



10.000 millas del Ave Marina
De Panamá a Filipinas

10.000 millas del Ave Marina - De Panamá a Filipinas
Por Alberto Torroba

“ Un hijo del universo cuenta una historia muy especial de navegación y de un modo de vida más simple”. Alberto José Torroba, un aventurero argentino de 39 años, navegó a través del Pacífico en un sloop de 24 pies sin motor, circunnavegó Nueva Guinea en un prao de 19 pies, sobrevivió el hundimiento de su velero de 18 pies en la costa uruguaya, exploró la costa sudamericana en un bote de pesca brasilero de 15 pies y navegó a Panamá en otro prao. Escribió la historia del viaje de 10.000 millas del Ave Marina desde el canal de Panamá a Filipinas, mientras vivía en la isla Masapelid en la costa norte de Mindanao con su esposa filipina Rebecca y construía un catamarán en madera y bambú para, según sus palabras, “...mantenerme haciendo lo mismo de siempre. Bajo una lámpara de kerosén escribí la historia, deseando con todo mi corazón que significara algo para ti...”

Alberto Torroba y el Ave Marina

Me desperté con el amanecer, el 12 de enero de 1989, estaba en la isla Taboga, en Panamá. Levanté el fondeo, levanté las dos velas, y un viento suave nos empujó al sur. Nos dirigíamos hacia las Galápagos, camino hacia la Polinesia francesa.

Éramos dos, yo y mi barco. Yo, Alberto, argentino de 36 años, nacido y criado en una granja al estilo gaucho, vagabundo y aventurero de profesión. Mi barco era el Ave Marina, una canoa nueva de tronco ahuecado, nacida como un árbol aspave en la jungla de Darién, en Panamá, 15 pies de eslora por 5 de manga, abierta, sin cubierta ni cabina. Los instrumentos de navegación incluían un compás de bolsillo, una carta del Pacífico y una plomada. Las provisiones y efectos personales eran los mínimos que necesita un vagabundo para sobrevivir.

Por qué lo estaba haciendo?

Pienso que la gente debería tener un modo de vida más simple, lejos de los bienes materiales y la tecnología moderna. Porque quería ser un héroe, y porque ya les había dicho a todos mis amigos que iba a hacer esto. Porque cuando eres joven y tienes una canoa primitiva con el Pacífico enfrente tuyo para soñar lo que quieras, a quien le importa porque lo haces? Durante ese día y los que siguieron, no ví tierra, ni barcos. Elegí una ruta al sur, cerca de la costa porque conocía la zona. Un año y medio antes, había hecho un intento similar en el Saveiros, un bote pesquero brasilero de 16 pies que también era abierto. Una de

las razones por las que fracasé, fue que dejé el golfo de Panamá con rumbo SW, derecho a las Galápagos, y tuve una calma de 24 días. Si, 24 días sin viento, no creía que fuera posible hasta que sucedió.

Esta vez elegí una mejor estación, enero, cuando los vientos del Caribe cruzan el istmo de Panamá y se aventuran en el Pacífico. Elegí ir al sur porque esperaba que una corriente nos llevara al Ecuador, donde los alisios aparecían. Elegí quedarme cerca de la costa en caso de que no progresáramos hacia el sur. Podría ir a tierra y esperar que las condiciones mejoraran.

En un velero lento con rumbo SW, cada día sin viento es un día retrocediendo, y había tenido suficiente de eso un año y medio antes,

El cielo estaba siempre nublado, sin Sol, sin Luna, sin estrellas. Una semana después de la partida, vi la isla de Malpelo, en la costa colombiana, y luego de eso el cielo se despejó parcialmente aquí y allá, y pude ver mi progreso en la latitud todos los días, lentamente pero siempre al sur. El viento estaba amainando más y más, y difícilmente había un día sin un par de buenas lluvias.

Así es como calculo la latitud

Cuando una estrella esta en el zenith, significa que su declinación es igual a la latitud. Por ejemplo, si Sirius (declinación 16°42' S) está justo sobre tu cabeza, eso significa que estas en latitud 16°42' S. Todo lo que tienes que saber es la declinación de las estrellas, que apenas cambian en el tiempo, y sus zenith tan precisamente como sea posible. Se de memoria la declinación de 57 estrellas elegidas.

Para encontrar sus zenith me acuesto boca arriba en la canoa, con un ojo justo debajo de la línea de la plomada, la línea apuntando al zenith.

Por supuesto la plomada se mueve como un péndulo mientras el barco rola, pero con práctica puedes aprender esta ciencia. En mi canoa, en condiciones normales, el error normal no excede las 15 millas náuticas. Con mar movido, el error puede ir hasta 30 millas náuticas. En un barco más grande o en un catamarán el error debería ser menor, ya que rolan menos que mi canoa.

En el viaje estaba usando la constelación de Orión para estrellas cenitales, porque cubren desde 8° S (Rigel) hasta 7° N (Betelgeuse) y es todo lo que necesitaba para encontrar las Galápagos.

