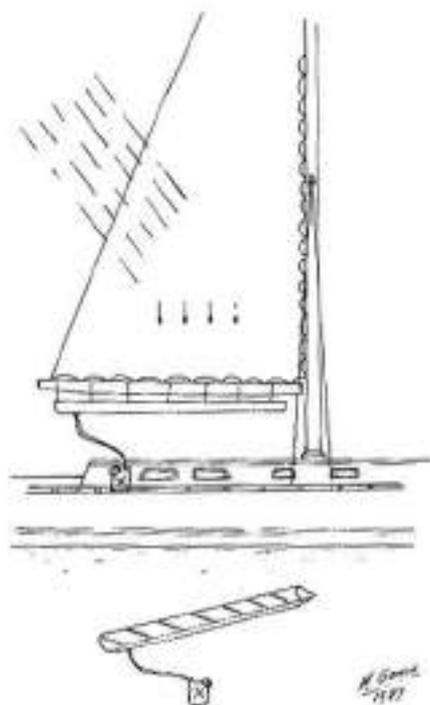
prendiendo el motor 2 veces por día durante casi 7 hs. para carga de baterías y frío de heladeras.

El consumo de agua potable

Estoy seguro que el tema del agua potable merece un párrafo aparte, ya que fue nuestro permanente fantasma y es muy probable que sea el de cualquiera que decide cruzar el océano.

En total consumimos 149 litros, lo que implica un promedio de 7,85 litros diarios, o bien 1,96 litros diarios por tripulante.

Durante el día 17 de junio, pudimos recuperar en una sola lluvia 35 litros de agua, mientras íbamos navegando entre los 5 y los 6 grados norte. Para ello utilizamos una manga colectora atada a la botavara, en la que se recogía toda la precipitación descargada sobre la mayor, que era conducida mediante una manguera a un bidón destinado al efecto. Por supuesto, antes de comenzar a almacenar el agua, dejábamos que la lluvia quitara el salitre adherido a la vela.



Creo que es interesante analizar la tabla que sigue, comparando el consumo de agua con relación a la temperatura reinante y al estado del cielo:

Día	Consumo lts	Temp. máx.	Temp. mín.	Lat. Aprox.	Cielo
12-6-85	9 lts 1/2 día	28°	25°	4°30'S	Sol o/nubes
13-6	7 lts	28°	25°	2°30'S	Sol o/nubes
14-6	5 lts	29°	25°	0°20'S	Sol o/nubes
15-6	9,5 lts	28°	25°	1°40'N	Despejado
16-6	12 lts	30°	25°	4°20'N	Despejado
17-6	6 lts	25°	23°	6°30'N	Nublado
18-6	7 lts	28°	22°	8°30'N	Nublado
19-6	7 lts	28°	22°	10°50'N	Nublado
20-6	4 lts	26°	24°	13°30'N	Nublado
21-6	11 lts	27°	25°	15°40'N	Nublado/sol
22-6	5 lts	25°	23°	17°50'N	Nublado
23-6	5 lts	24°	22°	20°20'N	Nublado
24-6	7 lts	27°	24°	22°30'N	Despejado
25-6	10 lts	27°	25°	24°30'N	Despejado
26-6	9 lts	29°	24°	26°20'N	Despejado
27-6	5 lts	25°	23°	28°50'N	Despejado
28-6	5 lts	27°	22°	30°50'N	Despejado
29-6	10 lts	24°	21°	32°N	Despejado
30-6	5 lts	22°	19°	34°20'N	Nublado
1-7-85	10 lts	22°	20°	28°30'N	Nublado/sol

Las temperaturas referidas en la tabla fueron siempre tomadas en el interior del barco. Calculo que la temperatura exterior sería de dos o tres grados más durante el día y dos o tres menos durante la noche.

Fue interesante observar que siempre se producía un alto consumo de agua durante el primer día de navegación, luego de alguna escala. El consumo diario era registrado por la mañana, cuando procedíamos a llenar las botellas plásticas de dos litros que habíamos elegido como recipiente de uso común. Habíamos estimado una ración diaria de 10 litros para los cuatro tripulantes.

En realidad, llevamos tanta cantidad de agua por dos motivos: el primero era que varios navegantes encontrados a lo largo de la costa brasilera, nos dijeron que, para tener márgenes de seguridad amplios, debíamos calcular que el cruce propiamente dicho, podía llegar a durar hasta 35 días, debido a los vientos del N al NE y las corrientes desfavorables que encontraríamos. El segundo motivo fue la verdadera desconfianza que teníamos sobre la resistencia del mástil por lo que, en caso de desarbolarse, calculamos tener que navegar unos 30 grados de longitud, con aparejo de fortuna e impulsados por las corrientes.

Dentro de esos 35 días de navegación que estimaron los otros navegantes, se incluyeron 5 días de calma; nosotros pasamos las famosas calmas ecuatoriales con genoa 1 y mayor al tope, a una velocidad promedio de 6,75 nudos, habiendo registrado sólo 12 horas de calma en 19 días de navegación.

Muchos me preguntaron con posterioridad al viaje si habíamos bebido agua de mar. La respuesta es negativa, no la bebimos pura ni mezclada con agua potable, ya fuese para cocinar o beber.

