

BARCOOS

REVISTA MENSUAL DE VELA Y MOTOR

- WHITBREAD
- DERROTEROS A COLONIA
- DRAGADO DEL MITRE
- EL CABO QUE NO FUE
- LA REGATA DE CHILOE
- BOAT SHOW DE MIAMI
- GUIA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

BARCOS

LOS MARES AUSTRALES

CRUCERO AL CABO DE HORNOS

por Carlos P. Vairo

No debe existir navegante que no piense en el Cabo de Hornos. Sea por la literatura, o como por el cine, se ha ganado una meritoria fama como el Cabo de las Tormentas y son muchos los que se refieren a él como el peor de los Cabos a virar.

Pienso que todos los que estábamos a bordo del "Callas" sentíamos más o menos lo mismo. Para los que iban por primera vez, era una gran incógnita. Como ir a ver si el "cuco" existe o no. Aquellos que lo hacían por segunda o tercera vez estaban más familiarizados con los lugares por donde pasábamos y tenían menos expectativas, pero llamaba la atención el cuidado, o respeto, con que lo hacían.

De cualquier forma nuestro pasaje por el "mítico" Cabo tenía más de acecho-náutico, por llamarlo de alguna forma, que los cruces que estamos acostumbrados a leer o ver en cine y documentales. Como, por ejemplo, cuando a uno de esos grandes veleros del siglo pasado llegaban a la región y una tormenta lo agarraba de imprevisto. Automáticamente quedaban sin visibilidad y sin saber la posición verdadera, guiándose por la estima esperaban sortear piedras e islas hasta que la tormenta pase. O sinó, como hacen los veleros de regata actuales que, en plena tormenta, lo pasan barriendo altas olas mientras tratan de aprovechar toda ventaja que los distancie del resto.

En realidad nosotros nos fuimos posicionando en lugares estratégicos para realizar el asalto final. Como nuestra intención era bajar a tierra, para ello hay que acercarse lo suficiente

a la costa como para tomarse de un boyón puesto para tal efecto y bajar con el chincorro, convenía que no fuera durante el desarrollo de una tempestad. Así es como planeamos nuestra aproximación en base a los partes meteorológicos y observaciones del momento para tres sitios distintos: Puerto Toro en isla Navarino, las Wollaston y la observación de Puerto Hornos.

Aunque las distancias entre uno y otro lugar son cortas, las diferencias pueden ser sustanciales en cuanto a la intensidad de viento y estado del mar. Misma Ushuaia disfruta de un microclima que la recorta del resto de la región, aunque la situación general uno la pueda apreciar fácilmente en base al viento y la nubosidad que corra por el canal. Y es justamente en Ushuaia donde empezó esta navegación que tenía como objeto ir y volver a isla Hornos, pasando por Pto. Williams.

PARTIDA DESDE USHUAIA

Pensábamos ir en dos barcos: el "Callas" de Jorge Trabuchi y el "Cascabel" de Danilo Clement. A último momento Danilo no pudo ser de la partida y resultábamos ser 9 en un solo barco. Si bien el barco es grande, tiene comodidades para 6 personas así es que tres tuvieron que arreglárselas en la "dinetta".

El día se presentó con sol y viento del cuadrante norte. Nada hacía suponer que un vendaval del sudoeste iba a reinar el resto del día y la noche, prolongándose por varios días.



Terminamos de subir las cosas a bordo debajo de una fina lluvia y un fuerte viento. Según el Autohelm, soplaban 38 nudos constantes con algunas ráfagas de 44 nudos. Como nuestro rumbo era hacia el este, recaláramos en puerto Almanza para continuar al día siguiente a Pto. Williams. No bien dejamos el muelle soltamos el foque que, con viento por la aleta, nos llevó a un promedio de 7,2 nudos llegando a tocar los 9,8 nudos cerca del faro de Les Eclairéus, en la entrada de la bahía de Ushuaia. Las olas no sobrepasaban el metro y el barco las navegaba perfectamente. Fue una rápida y hermosa navegación con algunos roídos.

Las nubes fueron dejando el cielo y promediando la tarde reinaba el sol. Todos estábamos felices. Navegar rápido en un barco grande es siempre emocionante. Por otra parte el espectáculo era imponente. La acción se desarrollaba en un mar azul oscuro, embravecido por la fuerza del viento que hacía correr la espuma sobre las olas y como telón de fondo se veían las escabrosas montañas nevadas

de la isla Grande y de Navarino (Chile) que contornean la costa del canal. Desde el botolón estaba el mejor punto para apreciar todo. El foque hinchado parecía reventar; el casco abría el mar con dos grandes olas que por momentos llegaban hasta la borda. Una larga estela de espuma blanca marcaba el trayecto del barco. La popa estaba siempre poblada por dos o tres hombres enfundados en trajes de agua rojos que peleaban por timonear. Con la capucha puesta, y cerrados hasta tapar la nariz, se asemejaban a fantasmas de algún extraño planeta.

PTO. ALMANZA

Llegamos a Pto. Almanza a las 19 horas. Tardamos exactamente 4 horas para cubrir las 30 millas, solo utilizando el foque y navegando a pocos metros de la costa argentina para poder apreciar mejor el paisaje.

Amarramos en el destartado muelle de Almanza, en la reparada bahía del lugar, para pasar la noche. Como siempre lo hacemos bajamos a tierra y pasamos un rato en la subprefec-



La zona de los pescadores y sus embarcaciones. Alrededores de Puerto Williams, capital de Navarino.

"Callas" con foque sólo a 9,8 nudos rumbo a Almanza Soplan 44 nudos.



tura. Después de una mateada y una larga charla nos fuimos al barco a preparar la cena.

Desde la puerta del destacamento observamos como las aguas del canal se iban aquietando. Cada tanto las ráfagas de viento aumentaban, pero la impresión general era que el vendaval estaba perdiendo intensidad.

Cerca del muelle una vieja envasadora a vapor y pilas de latas oxidadas muestran lo que fue un intento, por la década del 40, de hacer conservas de cholgas y centolla. En aquel entonces no existía el camino que une el lugar con Ushuaia, pero ya estaba poblada por marinos y pescadores que intentaban aprovechar las riquezas naturales. En la actualidad, con ruta de una ceremoniosa fundación de la ciudad de Almanza en 1987, no vive nadie salvo la dotación de la subprefectura.

La única otra luz que se veía es la del refugio de Aventura Austral que opera un catama-



Descendiente de Yamanas. Cristina Calderón es una de las últimas sobrevivientes, en la foto con su esposo y el autor de la nota.

rán chico con viajes semanales a Pto. Williams y excursiones diarias por el canal.

En lo que ellos denominan "eco-turismo" parten desde Ushuaia con pasajeros de todas las nacionalidades visitando la isla de los lobos, la de los pájaros, el faro les "Eclaireus", la estancia Remolino con el hundimiento del Sarmiento, llegando a veces hasta la pinguinera de isla Martillo y la estancia Harberton (la primer estancia fundada en Tierra del Fuego, propiedad de la familia Bridges).

El refugio está porque existen oportunidades en que el viento sudoeste es muy fuerte, con el consiguiente oleaje que puede llegar a los 2 metros, y bajan a los turistas en el lugar planteando el regreso a Ushuaia por tierra con micros o camionetas. En realidad el catamarán puede retornar pero los pasajeros quedan como si saliesen de una coctelera en esas 3 horas de viaje eolo en contra.

El punto es estratégico dado que está justo enfrente a Pto. Williams, capital de la región Antártica Chilena y de la comuna de isla Navarino. Esta base naval, fundada en 1953 mediante la expropiación de "puerto Loisa" a la familia Lawrence de Ushuaia, ha sido convertida en ciudad. Para poder tener un mayor desarrollo las autoridades chilenas están gestionando la posibilidad de que Ushuaia les provea gas natural por medio de un gasoducto por debajo del canal y poder cruzar con un ferry a puerto Almanza. De esa forma no dependerían tanto de los buques que les traen todo lo necesario para la vida diaria, salvo la leña y la pesca. Por otra parte les facilitaría a la población desplazarse hasta Porvenir, su capital provincial, o a Punta Arenas, cruzando el estrecho de Magallanes con otro Ferry.

Por el momento no son muchos los que cruzan de Puerto Almanza a Williams, pero con el transcurrir del tiempo va a ser una vía indispensable para que Almanza se convierta realmente en una ciudad y puerto Williams logre desarrollarse independientemente de la base. Además de recibir mayores contingentes de turistas, quedarían unidos con Ushuaia a la que accederían en unas pocas horas pudiendo aprovechar toda su infraestructura, tanto en el aeropuerto como los centros de salud o simplemente un paseo de compras.

Pero por el momento la zona está en el "freezer". No tanto por el clima sino por la actividad que el gobierno, nacional y provincial, promueve.

Cerca de Almanza y a lo largo de la nueva ruta que une esta "ciudad" con Ushuaia, inaugurada pero no terminada, se han

ido asentando familias que miran al futuro. Así empezaron a funcionar criaderos de truchas y otros emprendimientos menores que con mucho esfuerzo y esperanzas en el futuro se han convertido en los nuevos pioneros de Tierra del Fuego.

RECALADA FORZOSA

Después de este primer día de navegación y a medida que se hacía de noche se impuso que se improvisó campeonato de truco y una excelente cena realizada por Raul "barba" Schwartz. Regada con un par de cajas 3/4 y una botella de licor "Baileys", la sobremesa se prolongó durante varias horas. Fue el momento donde salieron a relucir los clásicos temas de soberanía, permisos de navegación, despachos, prácticos y otras yerbas, un tanto obligatorias para los que navegan la zona dado que siempre lo hacemos por la imaginaria línea de frontera.

Cada borde que tiramos pasamos de Argentina a Chile y así sucesivamente. No bien se está en aguas chilenas aparece algún control que pide la identificación de la nave y el destino que lleva. Cuando este es un puerto argentino por lo general no se contesta, pero si la idea es recalar en Chile van controlando paso a paso todos los movimientos de la embarcación. Todo eso cansa bastante y hasta por momentos da la sensación que nos odian. En realidad cumplen órdenes superiores emanadas de la más alta autoridad naval y del consejo de seguridad. ¿Resabios del régimen militar?. Puede ser, pero a despecho de estas órdenes el trato con oficiales y población en general siempre es ameno y cordial.

Por la mañana recibimos la visita de la Lancha Rápida A.R.A. "Baradero" y después de un rápido desayuno zarpamos hacia Williams. La presión había subido bastante y el frío era terrorífico. Daba la sensación que un centro de alta presión o un frente polar estaba ingresando. Si era así nos prometía un pronóstico muy fresco pero sin tormentas. Por otra parte el viento también había declinado bastante. La presión pasó de 955 a 985 hectopascuales; pero esto no era ningún certificado que nos asegure buen tiempo.

El único detalle que no tuvimos en cuenta fue que ya había comenzado la primavera austral con las consiguientes líneas de inestabilidad sucesivas que prometen cambios de tiempo muy frecuentes. El estable invierno se había ido. Pero esto también tiene su ventaja: las horas de luz son mayores permitiéndonos tener claridad desde las 7 de la

mañana hasta las 19 hs. (cuidado: claridad, no sol).

El cruce hasta Pto. Williams fue rápido y tranquilo. En menos de una hora entrábamos al seno Lauti donde está hundido el transporte "Milcavi" de la Armada de Chile que fue convertido en sede del Club de Yates.

Media hora después de amarrar llegaron los funcionarios que realizaron la inspección Sanitaria y de Aduanas. Al rato aparecieron los de migraciones y después de estos trámites de rigor bajamos a tierra para hacer las consabidas compras de vino, "pisco sawer", pan y algunos otros viveres dado el aumento de la tripulación. Paralelamente nuestro capitán presentó los papeles para que nos autorizen la navegación hacia la isla Hornos. Según el capitán de puerto esta iba a estar recién para las 15 horas así es que nos fuimos a pasear por el diminuto centro comercial.

de banderas extranjeras, que si están con pasajeros a bordo, no los obligan a llevar a nadie.

Siempre volvemos al mismo tema: aceptábamos o no. Por supuesto que nos inclinábamos por la primer alternativa, sinó el viaje terminaba en Pto. Williams. Por otra parte son sus aguas internas y tenemos que respetar la decisión que tomen aunque dé bronca. Aún más si leemos el reglamento de navegación con vigencia desde el 9 de noviembre de 1992 (correctamente se trata de las: *Medidas de control de la navegación para naves especiales extranjeras que realicen actividades deportivas, de turismo, etc, en aguas de jurisdicción nacional*) dice en el punto 3.7 "Como norma, toda nave especial menor extranjera que navegue aguas interiores nacionales o el Estrecho de Magallanes, deberá utilizar Prácticos chilenos. Sin embargo la Autoridad Marítima previa calificación de cada caso podrá eximir de



Club de Yates Milcavi

UN PRACTICO A BORDO

Mientras saboreamos unos exquisitos bifés a la pobre (bife con papas fritas, cebolla y huevo frito) en el restaurante "Temuco", salió a relucir el eterno problema: nuevamente nos impulsaron la obligatoriedad de llevar un práctico a bordo. Este punto siempre molesta. En primer lugar porque al tratarse de una embarcación deportiva no hay mucho espacio y en segundo término porque a los veleros de otras banderas, sean deportivos o estén "charteando", no los obligan a embarcar práctico alguno. Ya teníamos la experiencia anterior cuando fuimos a los "Ventisqueros" del Beagle (Barcos N°189-190-191-192). Si bien la convivencia con Jorge Valdés fue sin problemas, nos daba bronca que nos pongan práctico, o asesor náutico, como lo llaman ellos. En especial porque a las otras embarcaciones

esa norma a las naves antes citadas, que solo efectúen actividades deportivas y recreativas náuticas sin fines de lucro". Bueno, sucede exactamente al revés: a los veleros con bandera francesa que van con pasajeros, los cuales pagan cada lugar que ocupan, no les hacen llevar práctico alguno. A las embarcaciones con bandera Argentina le suben un práctico aunque se trate de un 26 pies. ¿Por qué? La respuesta la tienen sólo ellos y cuando se les pregunta responden, muy amablemente, que son órdenes superiores. Pienso que tendríamos que responder a la misma manera y obligarlos a llevar práctico en cada oportunidad que vengan a navegar por el Río de la Plata. Incluso en la regata Buenos Aires-Río de Janeiro que a veces suelen correr.