No hay mucho que contar sobre esta parte del viaje excepto que era lento y aburrido. Diecisiete días después de salir de Taboga, Alnilam (1°12' S) me mostró que ya estaba en el Ecuador. Los prometidos alisios llegaron, y arrumbé la proa de la canoa al oeste. Si me mantenía en esta latitud, llegaría a Galápagos

tarde o temprano. Mi estado de ánimo cambió completamente cuando sentí los alisios soplando y ví sus típicos cumulus. Me sentí feliz y optimista cuando las velas empezaron a mostrar su potencia. Finalmente me estaba moviendo y los doldrums quedaban atrás. En los alisios, decidí fijar la botavara por su parte media al mástil, y usar la vela mayor como un spinnaker para ir con el viento. La canoa rápidamente ganó velocidad y navegué de esta forma con una suave brisa toda la ruta a Galápagos.

Arribo a las Galápagos

El cielo estaba claro y cada noche podía prepararme bien para el próximo desembarco. Era relativamente fácil. El cinturón de Orión esta compuesto de tres estrellas principales, de las cuales Alnilam es la central. Para estar en 0°30' de latitud sur, tenía que mantener la navegación entre Alnilam y la que está al norte. Las Galápagos son tan grandes que un error es imposible. Pasé los próximos días haciendo una bolsa de un viejo poncho impermeable y las noches perdiendo los anzuelos cuando picaban peces muy grandes. Una noche pesqué un enorme atún que no pude subir al barco. Cuando estuvo lo suficientemente cerca lo maté con un hacha. Mientras trataba de subirlo, el Ave Marina escoró tanto que simplemente no pude subirlo. Finalmente el anzuelo se abrió y el atún muerto desapareció en la noche oscura. La noche siguiente, mientras dormía, algo golpeó la canoa. Miré y ví un pez enorme golpeando, suavemente, el costado del Ave Marina con su cola. Encendí la linterna y ví que era un tiburón de 3 metros de largo. No era para nada divertido. La criatura empezó a hacer un sonido extraño; probablemente se estaba rascando el dorso en el casco. No podía ver lo que realmente estaba haciendo, porque cuanto traté de mirar sobre la borda el barco escoró tanto que temí se diera vuelta y terminara en el agua con mi nueva compañía. Continuó este comportamiento hasta que me acostumbré, y finalmente entendí que no había agresión en su juego. Terminé hablándole en forma amistosa, y realmente lo extrañe cuando me dejó media hora después.

En el día 20 vi la isla San Cristóbal al WSW, y me dirigí a ella. Durante la noche no la pude ver y a la mañana estaba casi al sur. La perdí, porque la corriente era fuerte y el viento había bajado a casi nada. Ese día fui visitado por 10 a 15 tiburones grandes que gustaban de nadar alrededor del Ave Marina, como lo hacían los delfines. Mas tarde llego un león marino. Todavía sin viento. Me dirigí a la isla Santa Cruz, a la que llegué al amanecer, remando, a bahía Academia. Muchas personas vinieron a ver al Ave Marina,

y estaban sorprendidos de mi viaje. Yo no lo estaba; sabía que el trabajo grande todavía estaba por hacerse. Esto era solo la entrada en calor para el crucero real: Galápagos-Marquesas, 3.000 y pico de millas. Alguna información técnica y detalles curiosos sobre el Ave Marina

La construí en la jungla Darien en Panamá, en el río Chiman, con la ayuda del constructor de canoas Sr. Esteban Chaves. Esta aparejada con un palo con vela guaira y una pequeña genoa. El casco es una copia de los antiguos botes salvavidas, pero con una forma mejorada para la navegación, y solo con una quilla poco profunda y larga tallada del mismo árbol. Tiene una pequeña cubierta en la proa y debajo un pequeño espacio de almacenamiento donde llevaba la mayor parte de mis cosas. Un piso plano de dos metros es no solo mi cama, también es el lugar donde vivo y me muevo mientras navego.

De la cubierta de proa sobresalen dos remos, hacia atrás y hacia arriba, que extienden una lona plástica que me protege del sol., el mayor enemigo de la tripulación de un barco abierto. Es doble proa con un timón muy simple en la popa. Timonea solo muy fácilmente en cualquier dirección atando la escota de la genoa a la caña a través de poleas, en la forma tradicional de los barcos sin timón de viento o piloto automático. Mis provisiones incluían granola en latas, arroz, cocos, limón y cualquier pescado que pudiera capturar. Tenía una cocina Gaz de camping y una olla.

Pasé dos semanas y media en estas islas asombrosas, y con todas las provisiones mencionadas y 80 litros de agua dejé bahía Academia en la mañana del 22 de febrero con un buen viento del este. Pasé al sur de Isabella, y a la mañana siguiente ya no podía ver las Galápagos. Ahora un abismo vacío se extendía frente a mi alma. Un viejo sueño estaba listo a cumplirse. Nada importaba excepto cruzar el océano, ya que no había otra manera de salir. Ni la corriente del Perú ni los alisios me permitirían volver atrás.

El viento estuvo moderado los siguientes dos días. Navegaba al SW para lograr una mayor latitud y tener alisios más confiables. Un pequeño petrel nos estaba siguiendo desde Galápagos y lo bauticé Petro-loco y empezamos a compartir nuestro viaje.

