

## LA EPOPEYA DEL LOBIZON



### AVENTURAS Y DESVENTURAS DEL LOBIZON

Crear que se puede ... dice la canción.

Por Roberto Jorge Cella

**Publicado en el Foro de La Recalada**

**CRONICA-FOLLETIN POR ENTREGAS**

#### **Primera Entrega**

#### **LA DECISIÓN DEL CRUCE**

Es bueno a veces ponerse a pensar cómo se fueron generando las cosas. Aclaro: generalmente, yo actúo y después pienso ...

Creo que luego de San Clemente, Mar del Plata y los puertos uruguayos, el gustito al agua salada ya se nos había instalado. La casualidad se junta con la causalidad, un anuncio nos dice que un grupo de navegantes había decidido navegar hacia el Sur.

Estoy hablando de la primer Regata Patagónica.

Nos copó la idea y en poco tiempo estábamos preparando la nave.

Cuando acudí a la reunión de presentación, casi me vuelvo. Los presentes tenían unos pergaminos y millas navegadas como para hacer dulce ... dicen en el campo, y yo pensé: qué hago acá. Del ostracismo me sacó la serena voz de Carlos Saguier Fonrouge, alma mater del proyecto. Sus palabras fueron pocas y precisas: me alegra que te hayas inscripto, esperamos contar con vos en la largada. Bueno, pero el tema de la patagónica espero poder contarlo en otro momento y con el respeto que se merece. Hubo una gesta náutica muy importante

Volviendo al tema del cruce y su generación, un artículo de la revista Barcos llamado "Los Enanos del Atlántico" nos mostraba la primer Minitransat. Creo que en ese momento comenzó la idea de tratar de participar. Tomábamos el desafío. Recuerdo que con Marcelo Gabuti, que venia de doblar el Cabo de Hornos a vela pura y en dobles, fuimos a ver a Roberto Rovere, quien nos atendió con su proverbial deferencia, escuchó nuestro pedido y trató de orientarnos. Comenzamos algunas gestiones económicas, pero luego vino el cambio de reglamento: de ahora en más

sería en solitario ... y eso a mí me quedaba grande ... pero quedó la inquietud de reunirnos en Canarias cuando finalizaba la primer etapa, para ver los barcos que, por supuesto, había que diseñar y construir, hablar con los patrones y tratar de tomar alguna experiencia. Estábamos a un océano de por medio y las comunicaciones eran muy pocas, y ahí surge la idea de llevar el barquito embarcado a Canarias y luego de recoger la información, regresar navegando por parte de la ruta de la 2da etapa de la Mini.

Acá entramos en un tema de guita y burocracia, pero que no dejan de estar ligados a todo tipo de proyecto, y no me gustaría pasar por alto.

Tratamos de lograr algún tipo de apoyo de la Secretaría de Deportes vía Federación ... pero no entrábamos en los modelos. Para la Federación sólo existe la competición. Los navegantes deportivos por el solo hecho de hacerlo no cuentan. Pero en esta gestión, encontramos a 2 amigos que allí trabajaban. Conocedores de la burocracia y sus procedimientos, nos ayudaron a gestionar en ELMA el traslado. Si recuerdan era una empresa ARGENTINA.

Allí nos informaron que la ruta a Canarias hacía años que no se realizaba, por lo tanto nos podían llevar a Europa y desembarcarnos en Livorno, Italia ... de más está decir que las ganas de viajar nos hizo decir sí a todo.

Cuando ya me encontraba en la tarea de preparar todo, recuerdo que la primera tarea fue limpiar y dejar en condiciones el anafe a gas. Por lo menos trataríamos de no pasar hambre.

En esos días nos comunican de la naviera que el viaje se modificaba y que la primera recalada sería Valencia. Por supuesto que aceptamos! Y embarcaríamos en el Pte. Castillo.

Bueno, me tengo que ir a laburar así que si todavía no se aburrieron el lunes trataré de seguir con el relato.

Si a algún estoico lector de Recalada se le ocurre alguna pregunta, que la haga.

## **Segunda Entrega**

### **LA COMPRA DEL LOBIZON**

Contestando a mi gran amigo Rodolfo de Madryn, cuando decidí la compra, luego de ver lo que ofrecía el mercado y la guita con que contaba, me incliné por un Krypton 20.

Alguien me preguntó: por qué te gustan los barcos chicos? En ese momento era lo que me alcanzaba. Tampoco había pasado de los 30 pies. Luego me fui enamorando de ellos hasta hacerme un fanático y la frutilla fue que pudimos conocer la MINITRANSAT desde adentro. Me incliné por un Krypton por la simple razón de

que el astillero entregaba el kit muy avanzado, si bien las líneas del H 20 me gustaban, consideré que había que trabajar bastante más para terminarlo.

Recuerdo que cuando tuve el honor de recibir una mención por la primer regata patagónica de manos de Don Germán Frers. me contó que era su primer dibujo en PHRF y que se había tentado en armarse uno. El Astillero Remeroz realizó la construcción y de la calidad y cantidad de los materiales empleados doy cuenta hoy día: el barquito resultó fuerte, sin ósmosis ni ninguno de esos males que aquejan a sus contemporáneos. Tener en cuenta que fue laminado en 1978, pasaron ya 33 años y el casco está como el primer día. Claro, no todas eran rosas. El timón, por ejemplo, resultaba una obra maestra del terror: una de sus cachas era cóncava y la otra convexa ... sí, así como lo leyó. La construcción, de la peor calidad. Las caras unidas con un poco de resina y relleno con los recortes del laminado. Además, tenía dos rebajes en la zona de los herrajes que lo debilitaban, cosa lógica en un macizo de madera pero no en una pala hueca ... y eso que los dos dueños del astillero eran ingenieros ... pero alguna materia no debían haber aprobado. Por suerte se rompió al poco tiempo y pude reemplazarlo. Claro que esto no me salvó de otras roturas, como se verá más adelante.

El resto del diseño ponía de manifiesto el criterio de Frers. En el alojamiento del quillote había una cavidad en el casco y ahí calzaba una zapata que le daba una gran superficie de apoyo, todo esto unido por tornillos pasantes y pegado con resina. Esta solución la volví a ver en los Match 30, no quiero decir que no se utilice en otros barcos, pero vi algunos, y de más eslora, que daba miedo en la forma que estaban fijados.

En cuanto al interior, yo lo elegí sin baño. Creo que en los barcos pequeños el balde no tiene contra. Como decía Colin Chapman ... lo que no está no puede fallar. Cuando le pregunté a los constructores por qué esa disposición que dividía todo el barco, la respuesta fue rápida y lógica: acá vienen a comprarlo con la familia y el baño y la cocina era un buen argumento de venta. El mundo cambia. Antiguamente se publicaban las líneas de agua, hoy los interiores. Se pasó de náuticos a usuarios ...

Recuerdo que en la etapa de equipamiento colocamos más de 1 metro cúbico de telgopor, cosa que costó bastante acomodarla, pero nos daba la tranquilidad que podía flotar, aun con bastante agua adentro.

En cuanto a los herrajes, que conseguí luego de ser estafado un par de veces, en esa época este gremio se llevaba las palmas como jodidos. Aclaración, hago la salvedad, todavía no había conocido a Campitos ni al gordo Macgoff, dos caballeros El palo original, otra chapuza comprada al mercader Alberto Enguix y lo rompimos en el primer intento de llegar a San Clemente. El actual y que recibió todas las

palizas y, toco madera, sigue en pie, fue comprado a ese ejemplo de SEÑOR que es Jorge Heguilor, es una sección de H20, más larga y que se utilizaba hasta en los 1/4 de Ton, luego le agregamos unos 80 cm. y la botavara fue alargada en 1 mt. También recibió un alargue de quillote agregando 50 kg. de lastre en su extremo y el calado llegó a 1,30mts. Estiramos la popa unos 2 pies, con lo que se lograba evitar los remolinos de un espejo enterrado. Esto nos obligó a poner un timón interno que, como se verá más adelante, resultó bastante problemático.

Además, le coloqué otra limera para poner un timón de fortuna que resultó muy chica.

Entre los consejos que recibí y que por supuesto acepté al pie de la letra y estoy agradecido, Carlitos Saguier me dijo un día: no puedes correr un Rally con un auto sacado de una concesionaria ... acá pasa lo mismo. El Maestro Jorge Emilio Torre, cuando íbamos a la Patagonia, me dijo: si vas al Sur, llevá garruchos, no usés enrollador ... jamás lo usé. Sí, alguno dirá: los barcos de la Vendee dan la vuelta al mundo y lo llevan, bueno estamos hablando de tecnología de los 70 y lo que se podía conseguir por estos lados. Otro, el Tío Dinghy, con su vozarrón inconfundible, me dice: con este herraje de timón pretendés navegar? y me lo señala. Por supuesto que lo cambié.

A todos ellos, mi agradecimiento.

En cuanto a las velas, teníamos un pañol muy completo que iba desde un foque de Buglioti que nació con el barco pasando por 2 genoas de Sobstad, un spi y asimétrico y una mayor del Toto Ferrero, hasta un tormentín de Foxtrot. Como verán, estaba todo el Río de la Plata ... Con todas ellas jamás tuvimos un solo problema. Y eso que algunas tenían bastante millas navegadas ...

Si todavía me aguantan, la seguimos. Pasa que la preparación creo que es la parte más emocionante de todo. A los componentes del barco hay que agregarle los personales y las presiones , que no son pocas ...

### **Tercera Entrega A SON DE MAR**

Gracias a la hinchada que aguanta ... continuamos.

Tengo por costumbre antes de un crucero revisar todo. No siempre lo consigo ...

Reforzamos las landas con perfiles de 6 mm. Es impresionante ver el poco criterio de los fabricantes de los herrajes. Cuando sacamos los viejos, los agujeros estaban ovalados, signo de que el material entraba en la etapa de fluencia, por lo tanto de ahí a romperse había poco tiempo. Si la chapa hubiera sido más gruesa, cosa que el tensor lo permite, y si el agujero fuera hecho más al centro, habría más material

... es sólo un poco de criterio o de ponerse a pensar ... eso sí, los entregan bien pulidos y con un escudito ...