La primer nevada la tuvimos en Puerto Williams.

VILLA UKIKA

Después de almorzar decidimos caminar un poco para estirar las piernas. Por momentos aparecía el sol y daba una buena luz para sacar fotos. Por otra parte caminar por la orilla del mar con paisaje nevado es por demás hermoso.

Como siempre sucede nos fuimos hacia Villa Ukika. Este pequeño poblado a pocos kilómetros de Williams es prácticamente una reserva indígena. Una docena de amarillas casas de madera sobre pilotes a la orilla de un río y enfrente del mar, cobija a las últimas descendientes del pueblo "yámana". Casadas con inmigrantes españoles, en su mayoría reciben una pequeña subvención por parte del Estado. Se dedican a confeccionar pequeñas artesanías como canastas de junco y canoas de corteza para venderlas a los turistas que arriban en los buques durante el verano. Sus mandos e hijos se dedican a la pesca o son leñadores.

Del otro lado del río y entre los árboles se entreveía el esqueleto de lo que llegaría a ser un pesquero de 14 metros de eslora. Cuando nos acercamos pasamos con una pequeña lancha de unos 6 metros que estaba siendo arreglada por un hombre que resultó ser el dueño de este improvisado astillero al mejor estilo del siglo XVI.

Conversando con Héctor Hernández, así se llama el carpintero, fuimos desentrañando los secretos de la construcción: proporciones, elección de los troncos, doblado de la madera con calor, etcétera. Pero nos dejó totalmente sorprendidos cuando le preguntamos qué herramientas

usaba dado que no veíamos ninguna cerca. Se dirigió a la improvisada casilla que hacía de hogar y de ella extrajo un hacha de mango largo. Esas eran todas sus herramientas. Con el hacha cortaba el árbol y luego daba formas a la quilla, cuadernas, roda, codaste e incluso preparaba las tablas. Balanceando suavemente la enorme hacha, sacaba viruta al tronco hasta convertirlo en una respetablemente pareja y lisa viga. Así pasamos un par de horas aprendiendo como se debe buscar los troncos rectos en llanos y cañadores. Por el contrario, para roda y codaste se debe buscar troncos curvos en faldeos. Según él los árboles de alta montaña son mejores dado que no tienen tantas enfermedades.

LA PACIENTE ESPERA

De regreso al barco nos avisaron que tuvieron que pedir permiso a Valparaíso dado que el que teníamos sólo nos permitía navegar hacia los "ventisqueiros". Eso se traduce que recién al día siguiente nos darían autorización para zarpar a islas Hornos.

El resto de la tarde, la pasamos entre lloviznas, cortos paseos a la ciudad, mate y truco. El ritmo cambió sólo para dar paso a la picada con cerveza y luego la cena. Para luego continuar con una larga sobremesa con charlas sobre futuras navegaciones, lectura y campeonato de truco.

Por la noche el cielo se despejó y un estrellado firmamento nos prometía una noche bien fría. Así es como Jorge y "Gato" pusieron en funcionamiento la segunda estufa del barco. Entre

el equipamiento de a bordo el "Callas" posee 2 estufas reflex a Gas Oil. Son realmente ideales dado que mantienen la temperatura interna en unos 20 grados lo cual nos permitió quedarnos en remera. Una segunda virtud de estas estufas es que, al poseer serpentina, calienta el agua del termotanque y esto hace posible ducharse con agua caliente. Pero como si todo esto fuese poco, el calor seco elimina la humedad y, para remate, la parte superior de la estufa es de una gruesa plancha de hierro que permite cocinar al mejor estilo de las viejas estufas de antaño. El dato más importante para todo navegante: gastan entre 2 a 6 litros por día, según la llama.

Una de las características de las noches de Tierra del Fuego es que suelen ser despejadas. Esto no quiere decir que al día siguiente reine el buen tiempo y reafirmando esta condición la mañana se presentó con una fuerte nevada. El barco totalmente blanco con molinetes y cabos cubiertos por la nieve nos daban una cierta aprehensión al agarrarlos. En realidad nos helaban las manos.

La presión seguía en los 989 hectopascuales en una subida lenta pero constante. De cualquier forma la presión normal es siempre un poco más baja que en Buenos Aires.

Después del desayuno tratamos de organizar las tareas de a bordo. Así es que algunos debieron partir a comprar alguna pava en el pueblo y otros se pusieron a ayudar a nuestro abnegado capitán que había preparado una pequeña lista de reparaciones. Es increíble cómo se van juntando pequeñeces a solucionar, pero mucho más llama la

atención el poder de multiplicación de estas pequeñeces. A medida que uno termina una aparecen enseguida una o dos más que pueden o no estar asociadas con la que acabamos de dejar lista.

La pequeña lista incluía: —reparar costura del mesana, —desagote de la sentina de proa, —limpieza interna general, —ajuste de prensaestopa, —instalación de baterías de 24 volts y soldado de su correspondiente soporte y arraigo, —limpieza de alfombras, —cargar agua potable, —cambio de garrafas, etcétera. Es muy importante tener cosas que hacer en Puerto Williams así la espera pasa más rápida. Cuando nos quisimos acordar un guiso de carne y verduras se cocinaba a fuego lento en una de las estufas.

TIEMPO INESTABLE

A media mañana las nubes se abrieron dejando ver un estupefando cielo azul. Cuando esto sucede es uno de los mejores momentos para sacar fotos. Los colores brillantes y la atmósfera diáfana hacen olvidar donde estamos realmente. Pero es justo esto lo que no hay que olvidarse. Se debe aprovechar el momento en forma inmediata dado que nunca se puede saber cuanto va a durar. A las 13 horas escuchábamos por radio (VHF) que cerraban el puerto dada la poca visibilidad y el fuerte viento. Pero esto no fue lo único que nos llamó la atención, sino que se nos advirtió que para comunicarnos con Ushuaia debíamos hacerlo por intermedio de la estación de radio de Puerto Williams. Es así como comprendimos todos los intentos fallidos de comunicación y por qué siempre aparecía una portadora en el canal que eligiésemos para comunicarnos. Creo haber recalado más de una docena de veces, pero ésta fue la primera vez que se nos dio semejante advertencia. Por otra parte es una disposición que reina en todo el mundo, desde Mónaco y Génova se nos llamó la atención cuando desde a bordo del Cartagena (Supermeteor 43, 1985) nos comunicábamos con Buenos Aires.

A las 15 horas reabrieron el puerto y enseguida partió la lancha Bio Bio con destino a Ushuaia. El práctico que nos asignaron, Héctor Silva, comentó que en bahía Nassau y paso Picton las condiciones meteorológicas eran malas; de cualquier forma estábamos listos a partir para hacer el intento. A las 17 horas soltamos amarra y enseguida izamos todas las velas. Un fuerte sudoeste nos prometía una buena navegación.

BARCOS

LOS MARES AUSTRALES

EL CABO QUE NO FUE

por Carlos P. Vairo

Así fue como a las 17 hs zarparamos con rumbo a isla Hornos. La tripulación estaba formada por Jorge Trabuchi, capitán y dueño del "Callas"; Hernán Silva, práctico de la Armada de Chile; Pedro "Gato" Cruruchet; Raúl "barba" Schwartz; Luis "Firpo" Aguila; Daniel "Cunch Kuntschik, de la prefectura argentina; el sereno Sergio Olmos, encargado de las comunicaciones y amigo de Mario Caplloncho proveniente de Buenos Aires que no se caracteriza por hablar solo lo indispensable.

La autorización que nos extendieron por 2 meses nos aclaraba que los Fondeaderos Autorizados eran: Pto. Williams (menos mal), Caleta Banner (isla Picton), Caleta Lennox (isla Lennox), Puerto Toro (isla Navarino), Caleta Martial, Caleta Midle, Caleta San León y Fondeadero Cabo de Hornos. Los contactos radiales a realizar eran con: Alcamar Snipe, Alcamar Banner, Alcamar Nueva, Alcamar Toro, Hornos Radio y Hornos Faro. Todo constaba en el "zarpe" (despacho) como así también el código de la comunicación que era el "Mensaje DIRSOMAR 140845".

Un par de cosas nos quedaron en claro. Para muchos políticos estas islas casi no existen pero la presencia de la armada chilena es constante aunque sea en pequeñas guarniciones de no más de tres o cuatro hombres. La otra cosa que teníamos en claro era que las pocas millas a navegar hasta Hornos iban a estar plagadas de comunicaciones.

El viento del sudoeste de unos 20 nudos de intensidad nos alentó a izar mesana, mayor y abrir todo el foque. La navegación fue muy corta dado que a escasos 10 minutos desde que soltamos amarra del Club de Yates Milcavi, nos pidieron por radio que regresemos. En realidad necesitaban que Hernán Silva pase por la capitania del puerto. Nunca supimos que pasó. A las 17 hs. estábamos nuevamente navegando con rumbo al mítico Cabo.

Izamos todas las velas y a unos 7/8 nudos avanzábamos rápidamente. La idea era navegar todo lo que se pudiese y en lo posible cruzar el meridiano de Hornos durante la mañana siguiente para luego de-

sembarcar en la isla y poder apreciar el nuevo monumento colocado como homenaje a todos aquellos marinos que valientemente enfrentaron las tempestades del cabo sin las ayudas a la navegación que existen en la actualidad.

Esa era la intención pero si algo sucedía, como ser un excesivo viento en contra, buscaríamos refugio y esperaríamos hasta que las condiciones mejoraran en alguno de los fondeaderos autorizados. Esto es muy importante dado que solo se puede fondear en ellos. Antes de bajar a tierra es preferible pedir autorización porque eso depende de cada lugar en particular. Por otra parte existen lugares donde no se puede ingresar y zonas donde no se permite tomar fotogra-



Puerto Toro. Barco de pescadores, nieve y en el fondo la iglesia

Muelle de Puerto Toro. Pescadores de Centolla en espera de buen tiempo.





El "Callas" prácticamente tapado por la nieve.

fías o videos. En este sentido parece ser que no están al tanto de los satélites espías que pueden obtener imágenes aéreas de lo que quieran. Solo recordar la "Guerra del Golfo" y las imágenes que obtenían los satélites como para comprender el poco sentido de estas limitaciones.

Pasamos el estrecho Mackinlay, angostura del Beagle en la isla Gable, a las 18.30 hs con una velocidad de 6.6 nudos. El viento fue decayendo hasta llegar a unos 15 nu-

dos. Establecimos la trinetilla y nos dedicamos a sortear el paso que nos deparó la sorpresa de tener unos 2.5 nudos de corriente. El radar siempre prendido nos permitió hacer una navegación muy prolija además de familiarizarnos con él para la navegación nocturna.

La presión siguió en ascenso y el viento en descenso. Así es como a las 19.15 pusimos a funcionar el motor. A las 22.50 pasamos frente a Puerto Toro ya con intenciones claras de enfrentar Bahía Nassau.

El pequeño puerto se presentaba muy tentador, en especial al ver las luces de la docena de casas que rodean la bahía. Al comunicarnos por el VHF una suave voz femenina nos pasó los partes para Bahía Nassau e islas Hornos. Dos partes distintos para solo 60 millas de distancia!

Pero vale la pena analizar un poco o que estaba sucediendo. Frente a Puerto Toro navegábamos (23.30 hs) con suave viento Norte de 5 a 10 kilómetros. Mar llano, nublado y agua nieve. Esto es, para el lugar,

una condición muy buena.

Para Bahía Nassau, a unas 16 millas, las condiciones eran viento del SW/W de 20 a 25 nudos, nublado, mar con olas de 1, a 1,5 mts. Agua nieve y nieve. Visibilidad 5 a 10 km. Para el "Cabo" el viento también era del sector SW/W pero la intensidad era de 25 a 30 nudos con chubascos de 40. Ola de 3 a 4 metros, agua nieve cubierto y visibilidad según la precipitación del momento. Esto no era tan bueno pero dadas las condiciones del lugar lo tomamos como algo no tan grave y pusimos proa al "Cabo".

Por el momento navegábamos a radar por el paso Goore y no bien encaramos Bahía Nassau un viento de 44 nudos nos hizo girar 180 grados. Así de fácil. Llevábamos solo el foque que apoyado por el motor nos llevaba a unos 6 nudos. Súbitamente apareció una ráfaga de viento que se convirtió en chubasco de nieve para permanecer durante varias horas. Con Jorge nos miramos y llegamos a la conclusión que lo mejor era ponder proa a Puerto Toro y esperar en un lugar seguro a que la costa mejorara. Al ser una navegación por canales las olas no superaban el metro así es que fue todo muy plácido, en especial cuando timoneábamos desde adentro.

La parte interesante de esta situación fue como a las 2.30 de la madrugada, y sin que nadie lo pronostique, comenzó a soplar todo acompañado de una buena precipitación en forma de nieve.

Puerto Toro

Después de la clásica confusión que sigue a un cambio de rumbo de 180 grados, con el consiguiente gualdrpear del trapo y los fuertes golpes de escota contra la cubierta, Jorge se encargó de hacer la navegación hasta Puerto Toro donde arribamos hacia las 5 de la mañana, mientras neveaba y la presión subía a 1006 mb.

Decidimos estar alertas a los cambios que podía presentar el clima y volver a zarpar no bien "pintase" aceptable. Pero mientras tanto dormimos plácidamente amarrados al muelle junto a las lanchas pesqueras. No hay mejor sueño que cuando se esta en puerto y, mejor aún, junto al muelle.

Poco después del amanecer comenzaron a llegar las tripulaciones de las lanchas y los motores se pusieron en marcha. Inmediatamente salté a tierra para registrar la actividad de los pescadores sobre un muelle totalmente cubierto por la nieve como así también lo estaban las embarcaciones, utensilios, artes de pesca y lo que es peor los "cabos". Si tomar con la palma de la mano desnuda un cabo mojado en invierno da una sensación poco agradable, no se imaginan la impresión de agarrar un cabo nevado y semi congelado! Es una de las peores experiencias en la pobre vida de cualquier amante de la vela.