Vuelta de campana

En la cuarta noche tenía el viento de popa así que decidí levantar de nuevo la mayor como spinnaker. El viento era moderado, y cuando levante la vela, el Ave Marina escoró alarmantemente. Filé los cabos para que la vela bajara pero se enredaron. El Ave Marina escoró hasta que se llenó de agua, y todavía

no se como o porque, dio vuelta de campana. Desesperadamente quería hacer algo pero no sabia que. Un par de intentos de adrizar el barco terminaron con el barco dando la vuelta hacia la otra banda. Todo mi pequeño mundo estaba flotando a su alrededor en la tenue luz de la luna; todos mi sueños parecían irse al demonio.

Removí el mástil, atándolo al costado en el agua, y ahí fue cuando descubrí que esa era la causa de la inestabilidad del medio hundido Ave Marina. Nadé para recuperar las cosas que estuviesen flotando, pero pronto descubrí que nuevas cosas (o las mismas cosas) se caían nuevamente. La pequeña puerta del espacio de almacenamiento se había perdido y temí verificar que más había desaparecido. Achicar! Achicar! Esa era la nueva idea, pero no podía encontrar el balde.

No puedo describir cuan estúpido me sentí. Todo había estado yendo bien y lo había arruinado con esa maniobra peligrosa. De un momento para el otro todos los valores de mi sueño cambiaron. Lo que era hermoso se volvió peor que basura; lo que era inteligente se volvió imbécil; lo que era bueno, ridículo. El próximo movimiento debería ser calmarme. Lo que había sido hecho estaba hecho. Cualquier cosa que fuera a suceder no resultaría mejor por ponerme negativo o deprimirme. Y, de cualquier forma, estaba vivo y saludable, y tenía comida y agua para algún tiempo. Nada realmente era tan serio! De una forma u otra pondría la canoa a navegar de nuevo!

Tomé una tabla del piso y empecé a achicar con ella. Pronto me di cuenta de que al ser el barco tan nuevo y la madera todavía verde, flotaba bajo y las olas pasaban fácilmente sobre la borda, llenándolo de nuevo con agua. Probé diferentes formas de achicar el Ave Marina, pero el agua todavía entraba más rápido de lo que salía, entonces decidí sacrificar la lata más grande de agua para hacer un mejor achicador. Veinte litros de preciosa agua desaparecieron en el mar al convertir la lata en un gran balde, empecé a achicar tan rápido como podía, pero todavía las olas derramaban agua abordo. El mar no estaba picado, solo el oleaje común, esperar que calmara era inútil. Entonces achique aún mas rápido, y cuando estuve exhausto me di cuenta que la tarea era imposible. Una fría y silenciosa sensación penetró mi cuerpo y mi alma. Mi respiración se detuvo. Mi cerebro se resistía a pensar.

Me senté en la popa de la canoa y miré inútilmente. La borda del Ave Marina estaba solo 10cm encima del agua, y el mar parecía más infinito que nunca. Finalmente, luego de muchos intentos y horas de reflexión, me encontré flotando dentro de la canoa

como en una bañera, para sacar mi peso del barco.

La parte posterior de los hombros sobre la popa para mantener el barco balanceado, la canoa proa al viento para rolar menos, mi cabeza asomando sobre ella para ver las olas. Achicaba mas despacio, concentrándome más en el balanceo y dirección del barco que en la velocidad de achique. Pasaba el balde sobre mi cabeza y la popa para evitar los movimientos laterales que ingresaban mas agua.

Cuando sentí que la canoa estaba lo suficientemente alta en el agua, me paré y terminé de achicar con un entusiasmo que experimenté pocas veces en mi vida. Y entonces terminé, el Ave Marina estaba vacía y flotando de nuevo! El próximo paso era poner el mástil y las velas que flotaban al lado del barco atadas por cabos. Fue ahí que me prometí nunca más usar la vela mayor como spinnaker. Con el Ave Marina navegando de nuevo mi alma no cabía en mi cuerpo. El próximo paso fue hacer un inventario de cualquier cosa que hubiera sobrevivido la vuelta de campana.

Busqué primero las latas de agua debajo del piso, y mi entusiasmo bajó hasta el fondo del mar cuando me di cuenta que se habían perdido. Solo dos latas llenas por la mitad, atadas al costado de la canoa, sobrevivieron. Solo quedaban 20 litros de agua, con 3000 millas de océano por delante. Sabía que las lluvias no eran comunes en la zona, pero esta vez mi recuperación espiritual fue mas rápida, el Ave Marina estaba navegando y todavía tenía 20 litros de agua. “No importa Alberto”, pensé, “algo aparecerá”.

Esto se había perdido: mis ropas excepto lo que estaba usando; el agua; toda la comida excepto una lata de 12 litros de granola; la carta, el compás y la linterna; algunas tablas del piso, creando una superficie despareja en la cual recostarse o dormir, o fondear o navegar.

Esto sobrevivió, las telas plásticas, las velas y los cabos, las líneas de pesca, la cocina de camping Gaz, la cacerola y casi nada mas.