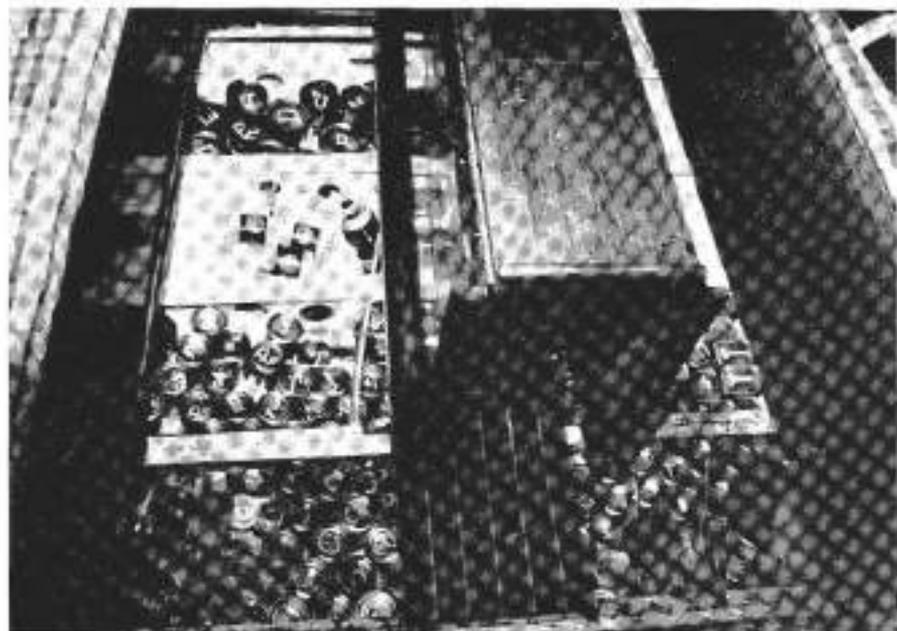
Conservación de los alimentos

El barco estaba dotado de una generosa heladera y un buen freezer. En este último, mantuvimos congelada carne argentina durante 50 días, es decir hasta que se nos terminó.

Los calabacines, se mantuvieron en perfecto estado durante 60 días, hasta que dimos cuenta del último.

El pan lactal duraba no más de 3 días a temperatura ambiente mientras que, conservado en la heladera, se mantenía en perfecto estado durante 7 días. Algo muy similar sucedió con la lechuga.

Las papas y las cebollas requirieron de un lugar muy ventilado y de una inspección continua (cada dos días), para retirar aquellas piezas que entraban en descomposición. Las guardamos en bolsas de red ubicadas en los pañoles de velas, con acceso desde el cockpit. Creo que es bastante importante tratar de conseguir papas y cebollas que hayan sido de reciente cosecha. Los cítricos no nos ocasionaron ningún inconveniente, no sucedió lo mismo con las manzanas y otras frutas, que se echaron a perder rápidamente.



Las latas viajaron en la sentina debidamente preparada.

APENDICE X

Fondeaderos y marinas

Un tema que considero que es importante para un navegante de cruce-ro es el de los fondeos y amarras. Puede que para muchos pueda resultar elemental, pero nunca está de más recordar una serie de principios básicos, que por comodidad, auto-suficiencia o simplemente ignorancia, no siempre se utilizan. De todas formas, este apéndice trata de reflejar mi experiencia personal en este viaje en particular.

Luego de haber leído varios relatos náuticos como los de Moitossier, Vito Dumas y otros navegantes célebres, si mal no recuerdo, Joshua Slocum es uno de los pocos que confiesa no llevar un fondeo sino tres, de dimensiones exageradas para su embarcación y que además, los llevaba en proa y popa, ya aparejados con cadena y cabo, listos para ser lanzados en cuestión de segundos.

Es una experiencia muy interesante y aleccionadora contemplar en detalle como vienen equipados los navegantes extranjeros que vienen de o van hacia el Cabo de Hornos. Estando lejos de la costa, si se cuenta con un barco apropiadamente diseñado y construido, los peligros que se presentan pueden solucionarse; por lo general, con pocas complicaciones. Por el contrario, si se debe fondear a 100 metros de la costa, en una bahía por ejemplo, para guarcerse del mal tiempo, un simple borneyo puede hacer que perdamos el barco, o que sufra daños que impliquen un imprevisto gasto de dinero. Mientras está en su puerto habitual, un velerista larga y toma amarras en su propio club o marina y las pocas veces que fondea, lo hace en sitios ya muy conocidos, por lo general para darse un baño cuando el calor aprieta demasiado, almorzar, o simplemente para tener las manos desocupadas para "conversar tranquilamente" con su tripulante del sexo opuesto. Claro, estas consideraciones tienen validez siempre y cuando no se trate de una tripulación de IOR, que

siempre buscará hacer caminar el barco al máximo, con rumbo a quién sabe dónde y que, en caso de calor, no se privará del refrescante baño, pero sin parar ni fondear, sino que acudiendo al pintoresco expediente de colgarse de alguna escota en desuso, haciendo insólitas cabriolas para retornar luego a bordo, feliz, semi ahogado y agotado, pero sin dejar de recomendar las bondades de ese ejercicio, mientras se reacomodan el traje de baño que estuvieron a punto de perder, tosiendo agua y sacándose el pelo de los ojos. Claro, justo en esos momentos de éxtasis, el timonel que iba en una suave empopada, comenzó a orzar, nadie sabe por qué motivo y descontroló un poquito el idílico momento.

Los regatistas desconocen el tema del fondeo, por la sencilla razón de que no hay que llevar peso de más, cuando llegan a puerto, solucionan el problema abarloándose a algún crucerista.

Por su parte, los veleristas de fin de semana tratan de navegar todo el tiempo, fondeando únicamente si no hay viento, olas y cuando ya se han cansado de escuchar a "la bruja", que los reclama a gritos.

Muy diferente es el tema en un viaje de larga duración, ya que se debe fondear en puertos a menudo desconocidos, ya sea para recomponer los víveres de a bordo o realizar una escala de merecido descanso y contemplación, durante la cual, el barco queda muchas veces totalmente solo.