Por otra parte el sol naciente, en la única parte del cielo despejado, iluminaba todo el escenario invitando-



Salida de puerto Williams a toda vela, a bordo del "Caillas".

do a tomar fotografías. Sobre la costa se veían pequeños botes totalmente cubiertos por la nevada. Hacia el norte había un par de embarcaciones más grandes varadas en la playa y con las cuadernas al aire. Una ruta sube serpenteando la colina y a sus márgenes se desparrraman una docena de pequeñas cosas. Cerca del muelle, la capilla y un camino que conduce aun puente junto a una alameda que separa la sección militar del resto de la población, completaban el paisaje. En seguida nos dispusimos a explorarlo pero nuestro práctico nos aconsejó que esperáramos al "Alcalde de Mar" que nos iba a visitar y dar las correspondientes recomendaciones y autorización sobre dónde se puede ir, hacia donde se puede fotografiar o qué no. Mejor de esta forma a meterse en problemas en un lugar tan apartado del resto del mundo.

A las 7 de la mañana comenzaron a salir las lanchas pesqueras, una tras otra se alejaron hacia isla Lennox. Los pescadores eran de la opinión que este mal tiempo no podía durar más de 5 o 6 días y en esta ocasión faltaban solo 2 para que todo cambiase. Como ellos salen a recoger trampas de centolla por bahía Windhond, en bahía Nassau, nos comentaron que conviene cruzar la bahía antes de las 10 de la mañana. Después, por lo general, el viento se incrementa siempre del mismo sector: W-SW.

La salida de este día no duró más de una hora. Al rato regresaron para amarrarse junto al muelle mientras la nevada recrudecía. Al enterarse de nuestros planes nos recomendaron que cruzáramos a Lennox, pasar la noche allí (en Caleta Lennox) y al día siguiente partir bien temprano (5 a 6 de la mañana)

hacia la isla Hornos. Como sus apreciaciones meteorológicas diferían bastante con las de nuestro práctico decidimos optar por la solución intermedia: nos quedamos amarrados al muelle para ver si mejoraba algo. Siempre hay que escuchar y valorar mucho las observaciones de estos marinos que, aunque tengan poca instrucción, se juegan la vida cada vez que salen a navegar. Hay que tener en cuenta que sus embarcaciones son más precarias que nuestro diseño en acero de Roberto Hossman y, además de eso, ellos trabajan mientras navegan. Levantan trampas, sacan centollas, las ponen en el vivero y meten carne dentro de la trampa para volverla al mar con su correspondiente boya.

Vida en Puerto Toro

Fundado hace más de 100 años por los mineros que explotaban oro en Picton y Lennox, ostenta el título de asentamiento más austral del mundo. Una escuela sin alumnos, una capilla con candado, una plaza con juegos pero sin niños, recuerda un pasado mejor, cuando más de 50 lanchas pesqueras se reunían en la bahía. Hoy quedan 8 en actividad y la tendencia es declinante. La veda demariscos y la casi exclusiva pesca de centollón y cangrejo, la cual mermó mucho, motivó que 3 embarcaciones se dedicaran al erizo aunque sin mucha suerte.

El nombre del lugar fue dado por el vapor que traía los contingentes de "oreros". De aquí partían con embarcaciones de remo o vela para buscar el preciado metal; si querían regresar a la civilización se las ingeniaban para llegar este puerto natural a esperar el vapor "Toro" que los llevaría de vuelta a Punta Arenas.

Pero durante mucho tiempo los

colonos y buscadores de oro tuvieron a Ushuaia como centro poblado más cercano. A ella acudían cuando necesitaban médico, provisiones e incluso trasladaban los productos que obtenían. Si bien los cúteres que navegaban el canal unían constantemente todas las islas, muchos lo hacían a remo en balleteras. Partían de Ushuaia a Puerto Toro durante alguna calma y luego esperaban otra para cruzar a caleta Lennox.

Toda la gente del lugar proviene de distintas regiones del litoral marítimo chileno. La mayoría lo son de Punta Arenas y del Golfo de Ancud (puerto Montt o isla de Castro). Según nos fueron relatando Hector Silve y Claudia González Loustau, esposa del Alcalde de Mar, la vida en estos parajes transcurre rutinariamente pero con acontecimientos inesperados casi todo los días. Así es como Hector recordaba que, estando de guardia en la radio del destacamento de Hornos, una tarde escuchó la alarma de un pesquero por la frecuencia de 21182 Kc. Se trataba del "Teperiza" de San Lucas de Barramera, España, que se hundió a 10 millas de una

El trueque consiste en un baide de Centollas por tres cartones de vino.





Vista del poblado de Puerto Toro.
Lo habitan 26 personas,
de las cuales 6 son mujeres.

El Archipiélago del Cabo de Hornos

Vale la pena comprender un poco más como es la región y algunas de sus particularidades. En dicho punto esta la división imaginaria del Océano Atlántico con el Pacífico y si bien es difícil determinar un límite de dicha naturaleza, es bastante acertado afirmar que allí se encuentran la conjunción de los dos océanos.

La cordillera de los Andes tiene sus últimas estribaciones en Tierra del Fuego. Va perdiendo altura paulatinamente hasta que se sumerge en el mar para reaparecer en la península Antártica. Observando las profundidades o un atlas geofísico podemos apreciar el fenómeno con mayor claridad.

La corriente tiene dirección oeste-este a igual que el viento predominante y el oleaje. Si miramos un globo terraqueo veremos que la región de Tierra del Fuego es el único escollo que tienen el mar y el viento en su largo recorrido alrededor del mundo.

Por otra parte el oleaje se hace más turbulento al pasar de profundidades de 2.000 o más metros, a escasos 100 o 200 metros.

En el sur los centros de baja presión tienen como lugar de paso a la región del Cabo de Hornos (dirección oeste-este). Esto sucede porque hacia el norte chocan contra la cordillera de los Andes, la cual hace de muro de contención. Estos pasajes son frecuentes, tanto es así que el saber popular dice que cada tres días de tormenta le siguen otros tres de buen tiempo. Si miramos el barómetro vamos a notar cambios bruscos en la presión. Las oscilaciones de 20 a 30 milibares (pueden llegar a 60 milibares) en lapsos cortos de tiempo son normales. Indicándonos la entrada de un centro con todo lo que ello acarrea.

Al ignorar la carta del tiempo (facsimil o weather fax) y el pronóstico, no las condiciones observadas en el momento (W.R), es difícil saber exactamente cuando el mal tiempo da paso a condiciones más benévolas. A veces se cree que en base a las observaciones del día, y por la pequeña estación meteorológica que por lo general existe a bordo, que lo peor ya pasó, pero no siempre es así. Muchas veces se trata de un pequeño interludio a otro centro de baja.

Comprobamos lo importante de contar con buenos partes meteorológicos para el área. Las condiciones engañan y súbitamente pueden cambiar. También pueden inducir a no aprovechar una real mejoría por temor a que sea una simple calma pasajera.

isla. El retransmitió el mensaje y posición del naufragio a Puerto Williams que a su vez lo pasó a Santiago y luego a España, salvándose de esta forma los 14 tripulantes del buque.

Jamás me iba a imaginar que estando de guardia en Hornos alguien salvase a una tripulación en España. Pero él fue el único en captar el MAYDAY del pesquero. No muy tranquilos nos quedamos imaginando que si algo nos pasaba dependeríamos de una estación en la península arábiga u otro lugar apartado del planeta, pero esos son los raros vericuetos de la propagación y las señales de radio. Según nuestra neófitia forma de entender las cosas pensábamos que estos puestos estaban para ayudar a los naufragos de la zona pero esto rara vez sucedía, y su presencia era más por soberanía que otro asunto.

Lobos marinos y centolla

Así las charlas continuaron sobre pesca, población y depredación. Muchos de los males económicos que sufren son sindicados a los pesqueros y buques factorías "japoneses" (así denominan a todo buque oriental). Lo cierto es que la pesca decayó el resurgimiento que tuvo el lugar durante la década del 60 era solo un recuerdo.

La charla continuó sobre la cacería de lobos marinos y delfines. Aunque prohibidas ambas, los pescadores aprecian mucho la carne de los delfines para cebar las trampas de centolla. En su defecto usan la de lobo marino y, en el peor de los casos, cualquier otra.

Al lobo marino lo aprovechan de distintas formas. Así es como se aprecia mucho su piel para hacer botas y la grasa sigue siendo usada para hacer aceite. Al carrear el animal ponen la grasa dentro del cuero y la hierven. De este procedi-

miento obtienen aceite fino y "chicharrón", de un gusto tremendo, que consumen con entusiasmo. Un poco más pasable es el aceite, el cual es utilizado para condimentar las comidas (inmediatamente toman olor al lobo marino) o para beberlo solo, a modo de medicina.

Según la creencia popular una copita por día de este aceite hace engordar al hombre más escuálido que existe sobre la tierra, convirtiéndolo en un fortachón de 90 kgs. Aseguran que aporta una gran cantidad de calorías y vitaminas. Así es como las dosis pueden variar de una copita diaria, por la mañana y en ayunas, a una por semana; esta última es una dosis para niños. El aceite máspreciado es el que se obtiene en el sur y no en el norte. Entre otras virtudes se dice que es un eficaz afrodisíaco y ayuda a no sentir frío. De la lancha "Lidia" se acercaron dos pescadores a ofrecernos centollas. El trueque consistió en 3 cartones de vino (Tetra-Brick) por un balde lleno de centolla limpia y hervida. La lancha estaba tan hundida que llamaba la atención. El vivero que posee para las centollas estaba muy cargado de agua haciéndola parecer a un submarino. El mal tiempo no los dejaba pescar ni navegar a Pto. Williams para dejar las capturas.

Durante el día visitamos el pequeño poblado, la vacía y triste plaza con juegos para niños, la acogedora casa del Alcalde de Mar que nos recibió amablemente y en la cual nos enteramos un poco de la historia del lugar, pero así y todo la espera se hacía casi insostenible. Un antiguo dicho marinero italiano hace referencia a la paciencia de los marinos pero otro más vernáculo dice a las claras "El que espera desespera" así es como a las 16 horas solemos amarrar para de un salto llegamos al Cabo de Hornos.

Segundo intento

Como muchos bríos y poca información nos largamos con rumbo a caleta Lennox donde pensábamos pasar la noche, si el tiempo se ponía mal, o sino seguir directamente a la isla Hornos.

Entre las novedades del día nos encontramos que no estábamos autorizados para navegar por el paso Gorre, es decir el canal entre Lennox y Navarino. No entendemos porqué y menos al ya haberlo hecho ida y vuelta la noche anterior. Bueno, algún motivo existirá; aunque nosotros nunca nos enteraremos.

La salida la hicimos con una suave brisa del oeste, cielo azul, excelente visibilidad, sin marejada y a todo motor. No bien pusimos proa a isla Lennox esta desapareció de nuestra vista. Todo el horizonte, incluida la isla, parecía en llamas. Un paredón gris que daba la sensación de gruesas columnas de humo se levantaban hacia el encapotado cielo con una inclinación hacia el oeste. Bueno, era evidente que el mundo no se había prendido fuego y que ese "humo" no era otra cosa que una fuerte precipitación de nieve con ráfagas de viento del sector S.W., la cual le daba dicha inclinación.

El radar nos mostraba como de golpe se había formado una pared. La señal rebotaba contra dicho frente sin dejarnos ver la isla ni el canal. La decisión fue rápida: media vuelta hacia puerto Williams. No era cuestión de zarpar con tal mal tiempo.

Nuevamente "El Cabo" se negó. Por otra parte ya estábamos un poco cansados de estar esperando y supusimos que la tormenta duraría unos cuantos días más, así que lentamente emprendimos el retorno.

BARCOS

LOS MARES AUSTRALES

CRUCERO AL CABO DE HORNOS

Puerto Williams

La navegación de Puerto Toro a Williams fue rápida y sin mayores sobresaltos. Raúl y "Gato" se encargaron de pelar las patas de las centollas mientras nos topamos con un gigantesco Porta Containers y la GC-80 de la P.N.A. justo en el paso Mackinlay. El Beagle es por demás ancho y toparse con dos buques, a falta de uno, justo en su angostura máxima, donde los escarceos de marea son frecuentes como así también la corriente, no es de lo más divertido.

También el estrecho con la isla Gable y ientras mirábamos como maniobraba el inmenso carguero, nos quedamos sin timón. La rueda del cockpit quedó girando loca. Jorge reaccionó inmediatamente, la desconectó y continuó la timonada desde adentro. El desperfecto se originó en una pequeñez: la chaveta de la rueda.

A las 21 nos estábamos abarloado al "Milcavi" y terminada la tarea nos dedicamos a cenar centolla, acompañada de papas al natural y una buena cantidad de verveza. Viendo la gran cacerola de centolla hervida que teníamos, comprendimos inmediatamente que el menú de las próximas 2 o 3 comidas iba a tener a este marisco como protagonista.

Si bien la cena fue excelente reinaba una atmósfera densa. Cada uno vivía el fracaso a su manera. Yo a esto lo denominé el clima interno del baco que poco tiene que ver con el que reina afuera. Cada uno trataba de dar una explicación de lo oportuno y lógico que era estar en dicho lugar sin haber llegado a cruzar el "meridiano de Hornos".

Entre los comentarios (exteriorizaciones de la desilusión) se escuchó decir que podíamos aprovechar los 2 o 3 días que nos quedaban para recorrer la costa Argentina del Beagle mientras otro comentada sobre la mala suerte de que nos haya tocado un temporal tan prolongado. Varios prefirieron irse a dormir sin cenar y brilló por su ausencia el campeonato de truco.

La sobremesa se vió solo prolongaa por la aparición de Jorge

Valdes. Se trataba de nuestro anterior "práctico" que os acompañó al brazo por oeste del Beagle; lugar conocido como el de los "Ventisqueros chilenos" (en realidad glaciares). Le entregué los 4 ejemplares de la revista Barcos donde había aparecido el relato del viaje y nos quedamos charlando hasta tarde.