En cuanto a la jarcia fija, yo le había aumentado el espesor a los cables y además los tensores estaban sobredimensionados. Todavía me acompañan.

El resto se pintó y acomodó de acuerdo a lo previsto.

Mandamos a construir dos tanques neumáticos, parecido a un gomón que contenían 60lts cada uno y aunque jamás tuvimos que tomar agua de ahí, cada tanto le agregábamos unas gotas de creo que lavandina, para evitar que se pudra.

En cuanto a la comida, apilamos una infinidad de latas. Recuerdo que un día apareció un amigo, que lamentablemente no recuerdo su nombre (pido disculpas) y nos llenó medio compartimiento, más las que agregamos nosotros, esto nos sirvió. Incluida la vuelta, todo el periplo fue de 4 meses. Recuerdo haber leído las vicisitudes pasadas por los navegantes en años anteriores donde no era chiste conseguir una buena alimentación. Sí, porque no había, o por la guerra, o por falta de dinero las más, o por esas tres razones juntas. En cuanto a la provisión de vino, hacíamos bastante agua ... la bodega dejaba mucho que desear, nos acompañaban algunos Tetra que fueron usados para pagar ayudas o para realizar intercambios no espurios. En Las Palmas de Gran Canaria nos habíamos hecho amigos del Curro, un Gallego bastante borrachín. Este personaje estaba encargado del surtidor, así que cuando le daban un cumplido siempre se trataba de alguna botella de un excelente champán, y como a él no le gustaba, se arrimaba a nosotros y se había hecho fanático del tetra, que nosotros le cambiábamos 1 a 1 y a él le encantaba. También lo convidábamos en otras oportunidades a tomar de una bota .. y nosotros disfrutábamos del espectáculo de la habilidad que demostraba sin derramar una gota.

Es increíble, pero si me preguntan con qué gente nos dábamos, les digo sin dudar lo que con los marineros y la gente humilde siempre tuvimos toda la onda y enseguida se establecía una corriente de amistad. Creo que esto también puede deberse a que las clases sociales, por lo menos en los clubes náuticos, estaban muy marcadas. Quiero decir que el hecho de venir de tan lejos y con un barco chico pensamos que les habría producido una cierta curiosidad. Nada de eso. El ambiente era muy frío, inclusive entre ellos. Cuando le pregunté a un canario de clase media por qué no se hacía socio del Náutico, me contestó: esto es para LOS PIJOS (Chetos para nosotros). Bueno, no sería la única sorpresa. A veces la visión tan lejana, antes de que la tecnología lo achicara, nos hacía pensar en un mundo más idílico, aumentado por los turistas que generalmente no tuvieron mucho contacto por la brevedad del Tour. Pero la realidad por lo menos a mí me marcó otra cosa.

La Gauchada casi no existía ... claro, tampoco tienen gauchos ... La conclusión: qué hermoso país que tenemos!

La parte médica fue cubierta por una inmensa caja a modo de botiquín, armada por Pichi Plantie, donde cada remedio tenía un papelito que especificaba para qué servía, por ejemplo, para dolor de estómago. Muy elemental, pero para neófitos como éramos nosotros nos resultó ideal. Creo que acá intervino su consuegro, eminente proctólogo del que lamentablemente no recuerdo su nombre. Le agradezco, y que también por ahora no haya tenido que usar sus servicios ... Creo que casi no consumimos nada. Algún Geniol ... mi teoría es que el cuerpo humano, cuando las papas queman, echa el resto para portarse bien ... algo de eso le pasa a los solitarios de la Vendee. Es mi opinión como usuario, de medicina no sé ni J ... como de otras muchas cosas.

Los elementos para hacer la navegación y hacer la derrota merecen un párrafo aparte, así que si me siguen aguantando la seguimos en el próximo ... capítulo ... sanata ... chamuyo ... qué sé yo.

#### **Cuarta Entrega ALISTAMIENTO**

Tratando de convertir un modesto barquito y Capitán de fin de semana en un Oceánico y un aprendiz de lobo de mar, contamos lo realizado.

Colocamos un timón de viento francés marca Plastimo, que constaba de un brazo que se introducía en el agua y de ahí mueve un sector que acciona unos guardines y mueven la caña. Al principio nos pareció un poco endeble, tal es así que realicé una copia de la transmisión por las dudas. El uso me demostró que todo estaba muy bien dimensionado, era sencillo de operar y bastante liviano. El tema de tener la pala sumergida nos restaba casi un nudo de velocidad en una embarcación que crucera a 5. Es mucho. Estaba sumamente probado, lo compré de segunda mano al Ing, Roberto Baylac, provenía del Mano Brava y creo que había dado la vuelta al mundo.

Había construido varios en forma artesanal, y logré que los últimos funcionaran bastante bien, pero al tener timón interno ninguno de los modelos me servían. En estos momentos utilizo uno con un Fletner directamente a la pala que, al no trabajar sobre la caña, no sobrecarga el esfuerzo, además de no tener el freno de otra pala. Fue descaradamente copiado y aumentado del que llevó a Enrique a dar la vuelta a Sudamérica

En cuanto a la parte de provisión de electricidad, disponía de un cargador eólico artesanal y experimental que nunca funcionó y además, puede haber sido el



causante de un problema muy grave que luego comentare. Disponíamos de 2 baterías de 100 amperes y un cargador que sólo podíamos usar en la amarra.

Dispuse de principio no llevar motor, en cuanto a la autonomía era casi inexistente, nos ahorrábamos el problema del combustible y sus consecuencias, el solo hecho de pensar en un incendio me aterrorizaba. Sí, matafuego lleve por las dudas. De la decisión, me agradó haberla tomado, siempre entramos y salimos de todos los puertos a vela y por nuestros propios medios, salvo en Casablanca, pero fue el único caso, así que cumplíamos con el orgullo de ser un velero puro, que no es poco ... a lo bueno nos acostumbramos demasiado pronto y luego nos damos cuenta del precio que se paga o la vivencia que se pierde.

Seguridad: disponíamos de las bengalas que manda Prefectura. Tuvimos que utilizarlas, pero ya llegará el momento. También los chalecos reglamentarios y los demás elementos, a eso le agregamos una balsa salvavidas, préstamo de un avión de Pescarmona. Estas las utilizan en el crucero del istmo de Panamá. Era muy liviana, había costado UD 3.500, casi la mitad del Lobizón. Es material aeronáutico, y todo cuesta un 0 mas. No poseía techo, y al final de un montón de sellos y especificaciones que supongo que cumpliría, se leía bien grande MADE IN TAIWAN ... así que creo que deberíamos estar muy complicados para a atrevernos a usarla ...

La Firma Mundor nos proveyó en forma gratuita de los trajes de agua y equipamiento Polar que anduvieron muy bien. Tratamos de retribuir poniéndole el nombre en la proa. El resto fueron lo común: bolsas de dormir ,etc.

En cuanto a comunicaciones, disponíamos de una base común de VHF y un Handy. Costanera 1 nos prestó una EPIRB, pero en aquellos años sólo era captada por los aviones o buques, no había cobertura de satélite. De sus buenos servicios ya detallaré en la parte rescate ... que también lo hubo.

En cuanto a los elementos de navegación, además de 2 compases y una pínula, llevaba un sextante Tamaya que lo comprábamos en la Boca a un Anarquista que los traía ... sic ... de los barcos en reparaciones. Con ese dinero financiaba la salida de un modesto periódico ... mejor paro ... por el riesgo de ir en cana ...

También llevaba una HO 249, elemento de tortura si los hay ... almanaque náutico, tablas de navegación y unos formularios confeccionados por Marcelo Sarpero que me dio clases de navegación astronómica. Había leído el Dillon, que lo encontré muy ameno, y unas cuantas publicaciones, pero llevaba unos apuntes de Cora Lodge. una navegante que con el fin de recaudar unos pesos se dedico a editarlo: resultó el best seller de a bordo por lo sencillo. También cronómetro de mano. Opino que la navegación astronómica no es fácil, pero tampoco como nos quieren hacer creer, es cosa de sabios. Lo principal es la práctica. Yo debo repasar todo el cálculo

cada vez que se me ocurre hacerlo. En mi caso jamás bajé una estrella, no por el tema de medirla, que es mas fácil que el sol, sino por no comprender el cálculo que es muy complicado, por lo menos para mí. Además se debe obviar un montón de cosas, por ejemplo, utilizar el tiempo universal y unos cuantos datos que pueden ser agrupados. Es preferible calcular con un pequeño error que equivocarse fiero por tener que complicar el calculo. En cuanto a la polémica de su utilidad .... bueno, en aquella época no existía el GPS, por lo menos para mi bolsillo. No se puede comparar ... con sólo apretar un botón cualquiera es un buen navegador ... pero el placer de jugar con los astros y saberse una insignificancia en el mundo y obtener una posición es impagable ... creo que sólo los que lo han hecho lo pueden atestiguar.

Logré marcaciones inclusive con bastante marejada. Hacía varias y promediaba. Dillon aconseja que es preferible tomar con algún error que no tener nada. Sol tuve en todo momento. Sólo perdí dos días la meridiana por las nubes, pero hay que tener en cuenta la latitud donde se navegaba. Lógicamente en el Sur austral se debe complicar.

En cuanto a las cartas, disponíamos de creo alrededor de 30, incluida una pieza casi única que tenia todos los desvíos magnéticos de toda América del Sur, que fue motivo de asombro entre la oficialidad del Pte Castillo. NO. NO LAS COMPRAMOS AFANADAS ... alguien nos dio el dato y en una chatarra de Valentín Alsina encontramos como 3 toneladas de cartas dadas de baja de ELMA, que incluían las derrotas de los mercantes. Eso nos llevó a cometer un gravísimo error ... ya llegaré . Después de varios días de revolver, salimos con un montón que pagamos a precio de papel. En Canarias le regalé a un navegante Español alguna de las islas y él me decía: Tú no puedes regalarme esto, es mucha plata! A lo que le contesté: si yo ya me voy de acá para qué la quiero. Creo que gastaba unos UD 50 por mes. Debajo de un palo ...