Es en esas ocasiones cuando nos topamos con situaciones siempre cambiantes en las que lo que teníamos como cierto y probado en otros sitios, es totalmente inaplicable e inútil.

Algunas veces fondearemos en sitios protegidos, otras en bahías abiertas que, por alguna extraña razón son pomposamente llamadas puertos naturales. Por lo general, la imagen que cualquier ser normal tiene de un puerto, es la de un sitio seguro y reparado, pues bien, en los puertos naturales, casi siempre sucede todo lo contrario.

Para estas ocasiones, recomiendo tener un cuarterón de la zona o del lugar denominado "puerto", para conocer de antemano si existen bajo fondos y su exacta ubicación.

Nosotros tuvimos una inquietante experiencia al respecto cuando fondeamos en Fernando de Noronha, ya que por desconocimiento lo hicimos a unos pocos metros de un barco hundido, que descubrimos buceando más tarde. Cabe aclarar que podía hacer pie perfectamente parándome en su proa.

Otro elemento a tener en cuenta es el correcto uso de la ecosonda, ya que con ella se conocerá sin margen de error cuál es la cantidad de cabo o cadena que se deberá filar para que el fondeo trabaje correcta y seguramente. Muchos navegantes tienen la costumbre de fondear con todo el largo de cadena que disponen; indudablemente será muy difícil que su barco pueda garrear, pero siempre llega el momento de levar anclas y tener que cobrar muchos kilos de cadena que se filaron sin necesidad. Si se tiene un malacate eléctrico no hay problemas, pero si se debe levantar con la sola fuerza de los brazos, lo más probable es que las reservas de energía queden por el suelo.

Es también muy útil conocer de qué naturaleza es el fondo, ya sea por la información consignada en las cartas o derroteros, o bien preguntando por radio al control de la zona. No debemos olvidar que la Danforth, rezón o CQR que en Buenos Aires mantienen sin dificultades a nuestra embarcación, nos harían pasar un momento muy desagradable en Ushuaia, por ejemplo, en donde se necesita sin excepción una buena ancla de cepo.

Nunca se debe olvidar el espinoso tema de las corrientes y de los vientos, tratando de prever cómo quedará nuestro barco ante un posible borneo del viento o el cambio de la dirección de la corriente.

Durante nuestro viaje tuvimos muy distintos escenarios (puertos), de tal manera que casi nunca se repitió una situación determinada. Lo que era bueno en una bahía, nos ponía en dificultades en la de al lado.

Para que los lectores se puedan forjar una idea realista de lo que encontramos, relataré nuestra experiencia personal desde Río de Janeiro hasta España. Cabe aclarar que lo que sigue sirvió para las características de nuestro barco, por lo que debe ser tomado a título informativo y no como una regla general.

Nuestro barco tenía 44 pies de eslora y su casco de acero con todo lo que llevábamos a bordo, pesaba algo más de 8 toneladas. Los materiales de fondeo que utilizamos fueron un ancla CQR de 17 kg, un ancla de cepo de 20 kg, 40 kg de cadena y 60 metros de cabo de nylon de 22 mm.

Late Clube de Río de Janeiro: con la popa amarrada al muelle de visitas, dejamos caer por proa la CQR con unos 20 metros de cabo. Esta ancla se agarró muy bien al fondo de arena.

La resaca clásica de la Bahía de Guanabara nos trató bastante mal, ya que estábamos ubicados de forma tal, que nos tomaba por el través, haciéndonos rolar tanto, que no sólo era incómoda la vida a bordo, sino que en ocasiones, los mástiles se acercaban tanto, que nos hizo temer algún enganche de crucetas. La poca hospitalidad, tradicional en este Club, nos hizo emigrar a Marina da Gloria.

Allí nos amarramos primeramente al muelle, a fin de presentar los papeles y esperar indicaciones. Fue entonces cuando nuestro compatriota Micky Costa, nos hizo notar que habíamos dejado el barco sin springs ni travesines, aconsejándonos su utilización, ya que en caso de que el viento borneara y nos apretara contra el muelle, la maniobra de salida se complicaría innecesariamente.

Y tenía razón. Es muy raro ver a un barco argentino, ya sea en nuestras aguas o en el exterior, usando springs y travesines. Aunque no ignorábamos su utilidad, por la fuerza de la costumbre no los utilizamos.

En realidad, pensábamos estar muy poco tiempo en el muelle, ya que la idea era tomar alguna amarra o fondear, pero pudimos ver nuestras diferencias de criterio al amarrarse al muelle un barco alemán, que luego de pasar los cabos de proa y popa, colocó de inmediato los dos springs.

¿Por qué será que no tenemos la costumbre de utilizar esos cabos tan ventajosos? Pienso que por falta de práctica, al no tener en nuestro Río

de la Plata casi ningún puerto deportivo de verdad. Por lo general, tomamos alguna amarra o nos quedamos en los muelles unos pocos minutos hasta que nos piden que los dejemos libres.

El uso de spring y travesines es muy importante, ya que además de evitar que el barco se mueva hacia adelante y hacia atrás, son muy útiles para poder salir si el viento nos aprieta contra el muelle habiendo poco lugar para bornear.

Con el spring de proa colocado, se conecta marcha adelante, de tal forma que la proa se pegue al muelle (con defensas colocadas, por supuesto) y la popa se vaya abriendo hasta quedar transversal al mismo, para luego salir en reversa.

En caso de querer usar el spring de popa, se dará marcha atrás para que la popa se pegue al muelle, mientras la proa se gira hasta quedar perpendicular a éste y se puede salir marcha adelante.