A fin de año le tocaba el traslado y en su caso el retiro de la Armada. Ya había juntado suficiente dinero para comprarse una parcela de tierra cerca de Viña del Mar e iba a poder cumplir un sueño que enía desde chico: cultivar la tierra. Según él tenía la ventaja que si una cosecha le iba mal siempre tenía el dinero de la jubilación. Entre otras cosas le consultamos sobre el informe que había presentado sobre nosotros. Nos aclaró que fue positivo y se limitó a hacer un breve relato del viaje y nuestro comportamiento. Según los franceses y otros usahenses proclives a la charlatanería (pueblo chico infierno grande) decían que el informe era muy negativo y que por eso nos ponían práctico siempre. El tema del práctico, o asesor de navegación se reduce a que tienen orden superior a molestarnos todo lo posible.

En diferentes oportunidades charlamos sobre el tema con un gran conocedor de la zona, Don Pedro Margalot, y siempre ligamos a la misma conclusión. Sinceramente pienso que deberíamos actuar de la misma forma. Cuando se presentan a correr alguna regata se les debería obligar a embarcar un "práctico" o "asesor náutico", preferentemente que nunca haya navegado a vela, y hacerselo desembarcar en intersección. Total son nuestras aguas internas, al igual que las suyas en la zona austral.

Un nuevo intento

La mañana del jueves, hacia ya 4 días que habíamos partido de Ushuaia, se presentó inusualmente despejada, sin viento y con presión alta. Luego de un breve cambio de opiniones felizmente se tomó la decisión de hacer un tercer intento. Pedimos los partes meteo-

rológicos y todo indicaba una excelente perspectiva.

En todas las zonas el viento no sobrepasaba los 10 nudos siendo la altura de la ola de 1 metro en Hornos. Solo allí estaba nublado y la tendencia era que se mantuviera estable.

Avimos a la capitania de nuestra intención y enseguida nos asignaron un práctico. Resultó ser nuevamente Hernán Silva que, muy a su pesar, dad que el 18 de setiembre en Chile es feriado y pretendía irse de "pic-nic" con su familia, nos debió acompañar nuevamente.

Zarpamos a las 12 y 30 con viento del este que súbitamente rotó al norte. La presión de 1018 hp bajó a 1014 para quedarse estabilizada en dicha lectura.

Con foque, trinquetilla, mayor y mesana la navegación fue un placer. El frío, muy intenso, no fue una molestia sino que contentos navegábamos hacia el "Cabo".

Con sol y cielo azul todo cambia. Soy un convencido que a bordo existen 2 barómetros: el que se usa para medir la presión atmosférica y otro que funciona dentro de cada uno: el estado de ánimo, una especie de barómetro psíquico más importante que el real. Aunque navegando por los mares australes uno se acostumbra a muchos días grisos con lloviznas, agua nieve, granizo y copos de nieve, un día claro y apacible levanta el ánimo.

Por eso es muy importante para la convivencia a bordo el no permiti-

tir que el ánimo decaiga. Siempre se debe buscar una excusa o acontecimiento, aunque parezca trivial, para hacer un brindis, una comida especial o una suculenta picada. Ayuda mucho aunque uno no lo considere fundamental.

Pronósticos

A las 18 y 20 escuchamos por el VHF: "Bahía Nassau: Descubierto. Viento sector S.W. 10/12 km. Mar Rizado. Hornos: Viento del W 10/15 nudos. Mar Rizado a Marejadilla. Semi cubierto".

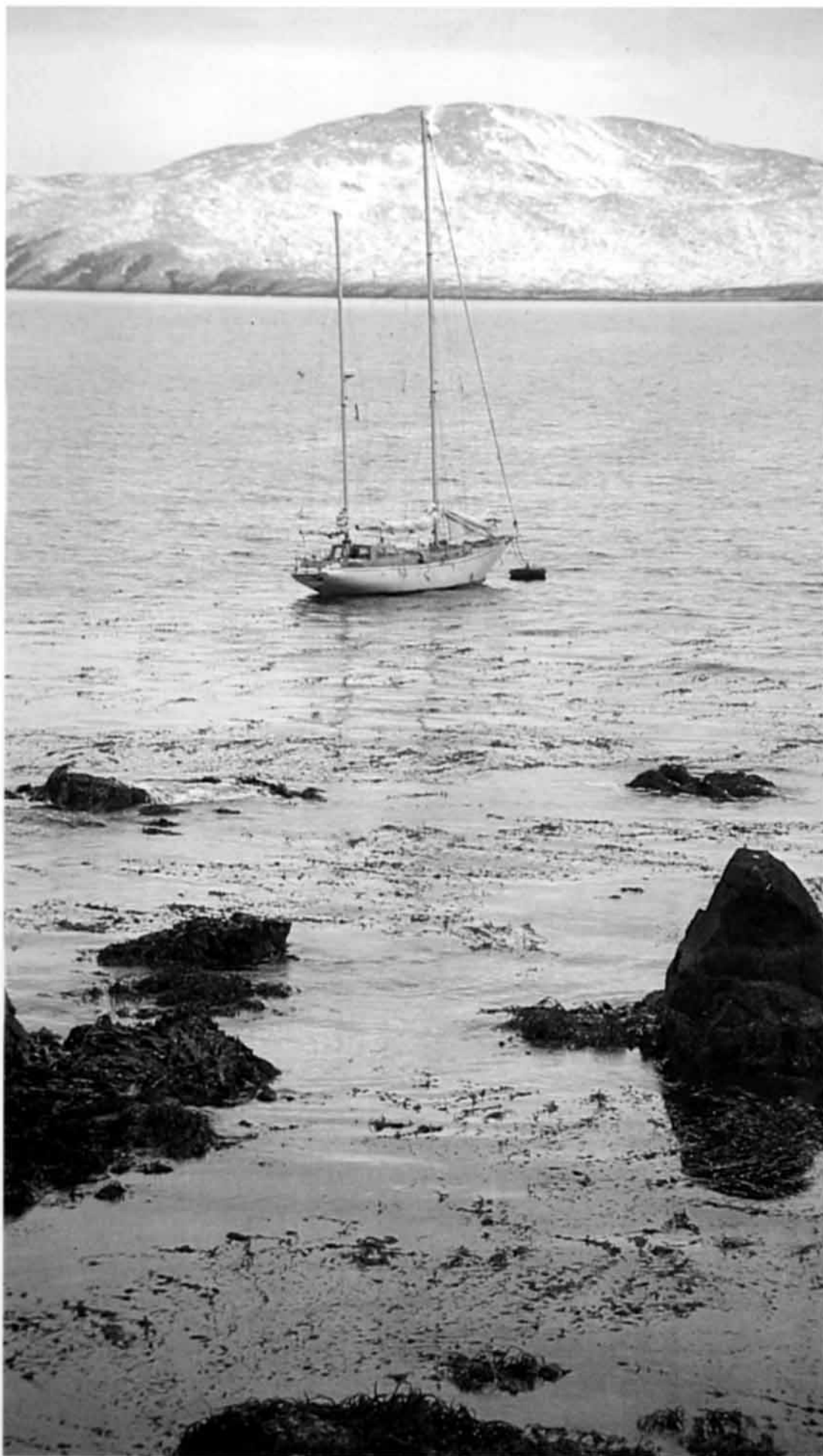
Mejor no podía ser. Ya estábamos poniendo la proa hacia la isla Lennox y veíamos por babor la "Misteriosa" y querida isla de Los Estados. La visibilidad era excelente y podíamos distinguir los cerros que rodean a bahía Cánepa y que en otra oportunidad escalamos.

Ya de noche psamos frente a caleta Lennox donde vimos luces pero decidimos seguir sin recalar. El viento había rotado al Norte Este y se estaba nublando. Avanzábamos con foque y mesana a 6 nudos. Preferimos mantener la mayor arriada y cenar tranquilos mientras encarábamos Bahía Nassau por paso Richmond.

A las 20 hs. nos comunicamos por VHF y dimos la posición. Las instrucciones que nos habían da-

Desembarco en isla Hornos





*Cabo de Hornos.
El "Callas" y de fondo la isla
Herschel*

do indicaban claramente que teníamos que comunicarnos a las 8 hs y a las 20. La explicación fue que tienen sistemas de ayuda médica y rastreo de embarcaciones que se basa y monta según dichas comunicaciones o a la ausencia de las mismas. Puede ser....

La tercera es la vencida

Bahía Nassau se presentó tranquila y sin oleaje. Cuanta razón habían tenido los pescadores. Si le hubiéramos hecho caso ya estaríamos volviendo sin tener que navegar de noche.

La navegación se basó en una constante lectura a radar dado que estábamos rodeados de islas e islotes. El rumbo directamente al sur no permitía muchas variaciones. El frío se hizo insoportable y por suerte "Gato" me reemplazó a las 2 de la mañana. El viento se planchó totalmente y continuamos a máquina.

Era increíble para nosotros cruzar esta famosa bahía con una calma chicha y sin el menor oleaje. En la era de los descubrimientos buscaron refugio las flotas nasávicas y cuanto navegante llegara a esta zona y fuera sorprendido por el mal tiempo o estas repentinas calmas que, sumadas a la constante corriente con dirección al este, provocaron cientos de naufragios.

Según el radar ya estábamos cerca del "Cabo". La visibilidad estaba reducida por la total oscuridad por donde navegábamos bajo un cielo totalmente encapotado. A las 5.42 hs (Ar. y 4.42 de Chile) una voz por VHF nos avisó que acabábamos de cruzar el meridiano de Hornos. Nuestra única visualización del mismo fue gracias al radar y la luz del faro que marca el peñón. Lleno en dirección este oeste se ve otra luz anes pero se trata de un faro que está en el destacamento Hornos. Puesto en 1902 no marca el meridiano de Hornos. Muchos navegantes toman esta luz como el meridiano, lo más seguro es esperar la confirmación del cruce por parte de la radio y el radar que posee la Armada de Chile en el lugar. Continuamos un poco más, entre gritos y brindis, hasta que pegamos la vuelta.

Increiblemente no había olas, onda, ni viento. La calma era total. Me hacía recordar esa clásica frase del Río de la Plata que se emplea mucho durante el verano: "es la calma que precede las tormentas". En la zona eso es seguro. Solo que nunca se sabe cuanto puede durar la calma y es preferible aprovecharla lo máximo posible.

Regresamos hacia el extremo orinetal de la isla Hornos en búsqueda del fondeadero para desembarcar. Por las dudas dimos un buen respeto a la isla dada la gran cantidad de piedras e islotes que rodean al Cabo. La oscuridad era tan extrema que debimos navegar siempre por radar. Alrededor de las 6.30 nos llaman por VHF para preguntarnos adonde



ibamos dado que el fondeadero ya lo habíamos pasado hace rato. Vivimos durante media hora hasta que nos topamos con el boyón.

La tenue luz del amanecer nos mostró un cielo totalmente gris que se reflejaba en el mar y estábamos rodeados por islas cubiertas de nieve. Con vegetación muy rala y piedras lavadas por el mar a más de 15 metros de altura, nos daba un pequeña pauta del clima de la región. Considerado como tundra sub antártica nos impresionaba pensar que los "yámanas", en sus ágiles embarcaciones de corteza, navegaban la zona hace cientos de años. Probablemente aprovechaban los días de calma como estos. Sus embarcaciones desarrollaban 6 nudos así es que era muy fácil para ellos cruzar de una isla a otra.

Desembarcamos en medio de un gran banco de algas y fuimos recibidos en una playa de piedras bocha, muy cortezmente por un hombre del uesto de Hornos acompañado de su fial perro. Frente a nosotros se levantaba un acantilado con una escala de madera y un cartel que nos daba la bienvenida al "Parque Nacional de Hornos, Chile".

Sinceramente a todos nos embargaba una gran emoción. Los pasos siguientes fueron para dirigirnos al desconocido monumento que pocos meses atrás había inaugurado los franceses del museo de Cap Horniers en honor a todos los marinos que antaño tenían que salvar semejante escollo.

Cabo de Hornos

El mítico Cabo de Hornos tiene bien ganada su fama por parte de todos los marinos del mundo. Mu-

chos buques desaparecieron sin dejar rastros en ese tempestuoso y gélido mar del confín del mundo.

En realidad se trata de una isla y su primitivo nombre era "HOORN Caap". Fue bautizado de esa forma (enero de 1616) en recuerdo al puerto en donde zarpó la expedición holandesa de Schouten y Le Maire. Habían partido en búsqueda de un paso que les permitiera llegar a las Indias Orientales sin doblar el Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) y sin navegar el Estrecho de Magallanes que estaba reservado para la Compañía Holandesa de las Indias Orientales que ejercía el monopolio del comercio con Oriente.

En la ciudad de Hoorn fundaron la empresa naviera Compañía Magallánica o Austral, más conocida como Compañía "Buscadora de Oro", y con dos naves se lanzaron a buscar otro paso. La urca Hoorn se incendió en puerto Deseado mientras la estaban carenando y con la Eendracht (Concordia) arribaron a Indonesia. Allí se los apresó porque en un primer momento no fue aceptado por las autoridades que hubiesen descubierto otra vía navegable.

En realidad la empresa la emprendieron porque tenían cierta idea de que pudiese tener éxito. Tanto España como los Países Bajos sabían que Drake había navegado el "Mar del Sur" por el sur de Tierra del Fuego y de Este a Oeste. Además los pilotos españoles afirmaban que existía otro paso; pero recién con este viaje se pensó por primera vez que Tierra del Fuego era una isla y no parte de un continente austral.

Desde entonces se convirtió en el mayor desafío de todos los navegantes a vela y como uno de los

lugares más temidos para todo aquel que deba cruzar su meridiano.

Recorriendo la isla

La isla de Hornos es la más austral de las islas Hermite, su terreno está formado casi en su totalidad por turba dura y mantos de granito que permiten llegar hasta el peñón que le dio nombre de cabo. Existe vegetación abundante y en el extremo sur hay un promontorio de 425 metros de altura que cae al mar en forma de barranco casi vertical y de color oscuro.