Creo que el barquito ya estaba casi a son de mar. En cuanto a la tripulación ... mejor no ... bueno, pero la seguimos en la próxima.

### **Quinta Entrega**

#### **LA TRIPULACIÓN**

Se acuerdan cuando les decía que actúo, después pienso. Bueno, este fue uno de los problemas. Apareció el primer postulante por un aviso que puse de la venta de un casco de hierro. Llegó un español. Sus títulos: escalador de roca caliente, figura en la especialidad que debido a un accidente debía abandonar esa actividad y quería encarar la navegación deportiva. Al principio las condiciones daban, pero con



el correr de los días dejó entrever algunas actitudes no muy legales y pronto se rompió el compromiso.

Comencé a recorrer mis amistades y probables, pero todo el mundo tenía algún otro proyecto.

Cuando le pedí a Rodrigo si venía, la respuesta me dejó sorprendido por la madurez a pesar de sus 16 años: Mirá, vos ya hiciste parte de tu vida , yo recién comienzo ... en caso de algún accidente qué pasaría ... era consciente que no se trataba de nada descabellado ... pero había cierto riesgo. Creo que ayudó a volcar la balanza unas trencitas de colegiala y unos ojitos vivaces ... pero el final fue otro.

La suerte hizo que llegara Fabián Fernández, natural del Barrancas, que supo tener un Trotter Pandora. Yo lo conocía de las regatas de FIC. Enseguida nos entendimos.

Demostró ser duro, buen compañero y meterse con todo en el proyecto. Eso sí ... el as de guía lo hacía al revés ... cosa que comprobé en las primeras navegadas en el Mediterráneo. Yo sé hacer la friolera de 3 nudos. Sí, 3 ... y el Ballestrinque tengo que pensarlo ...

También se acercó otro amigo en común y nos pidió si lo aceptábamos. A la respuesta afirmativa, su explicación fue simple: Hablaré con mi sicóloga a ver qué opina ... Al poco tiempo, me grita por teléfono: Pero vos llevas salvavidas? porque sos bastante dejado ... Por supuesto que fue desembarcado en el acto ... No sabemos qué le contó a la licenciada ... Nada teme más un Marino que navegar con un Cretino ...

La situación se empezaba a encaminar pero faltaba el viaje de los tripulantes. Dos pasajes de avión habrían dejado casi agotada la caja de abordo, cuando conversando, una amiga ex azafata de la línea, nos dijo: Dénme los papeles que yo los embarco. Y así fue como nos encontramos lostres, barco y tripulación, camino a España. Que existen los duendes sí, les aseguro que existen, pero ...

Pasó que el Pte. Castillo fue demorado por una denuncia de drogas, lo que resultó una inspección que duró casi una semana con la incertidumbre de cuándo podíamos embarcar. Los 4 canales montaron sus cámaras todo el tiempo.

Recuerdo haber aparecido el barquito varias veces en la pantalla, como se dice en la jerga, robaba cámara. Esto trajo el comentario jocoso de AHORA ME DOY CUENTA EN QUE ANDAS ...

Yo visitaba el despelote todo el día y en un momento me ve el Prefecto Carlos Fernández y me pega el grito: Subí, qué hacés embarcado? Por supuesto que la charla fue de lo más amigable. Recordamos la Patagónica y terminamos riéndonos de la situación que nos unió.

A él mi saludo. Si alguien lee estas líneas, un auténtico marino y tipo con calle.

Después de ver cómo manejaban la información los canales, creo que solamente me informaré por el Patoruzito o Mafalda. Qué manera de macanear!

La clásica despedida en el Azopardo, club de mis amores (náuticos), la construcción de una cama de madera para poner sobre cubierta, la ayuda de Pepe González y el inefable Carlitos Dopazo que se jugó y en la madrugada del embarque casi robó un trailer (mejor dicho, lo pidió prestado sin autorización del dueño) bueno todo eso hizo que todo quedara en orden.

El 5 de Septiembre, día de mi cumpleaños, al siguiente zarpábamos, recibo una llamada de un miembro de la Hermandad que me dice muy suelto de cuerpo: Tenés idea de lo que querés hacer? y otras lindezas que ya ni recuerdo. Junté fuerzas para no putearlo, cosa que no me cuesta mucho, es decir nada, y le dije: Hasta la vuelta! y colgué.

El tema de las buenas y malas ondas lo dejo para más adelante, las primeras nos ayudaron y las malas creo que nos dieron más fuerza para demostrar que estaban equivocados o qué sé yo ... En la próxima ya estamos zarpando en el Pte. Castillo.

## **Sexta Entrega**

### **EI CRUCE DEL ATLANTICO**

Embarcado.

Quiero aclarar los tantos. Para España fuimos en la cubierta del Pte Castillo. Hubo gente adicta a los foros de aquí y de España que aseguraron que también volvimos. Por lo menos en el Cruce no fue verdad (lo lamento por ellos). Fue el último viaje de este modesto barquito, ya venía la escoba del MEN ... barriendo con todas las empresas, de esto nos enteramos abordo cuando la charla de los oficiales encabezados por el Capi Fiduzia, todo un señor y el más joven de ese grado, se preguntaban si ponían un kiosco o compraban un remis. Ahora por ahí parece risa ... pero ocurrió.

Lentamente nos íbamos metiendo en ese desconocido mundo que es un barco en alta mar. Por supuesto que el don de gente de toda la tripulación lo permitió.

En la despedida, además de mi mujer, que siempre me acompañó y apoyó en este y otros proyectos (dice el refrán que DETRAS de ... , yo digo DELANTE de ... pongamos las cosas en su lugar), mis hijos Rodrigo y Cecilia, Leo Plantie y Sra. otro dúo que siempre estuvo haciendo fuerza y que le agradezco. Jakie, Rene, el inefable gordo Deluca. Carlitos Dopazzo y un pequeño grupito, que ayudaron en todo momento,

Muy rápidamente para la velocidad de un velero, nos fuimos alejando y desandando tantos canales conocidos. A mí me otorgaron un camarote que no tenía puerta, fruto

de las requisas. Luego les contaré nuestra condición de POLIZONES. Claro que consentidos.

La primer escala fue Montevideo. Como teníamos un día, dónde fuimos a parar? Sí, acertaron! Al Yacht Club Uruguayo.

Les pinto la situación: Muelle desolado 2 Comerciantes de barcos naturales de esta orilla, comienza la charla, yo observo a distancia. Fabián que se va de boca y manda: estamos llevando un Krypton a España para volver navegando ... mirada altiva de los comerciantes ... tienen idea de lo que representa ... van a dar 5 vueltas de campana ... No sé en qué manual habrán estudiado el cálculo de que para cruzar el océano se iban a efectuar 5 vueltas. Por qué no 3 ó 7? Creo que si alguna vez llegara a dar una vuelta de campana, sí, una ... no subo más a un velero. Además, y esto siempre lo repetía Don Manuel Campos, qué tienen que ver las campanas con la navegación?

La siguiente recalada fue San Francisco Do Sul, Para mí que nunca había pasado de Uruguay, todo me resultaba sorprendente.

Lentamente, y a medida que nos ganábamos la confianza de la gente de abordó, comenzamos a frecuentar el puente de mando, luego nos enteramos que en barcos de otra bandera esto hubiera sido casi imposible.

Un día, tímidamente aparecimos con el sextante, dispuestos a entrenar en su manejo ... De qué Museo sacaron eso! ... fue la respuesta del primer oficial. Pero cuando el Capi nos vio operándolo, le indicó al pilotín que sacara el del barco y tomara las marcaciones correspondientes a su guardia y agregó: En el último viaje a Nueva York, llegamos guiados por este aparato.

Aclaro que en esa época no había GPS, recién comenzaban los posicionadores satelitales, el del barco era grande como un televisor de los antiguos y a veces tampoco eran muy confiables. Resultado: en todos los crepúsculos lo veíamos luchar con el vetusto aparatejo

Lentamente iba pasando la costa brasileña. Por su longitud parecía un continente. En determinado momento, el capitán dijo: Mañana vamos a ver ballenas. No sé en qué se basaba, pero al otro día aparecieron y disfrutamos de sus juegos. Sí, claro, arriba de un mercante. Otra cosa hubiera sido en un 20 pies.

El cruce del Ecuador, con su fiesta y bautismo, y nos dieron un diploma. Sí, pero antes nos sometieron a toda clase de penurias, entre el jolgorio de todos. Recuerdo que Fabián se escondió en un bote salvavidas. Cuando se enteraron y lo rescataron, el trato fue peor. El asado en cubierta fue impagable. También fue el primero, por lo menos de mi vida, que pagué en dólares. Deberíamos acostumbrarnos que algunas cosas eran distintas.

Me llamó la atención cuando entramos al hemisferio Norte, que el cielo no tenía ni de cerca la luminosidad del Sur. Tampoco pude identificar la famosa Polar, que tantas veces había leído en libros de viajes. Y por supuesto la Luna crecía para el otro lado. La Cruz del Sur era un recuerdo ...

La vida a bordo era muy pacífica. Se desayunaba a las 0700, se almorzaba a las 1100, se merendaba a las 1500 y se cenaba a las 1900. La comida era imposible de terminar. Si seguíamos así, no nos iba a entrar el traje de agua. Los viernes Pizza. Fueron 22 días de comer, dormir siesta y no hacer prácticamente nada, rodeados de un mar muy tranquilo y azul oscuro. Sí, el avión llega más rápido ... pero esto es otra cosa.