En realidad, mientras estuvimos en el continente americano no tuvimos necesidad de emplear este tipo de maniobras, pero en los puertos europeos, atestados de barcos, es imprescindible utilizarla, para no pasar el papelón de andar chocando barcos después de haber cruzado el Atlántico.

Cuando fondeamos en **Marina da Gloria**, lo hicimos con la CQR, 16 metros de cadena y 10 de cabo, en una profundidad de 4 metros con fondo de barro. Allí no existen los problemas de la resaca ni de la pésima hospitalidad del Iate Clube de Río de Janeiro, por lo que es muy recomendable.

Buzios: fondeamos frente a Praia dos Osos, en una bahía hermosísima. Cerca nuestro, unos pesqueros en su amarra nos recomendaron que no confiásemos demasiado y que tuviéramos mucho cuidado con la rompiente. Fue así que fondeamos a unos 100 metros de ella, con la CQR, toda la cadena y 30 metros de cabo en un fondo de arena. El único inconveniente fue que, por las noches, luego de la correspondiente sobre dosis de cerveza, debíamos volver a nado.

Vitoria: en la bahía do Spiritu Santo nos dirigimos al Iate Clube, que además de ser muy bonito es muy hospitalario. Fondeamos con la CQR a 3 metros de profundidad con fondo de arena, largando toda la cadena y 5 metros de cabo. Dejamos la popa contra el muelle, ya que sin resaca ni corrientes apreciables, es un lugar ideal para dejar el barco, ya que además hay vigilancia durante las 24 horas, agua dulce en la amarra, hermosa pileta, bar, vestuarios y garotas tales que hacen que cualquiera tenga ganas de fondear con todas las anclas, no por seguridad, sino rogando de que queden todas enganchadas y no se pueda salir nunca más de allí.

Salvador de Bahía: aquí la cosa es un poco más complicada. El mejor lugar, y el preferido por todos los navegantes a vela es la isla de Itaparica (muy de moda en Europa). En ella, los lugares reparados no son fáciles de hallar; siempre son bahías con fondo de arena.

En la ciudad, el lugar es el puerto franco, en donde está el fuerte de San Marcelo, la Capitania dos Portos, Hidrografia, el Mercado Modelo, etc.

Aquí existen dos posibilidades: fondear al borneo, o hacerlo llevando la proa o la popa contra la larga escollera.

El fondo es de arena, resultando un buen tenero con profundidad adecuada, y que, según la zona elegida, puede variar entre los 3 y los 10 metros. Las precauciones a tener en cuenta son la famosa resaca y la fuerte corriente que se produce en bajamar.

Si se fondea con la proa o la popa al muelle, hay que dejar bastante espacio entre barco y barco, previendo los rolidos y el cambio de marea.

Si se fondea al borneo, se deben tomar las medidas usuales, ya que al bornear, no todos los barcos quedan dispuestos de la misma forma, especialmente por la acción de la corriente y por la forma de la obra viva. Nosotros usamos nuestra infalible CQR, cadena y 15 metros de cabo, aunque la corriente llegaba a los 2 nudos, no tuvimos complicaciones, pero salvo por pocas horas, no es un lugar para dejar el barco solo, ya que no es seguro ni para el barco ni para lo hay dentro de él.

Recife: como de costumbre llegamos de noche, aunque por todos los medios intentamos hacerlo de día. Luego de entrar al puerto comercial, nos dirigimos hacia el sur, buscando el late Clube.

Al pasar por un "rancho" con luz en el malecón y ver a un par de veleiros amarrados, decidimos fondear allí e ir a averiguar como era la cosa. Fue así que con la CQR fondeamos a 4 metros de profundidad y, dado que no había olas y casi tampoco viento, largamos sólo la cadena, aunque antes de dormirnos dimos 5 metros de cabo, como medida de precaución. Despertamos en forma violenta al pegar contra el rompeolas de un puente ferroviario.

Lo que sucedió fue que no tuvimos en cuenta la corriente que se produce en los cambios de marea, que llega a los 4 nudos, asimismo, el fondo de lama no fue un buen tenero para la CQR.

Aunque las consecuencias pudieron ser graves, no sucedió nada que lamentar. Más tarde nos amarramos al muelle en espera de la luz de día, para buscar el canal que nos llevaría al late Clube de Recife.

Allí probamos nuevamente fondear con la CQR, cadena y cabo, en una profundidad de 3/4 metros, pero al comprobar que garreaba constantemente, decidimos engalgar el ancla de cepo. De esa forma dejó de garrear, pero con cada cambio de marea, la corriente nos llevaba de viaje hasta que se acomodaban nuevamente los fondeos.

Realmente, no es un buen lugar para fondear, pero la ciudad en sí y sus alrededores son tan hermosos, que bien vale la pena hacer una escala.

Fernando de Noronha: fondeamos en la bahía de San Antonio, puerto natural de esta isla, conocida como "el caribe brasileño".

Utilizamos la CQR engalgada al ancla de cepo, filamos la cadena y 30 metros de cabo. La corriente oscilaba en el medio nudo y la profundidad era de 8 metros. El fondo de arena y piedras resultó un buen tenero, tan bueno que trabajó solamente el ancla de cepo.

Es un lugar protegido, salvo de los vientos del norte al este. El agua era tan transparente que desde cubierta podíamos observar como trabajaban los fondeos. Aunque después nos pareció exagerado, la experiencia

vivida en Recife nos preocupó lo suficiente como para que no quisiéramos correr más riesgos.

Este sitio es conocido por sus condiciones cambiantes y ya varios veleeros quedaron en la playa cuando sopló viento del noreste. En la Bahía dos Golfinhos, utilizamos el mismo sistema de fondeo, con la diferencia de contar con una profundidad de 20 metros. Cabe aclarar que nos costó un esfuerzo muy grande recuperar todo el material de fondeo, por lo que llegué a la conclusión de que para barcos de esta eslora, un cabrestante es por demás útil.