Muy próxima a la isla emergen rocas negras e islotes escarpados y cerca de ellos las rompientes hacen intuir la existencia de otros picos de montañas a poca profundidad que deben haber enviado a pique a más de un navío durante las tormentas clásicas de la zona.

El "Faro Monumental Isla Hornos" tiene una dotación de la Armada de Chile y del lado este hay un par de desembarcaciones para botes y zonas para fondear, pero para recalar se debe pedir autorización previa.

El destacamento y sus monumentos

Una vez arriba del acantilado nos topamos con una verda construida con ablas de madera elevada del suelo unos pocos centímetros. Su utilidad estaba dada por lo dificultoso de transitar el suelo de la isla. Casi totalmente cubierto de "turba" hace difícil caminarlo sin tropezarse, embarrarse o enterrarse en el lodo hasta la rodilla.

Un camino se dirige hacia el destacamento y otro hacia un monumento que no logra entenderse bien en un primer momento. Se tra-

Capilla Stella Maris en isla Hornos

ta del famoso albatros que ha sido colocado en el lugar. De concepción ultramoderna y pensado para que el fuerte viento del lugar no lo destruya representa al ave que según la leyenda es la reencarnación de los antiguos marinos y pilos que perdieron la vida en esa inhóspita región.

Antes de llegar a él dos columnas de mármol nos impactaron con sus leyendas. Una de ellas dice: "Monumento Cabo de Hornos".

- En memoria de los hmbres de mar de todas las naciones. Que perdieron la vida luchando contra los elementos en el proceloso mar austral chileno. - Erigido por iniciativa de la sección chilena de los Capitanes del Cabo de Hornos, Cap Horniers, en el quinto Centenario del Descubrimiento de América. - Diseñado por el escultor nacional Sr. José Ballse. - Financiado por entidades marítimas y privados y ejecutado por la Armada de Chile. - Inaugurado solemnemente el 5 de diciembre de 1992. Con Asistencia del Sr. Comdte. en Jfe de la Armada de Chile, Autoridades de Gobierno y miembros de la confradía internacional de los capitanes del Cabo de Hornos - Cap Horniers".

Al pie del monumento, propiamente dicho figuran placas alegóricas y rumbos hacia todos los destinos (Argentina no figura) y placas de los Cap. Horniers de Australia y de Holanda.

Ya cerca del destacamento otro monumento puesto por los "Cap Horniers" dice: "Au nom de L Amicale Internationale des Capitaines Au Long Course "Cap-Horniers" en souvenir de tous nos passages de Ce Ca. Cap. Horn. nov. 1989" re-



cuerdan aquellos navegantes de "Long Course" que en rutas largas como por ejemplo de China o Australia a Europa debían enfrentar al "Cabo" en la condición que los recibiese.

El Faro Monumental, fechado 1902, queda al lado de la Capilla de los Navegantes y de la pista para helicópteros. La capilla, con la virgen de los navegantes, impacta por su sencillez y nos ubica en lo ínfimo que es el ser humano ante la grandeza de la naturaleza.

En el destacamento nos convidan con jugo de naranja mientras charlamos placidamente con el Alcalde Mar y Jefe del Destacamento, Aejo Bustamante; el Asesor de Navegación, Eduardo Otarola y la voz que nos acompañó durante la noche: Patricio Norambuena, Asesor de Comunicaciones. Por supuesto que firmamos el libro de visitas y nos estamparon el famoso sello del Cabo de Hornos en libros, libretas, pasaportes y papel carta. El recuerdo más lindo fue haber encontrado gente tan amable y cordial en semejante aislamiento. Nuevasmente se contradicen las directivas de la superioridad con el sentimiento individual de un pueblo hermano a cual le enseñan a odiar a sus vecinos.

Pasamos más de 3 horas contemplando el paisaje, entre ellos los "famosos dientes o garras" de la isla Decelt o los restos de buques al pie de los acantilados. Todos sumidos en un gran silencio, comprendiendo que nos encontrábamos en el mayor santuario de los navegantes.

El regreso a Ushuaia

Nos pasaron el pronóstico válido hasta las 22 hs.: "Bahía Nassau. Cubierto. Visibilidad 10/60 km.. Precipitaciones ocasionales. Viento

N-NE de 12 a 18 nudos Mar 0,5/1 mts. Cabo de Hornos: Nublado a Cubierto. Visibilidad 10 km.. Precipitaciones Ocasionales. Viento NE/E 12/18 nudos, Mar 1,0 a 1,5 mts. Apreciación Zona 8: circulación ciclónica Vto. SE /S de 10 a 15 Nudos (entiendase el Drake)".

Todo nos indicaba que debíamos partir para aprovechar las próximas 15 o 20 horas de buen tiempo. Para sacarnos una duda pedimos los registros de viento para esa oscura noche cuando la violenta ráfaga nos giró el barco justo al lado de la isla del Medio, en el pasaje Goore: 90 nudos sostenidos; de terror, menos mal que entramos en puerto toro.

La alegría superaba todo lo imaginable. Luego de despedirnos de la gente del destacamento, que nos acompañó hasta la playa, comenzamos a navegar rápidamente hacia bahía Nassau brindando con Champagne y dándole de tomar a Neptuno como bien lo establece la tradición, para que nos permita un nuevo cruce sin problemas.

Sin viento y con mar llano seguimos a motor y luego de pasar el estrecho del Sur, lugar conocido por la existencia de miles de orcas, encaramos bahía Nassau. También sin viento continuamos a toda máquina. Cada tanto en Albatros nos pasada cerca.

En nuestra memoria seguían los versos de Sara Vial, esculpidos en un marmal en diciembre del 92 se halla cerca del monumento:

"Soy el Albatros que te espera
En el final del mundo
Soy el alma olvidada de los marinos muertos

Que cruzaron el Cabo de Hornos

Desde todos los Mares de la Tierra.

Pero ellos no murieron
En las furiosas olas,
Hoy vuelan en mis alas
Hacia la eternidad.
En la última grieta
De los vientos Antárticos".

La tripulación en su conjunto pidió una comida especial, algo con la cual nadie pudiera olvidar el famoso Cabo. Después de mucho pensar y analizando que los escoceses e irlandeses utilizan la turba para darle el sabor a la malta que distinguirá un whisky de otro, me largué a hacer "Peceto a la Cabo de Hornos". En la caminta había juntado una buena cantidad de turba y con ella sazamos la carne que fue bien acompañada por vino y Whisky. Nos vino realmente de perillas, dado que nos mantuvo a una temperatura aceptable hasta que arribamos a Puerto Williams a las 3 de la mañana.

Luego de desembarcar al práctico continuamos hacia Ushuaia con mayor, mesana y motor arribando a esa a las 8.30 del sábado. Seis días después de salir.

Epilogo


Ya podía ir al hospital para que me examinaran el tremendo dolor de costillas que tenía. El segundo día de navegación tuve una violenta patinada sobre la cubierta congelada del Callas y par salvar las cámaras de video y fotográficas caí entre el muelle y el barco, el cual tuvo la inoportunidad de apretarme contra el muelle. Resultado: faja por fisura de las intercostales, eso se traduce en un dolor muy profundo, hasta para respirar. Me callé la boca para no arruinar la ida al Cabo, pero el dolor que se siente ante cada movimiento es tremendo.

Brindis en el regreso. Gato, Trabuchi, Olmos, Krunchi, Caplonch, Shwartz y Firpo

En la sala de guardia del hospital de Ushuaia comentábamos muchas de las vivencias de los últimos días. Pero las que más me quedaron grabadas en la mente fue esos gigantes albatros en Bahía Nassau y los Cóndores en el Cabo de Hornos y en la isla Snipe. Aves netamente de mar junto a las de alta montaña.

Esa es la Magia de Tierra del Fuego. Aquí la naturaleza se encarga de mezclar la cordillera con glaciares, valles y la conjunción de dos océanos. A veces uno se pregunta: "¿Es este el fin del mundo o el comienzo del mismo?"

Como comentáramos al comienzo de este relato. Nunca quisimos mentir, nuestra travesía fue brindar un homenaje a todos aquellos "marinos" que desafiaron al Cabo con todas las de la ley. No somos de aquellos que ostentan un más que dudoso cruce del meridiano de Hornos con olas superiores a los 15 metros; como afirman que lo hicieron muchos de los fondeados en la bahía de Ushuaia. Nosotros hicimos exactamente lo que hacen todos desde este lugar; al igual que lo hacían los yámanas, hace cientos de años, con sus embarcaciones de corteza: esperaban el buen tiempo para arribar. Basta de "mitos" por favor.



No existe navegante que no piense en el Cabo de Hornos. Su fama tenebrosa fue forjada por marineros de todos los siglos. Conocido como el "Cabo de las Tormentas" es considerado el más difícil de los Cabos a virar en una circunnavegación del mundo

CRUCERO AL CABO DE HORNOS

Nuestro pasaje por el "mítico" Cabo iba a tener más de acechónautico, por llamarlo de alguna forma, que los cruces que estamos acostumbrados a leer o ver en cine y documentales.

La idea era ir posicionándonos en lugares estratégicos para realizar el asalto final. Como nuestra intención era bajar a tierra, para ello hay que acercarse lo suficiente a la costa como para tomarse de un boyón puesto para tal efecto y bajar con el chinchorro, convenía que no fuera durante el desarrollo de una tempestad. Así es como planeamos nuestra aproximación en base a los partes meteorológicos y observaciones del momento para tres sitios distintos: Puerto Toro en isla Navarino, las Wollaston y la observación de Puesto Hornos.

Aunque las distancias entre uno y otro lugar son cortas, las diferencias pueden ser sustanciales en cuanto a la intensidad de viento y estado del mar. Mismo Ushuaia disfruta de un microclima que la recorta del resto de la región, aunque la situación general uno la pueda apreciar fácilmente en base al viento y la nubosidad que corra por el canal. Y es justamente en Ushuaia donde empezó esta navegación que tenía como objeto ir y volver a isla Horno, pasando por Pto. Williams.

Partida desde Ushuaia

El día se presentó con

sol y viento del cuadrante norte. Nada hacía suponer que un vendaval del sudoeste iba a reinar el resto del día y la noche, prolongándose por varios días.

Terminamos de subir las cosas a bordo debajo de una fina lluvia y un fuerte viento. Según el Autohelm, soplaban 38 nudos constantes con algunas ráfagas de 44 nudos. Como nuestro rumbo era hacia el este, recalaríamos en puerto Almanza para continuar al día siguiente a Pto. Williams. No bien dejamos el muelle soltamos el foque que, con viento por la aleta, nos llevó a un promedio de 7,2 nudos llegando a tocar los 9,8 nudos cerca del faro de Les Eclaireurs, en la entrada de la bahía de Ushuaia. Las olas no sobrepasaban el metro y el barco las navegaba perfectamente. Fue una rápida y hermosa navegación con algunos rolidos.

Llegamos a Pto. Almanza a las 19 horas. Tardamos exactamente 4 horas para cubrir las 30 millas, sólo utilizando el foque y navegando a pocos metros de la costa argentina para poder apreciar mejor el paisaje.

Amarramos en el destartado muelle de Almanza, en la reparada bahía del lugar, para pasar la noche. Como siempre lo hacemos bajamos a tierra y pasamos un rato en la subprefectura. Después de una mateada y una larga charla nos fuimos al barco a preparar la cena.

Cerca del muelle una

vieja envasadora a vapor y pilas de latas oxidadas muestran lo que fue un intento, por la década del 40, de hacer conservas de cholgas y centolla. En aquel entonces no existía el camino que une el lugar con Ushuaia, pero ya estaba poblada por marinos y pescadores, que intentaban aprovechar las riquezas naturales. En la actualidad, con ruta y después de una ceremoniosa fundación de la ciudad de Almanza en 1987, no vive nadie salvo la dotación de la subprefectura.

Otra construcción la constituye el refugio de "Aventura Austrial". Con un catamarán pequeño realizan lo que ellos denominan "ecoturismo": parten desde Ushuaia con pasajeros de todas las nacionalidades visitando la isla de los lobos, la de los pájaros, el faro les "Eclaireurs", la estancia Remolino con el hundimiento del Sarmiento, llegando a veces hasta la pingüinera de isla Martillo y la estancia Harberton (la primer estancia fundada en Tierra del Fuego, propiedad de la familia Bridges).

El refugio está porque existen oportunidades en que el viento del sudoeste es muy fuerte, con el consiguiente oleaje que puede llegar a los 2 metros, y bajan a los turistas en el lugar planteando el regreso a Ushuaia por tierra con micros o camionetas. En realidad el catamarán puede retornar pero los pasajeros quedan como si saliesen de una coctelera en

esas tres horas de viaje con eolo en contra.

El punto es estratégico dado que está justo frente a Pto. Williams, capital de la región Antártica Chilena y de la comuna de isla Navarino. Esta base naval, fundada en 1953 mediante la expropiación de "puerto Loisa" a la familia Lawrence de Ushuaia, ha sido convertida en ciudad. Para poder tener un mayor desarrollo, las autoridades chilenas están gestionando la posibilidad de que Ushuaia les provea gas natural, por medio de un gasoducto por debajo del canal y poder cruzar con un ferry a puerto Almanza. De esa forma no dependerían tanto de los buques para poder recibir todo lo necesario para la vida diaria, salvo la leña y la pesca. Por otra parte les facilitaría a la población desplazarse hasta Porvenir, su capital provincial, o a Punta Arenas, cruzando el estrecho de Magallanes con otro ferry. También podría recibir más turismo y de esta forma hacer avanzar a la ciudad que en la actualidad depende casi totalmente de la base naval.

Primera etapa

Después de este primer día de navegación y a medida que se hacía de noche se impuso un improvisado campeonato de truco y una excelente cena realizada por Raúl "barba" Schwartz. Regada con un par de cajas de 3/4 y una botella de licor "Baileys",

la sobremesa se prolongó durante varias horas. Fue el momento donde salieron a relucir los clásicos temas de soberanía, permisos de navegación, despachos, prácticos y otras yerbas, un tanto obligatorios para los que navegan la zona dado que siempre lo hacemos por la imaginaria línea de frontera.