Cuando subimos al Lobizón con la idea de realizar un poco de orden, comprobamos que nos habían roto los candados. Lógicamente, pensamos en un robo. Nada que ver. Pasó que los muchachos de Aduana quisieron revisar un poco ... quedó todo revuelto pero no faltó nada.

Nuestra amistad con el radio hizo que le hiciera un mantenimiento al VHF y nos regaló un montón de fusibles y repuestos. En una de las comunicaciones a Buenos Aires, que se hacía por Radio Pacheco a través del operador que efectuaba los cambios, se me ocurre revisar la lista de embarcados y ... sorpresa! no figurábamos! Fabián, estamos de POLIZONES! Ese no fue el único título que recibimos. Lógicamente, el Capi estaba al tanto y lo aprobó.

Pasamos el estrecho de Gibraltar con buen tiempo y en la madrugada apareció España .. para mi el recuerdo de mis abuelos ... claro que de un poco más arriba. Así fue desfilando la costa que luego desandaríamos a vela. Un sábado de mañana, arribábamos al Puerto de Valencia.

Ahí tuvimos que meternos de vuelta con trámites. La agencia marítima nos desplumó con lo que cobró por el desembarco. Ellos facturan a nivel mercante y aunque trabaje un solo estibador, facturan un turno de 7. Además, la gente de puerto eran cabrones por demás. Bastante jodidos los tíos ... prefiero pasar por alto y ver lo positivo.

El Domingo partió el Pte. Castillo. Recuerdo al jefe de mecánicos caerse las lagrimas en la despedida. Claro, ellos calculaban: estos locos quieren cruzar con un barco de 6 mts, cuando el bote salvavidas tiene 9 ...

El Domingo fuimos a los toros. Bueno, había que disfrutar un poco, y el lunes mediante un transporte de veleros aterrizamos en el Real Yatch Club de Valencia y ahí mismo comenzamos a colocar el palo. Cómo sería nuestro entusiasmo que la grúa estaba cerrada porque se había terminado el horario de varadero y yo me trepé por afuera para colocar el faro de tope.

Cerca de la media noche, con un mar totalmente calmo y una pequeña brisa, EL LOBIZON mojó su quilla en las aguas del MEDITERRANEO. Por supuesto, en un arranque de originalidad nos pusimos a cantar ... qué otra que Mediterráneo del Nano Serrat ... Luego de eso amarramos y dormimos abordo por primera vez. El Viaje comenzaba. Por ahora Light. Si todavía no se aburríó, lo contaré en el próximo escrito.

### **Séptima Entrega**

#### **PRIMERAS SINGLADURAS POR EL MEDITERRANEO**

Antes de abandonar Valencia, me gustaría contar que en algún momento me llegué hasta la Capitanía de Puerto, que acá se llama Comandancia de Marina. Bueno, por lo menos no usaba el pronombre de REAL ... Me atendió muy afablemente un oficial vestido de blanco impecable. A mis preguntas de qué necesitaba para navegar la zona, su respuesta fue: Nosotros estamos muy orgullosos de que usted navegue nuestras aguas, que por otra parte son aguas internacionales, ningún tramite, ni rol ni despacho. Sólo había que rellenar como dicen por allá, la ficha de ingreso a cada puerto y lógicamente, pagar la estadía, cosa que se encargaban con mucho esmero. Me sorprendió y me dejó conforme la respuesta. Yo poseía la habilitación de PATRON otorgada por Prefectura y el barco tenía la habilitación oceánica.

Tímidamente nos fuimos metiendo en el mar. Encontramos muy buen tiempo, viento suave, y nuestra primera singladura fue hasta Gandia, un puerto de yates que se encontraba a unas 30 millas. Arribamos al caer la tarde y entramos sin dificultad.

Luego de amarrar, vimos que a nuestro lado un poseedor de un 30 pies luchaba para amarrar. Nos acercamos sin que nos pidiera ayuda y le prestamos un cabo y colaboramos con la maniobra ,acá se acostumbra así. desde ese momento el Tío comenzó a hablar con el marinero solamente en Valenciano. Nosotros estábamos pintados, y cuando se fue, le dejó encargado al empleado que nos devuelva el cabo. Gracias no sé cómo se dirá en Valenciano, pero en Español no lo pronunció.

El valenciano es bastante parecido, por lo menos fonéticamente, al Catalán. Luego en el bar oímos a una gente hablar de pesca posiblemente, pero no entendimos ni jota ...

Hago la salvedad, no pretendo hacer un ensayo sociológico ni económico sobre nuestros descubridores, sólo quiero contar mis vivencias, que pueden ser bastante limitadas y tal vez un poco revanchistas hacia quienes nos explotaron ... y tal vez sigan por 500 años. También nos aportaron la cultura y el trabajo, pero me fui un poco al c..... Como decía un cómico: ASI LO VEO YO.

Dormimos placidamente en la protegida marina, cuando en el silencio de la noche nos despierta un murmullo. Sonaba igual que una suave entrada de agua.

Buscamos por todos lados. En la sentina no había nada. Al rato nos volvimos a despertar con el rumor, luego afinando el oído y dando una vuelta por cubierta, nos dimos cuenta que se trataba de unos pequeños peces que se dedican a chupar el fondo. Les debía gustar el antifouling recién pintado. Luego no volvió a sucedernos. La segunda singladura ya fue un poco más larga. Acá navegamos todo el día con su noche. De a poco nos íbamos amarinando. Al principio nos costaba entrar en el personaje. De ahora en más dejábamos de ser civiles para convertirnos en terribles marinos. Bah, eso creíamos, jajajaj

Comprobamos que el Mediterráneo se parecía bastante al Río de la Plata en cuanto al régimen de viento. Al principio tratábamos de zarpar a la madrugada, pero nos dimos cuenta que recién pasado el medio día comenzaba a soplar, por supuesto de jeta ... Las ráfagas eran muy inconstantes. De repente pasábamos de G1 a foque y mano de rizos. Más de una vez tuvimos que arriar todo porque al parar el viento quedaba una Mar de leva que provocaba unos rolidos muy grandes que castigaban las velas además de hacer la vida a bordo bastante incómoda. Bueno, pero el resto era gobernable. Vimos que con los cambios era imposible tratar de trimar el timón de viento, a veces por poco otras por mucho y también debido a los cambios de rumbo.

A algunas cosas debíamos acostumbrarnos. Acá la Sudestada venía del Norte, y la Borrasca, al decir de aquí, también. Las luces de entrada a los puertos estaban al revés: allá se usa el IALA A y por lo tanto, la roja se encontraba de babor entrando, entonces hasta que no veíamos las 2 luces no enfilábamos. Las mismas estaban colocadas bien alto y se identificaban bien. El hierro ángulo es muy barato. Cuando veo la baliza del Puerto de Baas y la escollera de La Plata me pregunto: no habrá alguien que piense un poquito en mejorar?

El barómetro comenzó a bajar. Estábamos cerca de Calpe. Acá privó la decisión de Fabián de entrar, y comprobé luego que estuvo acertado. Un Levante Otoñal se aproximaba y cuando vimos que todos los pesqueros se apuraban por guardarse, entendimos que nada más tranquilo que una buena amarra

La bahía de Calpe es un lugar encantador. Vela su entrada el peñón de IFACH, pequeña réplica del de Gibraltar, así que pasamos un fin de semana de puro turismo. Acá todavía quedaba un poco de arquitectura del Mediterráneo. El resto eran urbanizaciones, puro cemento y superficies vidriadas. Supongo que debe haber aumentado con la burbuja financiera. Yo la pasé Bomba. Contemplaba el paisaje desde la ladera de la sierra y lo entonaba con una bota de mal vino andaluz, pero al quinto brindis todo me parecía maravilloso.

El ventarrón pasó durante la noche, poco más o menos un pamperito. Cómo se llamará acá? Por la mañana y ya poniendo cara de entendidos, el diálogo con los



marineros fue amplio Ellos nos preguntaban por las tormentas en Río de la Plata. Parece que la fama llegó hasta allá. Por supuesto nosotros las agrandábamos un poco ... el Pampero es nuestro y había que defender su prestigio!

Seguimos la próxima con el tramo a Villajoyosa. No esperen grandes hazañas. El Mediterráneo dispone de puertos muy seguros y muy cerca, eso fue hace 0 años, ahora deben estar a vista unos de otros.

### **Octava Entrega**

#### **RUMBO A VILLAJOYOSA**

En el último párrafo anterior se debe leer "hace 30 años". Tengo por costumbre de escribir como sale y así me va

En Calpe recibimos la visita de una pareja de argentinos que trataban de hacerse LA EUROPA ... Nos filmaron y mandaron el vídeo como se dice acá, a casa. Gracias.

También escuchábamos de las personas mayores historias de familiares, amigos o paisanos. Algunos nos decían: tengo un amigo en Ramos Mejía. Otros: un familiar mío vive en la calle Rivadavia. El DESTIERRO, eso tan maldito, en todos había un poco de dolor. NOSOTROS cuando pasamos a vivir en el PRIMER MUNDO, también lo comenzamos a sentir.

El contraмаestre nos regaló un montón de verdura cosechada en su casa. Por supuesto, el Club Náutico ni se enteró, por lo menos no nos cobraron la estadía. El tramo a VILLAJOYOSA fue tranquilo. Yo quería visitar este puerto, que recordaba por relatos de antiguas publicaciones. No me arrepentí. Conocimos un verdadero puerto de pescadores, de los que iban desapareciendo. Sus calles y casas parecen detenidas en el tiempo. Inclusive la vida es tranquila, amarramos entre los pequeños pesqueros que hacen pesca de BAJURA, es decir cerca de la costa.

Es increíble navegar de noche por estos lados. La cantidad de pequeños pesqueros convierten el mar en una autopista iluminada. y cada tanto nos encontrábamos con unos botes de 8 mts, que tenían dentro un grupo electrógeno con un diesel, y que abastecía a un montón de reflectores enfocados al agua. El efecto era atraer a la pesca. Pensé creo que en poco tiempo no deben dejar ni una anchoita. Creo que algo de eso está pasando. Claro que después la siguieron en las costas de Marruecos, Mauritania y donde encuentren peces.