Azores: en el puerto de Horta, en la isla Faial, optamos por abarlocarnos a un barco que se encontraba bien amarrado a la escollera, más que nada por motivos de comodidad, ya que así teníamos acceso directo a tierra. Ha sido tradicionalmente un excelente tenedero, conocido desde hace muchos siglos por flotas de balleneros, corsarios, piratas, comerciales y de guerra. No es recomendable quedarse más allá de setiembre, porque es un sitio muy expuesto. La época ideal es entre mayo y setiembre.

Algeciras: Pasamos la inspección de Aduanas amarrados a un muelle destinado al efecto, para tomar posteriormente amarra en una marina del Real Club Náutico de Algeciras.

De aquí en más, las alternativas que ofrecieron los puertos fueron siempre las mismas: amarrar a un muelle, escollera o marina. Por lo general, son sitios bien protegidos, aunque en más de uno de ellos, las cosas se complicaron.

En Portofino, por ejemplo, la marejada venía de la misma dirección del viento, que era exactamente en dónde estaba la boca de la bahía y, al fondear por proa, para dejar la popa contra la marina, garreamos hasta que se clavó en una cadena y Leonardo la tuvo que bucear. Pero el tema de los puertos del Mediterráneo los dejaré para otra oportunidad.

AMARRAS Y FONDEOS

Fig. 1

A) El barco con todos sus cabos para un amarre seguro. B) Soltamos todos los cabos salvo el spring de popa, que lo dejamos ida y vuelta. Colocamos defensas en popa. C) Damos timón a babor y colocamos la marcha atrás tensando el cabo. D) La proa se va a ir separando del muelle y mientras que la popa se va a apretar contra él. E) Cuando llega el momento en que la proa no abre más, se da máquina adelante, se fila el spring y se corrige la posición del timón.

Fig. 2

A) El barco con todos sus cabos para un amarre seguro. B) Esta maniobra de salida en marcha atrás es muy efectiva cuando tenemos barcos a nuestra proa o si estamos entre dos hileras de amarras y el viento nos abate en exceso hacia el muelle. Soltamos todos los cabos, salvo el spring de proa, que se colocó ida y vuelta. C) Con la pala del timón hacia el muelle se da marcha adelante suavemente tensando el cabo. D) La proa del barco pega contra el muelle. Se deben colocar defensas en el púlpito que protejan la roda y la banda. La popa se va separando lentamente del muelle. E) El barco va a llegar a una posición casi perpendicular al muelle. Cuando se logra ésta se manda el timón a cruzar. F) Se da marcha atrás mientras se fila el spring y se cobra el cabo.

FIG. 1

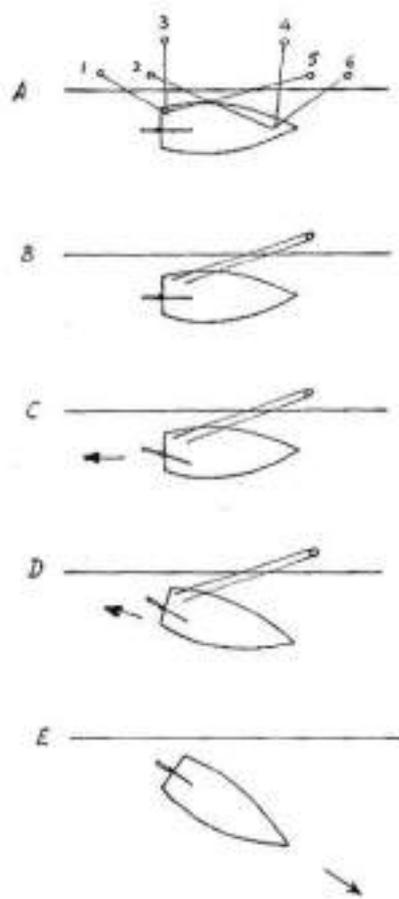


FIG. 2

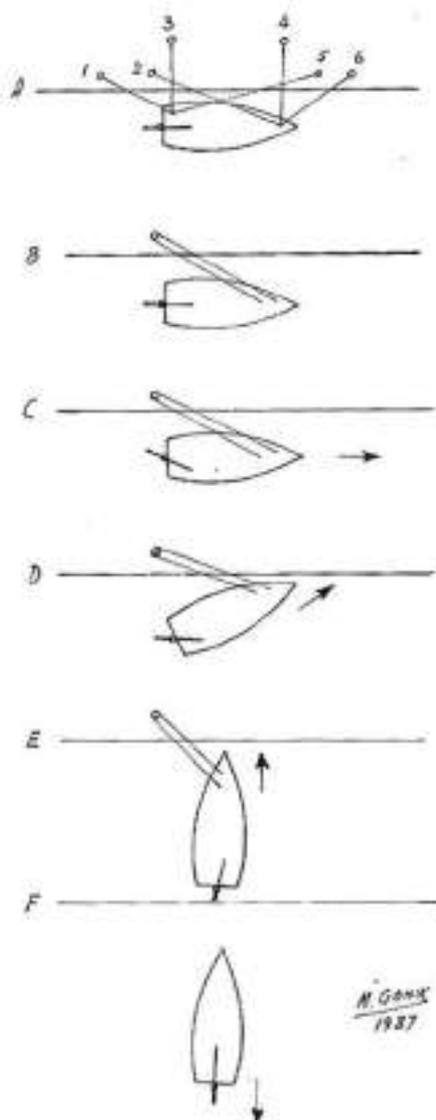


Fig 1 y Fig. 2: 1) Amarra de popa; 2) Spring de proa; 3) Travesa de popa; 4) Travesa de proa; 5) Spring de popa; 6) Amarra de proa.