Cada borde que tiramos pasamos de Argentina a Chile y así sucesivamente. No bien se está en aguas chilenas aparece algún control que pide la identificación de la nave y el destino que lleva. Cuando éste es un puerto argentino por lo general no se contesta, pero si la idea es recalar en Chile van controlando paso a paso todos los movimientos de la embarcación. Todo eso cansa bastante y hasta por momentos da la sensación que nos odian. En realidad cumplen órdenes superiores emanadas de la más alta autoridad naval y del consejo de seguridad. ¿Resabios del régimen militar?. Puede ser, pero a despecho de estas órdenes el trato con oficiales y población en general siempre es ameno y cordial.

Por la mañana recibimos la visita de la Lancha Rápida A.R.A. "Baradero" y después de un rápido desayuno zarpamos hacia Williams. La presión había subido bastante y el frío era terrorífico. Daba la sensación que un centro de alta presión o un frente polar estaba ingresando. Si era así nos prometía un pronóstico muy fresco pero sin tormentas. Por otra parte el viento también había declinado bastante. La presión pasó de 955 a 985 hectopascales; pero esto no era ningún certificado que nos asegure buen tiempo.

El único detalle que no tuvimos en cuenta fue que ya había comenzado la

El Callas,
fondeando
en la
bahía de
Isla Hornos.



Gaviota
magallánica
sobre el
nevado
muelle de
Puerto Toro.



primavera austral con las consiguientes líneas de inestabilidad sucesivas que prometen cambios de tiempo muy frecuentes. El estable invierno se había ido. Pero esto también tiene su ventaja: las horas de luz son mayores permitiéndonos tener claridad desde las 7 de la mañana hasta las 19 hs (cuidado: claridad, no sol).

El cruce hasta Pto. Williams fue rápido y tranquilo. En menos de una hora entrábamos al seno Lautu donde está hundido el transporte "Milcavi" de la Armada de Chile que fue convertido en sede del Club de Yates.

Media hora después de amarrar llegaron los funcionarios que realizaron la inspección Sanitaria y de Aduanas. Al rato aparecieron los de migraciones y después de estos trámites de rigor bajamos a tierra para hacer las consabidas compras de vino, "pisco sawer", pan y algunos otros víveres dado el aumento de la tripulación. Paralelamente nuestro capitán presentó los papeles para que nos autoricen la navegación hacia la isla Hornos. Según el capitán de puerto, ésta iba a estar recién para las 15 horas, así es que nos fuimos a pasear por el diminuto centro comercial.

¿Reserva indígena?

Después de almorzar decidimos caminar un poco para estirar las piernas. Como siempre sucede nos fuimos hacia Villa Ukika. Este pequeño poblado a pocos kilómetros de Williams es prácticamente una reserva indígena. Una docena de amarillas casas de madera sobre pilotes a la orilla de un río y enfrente del mar, cobija a las últimas descendientes del pueblo "yámana". Casadas

con inmigrantes españoles, en su mayoría, reciben una pequeña subvención por parte del estado. Se dedican a confeccionar pequeñas artesanías como canastas de junco y canoas de corteza para venderlas a los turistas que arriban en los buques durante el verano.

Del otro lado de un río y entre los árboles se entreveía el esqueleto de lo que llegaría a ser un pesquero de 14 metros de eslora. Al acercarnos nos encontramos con un astillero, dentro del bosque, digno del siglo XVII. Junto a la embarcación encontramos a Héctor Hernández, así se llama el carpintero, el cual se encargó de explicarnos los secretos de la construcción: proporciones, elección de los troncos, doblado de la madera con calor, etc. Pero nos dejó totalmente sorprendidos, cuando al preguntarle cuáles eran sus herramientas, nos mostró un hacha de mango largo. Esas eran todas sus herramientas. Con el hacha cortaba el árbol y luego daba formas a la quilla, cuerdas, roda, codaste e incluso preparaba las tablas.

Por fin al "Cabo"

A media mañana las nubes se abrieron dejando ver un estupendo cielo azul. Los colores brillantes y la atmósfera diáfana hace olvidar dónde se está realmente. Pero eso es justo lo que no hay que olvidarse. Se debe aprovechar el momento en forma inmediata dado que nunca se puede saber cuánto va a durar. A las 13 horas escuchábamos por radio (VHF) que cerraban el puerto dada la poca visibilidad y el fuerte viento. A las 15 horas reabrieron el puerto y enseguida partió la lancha Bio Bio con destino a Us-

huaia. El práctico que nos asignaron, Héctor Silva, comentó que en bahía Nassau y paso Picton las condiciones meteorológicas eran malas; de cualquier forma estábamos listos a partir para hacer el intento.

Así fue como a las 17 hs zarpamos rumbo a isla Hornos. La tripulación estaba formada por Jorge Trabuchi, capitán y dueño del "Callas"; Hernán Silva, práctico de la Armada de Chile; Pedro "Gato" Curuchet; Raúl "barba" Schwartz; Luis "Firpo" Aguila; Daniel "Cunchi" Kuntschik, de la Prefectura Argentina; el sereno Sergio Olmos, encargado de las comunicaciones y amigo de Mario Capllonch proveniente de Buenos Aires.

La autorización que nos extendieron por tres meses nos aclaraba que los Fondeaderos Autorizados eran: Pto. Williams (menos mal), Caleta Banner (isla Picton), Caleta Lennox (isla Lennox), Puerto Toro (isla Navarino), Caleta Martial, Caleta Midle, Caleta San León y Fondeadero Cabo de Hornos. Los contactos radiales a realizar eran con: Alcamar Snipe, Alcamar Banner, Alcamar Nueva, Alcamar Toro, Hornos radio y Hornos Faro. Todo constaba en el "zarpe" (despacho) como así también el código de la comunicación que era el "Mensaje DIRSOMAR 140845".

Un par de cosas nos quedaron en claro. Para muchos políticos estas islas casi no existen, pero la presencia de la armada chilena es constante aunque sea en pequeñas guarniciones de no más de tres o cuatro hombres. La otra cosa que teníamos en claro era que las pocas millas a navegar hasta Hornos iban a estar plagadas de

comunicaciones.

Izamos todas las velas y a unos 7/8 nudos avanzábamos rápidamente. La idea era navegar todo lo que se pudiese y en lo posible cruzar el meridiano de Hornos durante la mañana siguiente, para luego desembarcar en la isla y poder apreciar el nuevo monumento colocado como homenaje a todos aquellos marinos, que valientemente enfrentaron las tempestades del cabo sin las ayudas a la navegación, que existen en la actualidad.

Esa era la intención pero si algo sucedía, como ser un excesivo viento en contra, buscaríamos refugio y esperaríamos hasta que las condiciones mejoraran en alguno de los fondeaderos autorizados. Esto es muy importante dado que sólo se puede fondear en ellos. Antes de bajar a tierra es preferible pedir autorización porque eso depende de cada lugar en particular.

Pasamos el estrecho Mackinlay, angostura del Beagle en la isla Gable, a las 18,30 hs con una velocidad de 6,6 nudos. El viento fue decayendo hasta llegar a unos 15 nudos. Establecimos la trinquetilla y nos dedicamos a sortear el paso que nos deparó la sorpresa de tener unos 2,5 nudos de corriente. El radar siempre prendido nos permitió hacer una navegación muy prolija, además de familiarizarnos con él, para la navegación nocturna.

La presión siguió en ascenso y el viento en descenso. Así es como a las 19,15 pusimos a funcionar el motor. A las 22 y 50 pasamos frente a Puerto Toro ya con intenciones claras de enfrentar Bahía Nassau. El pequeño puerto se presentaba muy tentador, en especial al ver las luces de la docena de casas que ro-

Un pesquero abandonado. Con catorce metros de eslora fue construido todo a macha.



dean la bahía. Al comunicarnos por VHF una suave voz femenina nos pasó los partes para Bahía Nassau e isla Hornos. ¡Dos partes distintos para sólo 60 millas de distancia!

Pero vale la pena analizar un poco lo que estaba sucediendo. Frente a Puerto Toro navegábamos (23,30 hs) con suave viento Norte de 5 a 10 kilómetros. Mar llano, nublado y agua nieve. Esto es, para el lugar, una condición muy buena.

Para Bahía Nassau, a unas 16 millas, las condiciones eran viento del SW/W de 20 a 25 nudos, nublado, mar con olas de 1 a 1,5 mts. Agua nieve y nieve. Visibilidad 5 a 10 km. Para el "Cabo" el viento también era del sector SW/W pero la intensidad era de 25 a 30 nudos con chubascos de 40. Olas de 3 a 4 metros, agua nieve, cubierto y visibilidad según la precipitación del momento. Esto no era tan bueno pero dadas las condiciones del lugar, lo tomamos como algo no tan grave y pusimos proa al "Ca-

bo".

Por el momento navegábamos a radar por el paso Goore y no bien encaramos Bahía Nassau un viento de 44 nudos nos hizo girar 180 grados. Eso sí, el viento no vino solo sino que acompañado por chubascos de nieve, como corresponde. Con Jorge nos miramos y llegamos a la conclusión que lo mejor era poner proa a Puerto Toro y esperar en un lugar seguro a que la cosa mejorara. Al ser una navegación por canales, las olas no superaban el metro, así es que fue todo muy plácido, en especial cuando timoneábamos desde adentro.

Tercera recalada

Jorge se encargó de hacer la navegación hasta Puerto Toro donde arribamos hacia las 5 de la mañana mientras nevaba y la presión subió a 1006 mb.

Decidimos estar alertas a los cambios que podía presentar el clima y volver a zarpar no bien "pintase" aceptable. Pero mientras tanto dormimos





Villa
Urrika, la
reserva
indígena.

plácidamente amarrados al muelle junto a las lanchas de los pescadores. No hay mejor sueño que cuando se está en puerto y, mejor aún, junto al muelle.

A las 7 de la mañana comenzaron a salir los pescadores; uno tras otro se alejaron hacia isla Lennox. Los pescadores eran de la opinión que este mal tiempo no podía durar más de 5 ó 6 días y en esta ocasión faltaban sólo 2 para que todo cambiase. Como ellos salen a recoger trampas de centolla por Bahía Windhond, en Bahía Nassau, nos comentaron que conviene cruzar la bahía antes de las 10 de la mañana. Después, por lo general, el viento se incrementa siempre del mismo sector: W-SW.

La salida de este día no duró más de una hora. Al rato regresaron para amarrarse junto al muelle mientras la nevada recrudecía. Al enterarse de nuestros planes nos recomendaron que cruzáramos a Lennox, pasar la noche allí (en caleta Lennox) y al día siguiente partir bien temprano (5 a 6 de la mañana) hacia la isla Hornos. Como sus apreciaciones meteorológicas diferían bastante con las de nuestro

práctico, decidimos optar por la solución intermedia: nos quedamos amarrados al mueble para ver si mejoraba algo. Siempre hay que escuchar y valorar mucho las observaciones de estos marinos que, aunque tengan poca instrucción, se juegan la vida cada vez que salen a navegar. Hay que tener en cuenta que sus embarcaciones son precarias y además ellos trabajan mientras navegan. Levantan trampas, sacan centollas, las ponen en el vivero mientras meten carne dentro de la trampa para volverla al mar con su correspondiente boya.

Segundo intento

Con muchos bríos y poca información nos largamos con rumbo a Caleta Lennox donde pensábamos pasar la noche, si el tiempo se ponía mal, o sino seguir directamente a la isla Hornos.

La salida la hicimos con una suave brisa del oeste, cielo azul, excelente visibilidad, sin marejada y a todo motor. No bien pusimos proa a isla Lennox, ésta desapareció de nuestra vista. Todo el horizonte, incluida la isla, parecía en llamas. Un paredón gris

que daba la sensación de gruesas columnas de humo se levantaba hacia el encapotado cielo con una inclinación hacia el oeste. Bueno, era evidente que el mundo no se había prendido fuego y que ese "humo" no era otra cosa que una fuerte precipitación de nieve con ráfagas de viento del sector S.W., la cual le daba dicha inclinación.

El radar nos mostraba cómo de golpe se había formado una pared. La señal rebotaba contra dicho frente sin dejarnos ver la isla ni el canal. La decisión fue rápida: media vuelta hacia puerto Williams. No era cuestión de zarpar con tal mal tiempo.

Nuevamente "El Cabo" se negó. Por otra parte ya estábamos un poco cansados de estar esperando y supusimos que la tormenta duraría unos cuantos días más, así es que lentamente emprendimos el retorno.

Cuarta recalada, ¿la última?: Puerto Williams

La navegación de Puerto Toro a Williams fue rápida y sin mayores sobresaltos. Raúl y "Gato" se encargaron de pelar las

patas de las centollas mientras nos topamos con un gigantesco Porta Containers y la GC80 de la PNA justo en el paso de Mackinlay.

A las 21 nos estábamos abarloado al "Milcavi" y terminada la tarea nos dedicamos a cenar centolla, acompañada de papas al natural y una buena cantidad de cerveza.

Si bien la cena fue excelente reinaba una atmósfera densa. Cada uno vivía el fracaso a su manera. Yo a esto lo denominé el clima interno del barco que poco tiene que ver con el que reina afuera. Cada uno trataba de dar una explicación de lo oportuno y lógico que era estar en dicho lugar sin haber llegado a cruzar el "meridiano de Hornos".

Entre los comentarios (exteriorizaciones del fracaso) se escuchó decir que podíamos aprovechar los 2 ó 3 días que nos quedaban para recorrer la costa argentina del Beagle mientras otro comentaba sobre la mala suerte de que nos haya tocado un temporal tan prolongado. Varios prefirieron irse a dormir sin cenar y brilló por su ausencia el campeonato de truco.

¿La tercera sería la vencida?