Un hombre primitivo

Recordé entonces que la primera razón real del viaje era cruzar al Pacífico en una canoa vacía, pero tenía miedo de hacerlo. Ahora tenía una canoa vacía y había quedado reducido a un hombre primitivo. Me reí y grité cosas sin sentido al viento. Estaba feliz y me di cuenta que la felicidad es un sentimiento que no depende del éxito ni del fracaso, pero que es una emoción ajustable que depende de si estas yendo hacia arriba o hacia abajo, no importa en que lugar de la montaña estés.

Finalmente el sol termino esa larga noche. “Buen día, Petreloco!” Ahora éramos tres.

Petreloco muchas veces desaparecía durante el día y la noche, pero siempre volvía al amanecer y al atardecer a saludar. Mi ración de agua estaba justa y comía una taza de granola todos los días. Una semana pasó sin novedades y sin pescado. Me mantuve navegando al WSW y finalmente, la lluvia llegó, pero llovía por todos lados excepto donde me encontraba. Tuve que esperar un día más para recibir algo de agua del cielo. Llovió copiosamente con el viento soplando con fuerza 7 y llené completamente las dos latas, un total de unos 40 litros.

Estuvo nublado y lluvioso por tres días. Mientras los cumulonimbus pasaban, el viento cambiaba de dirección y las olas se volvían tan confusas que no pude adivinar más el rumbo por el Sol, la Luna, las estrellas o las olas.

Recordé que los animales, especialmente las aves migratorias, pueden sentir los polos magnéticos, entonces probé suerte haciendo lo mismo. Lentamente roté mi cuerpo y cabeza 360 grados, una y otra vez, hasta que encontré que en una cierta dirección tenía una sensación diferente. Era difícil decir que era, pero me parecía que mi mente estaba más calma cuando miraba en esa dirección. Y estando en el hemisferio sur, asumí que era el sur. Entonces me mantuve navegando hacia lo que asumí era el oeste. Y cuando el cielo finalmente se despejó una noche, me di cuenta de que había estado yendo precisamente al oeste. Probé este procedimiento unas diez veces más durante el viaje, y siempre funcionó. Lo único que necesitaba para hacerlo funcionar era realmente necesitarlo, porque requiere de una fuerte concentración.

Bebí agua salada durante el día (solo un sorbo cuando estaba sediento) y agua dulce a la noche para evitar transpirar. Como mis agujas de acupuntura sobrevivieron la vuelta de campana, pinché las puntas de los meridianos del riñón para desviar energía de los pulmones a los riñones. Aire de primera clase estaba disponible (para los pulmones); el agua era el desafío (para los riñones). También practiqué posturas de yoga todas las mañanas para mantenerme físicamente entrenado.

Decidí no contar más los días, no marcarlos en el calendario. El calendario solar no es algo que se puede sentir, habiendo sido calculado. Empecé con el Sol en Acuario y la Luna un día después del plenilunio. Si iba a encontrar las Marquesas iba a ser por sensaciones, no por pensamiento. Las Marquesas estaban hacia mi puesta de sol, entre Alfard y Spica, a una Luna de distancia. Esto es lo que llamo navegación de verdad.

Luego del tiempo lluvioso, el viento se asentó nuevamente del este e hice un rápido progreso navegando

casi de empopada. Como el Ave Marina estaba casi vacío, y el lastre había sido lo que llevaba, rolaba más que lo normal. Como faltaban la mitad de las tablas del piso, dormí mal todo el viaje y con la espalda dolorida. Me caí violentamente varias veces por el rolido. Estaba bebiendo un litro de agua por día, y la provisión estaba mermando. La granola se había terminado, pero la conmoción de la vuelta de campana había sido tan fuerte y el haberla superado me hacía sentir invulnerable a cualquier evento negativo. Era optimista que lo iba a lograr, y fuera de ese pensamiento nada más contaba. Mis problemas eran pequeños ahora.

Los días pasaron uno tras otro en los vientos alisios normales. Sentía el universo como una cosa en movimiento constante: olas, vientos, Sol, Luna, estrellas y mi propio movimiento. Todos estábamos yendo a las Marquesas, al oeste, y me sentí parte del universo, tan fuerte como nunca lo había sentido antes.

Cuando pensaba en mi pasado distante, a veces se sentía como que hubiera sucedido un minuto antes, a veces como una eternidad de vidas atrás. Estaba sediento y hambriento. Los peces se resistían a morder los anzuelos. Una y otra vez salté al agua y recogí un puñado de crustáceos del fondo de la canoa, friéndolos en el aceite de coco que usaba como protector. Una vez sola capturé un pequeño dorado y un pez volador. Un día de muchos (ya no estaban marcados por fecha) capturé un bonito. El primer día me lo comí casi todo, crudo, secando el resto al sol. Al día siguiente comí mucho de lo seco, y como estaba con raciones de poca agua, su digestión me deshidrató. Tuve un horrible y agudo dolor de cabeza, y luego vomité, temblando en el fondo del barco hasta que perdí la conciencia. A medianoche me desperté como si nada hubiera pasado. Tiré el resto del pescado por la borda.

Después del primer mes en el mar estaba exhausto, y el hambre me estaba haciendo mirar el horizonte en busca de algún signo de las Marquesas. El agua era el problema fundamental, el hambre y la sed los secundarios. Me mantuve navegando, con Spica (la latitud de Fatu Iva) casi sobre mi cabeza.