GLOSARIO

- Abatimiento** - Desvío del barco a sotavento de su rumbo por efecto del viento.
- Achicar** - Extraer el agua del interior del barco.
- Adrizar** - Enderezar, poner derecho lo que está tumbado.
- Alisios** - Vientos característicos del Atlántico. En el hemisferio Norte soplan del N.E., en el Sur del S.E. Se dan durante ciertos períodos del año. Son constantes y fuertes.
- Amantillo** - Cabo que se utiliza para mantener una percha (Tangón, Botavara, etc.) en una posición deseada.
- Amurado** - Cabos hechos firmes de un lado de la embarcación para establecer las velas.
- Aparejo** - Conjunto formado por los palos, velas y jarcias (cables, sogas, etc.) de un barco.
- Aries** - Reconocida marca de Timones de Viento.
- Arnes de seguridad** - Correaes que se colocan los tripulantes para el caso que una ola o una mala maniobra los haga perder el equilibrio quedando enganchados al barco.
- Babor** - Costado izquierdo de la embarcación, observándola de popa a proa.
- Bancada** - En el cockpit, lugar donde se sientan los tripulantes.
- Banda** - Cada una de las dos mitades del barco, a partir del plano vertical que por el centro de la quilla llega a proa y popa.
- Bandazo** - Tumbo o balanceo brusco, inesperado y de bastante amplitud.
- Barlovento** - Parte de donde viene el viento.
- Barrenada** - Patinar, deslizarse sobre la ola bajándola a gran velocidad. Se da con vientos de popa o aleta y ola en el mismo sentido.
- B.L.U.** - Se denomina comúnmente con este nombre al equipo de comunicaciones de onda corta que utiliza esa forma de transmisión.
- Bombines** - Pequeñas bombas de pie, realizadas en caucho que permiten el bom-

beo del agua potable o salada a las piletas.

Bordejear - Navegar alternadamente de una y otra banda ciñendo para ganar posición cuando se navega contra el viento. (Avanzar en Zig-Zag).

Borneo - Llámase a los cambios de dirección de origen del viento.

- Girar en torno a su ancla un barco fondeado.

Botavara - Percha amurada por un extremo al pelo, casi paralela a la cubierta, orientada en dirección proa-popa, alineada a la parte central (crujía). A ella va envergada una vela y mediante un cabo en el otro extremo puede ser orientada o cazada.

Braza - Cabo que se utiliza para orientar el tangón al cual va amurado el Spinaker.

Burdas - Cabos o cables que bajan del palo y van hacia popa para sujetarlo.

Cabina - Es el salón central del barco donde se encuentra la mesa grande para las comidas, cocina, biblioteca y bar.

Cabo - Llámase a toda sogá de abordó.

Caña - Palanca de madera montada sobre el timón para gobernarlo.

Carajo - Canasto o plataforma colocada en lo alto de los palos donde se ubicaba el vigía en la antigüedad.

Cazar - Cobrar las escotas de las velas para que éstas queden orientadas (Cazar la escota o cazar la vela).

Ciñendo - Navegar en el menor ángulo posible con el viento.

Cobrar el fondeo - Levantar anclas, desclavar el ancla del fondo para que la embarcación quede libre y pueda navegar.

Cockpit - Bañera; lugar en la popa donde generalmente va la caña o rueda del timón.

Compás - Brújula adaptada al uso marino. Pueden ser magnéticas, electrónicas, etc.

Corredera - Instrumento para medir la velocidad de una embarcación.

Craca - Pequeño crustáceo que se adhiere en el casco de las embarcaciones, debajo de la línea de flotación.

Cruceta - Travesaños que cruzan los palos en sentido babor-estribor donde se afirman los obenques que sostienen al palo.

Cuaderna - Piezas que de la quilla suben por banda y banda formando el esqueleto del barco.

Chinchorro - Bote auxiliar de reducidas dimensiones.

Chubasco - Fenómenos meteorológicos que comienzan o terminan en formas repentinas. Puede ser de lluvia, viento o nieve.

- Lluvia de poca duración. - Nubes oscuras y compactas que repentinamente son empujadas por fuertes vientos.

Chubasquera - Toldilla que se coloca sobre las aberturas de la cubierta superior para protegerlas de las lluvias o roces de las olas. Impidiendo la entrada de agua aunque los tambuchos estén abiertos.

Declinación - Ángulo formado por el meridiano magnético de un lugar con la línea Norte-Sur verdadera.

Derivar - Crear a sotavento, producido por una corriente de agua.

Driza - Cabo utilizado para izar velas, perchas, banderas, etc. en el mástil o en la cruceta.

Drums - Voz inglesa para las calmas.

Ecosonda - Instrumental utilizado para conocer la profundidad del lugar por métodos electrónicos.

Engalgadas, anclas - Forma de fondear donde en una misma cadena se colo-

can dos anclas a cierta distancia para que la embarcación quede más agarrada al fondo.

Envergar - Sujetar al palo o botavara la vela por medio de garruchos, mosquetones, ligadas o envergues.

Escora - Inclinación del barco a una u otra banda.

Escota - Cabo utilizado para cazar o filar las velas.

Eslora - Longitud del barco contada de proa a popa.

Estibar - Colocar adecuadamente la carga a bordo.

Estribar - Costado derecho del barco, mirando de popa a proa.

Estima - Cálculo de la posición del barco teniendo en cuenta los rumbos y distancias navegadas.