Creo que si Alain BOMBARD quisiera repetir su hazaña de sobrevivir de la pesca con un gomón, con métodos rudimentarios, en este momento no lo conseguiría. La escasez de pesca es notable, así como las manchas de petróleo. PERFUMADITA de BREA, dice el NANO.

Nos llamó la atención y más de una vez pasamos un susto cuando no acercábamos a alguna lancha, por más que el rumbo nos diera para pasar por proa con mucho respeto, ellos hacían lo imposible para variar el rumbo y ponernos en situación de colisión. Demás está decir que por más que nos cansamos de gritar por el 16, y allá está libre de interferencias, varias veces vimos ambas luces y en una oportunidad el cable de remolque pasó como exhalación a no menos de 20 mts. Por supuesto que lo que menos queríamos era caer en la red, pero al hacer navegación costera nos veíamos obligados a tener un problema bastante seguido. Las más no podíamos maniobrar por la escasa velocidad debido al poco viento.

La navegación era siempre de proa, como acá. Cuando virábamos un Cabo pensábamos: bueno, ahora se franquea. No, el viento rotaba con la costa. Por suerte nunca fue muy fuerte, igual que la ola. Delicias de navegar a vista de costa. Por supuesto que sólo usábamos las cartas. El resto guardado en la estiba. Descifrar los puertos era bastante fácil a pesar de no conocer las coordenadas. Ah, GPS! por qué no apareciste unos años antes ... pero por ahí le habría sacado romanticismo, de eso estoy seguro.

Nuestro razonamiento era pensar que el cruce por proa, aunque a mucha distancia, les podía ahuyentar el cardumen. Un silencioso barquito no creímos que podía ocasionarlo. Agregue que estos Tíos son chabones bravos como se dice acá, y de pocas pulgas y el resultado da así.

Arribamos a Alicante sin problemas un día de regatas. En ese momento la cantidad de participantes no pasaba de 15, cuando acá en nuestra FIC, éramos cerca de 200 ... Ahora veo que largan allá 500 o más en los festivales. El desarrollo que tuvo la náutica y los puertos fue impresionante.

La estadía corta fue buena. Estábamos fondeados sobre la Costanera, y la visita de los paseantes era continua. Una característica de todos los puertos, sean deportivos o comerciales: se podían visitar a toda hora. No existe el alambrado. Hay vigilancia y buena iluminación. Pero nadie pregunta quién es, a dónde va. Sería bueno que comenzáramos a implementar estas buenas costumbres en momentos que nuestros clubes náuticos cierran hasta las calles..Será el sueño del COUNTRY propio?

También fue una ciudad bonita por lo tradicional. La nota más relevante fue que cuando nos internamos en un barrio común, nos salieron al cruce doos vendedores de hachis ... Con un: gracias, no fumo! salvamos la situación, pero antes nos habían ofrecido cambiarlo mano a mano por marihuana ... que tampoco usábamos ni teníamos.

El próximo arribo fue Benalmádena, previo paso por Málaga, Torremolinos y todos esos puertos tan bonitos que pasaban de largo, pero no recalamos en vista de que

se nos alargaba el crucero. Acá se notaba la plata de los petroleros árabes, los cruceros impresionaban por el lujo y tamaño. NO, los ROLL ROYCE no tenían patente de oro como nos contó un conocido navegante mentiroso. Al lado amarraban pequeños botecitos de pesca y ningún problema. Y otro detalle: en cualquier velero cuando tenían que secar ropa la colgaban tipo terraza, cosa que por estos pagos es descalificante.

Tomé contacto via telefónica con un primo que vivía en Fuengirola, distante 30 millas. Allí partimos.

Acá pasamos unos días de turismo, visita a La Ahambra, una maravilla, pero no quiero extenderme en las millas de tierra.

Un día nos planteamos: qué hacemos aquí con todas las comodidades cuando nosotros vinimos a cumplir un recorrido? Así que largamos la costa. A lo bueno uno se acostumbra muy rápido. Y con la cola de un Alboran, que es un viento muy similar al Levante que viene de la costa marroquí, en popa nos largamos a Gibraltar, lugar que nos llamaba la atención. Ibamos a entrar en territorio INGLES...(USURPADO... cuándo NO). Malvinas estaba reciente. En 10 horas arribábamos al enclave, con bastante ola y viento franco en plena noche y con un panorama bastante incierto de dónde recalar.

Como en las series, justo que le va a clavar el puñal se corta. Al próximo. Bueno, acá es lo mismo pero sin puñal ...

## **Novena Entrega**

### **GIBRALTAR**

Nombre místico, si los hay ...

Llegamos con un fuerte Levante y mucha ola de popa. Nuestro ajuar, 2 manos de rizos y tormentín. Barrenábamos las olas muy bien, pero un poco fuerte para nuestro gusto. Siempre estuvimos deseando un franquito, y ahora que lo teníamos, queríamos que soplara menos.

La llegada fue en plena noche y no con mucha visibilidad, debido a que en la entrada de la Bahía estaban fondeados unos enormes petroleros de más de 200 mts de eslora, que nos taparon la visión de la ciudad y además, las luces de la misma no nos permitían ver los faros, por lo tanto decidimos navegar por ahí esquivando ferrys y mercantes que parecían querer abordar. Por suerte teníamos bastante velocidad, lo que nos permitía salir de las situaciones de peligro. Luego de este juego de la mancha, cuando aclaró, divisamos el puerto pesquero de Algeciras, en el otro extremo y allí amarramos junto a las pequeñas embarcaciones de pesca artesanal. Este hecho llamo la atención de un oficial del Pta Mayor que venía de excursión, con el nos encontraríamos en alta mar y en otra situación ...

Luego de reponer fuerzas y de borde, bien de geta, hicimos el pequeño trayecto que nos depositó en marina Shepard, nos dijeron que Algeciras tiene un micro clima muy gris debido a la geografía y por ser un puerto mineralero.

Acá, la amarra pasaba a cobrarla religiosamente un marinero con un gomón, no recuerdo en qué moneda, pero estoy seguro de no haber usado libras ...

Navegantes argentinos, más precisamente de un catamarán, nos fabularon que en los contenedores encontrás timones de viento en buen estado. Yo encontré dos cocinas y deseche la más vieja. Allá fuimos y no encontramos ... ni un grillete oxidado! Ningún náutico tira nada ... Debajo de un palo y una vela ...

Nuestra próxima visita fue a náutica Sheppard ... otra mentira. Tenían menos que las casas de acá y los precios muy altos. El consuelo, podemos pedirlo, es puerto libre.

El próximo paso fue ir a Prefectura, Nos encontramos con dos ingleses de tez muy blanca, barba negra y separada y que hablaban un perfecto andaluz. Inglés en los papeles. La atención fue buena. Estuvimos como 20 minutos respondiendo un montón de preguntas como: Tiene armas a bordo? Llevan animales? Le dije sí: dos, y eso de a poco fue rompiendo el hielo.

Yo no quería arbolar el pabellón de Gibraltar. Lo inglés no me predispone bien, me dijeron que si enrollaba mi bandera en el stay no había problemas legales y así fue. Nos dieron un buen pronóstico recién para el lunes, y al preguntar por el despacho a Gibraltar próxima escala, la respuesta fue: Se van ... Uno, acostumbrado a ... bueno, historia conocida.

Soplaba todo pero en la marina no se sufre. El aullido amplificado por las montañas, era el de una Kawasaki a fondo. Esperábamos que pase esta sudestada que en realidad venia del norte ... casas más casas menos ... igualito a mi Santiago.

El próximo borde fue turístico. Esperamos más de 20 minutos para tomar el famoso ómnibus de 2 pisos, cuando el recorrido no fue mayor de 30 cuadras. Se veían muchos Minis, y vimos unos inglesitos desactivar un cepo de estacionamiento. En las iglesias no sé de qué partido, las velas eran lamparitas que las simulaban. Nos sacamos una foto con un Bobby, que nos habló en español. Acá se hacen los ingleses porque la moneda es mayor, pero pasadas las 1800, rajan como condenados para vivir en la línea que es suelo español.

Visitamos el peñón, es decir la parte turística, me llamó la atención la marcialidad del guardia apostado, parecía una escena de guerra. También vi la parodia, perdón, el cambio de guardia de unos militares que custodiaban no sé qué pequeño monumento. Los tipos parecían soldados del Führer. No me gustaría encontrarme con estos tipos en situación de guerra y menos teniendo 20 años y no ser un profesional en el arte de matar ...

Concluída la ceremonia, cuando se abrió el tránsito, pasó una Norton con motor Wankel ... más Brititish imposible ...

En una recorrida nos encontramos con argentas ... bien larvas, lástima estos representantes que no nos hacían quedar nada bien.

Cuando volvimos a bordo vimos la cocina encendida y la pava que hacía rato que no tenía agua. Nuestro olvido podía haber provocado un incendio mayúsculo ... la suerte estuvo de nuestro lado.

De a poco nos íbamos despidiendo del Mediterráneo. Al que me encantaría volver, no pierdo las esperanzas. Nos había tratado igual que el Río de la Plata. Unas 300 millas quedaban atrás, navegar esa míticas aguas con la sierra Nevada de orilla es maravilloso. Ahora cada paso sería un poco mayor. Ya no había la protección de la costa. Africa, con todo su misterio, nos esperaba. Ya íbamos para allá. Quedaba el desafío del Cruce. Recuerde los 48 barcos que encontró otro navegante. También nos decían que en ese momento se encontraba activo por la independencia de Marruecos, el Frente Polisario, que nos podían secuestrar el barco, y otras lindezas. Alguno que escuchó nos comentó: No van a tener problemas, traten de no recalar en las aldeas. Pero estas cargas nos generaban un poco de inquietud ... con los 48 mercantes sería bravo ... con el frente creo que la podíamos manejar ... algo habíamos visto en estas latitudes.