Las Marquesas

Un día (“Buen día, Petreloco”) ví una vela al este. Adiviné el rumbo que llevaba y fui a encontrarla. Lentamente nos acercamos, y vi que no había nadie en cubierta. Me acerque tanto como pude y, de repente, tres personas aparecieron, una tras otra. Era el Shibumi, con una pareja estadounidense y su hija, los había conocido en las Galápagos. Mientras reducían la velocidad para permitirme alcanzarlos,

les pedí agua y comida y les dije lo que había pasado. Juntaron una bolsa llena de comida y una lata de agua y las arrojaron al agua, atadas a una boya, diciéndome que Fatu Hiva estaba cien millas adelante. De ahí en mas el crucero fue una fiesta, casi comí toda la bolsa de comida en un día. Cada hora cocinaba algo diferente y realmente lo disfrutaba. Bebí grandes cantidades de agua, que sabía tan bien. Al día siguiente arribé a Hana Vave, Fatu Hiva, y como no tenía fondeo, amarré el Ave Marina a la popa del Shibumi. Estaba de nuevo en tierra luego de 41 días.

Navegación movida a Mindanao

"...El último mes, (diciembre 1992), navegamos de Panamá a las Marquesas con el aventurero argentino de 39 años Alberto José Torroba abordo del Ave Marina, su canoa de tronco ahuecado de 15 pies. Navegando por la dirección del oleaje, el vuelo de los pájaros y los cuerpos celestes, Alberto llegó con precisión a tierra después de 44 días en el mar a pesar de haber dado vuelta de campana, perdiendo gran parte de su comida y agua en el hecho. Ahora, en Hana Vave en Fatu Hiva, el Sol entró en Tauro y la Luna esta brillando; es tiempo para este hijo del universo partir de nuevo, rumbo a las Filipinas, del otro lado del Pacífico...."

Milagrosamente, la canoa a vela Ave Marina sobrevive a un tifón y completa su misión, desembarcar su único tripulante al otro lado del Pacífico, a 10.000 millas de la jungla en la cual fue construida.

Hana Vave era memorable por su belleza y la calidad de su gente. Me quedé por unas pocas semanas a reparar el barco, reconstruyendo el piso y colocando una nueva puerta en el espacio de almacenamiento. Agregué una tabla a los costados de la canoa para aumentar el francobordo y traté de sustituir las cosas perdidas, pero nunca reemplacé el compás. La pérdida del compás abrió una nueva dimensión en mi mente. Los nativos me asistieron en cada cosa que pudieron. Desde el momento de mi llegada era el gran hombre en cualquier lado que fuera. Todos querían hablar conmigo o invitarme a su casa.

Ruta Marquesas

Marquesas

Navegué alrededor de las Marquesas esperando que el Sol entrara en Tauro, luego dejé Ua Pu con la Luna en cuarto creciente, rumbo al archipiélago de Tuamotus. Las Tuamotus son atolones bajos de coral que solo pueden verse cuando uno está muy cerca. De la canoa podría ver las copas de los cocoteros desde ocho millas de distancia; vería las rompientes en los arrecifes solo cuando estuviese encima de ellas. Eran

400 millas a las Tuamotus y como estaba yendo de norte a sur no podría predecir donde desembarcaría. Necesitaría longitud para saber eso, y no estaba disponible con mis instrumentos de navegación. Entonces decidí encontrar las islas con los ojos y con la Luna llena.

Las Tuamotus

Tan pronto como dejé Ua Pu un fuerte viento de 30 nudos sopló del SE. El viento mantuvo su intensidad todo el viaje y el Ave Marina, con su mayor rizos, se desempeñaba en forma excelente. Yo no. Estaba mojado, y achicaba sin dormir ni descansar. Luego del tercer día me sentí enfermo. El quinto día vi el primer atolón, que reconocí por las cartas como Makemo. Buscaba un fondeadero tranquilo pero, en la boca norte, el viento y la corriente me dijeron que no entrara. Fuera del arrecife encontré dos boyas abrigadas del viento y las olas y amarré a una de ellas y dormí. A la mañana siguiente probé la boca de nuevo, pero de nuevo fui desalentado. Busqué un nuevo atolón.

El viento disminuyó y navegué todo el día y luego a la noche bajo la Luna llena. Mi cuerpo estaba enfermo, pero mi espíritu volaba en esa hermosa noche. Al día siguiente traté de fondear a sotavento del atolón Tahanea y perdí el fondeo en el coral, donde era muy profundo para bucear. Luego, encontré uno de los tres pasos en el norte hacia la laguna interior e incluso con corriente en contra, pude entrar remando cerca de la costa, luego vadeando y empujando el Ave Marina. Al este del paso encontré una villa abandonada. La isla entera estaba, de hecho, deshabitada y pasé una semana haciendo nada más que descansar, comiendo grandes cangrejos y cocos, nadando en la laguna y duchándome con el agua dulce de una cisterna.

Era el paraíso, no se porque partí una semana después. Pero estaba, por entonces, completamente recuperado. Una parada en Faaite y, luego de eso, Gienau, (declinación 17°30' S) me mostró como llegar a Tahiti (latitud 17°30' S).