La mañana del jueves, hacia ya 4 días que habíamos partido de Ushuaia, se presentó inusualmente despejada, sin viento y con presión alta. Luego de un breve cambio de opiniones felizmente se tomó la decisión de hacer un tercer intento. Pedimos los partes meteorológicos y todo indicaba una excelente perspectiva.

Avisamos a la capitana de nuestra intención y enseguida nos asignaron un práctico. Resultó ser nuevamente Hernán Silva



que, muy a su pesar, dado que el 18 de setiembre en Chile es feriado y pretendía irse de "pic-nic" con su familia, nos debió acompañar nuevamente.

Zarpamos a las 12 y 30 con viento del este que súbitamente rotó al norte. Con foque, trinquetilla, mayor y mesana la navegación fue un placer. El frío, muy intenso, no fue una molestia sino que contentos navegábamos hacia el "Cabo".

Con sol y cielo azul todo cambia. Soy un convencido que a bordo existen 2 barómetros. El que se usa para medir la presión atmosférica y otro que funciona dentro de cada uno: el estado de ánimo, una especie de barómetro psíquico más importante que el real. Aunque navegando por los mares australes uno se acostumbra a muchos días grises con lloviznas, agua nieve, granizo y copos de nieve, un día claro y apacible levanta el ánimo.

A las 20 hs nos comunicamos por VHF y dimos la posición. Las instrucciones que nos habían dado indicaban claramente que teníamos que comunicarnos a las 8 y a las 20 hs la explicación fue que tienen sistemas de ayuda médica y rastreo de embarcaciones que se basa y monta según dichas comunicaciones o a la ausencia de las mismas. Puede ser...

Bahía Nassau se presentó tranquila y sin oleaje. Cuanta razón habían tenido los pescadores. Si le hubiéramos hecho caso ya estaríamos volviendo sin tener que navegar de noche.

Según el radar ya estábamos cerca del "Cabo". La visibilidad estaba reducida por la total oscuridad por donde navegábamos bajo un cielo totalmente encapotado. A las 5,42 hs (Arg. y 4,42 de Chile) una voz por VHF nos avisó que acabábamos de cruzar el meridiano de Hornos. Continuamos un poco

más, entre gritos y brindis, hasta que pegamos la vuelta.

Increíblemente no había olas, onda, ni viento. La calma era total. Regresamos hacia el extremo oriental de la isla Hornos en búsqueda del fondeadero para desembarcar. Por las dudas dimos un buen respeto a la isla dada la gran cantidad de piedras e islotes que rodean al Cabo. La oscuridad era tan extrema que debíamos navegar siempre por radar.

Alrededor de las 6.30 nos llamaron por VHF para preguntarnos dónde íbamos, dado que el fondeadero ya lo habíamos pasado hace rato. Volvimos durante media hora hasta que nos topamos con el boyón.

La tenue luz del amanecer nos mostró un cielo totalmente gris que se reflejaba en el mar y estábamos rodeados por islas cubiertas de nieve. Con vegetación muy rala y piedras lavadas por el mar a

más de 15 metros de altura, nos daba una pequeña pauta del clima de la región. Considerado como tundra sub antártica nos impresionaba pensar que los "yámanas" en sus embarcaciones de corteza navegaban la zona. Probablemente aprovechaban los días de calma como estos. Sus embarcaciones desarrollaban 6 nudos así que es que era muy fácil para ellos cruzar de una isla a otra.

Desembarcamos en medio de un gran banco de algas y fuimos recibidos, en una playa de piedras bocha, muy cortesmente por un hombre del puesto de Hornos acompañado por un perro. Frente a nosotros se levantaba un acantilado con una escala de madera y un cartel que nos daba la bienvenida al "Parque Nacional Cabo de Hornos, Chile".

Sinceramente a todos nos embargaba una gran emoción. Los pasos siguientes fueron para diri-



Molinetes y cabos con nieve no dan ganas de salir a navegar.

gimos al desconocido monumento que pocos meses atrás habían inaugurado los franceses del museo de Cap Horniers en honor a todos los marinos que antaño tenían que salvar semejante escollo.

Isla Hornos y el "mítico" CABO

En realidad se trata de una isla y su primitivo nombre era HOORN Caap. Fue bautizado de esa forma (enero de 1616) en recuerdo al puerto de donde zarpó la expedición holandesa de Schouten y Le Maire. Habían partido de HOORN, Holanda, en búsqueda de un paso que les permitiera llegar a las Indias Orientales sin doblar el Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) y sin navegar el Estrecho de Magallanes que estaba reservado para la Compañía Holandesa de las Indias Orientales que ejercía el monopolio del comercio

con Oriente.

Luego de vivir mil peripecias lograron arribar a Indonesia sólo con la "Eendracht (Concordia), la "HOORN" la habían perdido en Puerto Deseado. Allí se los apresó porque en un primer momento no fue aceptado por las autoridades que hubiesen descubierto otra vía navegable.

En realidad la empresa la emprendieron porque tenían cierta idea de que pudiese tener éxito. Tanto España como los Países Bajos sabían que Drake había navegado el "Mar del Sur" por el sur de Tierra de Fuego y de Este a Oeste.

Las construcciones de isla Hornos

El "Faro Monumental Isla Hornos" tiene una dotación de la Armada de Chile y del lado este se puede recalar pero se debe pedir autorización previa.

Una vez arriba del acantilado nos topamos con una vereda construida con tablas de madera elevada del suelo unos pocos centímetros. El motivo es que la turba hace dificultoso transitar la isla.

Un camino se dirige hacia el destacamento y otro hacia un monumento que no logra entenderse bien en un primer momento. Se trata del famoso albatros que ha sido colocado en el lugar. De concepción ultramoderna y pensado para que el fuerte viento del lugar no lo destruya, representa al ave que según la leyenda es la reencarnación de los antiguos marinos y pilotos que perdieron la vida en esa inhóspita región.

Antes de llegar a él dos columnas de mármol nos impactaron con sus leyendas. Una de ellas dice: "**Monumento Cabo de Hornos**".

"-En memoria de los hombres de mar de todas las naciones. Que perdieron la vida luchando contra los elementos en el proceloso mar austral chileno. -Erigido por iniciativa de la sección chilena de los Capitanes del Cabo de Hornos, Cap Horniers, en el quinto Centenario del Descubrimiento de América. -Diseñado por el escultor nacional Sr. José Ballse.- Financiado por entidades marítimas y privados y ejecutado por la Armada de Chile. -Inaugurado solemnemente el 5 de diciembre de 1992. Con Asistencia del Sr. Cmdte. en Jefe de la Armada de Chile, - Autoridades de Gobierno y miembros de la confraternidad internacional de los capitanes del Cabo de Hornos.- Cap. Horniers."

Al pie del monumento, propiamente dicho, figuran placas alegóricas y rumbos hacia todos los destinos (salvo a Argenti-

na) y placas de los **Cap. Horniers de Australia y de Holanda**.

Pasamos más de 3 horas contemplando el paisaje, entre ellos los "famosos dientes o garras" de la isla Deceit o los restos de buques al pie de los acantilados. Todos sumidos en un gran silencio, comprendiendo que nos encontrábamos en el mayor santuario de los navegantes.

El regreso a Ushuaia

Todo nos indicaba que debíamos partir para aprovechar las próximas 15 ó 20 horas de buen tiempo. Para sacarnos una duda pedimos los registros de viento para esa oscura noche cuando la violenta ráfaga nos giró el barco justo al lado de la isla del Medio, en el pasaje Goore: 90 nudos sostenido; de terror, menos mal que entramos en Puerto Toro.

La alegría superaba todo lo imaginable. Luego de despedirnos de la gente del destacamento, que nos acompañó hasta la playa, comenzamos a navegar rápidamente hacia Bahía Nassau brindando con champagne y dándole de tomar a Neptuno, como bien lo establece la tradición, para que nos permita un nuevo cruce sin problemas.

Sin viento y con mar llano seguimos a motor y luego de pasar el estrecho Mar del Sur, lugar conocido por la existencia de miles de orcas, encaramos Bahía Nassau. También sin viento continuamos a toda máquina. Cada tanto un albatros nos pasaba cerca.

Luego de desembarcar al práctico continuamos hacia Ushuaia con mayor, mesana y motor arribando a esa a las 8.30 del sábado. Seis días después de salir ●

NAUTICA

Año Nuevo en la lejana isla de Hornos

CABO DE PAZ

Un brindis de fin de año reunió en el extremo austral del continente a navegantes escandinavos, chilenos y argentinos en una experiencia inolvidable. Derrotero del viaje.

Por **CARLOS VAIRO**

Entre las comunicaciones que normalmente llegan a Ushuaia durante la temporada invernal, nos sorprendió una que requería la posibilidad de recalar en el mítico Cabo de Hornos el 31 de diciembre. La idea era pasar Año Nuevo en el lugar y circunnavegar la isla. Realmente eran dos pedidos claros y concretos. Nunca antes habíamos recibido una propuesta de esa índole. Siempre se habla de cruzar el meridiano de Hornos o de doblar el Cabo, o simplemente, llegar a verlo, pero aparentemente este grupo de suecos y finlandeses tenían una idea clara de lo que querían hacer.

Así fue como, ya cerca de la fecha, comenzamos a preparar el barco. En realidad el *Callas*, de Jorge Trabuchi, siempre está en condiciones de zarpar y lo único que se debe hacer es completar el agua potable, los víveres y bebidas, según los pasajeros, y cargar combustible.

Además de Jorge Trabuchi, nuestro capitán, el grupo estaba compuesto por Esteban "Gato" Curuchet; tres suecos: Björn, Arne, Hasse; y un finlandés: Hannu. El 29 de diciembre, a las 13:15, zarpamos desde el Club Náutico Ushuaia con destino a Puerto Williams, Isla Navarino, Chile. El día no era de los más lindos, cielo cubierto, una suave llovizna y 25 nudos del sudoeste que nos obligaron a ponernos los trajes de agua. Felices, nuestros queridos nórdicos se enfundaron en flamantes equipos especiales que lucía, entre otras cosas, un gran

bordado: "Sourrounding Cape Horn 1994-1995". De más está decir que los equipos incluían cinturón de seguridad, salvavidas de aire comprimido, silbato, luces de emergencia y otros inútiles accesorios. Eran tan especiales que apenas se podían mover con ellos. El contraste con Gato era pasmoso: él hacía las maniobras de cubierta en remera y calzoncillos largos.

Como siempre sucede al zarpar, una gran dosis de adrenalina invade el organismo, todos salieron a hacer maniobras y timonear. Izamos trinquetilla, mayor y desenrollamos el yankee. Con una velocidad de unos 6 nudos, pasamos por el faro de Les Eclaireurs a las 14:30. En poco más de 5 horas cubrimos las 30 millas que separan Ushuaia de Puerto Williams. Nos abarloomamos al Millcavi, un ex transporte de la Armada de Chile que sirve de sede al club de yates, para hacer los trámites de rigor y pasar la noche.

Por la tarde se impuso una breve visita a Puerto Williams. En el centro comercial conocimos a Edgardo Solís Olivares, el asesor náutico que había sido designado. En seguida nos dimos cuenta de que se trataba de una persona bien dispuesta a compartir un espacio muy reducido con 7 ilustres desconocidos. Ya con esta presentación estaba la tripulación completa. Sólo quedaba por esperar la autorización para zarpar, que no se hizo tardar, dado que Trabuchi había presentado con un mes de anterioridad una nota avisando de nuestro periplo. Este punto es importante ya que de esa forma se aceleran los tiempos buro-





LOS ACANTILADOS y peñones caen verticales. Las precauciones se extreman.

cráticos de la autorización de Valparaíso.

Esa noche nos dieron la venia para zarpas, cosa que dejamos para el día siguiente, y planeamos cómo sería la travesía. Según el parte meteorológico las perspectivas eran excelentes. Así es que decidimos aprovechar plenamente las horas de luz (unas 18 por día en verano) y acercarnos rápidamente al cabo. De cualquier forma, por más que fuéramos rápido teníamos una fecha a cumplir que era el 31 de diciembre.

El 30 zarpamos de Williams con 20 a 25 nudos de viento del sector sur/sudoeste. Pasamos por la angostura del canal Beagle (Paso Mackinlay) a una velocidad de 7/8 nudos, con mayor, trinquetilla y yankee desenrollado. Mientras almorzábamos, ya pasando la isla Snipe al lado del hundimiento del barco biblioteca "Logos", nos agarraron fuertes chubascos del oeste. Arriamos la mayor y enrollamos el yankee, continuando sólo con mesana y trinquetilla. No bien se completa esta maniobra, el barco queda listo para soportar de 40 a 60 nudos de viento como nada. Bien balanceado, casi no escora, siendo su velocidad óptima. Para aquellos que todavía siguen dudando sobre el uso del enrollador, puedo afirmar que para el sur no existe un invento mejor. Poder achicar rápidamente la superficie vélica puede salvarnos de que una vela explote o de poner en peligro al barco, dado que un chubasco en manos inexpertas puede dejar al barco sobre una roca o contra la costa.

Aunque con la llegada de cada chubasco el cielo se nublaba y llovía el frío no se hizo sentir. Pero cuando el sol reaparecía se hacía casi obligatorio el uso de anteojos oscuros y cremas protectoras; el agujero de ozono existe aunque no le prestemos atención.

Cerca de las 20 fondeamos en caleta



LA ISLA de Hornos es la más austral del grupo de las Hermite en territorio chileno.

Lennox, en la isla Lennox, a sólo 5 millas de la bahía Nassau. El lugar es excelente, muy bien protegido del viento y la marejada predominante (S-SW), y en la costa hay un control de la marina chilena al cual hay que reportarse. Al día siguiente nos pasaron el parte meteorológico, el cual indicaba viento del SW rotando al oeste, estableciéndose del nordeste a una velocidad de 15/22 nudos. En pocas palabras: una situación ideal para nosotros. Así fue que, con toda calma, dimos cuenta de un buen desayuno y, luego de acomodar todo y levantar el fondeo, encaramos la temida bahía que se presentó con un oleaje muy molesto. Las olas no pasaban el metro y medio, pero hacían que el barco se frenara constantemente. Pusimos toda la vela, e incluso apoyamos un poco con el motor para que el barco no se parara. El resultado fue que salpicaba mucho, pero al cabo de poco más de 5 horas ingresamos en el paso del Mar del Sur.