El Lobizón se interna en el Estrecho. Enfrente, a menos distancia de Colonia, siempre la referencia, se divisaban las montañas ... Africa ... el continente negro ... Tazán ... de pibe uno se hizo una idea y claro, no queríamos borrarla. Por suerte no había GOOGLE ni PLAY STATION o como coño se escriba. Hasta la próxima semana ya en tierra marroquí.

Pero antes había que cruzar el estrecho eran pocas pero fascinantes millas. Se los adelanto, el tiempo estaba espectacular ... mar planchado y suave brisa de través. Mejor imposible ...

Gibraltar ... me quedó olvidado ... uno de los motivos era tomar contacto con los MINITRANSAT... Bueno, el destino hizo que nos topáramos con uno de un esloveno que había participado en la edición anterior y ahora se encontraba realizando una vuelta al mundo vía canal de Panamá. Con él tuvimos una larga charla, en qué idioma? ... italiano! Yo lo hablaba poco, él menos, pero nos entendimos. El barquito era un prototipo, construido en forma artesanal, en esa época casi todos lo eran. Tenía un sistema de enrollador de mayor que lo hacía por afuera del palo, muy simple, parecía ingenioso y confiable, me dio varios consejos pero hubo dos que desoí: el primero, que conectara el timón de viento mediante un elástico a los guardines, sucede que en las barrenadas cuando el barco tiende a cruzarse, el timón manda la orden sin esperar que afloje la velocidad, es lógico no tiene

inteligencia y no puede medir los esfuerzos, puede haber sido la causa o una de las causas de la rotura del timón. El otro, que orzara unas 150 millas hacia el Este para compensar el abatimiento debido a las corrientes que van al Caribe. Por supuesto, yo olvide estos consejos ... y pagué bastante caro por ellos ... pero no nos adelantemos. El patrón tenía buen humor, pero en un momento le dije si era Yugoslavo y se transformó. Me dijo que había roto su pasaporte y que pertenecía a la republica de Eslovenia. Luego me enteré por un paisano cuando me mandó una nota desde el Pacífico, que había pertenecido a las fuerzas que combatieron. Vaya a saber qué historias había ...

De menor importancia: la oficina de control del tránsito o prefectura tenía como escudo identificador el escudo de Barón. Casualidad ... o cipayismo ...

### **Décima Entrega**

#### **TANGER**

Después del silencio que me impuso Fibertel, continúo.

El lunes se presentó espectacular. Mar calmo, visibilidad excelente y un vientito favorable que nos permitía una buena velocidad. En el Estrecho existe en las cartas un corredor marcado que se va estrechando al llegar al mismo, la ruta llega a tener unas 2 millas por mano y esta divide por una franja de casi 1 milla en su parte más angosta. Por lo tanto, fuera de ese esquema sólo pueden navegar los pesqueros y barcos inshore.

A nosotros nos acompañó la suerte. Creo que no cruzamos mas de cuatro, sí, cuatro buques ... recuerdan lo de 48 ... bueno, ese día no. Por supuesto que le dimos mucho respeto y no tuvimos ningún inconveniente. Luego de aproximadamente 10 millas navegadas en forma perpendicular al canal, estábamos en Punta Cires, es decir aguas marroquíes. Continuamos navegando cerca de la costa, nos cruzamos con varios pesqueros que hacían una actividad artesanal con embarcaciones más rudimentarias y con ropas de oriente.

Por la tarde y ya cerca de Tanger, mientras echaba un sueñito, lo escucho a Fabián que me llama a los gritos, salgo rápido y ... me encuentro con dos bultos no muy grandes. Eran las ballenas del Mediterráneo, una especie que es propia de ahí y tiene sus características especiales, de tamaño reducido, similares a las Orcas que vimos frente a la costa del sur en la regata Patagónica. Noté que se movían más lentamente y sobresalían poco del agua. Como en los casos en que alguien ve un Ovní, o el monstruo del Lago Ness, corrí a buscar mi cámara. El resultado, decepcionante. Sólo se veían dos bultos difíciles de identificar, así que si hubiera fotografiado cualquier cosa y la quisiera pasar por ballenas era válido.



Por el fin de la tarde y todavía con buena luz, el Lobizón hacía su entrada en el Puerto de Tanger.

Este es pequeño con un espigón de no más de 300 mts. esencialmente pesquero, había algunos veleros, inclusive un brasilero y algún cata francés de muy bonitas líneas que el diseñador estaba testeando. El resto de la flota la componían pequeños y modestos pesqueros.

Nos habían recomendado acercarnos a AMED, el encargado de la parte portuaria. Allá nos dirigimos, y desde ese momento, nos hizo la entrada que no fue muy complicada y nos guió en la primer visita en tierra firme.

Dónde va un recién llegado en un puerto desconocido? Sí, acertaron, al SHOPPING ... Bueno, acá por suerte no existían en esa época. En su reemplazo fuimos al Zoco, especie de cambalache con feria de la salada, pero mucho más reducida, donde se podía comprar desde alfombras tejidas a mano hasta el último souvenir. Algo compramos ... nos dijeron que eran de inoxidable ... en cuanto tocaron el agua de mar comenzaron a largar óxido y creo que los tiramos. Una cosa sabíamos: que había que regatear los precios pero en forme feroz. Si pedían 100 se ofrecía 20 y luego se transaba en 25 por ejemplo. Un detalle: a pesar de entendernos en español, los precios los daban escribiendo con un bolígrafo en la mano. Por supuesto que la ayuda de AMED nos sirvió de mucho. Lo invitamos a almorzar, cuando quisimos darle una propina, se puso la mano en el corazón y nos dijo: **SI SON MIS AMIGOS NO PUEDO ACEPTAR DINERO.**

Otro episodio interesante fue cuando entramos al puerto. Luego de comprar algo de comida y algunas chucherías, nos detuvieron y comenzaron a pedirnos un montón de datos como por ejemplo, nombre del padre y la madre. Esto agravado por la lentitud del guardia pero escrito en un cuaderno tipo escolar, donde a simple vista no había ningún sello ni numero que le diera carácter de oficial. Luego de una media hora nos dejaron ir diciendo que habíamos entrado en el puerto de Contramano, cosa que era cierto ... pero veníamos de A PIE. La burocracia quedaba tranquila.

Al caer la tarde me estremeció un alarido en aumento, algo como una moto 1000 tirando los cambios a fondo, cosa que era imposible por las características de las calles. No. Provenía de una mezquita, hay una cada 4 cuadras aproximadamente, que comenzaba con un interminable rezo, algo que sonaba a un lamento amplificado por una batería de inmensos parlantes al exterior. Cuando una terminaba, enseguida comenzaba la de al lado. Así que para el que no es creyente mejor que no le duela la cabeza en los crepúsculos.

Yo soy bastante hereje en estas cosas de las religiones y sus centros de atención sean del color que sean. Pero estas, la verdad que se las traían. Por ejemplo, durante el día si en un comercio había dos personas, una atendía y la otra oraba

con la frente pegada al piso. Al comentarle a un comerciante cómo era la cosa, nos dijo que sólo se interrumpía la oración si la demanda de clientes lo requería ... una cosa es la devoción y otra el comercio.

Por ejemplo, las mujeres usaban unas largas faldas hasta el suelo y nada dejaba insinuar una bonita silueta, que la debían tener, se tapaban la cara debajo de la nariz y en caso de querer fotografiarlas lo hacían con la mano. Eso sí, cuando pasaba alguna europea, que tampoco usaba minifalda, los tíos la gastaban con la mirada. Creo que si pudieran la embarazaban de solo mirarla, pero esto pasaba muy de vez en cuando.

Con una parada de unos 3 días nos despedimos de Tanger, que nos trató bien .. nos metió en el continente africano y su cultura y tradición. Claro, a mí particularmente, ver templos tan ricos y gente tan pero tan pobre, algo es decirlo y otra verlos, no me deja disfrutar del entorno. Nunca me gustaron estas desigualdades y como siempre apoyadas por las religiones acá y en cualquier parte del planeta.

Con un lindo vientito, reaprovisionados y con la derrota estudiada, nos largamos en la mañana con rumbo a Las Palmas de la Gran Canaria. El rumbo era ese, pero la decisión cambió unas 100 millas más adelante y en pleno Atlántico Norte. El ALISIO del NE ya nos estaba llevando para nuestros muy lejanos pagos. El encuentro con un velero francés, a cuyo dueño habíamos conocido en Gibraltar, nos hizo poner proa a Casablanca. La fantasía de la famosa película también influyo. El tiempo hasta ahora nos había tratado bastante bien, no mucho frío a pesar de estar en el fin del otoño. El hecho de subir hacia el Sur nos acercaba un poco al ecuador y por eso aumentaba la temperatura, acá ya era por demás agradable, la ola nunca fue muy grande, soportamos algunas lluvias en el Mediterráneo, pero sin problemas. Tampoco habíamos experimentado roturas e inconvenientes con la navegación. Si siempre fuera así podíamos dar la vuelta al mundo. Pero ... la sorpresa nos esperaba después de CASABLANCA.

### **Décimo Primera Entrega CASABLANCA**

Después del nuevo rumbo desde el encuentro con el barco francés, donde comprobamos que nuestras posiciones nos daban con una precisión muy buena, cosa que todavía no habíamos comprobado, pusimos proa a nuestro próximo destino. Navegamos unas 100 millas en rumbo directo, con buen tiempo y viento agradable. Al llegar cerca del puerto, nos tomó una calma que duró casi dos días. Estábamos a vista de la ciudad, pero antes observamos un fenómeno local que se da en esos casos: la pequeña brisa proveniente del desierto hace flotar la arena, y

el mar y el cielo toman un color casi dorado, donde se pierde de vista el horizonte y el sol apenas es una mancha tenue. Por supuesto que esto no permite ninguna observación de sextante, Cómo espectáculo es muy agradable, pero nosotros queríamos arribar. Por suerte la corriente lentamente nos arrimaba a destino. Estuvimos muchas horas contemplando la ciudad, y sobresalía la silueta de un inmenso templo del tamaño de un estadio de fútbol. Luego nos enteramos que era de construcción reciente, en su interior tenían piezas recubiertas en oro. Por no comulgar con estas prácticas y por una cuestión de respeto, decidí no visitarlo ... yo ahí no tenía nada que hacer.