Los periodistas y otras personas me vinieron a visitar y todas los días al amanecer dejaba el barco para evitar los amigables, aunque molestos, visitantes. Había tenido suficiente.

En Moorea la botavara me pegó tan duro que tuve que pasar un tiempo en Tahaa y Raiatea para recuperarme. Ahí decidí eliminar la botavara.

Corté la vela más alta y el pujamen mas corto, lo que le daba a la canoa una navegación mas suave y menos ardiente. Justo cuando estaba por partir de Tahaa un violenta ráfaga rompió el mástil y tuve que volver. Con un nuevo mástil, entré a Bora Bora por una

noche solo para chequear el correo. No había nada. Unas 500 millas adelante estaba el solitario atolón de Suvarrow. Ahora sabría cuan precisa era mi navegación. Suvarrow es un pequeño y bajo atolón, a una semana de navegación de Bora Bora hacia el WNW, sin ninguna tierra de referencia en el medio. Justo debajo de Zaurak y Eridanus (declinación 13°30' S) o entre las dos estrellas de la cola de Capricornio. Para partir elegí otra vez la Luna en cuarto creciente, esperando una llegada con Luna llena. El Sol estaba por entrar en Leo (principios a mediados de agosto en el calendario). Mientras dejaba Bora bora vi una isla al norte, pero al otro día no había nada excepto agua y cielo azul. Un día después el viento empezó a hacerme trucos; sin viento, poco viento, algo de viento, nada de viento y así, pero me mantuve navegando hasta que el viento volvió. Ya había pasado el extremo sur de la cola de Capricornio y en la tarde del séptimo día una fragata me mostró que Suvarrow estaba cerca, marcándome la ruta mientras volaba alto a casa.

Leyendo las aves

De acuerdo a mis observaciones, fragatas y alcatraces son las aves más confiables para encontrar tierra. Muy raramente se aventuran más de 50 millas de tierra y si lo hacen, verás solo uno, no un grupo. Su área normal es dentro de las 30 millas de tierra. En la mañana un alcastraz estará volando de un lado a otro, pero siempre progresando en una dirección determinada. Si después de esto puedes ver a otro haciendo lo mismo, puedes estar casi seguro que la tierra está en la dirección opuesta. En la tarde los alcatraces prefieren volar en grupos. Es normal ver dos o tres alcatraces yendo derecho a algún lugar; síguelos. Las fragatas son similares, pero no vuelan tan juntos como los alcatraces.

Una fragata en la tarde, volando alto, yendo a alguna parte, esta yendo a casa. Pero si ves solo uno en todo el día, sin otras aves a la vista, puede estar a cien millas de casa. Este era el caso ahora.

Había creído que tendría que navegar otro día para ver tierra. Durante la noche estaba justo debajo de Zaurak. La Luna esta llena. No dormí, solo observaba, Al otro día vi varias aves. Nada estaba claro todavía, solo un tendencia de verlos primero al oeste. Por la tarde más aves todavía y sentí que esta llegando. A medida que se iba la tarde vi varios grupos de diferentes tipos de aves yéndose a casa, un poco al norte del oeste.

Tres gaviotas volando en dirección opuesta me querían hacer dudar, pero el veredicto estaba claro; alrededor de 20 contra 3. Fui un poco al norte del

oeste, Suvarrow estaba a menos de 30 millas adelante. Estaba seguro de eso.

Mientras caía la noche me concentré en las olas, pero todavía eran olas "libres" de mar abierto, sin reflexión. Si estás a menos de 20 millas a barlovento de tierra, las olas no son "perfectas"; pequeñas olas se mueven contra ellas,.....tierra es de donde estas pequeñas olas provienen!!!

Si estás navegando con viento de popa, también notarás que el barco a veces levanta la proa, no la popa. De acuerdo a algunos autores (recomiendo *We the navigators* de David Lewis), hay varias formas de diferenciar los patrones de olas, pero no soy de aprender de libros, prefiero hacer mis propias observaciones. Antes de la medianoche vi que las olas todavía eran "libres", entonces pensé que podría estar pasando a sotavento de las islas. Como el viento era siempre del SE, alteré el rumbo al SW. Pero era más que eso; tenía la absoluta convicción que la isla estaba allí. Podía sentirla y no puedo explicar porque. Y encontré Suvarrow en el medio de la noche. Por supuesto que estaba allí!

Como todavía era de noche esperé la luz de día frente a la entrada. El Sol me encontró luchando, sin progreso, contra la corriente. Estaba por esperar que cambiara la corriente cuando un barco que entraba se ofreció a remolcarme.

Desafortunadamente, Suvarrow no es más una deshabitada isla paradisíaca. Además de siete barcos, una amistosa familia estaba "cuidando" el atolón en nombre de su país. Cada mañana una bandera es izada y cada tarde alguien está mirando videos. No te permiten visitar ninguna otra isla del atolón, tampoco navegar alrededor de la laguna. He estado en este planeta por 39 años y todavía no puedo entender al ser humano.