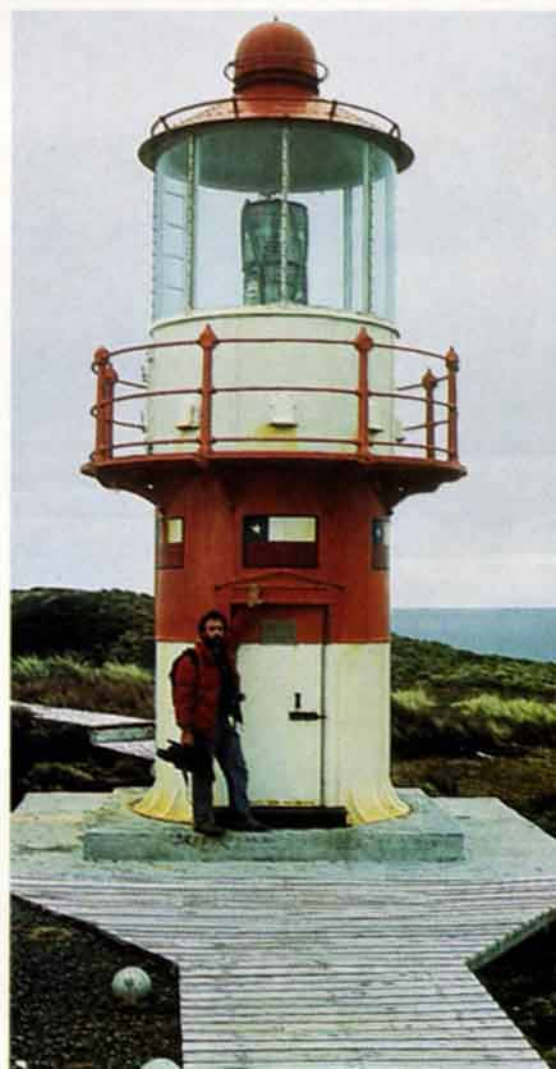
Todas las veces que pasamos por la zona encontramos delfines australes. En esta ocasión un grupo de unos 10 a 12 individuos nos acompañaron casi por una hora. También es común encontrar grupos de orcas y toninas overas, aunque en este viaje los delfines australes fueron gran mayoría. Tanto es así, que ya cerca de la isla Hor-

nos varios ejemplares de adultos nos cortaban la proa constantemente.

A las 5 de la tarde amarramos el Callas en el boyón de caleta Leones. Por radio habíamos avisado nuestra recalada a Radio Hornos y ya nos estaban esperando en la costa. Inmediatamente preparamos el bote para desembarcar. Esta operación no siempre es fácil en el lugar, dado que la orilla esta bañada constantemente por una molesta resaca. Por otra parte, la playa es de piedra bocha, que combinada con el agua de mar se convierte en una resbaladiza trampa.

El primer viaje siempre es exploratorio, tratando de recordar dónde estaban las piedras semisumergidas y rodeando al gran banco de cachiyuyos que limitan mucho más la posibilidad de desembarco. Por otra parte, es conveniente armar una guardia para que se quede en el barco estudiando los borneos y oleaje. El primero en descender fue Edgardo, nuestro práctico chileno, que había estado en este puesto poco tiempo atrás. En el segundo viaje completamos el descenso de los tripulantes del mar del norte y comenzamos una recorrida por la famosa isla de Hornos. La angosta playa termina de golpe

EL FARO Monumental de la isla de Hornos, construido en 1902.





ALQUILAR este tipo de embarcaciones oscila entre los 700 y 1.000 dólares diarios e incluye la comida. Los grupos pueden ser de cuatro a ocho personas.

Muchos buques desaparecieron sin dejar rastros en ese tempestuoso y gélido mar del confín del mundo. En realidad se trata de una isla y su primitivo nombre era Hoorn Caap.

La isla de Hornos es la más austral de las islas Hermite, su terreno está formado casi en su totalidad por turba dura y mantos de granito, que permiten llegar hasta el peñón que le dio nombre de cabo. Existe vegetación abundante y, en el extremo sur, hay un promontorio de 425 metros de altura que cae al mar en forma de barranco casi vertical y de color oscuro. Muy próxima a la isla emergen rocas negras e islotes escarpados, y

hacia un monumento que no logra entenderse bien en un primer momento. Se trata del famoso albatros, que ha sido colocado en el lugar. De concepción ultramoderna y pensado para que el fuerte viento del lugar no lo destruya, representa al ave que, según la leyenda, es la reencarnación de los antiguos marinos y pilotos que perdieron la vida en esa inhóspita región.

Antes de llegar a él, dos columnas de mármol —el monumento Cabo de Hornos— nos impactaron con sus leyendas marinas. El Faro Monumental, fechado en 1902, queda al lado de la Capilla de los Navegantes y de la pista para helicópteros. La capilla, con la Virgen de los Navegantes, conmueve por su sencillez, y nos ubica en lo ínfimo que es el ser humano ante la grandiosidad de la naturaleza.

De todas las veces que recalamos o pasamos por Hornos nunca nos había tocado un día mejor. El cielo estaba prácticamente descubierto. La temperatura llegaba a los 15° C y la calma era total. Sólo molestaba un poco la onda del Pacífico, aunque en la boya el barco no corría el menor peligro. Con otro cabo de seguridad, por si el primero se cortaba, el velero quedó solito meciéndose con la resaca.

En el destacamento nos invitaron con jugo de naranja, mientras hacíamos la ceremonia de rigor: firmar el libro de visitas y estampar el famoso sello del Cabo de Hornos en libros, libretas, pasaportes y papel carta. Jorge González, jefe del Destacamento, propone que nos quedemos esa noche a cenar todos juntos. Estaban muy contentos al cambiarles la rutina y que la noche de Año Nuevo fuera realmente una fiesta. De más está decir que aceptamos, pero lo que ninguno de nosotros sabía era que los brindis iban a comenzar mucho más temprano. Resulta que la diferencia horaria con Finlandia y Suecia es de 6 y 5 horas respectivamente, así fue como, en una emotiva ceremonia, comimos pan negro, con forma de rosca, traído especialmente desde Finlandia. También había frutas secas y una serie de otros bocados que



CAPILLA Stella Maris, con la Virgen de los Navegantes.

con un acantilado de unos 50 metros de alto. Una escalinata de madera con varios descansos-balcones lleva hasta una pequeña meseta. Un cartel de bienvenida al "Parque Nacional Cabo de Hornos, Chile" nos hace recordar que en algún momento eso fue teóricamente nuestro. Los pasos siguientes fueron para dirigirnos al desconocido monumento, que pocos meses atrás, habían inaugurado en honor a todos los marinos que antaño tenían que salvar semejante escollo.

El mítico Cabo de Hornos tiene bien ganada su fama entre los marinos del mundo.

cerca de ellos las rompientes hacen intuir la existencia de otros picos de montañas a poca profundidad, que deben haber enviado a pique a más de un navío durante las tormentas clásicas de la zona. El "Faro Monumental Isla Hornos" tiene una dotación de la Armada de Chile.

Una vez arriba del acantilado, nos topamos con una vereda construida con tablas de madera elevada del suelo unos pocos centímetros. Su utilidad estaba dada por lo dificultoso de transitar el suelo de la isla, cubierto, casi totalmente, con turba. Un camino se dirige hacia el destacamento y otro

formaban parte de esta extraña ceremonia nórdica. Brindamos varias veces en esa espera de una hora entre los 2 años nuevos. Como en esa época del año no existe diferencia horaria entre Argentina y Chile, situación muy lamentada por los fanáticos de los brindis, teníamos 5 horas para completar los preparativos de la cena.

Del barco trajimos un par de pollos que se sumaron a 2 pecetos del destacamento. Unas cuantas botellas de vino, bastante cerveza, algo de whisky y muchísimo champagne completaron el aporte del "Callas". Con Pedro Mella, jefe de radio, pusimos manos a la obra mientras el resto de la gente se fue a visitar la pingüinera y algunos restos de buques varados contra los acantilados. Todo estuvo perfecto hasta que notamos que la comida no se cocinaba: se había acabado el gas. Rodrigo me miró y me preguntó si le daba una mano para cambiar el tubo. De un salto ya estábamos afuera.

Rodrigo tomó una camilla y bajó corriendo el barranco. Jamás pensé que podía ser tan pesado subir un tubo de gas desde la costa. El corazón parecía que me explotaba y la mayor bronca, a todo esto, fue ver y escuchar cómo Pedro subía casi al trote obligándome a que lo siguiera, mientras me hablaba de cóndores, albatros, búhos y pingüinos. Un par de horas antes de la medianoche, y todavía con sol, comenzamos a cenar. El resto de la noche, hasta las 2 de la mañana, fue una sucesión de brindis en distintos idiomas. Nuestros invitados nos sorprendieron con música traída especialmente para la ocasión, que acompañaron con alegres, aunque bastante desafinados, cánticos.

En la madrugada abordamos el velero para dormir un poco y zarpar a cumplir la segunda parte del objetivo: circunnavegar la isla. Era la primera vez que lo hacíamos y teníamos mucha curiosidad. Salimos hacia el norte, bien pegados a la costa que, salvo en un par de restingas, cae bastante a pique. Es muy probable que este famoso "Cabo" sea la última montaña de la cordillera de los Andes que se sumerge en el océano para reaparecer en la península antártica.

Notamos cómo la costa tenía vegetación, pero sus árboles no alcanzaban gran desarrollo. Evidentemente, si el hombre yámana estuvo habitando el lugar, como lo demuestran los yacimientos arqueológicos encontrados, debe de haber construido sus canoas en otro lugar.



PESE al buen tiempo, siempre hay que estar preparado para una mala racha.



MONUMENTO Cabo de Hornos, sobre una colina de la isla.

El lado norte de la isla tiene un cerro bastante alto y la costa despide restingas. Al salir del reparo nos agarraron las grandes ondas del Pacífico que nos sacudieron bastante. Del lado este, la vegetación comienza a pocos metros de la playa de piedras. Del lado norte, los acantilados caen más a pique, y no hay vegetación hasta unos 50 metros de altura. Del lado oeste, donde el mar pega con toda su furia, las paredes del acantilado lucen negras y rocosas. A medida que avanzamos hacia el sur la vegetación prácticamente desaparece y rocas e islotes emergen aislados. Pasamos muy cerca de un par de rocas de la larga restinga que despide la isla en su vértice sudoeste. Si fuera de noche, o en una de las ventosas navegaciones por el lugar, le hubiéramos dado un par de millas de respeto.

A las 5 de la tarde pasamos frente al destacamento y, tras rechazar la invitación a cenar, continuamos hacia Caleta Martial. Siempre con viento casi calmado y poca marejada seguimos disfrutando de este extraño regalo que nos dio la naturaleza para terminar el año y comenzar otro en calma.

Los delfines no aparecieron, pero sí veíamos un agua repleta de krill y muchísimas medusas de distintos tamaños y colores. En Caleta Martial, isla Herscell, aprovechamos para descender a tierra y darnos un excelente baño en el río de negras aguas que desemboca en la playa. El agua dulce, aunque potable, presenta un color digno del riachuelo: marrón oscuro a negro con espuma. Se trata de aguas de turbal y salen al mar en tanta cantidad, que la caleta presenta una importante línea divisoria dada por la diferencia de salinidad con las dos aguas. No se trata de aguas termales, están a unos 6/8° C; la del mar oscila en unos 4/5° C. El baño, más que nada, se trató de respeto a uno mismo y al resto de la tripulación.

Completamos un 1° de año con una excelente cena de "roast-beef a la Cabo de Hornos". Se trata de una sencilla receta practicada por los marinos que tocan el lugar, que tiene la turba del cabo de Hornos, como condimento principal. Esta le otorga un color marrón, casi negro, pero con un sabor casi imposible de olvidar, tanto como la imagen del mítico cabo.



EL CABO de Hornos se asocia con algo tenebroso, aunque a veces parezca lo contrario.

Cuando se habla del Cabo de Hornos la gente se refiere a él como algo tenebroso, casi siniestro. También nos trae a la memoria la división entre dos océanos y la soberanía perdida; conflictos de la naturaleza y humanos. Tanto es así, que un momento Björn y Hannu me preguntaron del porqué de un espía a bordo, refiriéndose a la presencia del "asesor náuti-

co". Me sorprendí yo mismo cuando me escuché defendiendo a Edgardo, mientras les explicaba que dichas órdenes provienen de estamentos superiores. Este fue un Cabo de Hornos distinto, casi insólito, pero también real.

Mientras realizábamos el tradicional brindis por cruzar el meridiano de Hornos, derramando unas gotas a Neptuno

para que nos permita muchos otros cruces, Gato leyó los versos de Sara Vial, que esculpidos en una roca sobre la isla nos hacen recordar otra realidad:

"Soy el albatros que te espera/ en el final del mundo/ Soy el alma olvidada de los marinos muertos/ Que cruzaron el Cabo de Hornos/ Desde todos los mares de la tierra./ Pero ellos no murieron/ En las furiosas olas,/ Hoy vuelan en mis alas/ Hacia la eternidad./ En la última grieta/ De los vientos antárticos."

(Cabo de Hornos, diciembre 1992).

Nuestro homenaje estaba cumplido. Se decidió que un veloz regreso sería lo mejor. Al día siguiente, cruzamos bahía Nassau, y a medida que pasábamos las islas Lennox y Nueva escuchábamos por Radio Wollaston el parte meteorológico del Cabo de Hornos que hablaba de fuertes chubascos de 45/50 nudos, lloviznas y visibilidad casi nula. A las 22 amarramos en el muelle de Puerto Toro, isla Navarino. Se podía decir que habíamos logrado con creces lo que habíamos planeado. El resto fue fácil: el 3 recalamos en Puerto Williams y Estancia Harberton para arribar a Ushuaia a las 23, siempre con viento del este (popa) con chubascos y lluvias intermitentes. **W**