Fondear - Dejar caer al fondo el ancla, con su respectivo cabo o cadena, para que se agarre al suelo y el barco quede sujeto a la misma.

Foque - Vela de proa triangular.

Gancera - Herraje donde pivotea alguna percha a algo fijo. Ej. Botavara con el Mástil.

Garrear - Arrastrar el ancla, una vez fondeada, por no haberse fijado bien al fondo.

Garruchos - Piezas de plástico que se utilizan para envergar al palo o a la botavara las velas.

Genoa - Vela de proa triangular de mayor tamaño que el foque. Se coloca de igual manera. Es un foque más grande para cuando hay poco viento.

Guardamancebo - Cabo o cable sostenido por candeleros, corren de proa a popa por el borde del barco y tienen el objeto de impedir la caída de la gente al agua.

Imbornables - Orificios que se practican en todos aquellos lugares donde se pretende que el agua corra, sea para ser bombeada o que caiga por la borda al mar.

Kir - Bebida típica de la costa Mediterránea de Francia. Con base de vino rosado, blanco o champagne y licor de Cassis.

Lastre - Peso que se coloca a la embarcación para que ésta se sumerja hasta un calado deseado; en los veleros actúa como contrapeso otorgando estabilidad.

Latitud - Arco de meridiano entre el Ecuador y un punto determinado del globo terráqueo. Se cuenta de 0 a 90 grados Norte o Sur, según el hemisferio.

Longitud - Arco de Ecuador contado desde el 1º Meridiano hasta el meridiano del lugar. Se cuenta de 0 a 180º hacia el Este y el Oeste.

Manga - Ancho del barco en su parte máxima.

Maconha - Denominación local de hierbas alucinógenas similar a la marihuana.

Mástil - Palo que soporta las velas.

Mayor - Vela que va en el palo mayor.

Meridiano - Círculo máximo de la esfera terrestre que pasa por los polos.

Molinete - Elemento mecánico utilizado para cazar cabos. (En especial las escotas de las velas). Un velero lleva varios de diversas dimensiones.

Navegación astronómica - Situar al barco en el mar con la ayuda de los astros por medio de un sextante y tablas elaboradas al efecto. Se basa en la trigonometría esférica.

Neoprene - Caucho especial utilizado para trajes de buceo.

Milla marítima - Equivalente a 1.852 mts.

Nudos - Unidad en que se mide la velocidad del barco. Millas por hora. 1 Nudo es igual a 1 milla (1.852 mts) en una hora.

Orzar - Llevar la proa del barco hacia barlovento, disminuyendo el ángulo con el viento. Puede ser controlada o dirigida con el timón. Si se pierde el control, el

barco puede quedar directamente contra el viento (enfachado).

Pantocazo - Dícese de los golpes fuertes dados contra la ola con el pantoque del barco. Sucede especialmente con mar gruesa o tormentas.

Pantoque - Parte curvada del casco que une los costados con el fondo.

Pañol - Compartimentos de reducidas dimensiones donde se guardan los víveres, pinturas, herramientas, velas, cabos, etc.

Pilot charts - Cartas Náuticas editadas en E.U. que por símbolos indican los vientos predominantes de cada zona y su intensidad para cada mes del año.

Polar Suits Ropa interior usada comúnmente por los navegantes de altas latitudes, de alto abrigo.

Popa - Parte posterior del barco donde está el timón.

Proa - Parte delantera del barco.

Púlpito - Baranda metálica colocada en la proa destinada a proteger a los hombres, durante las maniobras para no caer al agua.

Puntal - Altura medida desde la quilla a la cubierta en el lugar de la manga máxima.

Q.S.O. - En el lenguaje de las Radiocomunicaciones (Código Q) significa tener una comunicación o establecer enlace con otra estación para cursar algún mensaje.

Recalada - De recalcar, llegar a un lugar de la tierra, puerto, cabo, bahía, etc.

Rectas de altura - En navegación astronómica se obtienen rectas donde en cualquier punto de ella puede estar ubicado el barco. El corte de dos o más de ellas da la posición.

Retenida - Cabo para contener la caída, roce, oscilación, o cambio repentino de posición, de cualquier cosa.

Resaca - Movimiento de retroceso de las olas del mar luego de haber chocado contra la costa, o por el roce de la ola contra el fondo.

Rizos, tomar - Disminuir la superficie vélica plegando parte de ella. Se puede tomar uno, dos o tres rizos. Dejando tan sólo la parte superior de la vela con poca superficie y a baja altura.

Rolar - Balanceo lateral del barco producido por el oleaje de través, o cuando se navega con viento en popa o a un largo.

Rumbo - Dirección que sigue el barco, o la marea, o la corriente. También orientación de algo estático como una costa o un muelle.

Salón - Cabina, lugar central del interior del barco donde por lo general está la mesa grande para las comidas, la cocina, biblioteca y bar.

Satelital - Equipo electrónico que da la posición del barco en términos de Latitud y Longitud por medio de satélites artificiales. Antes eran utilizados por los submarinos de guerra y mantenido como secreto estratégico.

Sentina - En los barcos parte inferior donde se deposita el agua que se filtra al interior, se extrae por medio de bombas.

Serrete - Listones de proa a popa que están en la parte interior del barco y forma parte del esqueleto.

Sotavento - Parte opuesta de aquella de donde viene el viento.

Spinnaker - Vela de tejido fino, como puede serlo el Nylon, muy grande y con mucha bolsa. Especialmente usada para vientos de popa hasta casi el través (multicolor).

Tambucho - Tapas para resguardar aberturas en la cubierta superior.

Tangón - Percha que va amurada al palo por un extremo. Del otro se amura el Spinnaker para que adopte la forma necesaria.