Cerca de la Bocana, pedimos remolque a un pescador que se movía en un pequeño bote con un motorcito interno, tipo VILLA. Luego de una mañana logramos amarrar en el fondeadero de yacht.

Terminado el remolque y luego que el pescador nos remolcara casi una mañana, decidimos darle una botella de vino. El mismo, con una mano en el corazón, nos dio a entender que su dios no se lo permitía, entonces recurrimos a armar una caja PAN ... compuesta por varias latas de conservas y dulces que agradeció, enormemente. Cuando entrábamos por el canal de acceso de unos 300 mts de ancho tuvimos un altercado con alguien que hacía ski acuático. Nos increpó en un fluido francés, de muy mala manera, si bien nosotros veníamos de contramano él tenía todo el espacio del mundo. Motoristas prepotentes en todos lados. Cuando quisimos acceder al club motonáutico, un fornido guardia nos gritó: PRIVE! Parece que las antiguas colonias francesas seguían con su orden.

La ciudad resultó bastante más grande que Tanger, más europea, la vestimenta comenzaba a universalizarse. Los marroquíes visten una SHILABA, que es una túnica que llega hasta el suelo, y se cuenta que abajo van en B..., eso lo complementan con unos zapatos que terminan en punta tipo las mil y una noche. Bueno acá era común que fueran con esa prenda pero con unas zapatillas addidas. A propósito de colonialismo, para hacer migración teníamos que cruzar todo el puerto. Nos invitaron a ir en un bote de servicio. Al llegar a la aduana, y como el trámite se demoraba por la ineptitud del empleado militar, el francés comenzó a recriminarle de muy mala manera, por supuesto en francés. El pobre milico casi se cuadra y se gastaba en disculpas con el acalorado e insolente extranjero ... Acá las jinetas todavía las tienen los muchachos de DE GAULLE.

A la guardia del puerto sí la sobornamos con un par de botellas, que aceptaron muy gustosos y luego nos pedían más, a la orden de Vino Capitán ... hubo que moderar porque TETRA ya quedaba poco y el otro era vino de Mendoza. Esta acción nos salvo de los taxistas que siempre nos querían asaltar con las tarifas. Los hacíamos parar frente a nuestros protectores y la cosa se arreglaba enseguida.

Acá sentí un fuerte tirón de nostalgia. Estábamos en tierra diferente ... la distancia era mucha... las cartas llegaban después de mucho tiempo y las comunicaciones de teléfono, casi telegramas por su costo. Hubo que aguantar esta tormenta que no es poco. Macho, es la aventura y vos solito te metiste en ella ...

Cuando decidimos largarnos, al primer pescador que le pedimos que nos llevara ... nos pidió Whisky. Luego conseguimos un remolque económico para los 500 mts, de salida. El tiempo era agradable. Calculamos que en unos 6 a 8 días estaríamos en Las Palmas. Sí ... en ese tiempo llegamos ... pero de otra manera ...

El Alisio hacía su trabajo, pero fue aumentando y luego se convirtió en un ventarrón de fuerza 9, certificado por el Punta Mayor. El barquito barrenaba muy bien las olas. Por supuesto que en ese momento y luego de continuos ajustes, estábamos con tormentín. El rumbo lo mantenía muy firme y la navegación, si bien era de cuidado, no tenía ningún peligro. En ninguna ocasión intentó cruzarse. Por supuesto que veníamos timoneando a mano y con total atención. La altura de la ola ... bueno, jamás me tomé el trabajo de tratar de estimarla, nunca supe cómo medirla. Supongo que debe ser muy importante el lugar donde el observador se encuentra ... así que para mentir están los pescadores.

Siendo alrededor de las 0200 me aprestaba para tomar la guardia cuando Fabián me grita: ME QUEDE SIN TIMÓN! Efectivamente, la mecha se había cortado de raíz y la pala fue al fondo. Gran Zafarrancho. Teníamos timón de fortuna, pero como era pasante en otra mecha que había colocado era imposible colocarlo en esa condiciones de mar. Intentamos tirar una bolsa de velas y también un ancla por popa a modo de ancla de mar ... pero el efecto fue peor. Intentamos izar un tormentín en el popel, y otras soluciones que habíamos visto en los libritos de gente que los puso, pero lo más probable es que jamás lo usó. Los efectos eran malísimos. Cuando cansados de todo intento y un poco abatidos, nos pusimos a observar que el barco presentaba la proa a la marejada, sin forzar mucho esa condición las olas casi no rompían en cubierta y la vida a bordo se hacía un poco más cómoda, parecía decirnos: NO ME JODAN que sé cómo defenderme, así que a tratar de descansar y mantener alguna guardia. La intensidad del viento la medíamos con la bandera de Marruecos, que en el Stay parecía de hojalata y sonaba muy fuerte. Así pasaron dos días con sus noches hasta que decidimos pedir remolque.

Cuando pude modificar el timón con el fin de lograr más velocidad por las regatas, lo primero que hice fue anular el skeg. Este apéndice disminuye mucho el esfuerzo del mismo.

Luego de varios cambios, este fue construido en aluminio, recuerdo que la mecha la compré de desguace de aeronáutica. Su terminación y resistencia eran envidiables ... pero uno de los factores pudo haber sido que si bien estos materiales

son de primerísima calidad, cuando los cambian han sufrido fatiga, sobre todo en la composición del aluminio. La otra, que tenía bastante superficie y una relación de aspecto muy esbelta por lo tanto el esfuerzo en la unión con el casco es muy grande. Otra pudo haber un efecto de electrolisis, el generador seguía girando y no tenía descarga. Las aleaciones de aluminio no son muy amigas del agua salada. Luego en tierra miraba la parte cortada y parecía mentira que un tubo de mas de 2 pulgadas de buen espesor se haya cortado como por una sierra. Posiblemente haya sido muy rígido, por ahí con algo más flexible ... El esfuerzo sobre el timón no era mucho, salvo cuando usábamos el timón de viento. Recuerdan los consejos del Esloveno ... Ponele un elástico ... un día la fondeé en el arroyo Sarandi a la parte que quedaba. Puede haber sido una o la suma de varias, pero la cuestión que de ahora en más estábamos metidos en un lindo baile. Por ahora había que llegar a tierra .. que no es poco. Recuerdo las palabras de Carlitos Saguier: dos cosas son las importantes, el mástil y el timón ... Sí, tenían actualidad ...

Con el accionar del VHF cambia nuestro panorama. Pero la seguimos en la próxima.

### **Décimo Segunda Entrega**

#### **RESCATE Y REMOLQUE**

Luego de tres días de esa incómoda posición, donde sólo podíamos descansar, dormir o alimentarnos, decido llamar por VHF, único medio a nuestro alcance. Estábamos en una estima luego de no tener por tres días posición de sextante, de unas 140 millas de Las Palmas. Lanzo el primer PAN PAN ... de mi vida y del barco. Y creo que no pasaron más de 3 ó 4 minutos cuando escucho como si lo tuviera al lado: Acá el servicio de salvamento de Madrid. Me identifico, le doy mi posición de estima y le cuento que si bien no estamos en una posición de abandono, nos encontrábamos bastante cansados. Le hago saber que dispongo abordo de una baliza EPIRB y me contesta que me avisará cuando la debo activar, y que quede QAP en el 16, que a las horas UT, me iba a comunicar. Efectivamente, pasado un largo tiempo que ahora no recuerdo, me da su posición. Esta difería en unas 40 millas de nuestra estima en sucesivas transmisiones.

Se nos va arrimando, y luego cuando se estableció la verdadera comprobamos que estaba muy cerca de la radiada por nosotros. Suerte, casualidad, pulcritud en los cálculos? Creo que un poco de todo.

Nota importante: debo aclarar que nuestra EPIRB no captaba el satélite como las modernas, sólo podía triangular con los aviones o barcos que, por suerte, en el lugar eran muchos. Pasado el tiempo, el SEUDO periodista ALBERTO ENGUIX me solicitó el material a los efectos de publicarlo en La PRENSA. Por supuesto que sólo nombró el rescate y le agregó que la baliza recibía comunicación vía satélite, algo

totalmente falso. El contó con un multimedio, yo sólo tengo estos apuntes. No va a ser la primera vez. Por ahora la historia la escriben los que ganan ... LEY DE MEDIOS YA!

Alrededor de medio día nos ponemos en contacto con el Punta Mayor, que era el buque destinado a darnos auxilio, y que había partido de Las Palmas, nos hacían transmitir cada hora y ya comenzaban a rastrearnos vía RADIOGONIOMETRO. De su avance podíamos verlo en la carta.

Recuerdo como si fuera hoy que comenzaba el crepúsculo y veo en el horizonte unas luces, hasta este momento jamás jamás habíamos encontrado nada. Los llamo por VHF y me contestan que ya nos identificaron, que lance una bengala con paracaídas.

Vieron cuando PREFECTURA jode con las bengalas, cuando las habilitaciones, cuando hay que pagarlas y cuestan un H..... NUNCA MAS! agradecido a estos controles. Era la primera que largaba en mi vida. Tomo todas las precauciones del caso y la primera ... no despega. Me c ... en el fabricante. Lanzo la segunda y ahí recibo la confirmación de la gente de rescate, que ya nos habían identificado.

Desde ese momento comenzó una maniobra por parte de ellos que llevó creo que dos horas. Se manejaban con un barco que gobernaba como un Scalextric. Tenía una cantidad infernal de HP y estaba acondicionado como gobernar hacia adelante o atrás. El resto lo hizo la increíble pericia de la tripulación, altamente entrenada, ya que por esa zona operan muchos pesqueros y los rescates son comunes.