Luego de una semana en Suvarrow, navegué nuevamente, hasta que en una mañana nublada un ave tras otra me mostraban Samoa (USA). Como quedaba un poco a barlovento y el viento era de más de 30 nudos, elegí ir a Samoa Occidental. Navegué a lo largo de Upolu y de Savai, visitando diferentes lugares; la tierra era hermosa, la gente amistosa, y la vida era buena.

El Ave Marina estaba haciendo agua por un gran agujero que el árbol tenía en su centro. Un buen calafateo había sido hecho en Panamá, pero a medida que la madera se secaba, el agujero se volvía mas grande y el calafateo inútil. Lo había reparado un par de veces, pero el Ave Marina necesitaba cirugía, lo que requería secar completamente la canoa para colocar bien la pieza de madera que obturaba el agujero.

Una reparación

Llegué a la isla Wallis achicando cada hora. No pude dormir más por la filtración. En Wallis pasé la temporada de ciclones, pero Marie Paule era la principal causa de la decisión de quedarme. Dejé secar el Ave Marina durante dos meses y el trabajo grande fue realizado: el agujero fue tapado. También reemplacé la cubierta que filtraba agua por una de madera. Lo barnicé y corté una vela nueva de una vieja que un amigo me había dado. Cuando estaba de nuevo en el agua, lucía como nueva, y estaba completamente seca.

A principios de mayo, alcancé Fiji en tres días. Navegué la zona y disfruté la compañía de los increíblemente amistosos habitantes. Otra semana y estaba en Vanuatu, donde llegué durante un fuerte tormenta. Me resguardé a sotavento de una isla cuyo nombre olvidé; olvidé muchos de los nombres de ahí en más porque perdí todas mis cartas y registros. Más de esto después.....

Navegué a las Nuevas Hébridas, finalmente asentándome un tiempo en Espíritu Santo para conocer los primitivos paganos allí y aprender de ellos lo que pudiera antes que el progreso los ponga a trabajar por un dólar la hora y cerveza, borrando su dignidad humana. Si, ellos están todavía desnudos, puros y vírgenes.

Con el Sol en Cáncer (de julio a agosto de 1990) dejé Santo por lo que suponía iba a ser un tiro derecho a las Filipinas. Navegué con un viento fácil a las Salomón. San Cristóbal fue la primer isla que vi, seguida de Malaita, justo al este de Guadalcanal.

Entré a la laguna interior en Malaita y paré por una noche en una de las muchas islas artificiales. Compré una caja de galletas para seguir mi camino. Había arrojado la cocina de camping Gaz en Tahaa durante una de las muchas búsquedas de objetos inútiles para descartar. Cuanto mas vacío estaba el Ave Marina mas lo amaba. Entonces comía granola, galletas, cocos y pescado crudo con limón y salsa de soja. No más cocinar.

Arrumbé al grupo de las Nueva Georgia, cruzándolo a través de una laguna interior. Paré una noche ahí y otras en lugares que no puedo recordar. Hice mi última parada nocturna en una de las islas del grupo del Tesoro, justo al sur de Bougainville. De allí tenía que cruzar toda la longitud de Papua-Nueva Guinea sin ser advertido, porque había sido deportado de ese país cinco años atrás como inmigrante ilegal. Había estado navegando por allí en el Poini, un prao de 20 pies, y me había casado y asentado en una pequeña isla al sur de Nueva Bretaña (isla Aglingui).

De Bougainville fui al sur de Nueva Bretaña, ya estaba en un área que conocía bien. Tres días de fuertes vientos no me dejaron dormir y estaba rumbo al estrecho de Vitiaz, bien conocido como el peor para navegar. El estrecho de Vitiaz separa a Nueva Bretaña de Nueva Guinea. El viento se canaliza en el embudo y con la corriente, produce olas cortas y rompientes. Crucé el estrecho cinco años antes con el Poini y fue una travesía dura y mojada. Ahora, con este fuerte viento soplando, sentí que nada bueno me esperaba, pero no quería detenerme. El viento soplaba del SSE, con lo que estaría navegando con viento de popa.

Al amanecer estaba entrado por la parte sur del estrecho. Las olas rompientes hacían surfear violentamente al Ave Marina, a veces a velocidad terrorífica. Con la mayor con rizos, estaba parado en la canoa, las piernas separadas para controlar el balance del barco, las manos en la caña, el cuerpo mirando hacia atrás para ver las olas, y disfruté y temí el hermoso y peligroso juego del surf. Una ola, 10 olas, 100 olas, 1000 olas, el juego del surf no tenía pausa. Cuando la noche llegó todavía estaba en el estrecho, en la parte noroeste. Estaba cansado, pero como el mar no,..... tenía que continuar.

A medianoche dejé el estrecho, y como el mar estaba mas calmo decidí dormir. Poniendo una pequeña genoa para mantenerme navegando a sotavento y dormí.

Vuelta de campana de nuevo

Me desperté con el mundo cabeza abajo y yo nadando. Esta vez no tenía miedo, solo enojo conmigo mismo. La puerta del pequeño espacio de almacenamiento se había abierto de nuevo y todas las cosas se habían perdido o flotaban alrededor. Esta vez la madera del Ave Marina estaba seca y flotaba alto. Después de trabajar un poco estaba navegando de nuevo, pero todo se había perdido. Solo mi pasaporte y el dinero (que iban en un lugar especial) sobrevivieron, además de las velas, cabos, el toldo plástico y algunas pocas cosas más.