Timón de viento - Veleta de gobierno. Mantiene al timón en un ángulo con res-

pecto al viento. Corrige automáticamente el rumbo del barco manteniendo el ángulo con respecto al viento. Si éste varía (bornea, cambia de lugar de origen) la dirección del barco se altera.

Tope - Extremo o remate superior de cualquier palo.

Luz que se coloca en los topes de los palos que sirven para poder determinar, tamaño, posición y dirección de las embarcaciones durante la noche.

Tormentin - Foque muy pequeño colocado en caso de tormenta o vientos fuertes.

Trade winds - Denominación inglesa a los vientos Alisicos. Son constantes y moderados. Soplan principalmente de Diciembre a Abril y se los utiliza para llegar rápidamente a América (los del N.E.) desde Europa o África.

Tragavientos - Caño acodado, giratorio, que permite la ventilación interna del barco. Por lo general con trampas de agua para impedir que ésta ingrese.

Trinquetilla - Vela triangular más pequeña que el foque, se coloca entre el foque y el palo.

Tumbar - Escorar el barco por la fuerza del viento.

Varengas - Listones internos del barco en posición babor-estribor que forma parte del esqueleto.

Violín - Elemento de madera o tela que impide salirse de la cucheta cuando el barco se escora.

Yankee - Foque grande con un puño de eceta bastante alto. Ideal para el mar.

BIBLIOGRAFIA

T. Selling Junior: *A Bahía e seus Veleiros*. 1976 - Rio de Janeiro - Serviço de Documentação Geral da Marinha.

J. Ma. Martinez - Hidalgo: *Diccionario Náutico*. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona.

Enciclopedia ilustrada de la Navegación a Vela. Editorial Planeta, 1982. España.

Ocean Passages For the World. 3ª Edición 1973. Published by Hydrographer of the Navy - London.

Roteiro Costa Sul. Diretoria de Hidrografia e Navegação - Rio de Janeiro.

Roteiro Costa Leste. Diretoria de Hidrografia e Navegação - Rio de Janeiro.

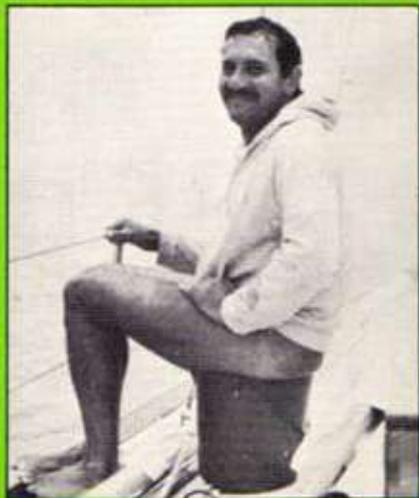
Tres Océanos para una Victoria de Philippe Jeantot. 1985 Ed. Martínez Roca S.A. Barcelona.

Geraldo Tollens Linck: *Velejando o Brasil: de Porto Alegre ao Oiapoque*. 7ª Edición. Ed. Metrópole 1982 - Porto Alegre.

Este libro se terminó de imprimir
en Industria Gráfica del Libro,
Warnes 2383, Buenos Aires, Argentina
en abril de 1988

Este libro ha sido pensado para quienes navegan y para quienes todavía no lo han hecho, pero intuyen que en esa actividad van a encontrar algo diferente y apasionante.

Los navegantes hallarán en sus páginas un verdadero manual de navegación con todos los datos necesarios como para efectuar una exitosa travesía rumbo a Europa a vela. Derrotas, características de los puertos y su gente, estadísticas, cartografía, costos y en fin, todo lo que quisiera saber y muy poca gente puede enseñarle. Quienes no navegan, encontrarán un relato vibrante, fresco y plagado de una serie de vivencias y anécdotas que sólo se pueden vivir a bordo de un velero. Si es su primer contacto con la literatura náutica, descubrirá un mundo de emociones que realmente valen la pena ser vividas personalmente. Es uno de los tres libros escritos por argentinos sobre navegación oceánica. Los dos anteriores fueron escritos por el inolvidable Vito Dumas, maestro de todos los navegantes "de verdad". Luego de muchos años, otro argentino sigue su línea y nos brinda su relato sobre lo vívido entre Buenos Aires y Cartagena (España) a bordo de un velero.



En realidad este viaje se convirtió para él, en su primer crucero a vela, además de viaje de instrucción.



CARLOS PEDRO VAIRO, nacido en Buenos Aires en 1953. Piloto de Yate, Licenciado en Administración de Empresas, ha realizado estudios de Antropología y Sociología.

Como navegante recorrió el Canal de Beagle, la costa brasilera, chilena y peruana. Participó en regatas internacionales como a Río de Janeiro, Florianópolis y Admiral's Cup. Combinando su pasión por la navegación con sus estudios de antropología, navegó el sur de Chile a bordo de lanchas chilotas a vela, el lago Titicaca en balsas de totoras; la costa del Brasil en las típicas jangadas, canoas a vela y saveiros; el río Nilo y el lago Manzala en Egipto a bordo de embarcaciones árabes de trabajo. Participó de viajes de estudio llevados a cabo en Dinamarca a bordo de reconstrucciones de naves vikingas. Recorrió Suecia en canoas de troncos, para investigar su posible utilización en la antigüedad. Navegó por el Isejmer a bordo de veleros de trabajo holandeses. Trabajos publicados en el 85, 86 y 87. Desde 1984 colabora con revistas especializadas locales, de España y Francia. En 1987 realiza su primera incursión en la actividad del video, obteniendo mención especial en la 6ta. Bienal del film náutico en La Rochelle, con el cortometraje "Mar Dulce".