Tenía que entrar a cualquier pueblo de Nueva Guinea para reemplazar lo mínimo necesario para continuar. Recé que los vistas de aduana no me recordaran, Tres días después entre al puerto de Madang, donde me dieron 24 horas en las cuales debía reparar todo, que fue lo que hice. En condiciones precarias, zarpé de nuevo al otro día Solo tenía una pequeña fotocopia de una carta para toda la isla de Nueva Guinea, y otra para las Filipinas. Las cartas no tenían detalles, pero no importaba, me dije, todo estará bien.

Alrededor de un mes había pasado desde que dejé

Vanuatu y estaba físicamente cansado, pero todavía bien. No contaba los días y no hacía estima; simplemente iba donde mis sensaciones me decían. Fácilmente llegué a Irian Jaya y luego de pasar la isla Biak, un súper tifón se desarrolló en el Pacífico norte que produjo una tormenta que me empujó a sotavento hacia el NE.

Cuando la tormenta terminó tres días después, estaba a 200 millas al norte de Irian Jaya, bien al norte del Ecuador. Ahora solo había una suave brisa del SW. Estaba en un área fuera de mis cartas y no había lugar para derivar excepto al norte, al medio del océano, en una parte vacía del Pacífico, sin saber donde podría haber tierra (si había), con solo 12 litros de agua.

Los días pasaron, uno tras otro, en las mismas condiciones inciertas, derivando lentamente al norte, casi sin viento. Luego recordé que había visto en una carta que, tal vez, en 8° N, había un lugar llamado Palau. No estaba seguro, pero de alguna manera 8° N estaba asociada con Palau en mi mente. Decidí que si no podía encontrar nada en la longitud actual, navegaría al este. Palau estaría allí.

Palau no apareció por más de una semana. Nunca se deben contar los días en una situación así; hacerlo solo significa fraccionar información incierta y cuando agregas un poco de información al resto de acuerdo a los días que pasaron, el resultado estará más lejos de la realidad que lo que tu intuición te diga. Observa los elementos y los eventos; ellos tienen la respuesta verdadera, aprende su lenguaje.

Encontré Palau

Una noche vi la luz destellante de una boya de red de pesca. Fui allí y esperé, pensando que quienquiera que la haya puesto allí volvería. Finalmente apareció, un gran barco de pesca con las luces de cubierta prendidas, todos trabajando mientras un ruidoso alto parlante daba órdenes en japonés. La noche estaba negra. No podían oírme. No tenía linterna para hacerles señas, entonces traté de encender una vela dentro de un coco, pero el viento la apagó. Pronto los pescadores partieron.

A la mañana siguiente vi otro barco y con una lata de carne como espejo traté de atraer su atención. Esta vez me vieron y cuando se acercaron les pedí agua y les pregunté donde había tierra. Era un pesquero japonés de Okinawa. Llenaron mis latas de agua y el capitán me mostró una carta, diciéndome que Palau estaba 50 millas al NE. Esa tarde vi Palau, y al otro día estaba en Angaor. Un día después llegué a Koror, y allí tuve que esperar terminara la temporada de ciclones antes de partir a las Filipinas.

Era a fines de septiembre, 50 días desde que había partido de Vanuatu y no podría partir hasta diciembre. Como tenía que arreglar algunos papeles y juntar algo de dinero, pasé el primer mes en Koror. Estaba en la isla Bablomegong cuando el tifón Ross azotó Palau. Cuando me enteré, era tarde para moverme. Como no tenía un fondeo apropiado y no podía sacar la canoa del agua (es pesada), fondeé un bloque de cemento y usé todos los cabos para amarrar el barco. Puse el mástil, velas, timón y todo lo demás en la casa.

El fondeadero del Ave Marina estaba relativamente protegido de las olas, pero no el viento. Durante la peor noche, nadé al barco una vez por hora para verificar todo. Después de la medianoche, no lo pude encontrar más. Cuando llegó el día, el fondeadero estaba vacío. Por mi tristeza entendí cuanto me gustaba. Cuando me sumergí ese día, vi que los cabos estaban rozados. Las posibilidades de que hubiera sobrevivido eran remotas.

Todas las islas allí tienen costas rocosas, con tal vez 10 metros de playa por cada par de millas de rocas.

Fui a Koror y le conté la historia a un amigo, quien me ofreció su barco para buscar al Ave Marina. Al otro día lo encontramos en una de las pocas playas, intacta, llena de arena y hojas, debajo de un árbol. Incluso no se dio vuelta campana.

Si yo creyera en milagros, este sería uno. Puse todo de vuelta en el Ave Marina y estábamos navegando de nuevo.

Después de Navidad partí de Palau hacia las Filipinas. Buenos alisios me llevaron al norte de Mindanao y tiré el fondeo en la isla General.....Ya no había océano Pacífico por delante!!!!

Copyright Cruising World - Publicado en enero de 1993

Traducción: Marcelo Malara