En el interín, comenzamos a recibir el llamado de un buque de rescate particular que había partido de LANZAROTE y que venía para darnos remolque. Lo mismo me hace saber el Capitán del Punta Mayor. Yo le pregunto en qué condiciones. El contesta que me las dará cuando llegue a Recife, puerto de asiento. Le contesto que en esas condiciones no quiero remolque ... imaginen la negociación: por un lado un pequeño velero sin gobierno y con dos tipos bastante zarandeados. Por el otro, un delin... bueno, un aprovechador de las circunstancias. Nos dicen que todavía tiene 6 horas para llegar al WP nuestro. Es decir, se preparaban para un banquete que nadie los invitó.

En ese momento, el Punta Mayor se aproxima, calculen la calidad de la maniobra. Ellos nos hacían de pared, por lo tanto creaban una zona sin viento y sin marejada, pero no se podía evitar el sube y baja producto del estado del mar.

Nos comentan que saquemos documentos y cosas de valor, dinero y el sextante fue lo único que rescatamos, que nos pongamos los chalecos y que dejemos las luces de navegación encendidas, luego nos pasan un calabrote que hacemos firme en proa y termina en el mástil y en un momento determinado, que parecía infinito, nos ayudan a saltar al Punta Mayor. Ahí vi alejarse mi barquito y comencé a llorar ... por



él. No me avergüenzo ... pero el destino me dirá que seguiríamos juntos. Por eso cuando alguien me dice: Y por qué no te dejas de joder y cambiás por uno más cómodo? ... me quedo callado ... Es la primera vez que lo cuento ... PERO ESTOY entre AMIGOS ...

Nos hacen saber que ellos nos darán remolque. La vida a bordo era de lo mejor. En seguida el cocinero nos preparó algo que devoramos. La amabilidad de la tripula, no pudo ser mayor, le habíamos ganado el afecto. El comentario primero era que el costo del remolque sería la mitad del de la embarcación. Estimamos UD 3.000. Pasados los primeros momentos y antes de acostarme me asomo por popa y veo que el Lobizón corría de una banda a otra como un esquiador, por más que ellos habían bajado a 9 kts., la velocidad era mucha. Me dije: mejor no mirar, esto termina en naufragio ... bastantes casos había leído. La cama me dio un gran descanso y a la mañana cuando me levanto, veo dos cosas: un mar planchado con un sol a pleno y el barquito no ESTABA ...

Imaginen con qué velocidad trepé al puente de mando. SE HUNDIO? fue mi pregunta. El primer oficial me dice que, como recibieron el pedido de ayuda de un velero francés, le habían pasado el remolque al delincuente y que éste lo llevaba a puerto de ARRECIFE, en Lanzarote.

Nosotros navegamos casi dos días en la zona pero no tuvimos ningún dato del velero francés. Cuando se decidió el regreso, les pregunto cuál era la isla que contaba con consulado argentino. Me dicen que Las Palmas. Les pido si por favor nos podían dejar allí y como eso coincidía con el cambio de tripulación que se hacía ahí, allá fuimos.

Recuerdo una hermosa tarde con un clima muy agradable como era el de las islas, desembarcamos en Las Palmas. Creo, o estoy seguro, que en ese momento no habíamos caído de cómo cambiaría todo el panorama de ahora en más. Pero pronto la realidad nos llamo al orden. Cuando bajábamos la escalerilla muy ufanos, un policía nos increpa muy mal. Vosotros sois los náufragos. Deberían haberse apersonado a la comisaría. JODER estos Argentinos no dan más que problemas. De la condición de náufragos nos enteramos. De que la noticia había salido publicada en un periódico de Buenos Aires dos días antes... Sí, algunos dijeron: Y qué querían lograr con eso?, y eran tipos con los que compartíamos regatas. Y bueno, de lo segundo nos informó el capitán al que estoy recontragradecido, pero existía la posibilidad que tengan que salir en una emergencia. Por el momento la única actividad era comunicar a Buenos Aires que estábamos en buen estado SIC. Nos habíamos quedado sin domicilio, sin cocina y sin barco. Comenzaban los bordes en tierra. Pero lo dejamos para la próxima.

Una última. Tenía colocadas las pulseras contra el mareo, de mi fabricación, las que se venden son iguales, y el primer oficial me dice si eran para eso. A mi respuesta afirmativa, se da vuelta una oreja y me muestra el parche de SCOPOLAMINA. Mi pensamiento: si esta gente con tantas millas navegadas y en las peores condiciones no se curó ... bueno, yo sólo tengo que aguantar. Hasta ahora, cosa rara, no me había afectado ...

### **Décimo Tercera Entrega**

#### **LAS PALMAS DE LA GRAN CANARIA**

Comenzaban los bordes por tierra firme. A propósito, recuerdo que al recalar en algún Puerto del Mediterráneo vimos en el cuarterón algunos bajos fondos. Al comentar con alguien del lugar, nos comentó: si están en la entrada, hay que darles respeto. Qué profundidad? Y ... unos 9 metros. Nos quedamos helados. Nosotros que estamos peleando a veces los 30 centímetros en nuestro río, esa profundidad ya era altamar.

Por gestión de la gente del Punta Mayor nos alojaron, provisoriamente, en el Hogar del Marino, un hotel de la cofradía de los pescadores. Nuestra primera visita fue al consulado argentino. El cónsul no estaba. LOGICO. Nos atendió su secretario. Creíamos que el hecho de compartir la náutica nos podía abrir alguna puerta. Nada de eso. Nos encontramos con un inútil y arrogante pinche. que solo nos dejó hacer una llamada a Buenos Aires y nos facilitó más adelante la máquina para escribir nuestro descargo ante la Comandancia de Marina. En un momento le hago el chiste de que si no podíamos seguir me instalaba en Canarias y la respuesta fue: NO! BASTA DE SUDACAS! El pensó que me ofendía, yo creo que pensé en la patria grande y me sentí halagado. Pensar que a estos les pagábamos el buen sueldo ... Esa fue toda la gestión de nuestros representantes en el exterior.

El siguiente borde fue a MAPFRE GUANARTENE, la aseguradora más grande de España. Llevábamos sobre el techo de cabina la leyenda de la compañía, que habíamos canjeado esta publicidad por una póliza, en el apuro y con el amateurismo no teníamos ni un solo papel, todo fue de palabra con el agente de seguros.

Hecho el descargo correspondiente y a la espera de novedades, enfilamos al largo muelle deportivo, unos 800 metros de todo tipo de veleros. En ese momento comenzaban a llegar los participantes del ARC 500, un crucero en conserva que organizaba un inglés con destino al Caribe. Alrededor de 120 fueron los participantes, de la flota hablaré más adelante.

Siempre se dijo que al gran Vito lo ayudaron los duendes. Bueno, nosotros nos encontramos con uno y era de carne y hueso. Se trataba del "Óscar Doria", personaje si los hay, buzo táctico, ex personal de aeronáutica, ex combatiente de

Malvinas, preso de los ingleses, aventurero y sobre todo, un tipazo. Y al que le debo gran parte de haber podido seguir. Gracias a su ayuda y a la amable ELLI, su mujer. Recuerdo que apenas un apretón de manos y un mucho gusto cuando Toni López me lo presentó en San Isidro. Acá fue distinto, nos confundimos en un abrazo y desde ese momento nuestra causa también fue la de él. Cuando a veces yo explotaba de impotencia, siempre nos decía: La mente fría y el corazón caliente. Y vaya si nos sirvió.

Pero no sólo de consejos fue la cosa. Desde ese momento nos llevó con su auto a todos lados y nos metió en la barra del Puerto de las Palmas.

Acá funcionaba una especie de peña de gente de mar, capitaneada por Pedro Texaco, el dueño de la Gasolinera. La componía un séquito de tipos con pocos compromisos, sobre todo con el trabajo. Desocupación 22 %, la mayor de España. Pero algunos hacían poco por ocuparse. Las charlas por las tardecitas eran interminables. Recuerdo que uno de los más viejos me confesó: SI NOS HABRA MATADO el HAMBRE ... La Argentina después de la guerra ... la carne que nos llegaba de Argentina ... recuerdo los jamones que nos enviaba la señora del Presidente ... Bueno, él no conocía nuestras internas, tampoco se las iba a comentar, pero el tema me recontra halagó. Para los más jóvenes éramos los sudacas. Es lógico, ellos eran los nuevos ricos, la comunidad los aceptó y mostraban la hilacha.

Recuerdo que en un momento le estábamos ayudando al "Óscar", que se ocupaba de limpiar los fondos de los grandes veleros que se disponían al cruce y que hacía un tiempo que estaban en la mar. El ganó buena plata por esos trabajos. Yo le alcanzaba las esponjas y el detergente. Cuando un gringo le preguntó QUE LE PONÍA y dónde se conseguía . Le responde: es CHIMICHURRI, y se vende en el Corte Inglés ...

Por ello tuvo que despejar un reclamo de que estaba trabajando con argentinos indocumentados. Otra vez que estábamos charlando, pasa un conocido y le enrostra de mala manera: TU HACE 3AÑOS que ESTAS en CANARIAS y todavía no hablas el canario. La respuesta fue: Estoy con ellos que son argentinos y no me dejan hablar en otro idioma. Me mira el Óscar y me para. Yo me salía de la vaina por contestarle con el mejor idioma, pero el de la cancha. NO, mira que me perjudicas en las relaciones ... claro, él continuaba viviendo ahí. Era increíble el grado de servilismo en cuanto alguien estaba un escalón más arriba. Recuerdo que hubo una visita de unos americanos de la petrolera. Acá hasta Pedro Texaco hacía reverencias. Cuando se iban lo escucho: ESTOS VIENEN de loj ESTADO UNIDO. Cuando hablaban del REY, decían Su Alteza Real. Parece que el colonialismo por acá no terminó.

Cuando fui al Real Club Náutico de Canarias, me emocionó que en el frente de la secretaria se encontraban los nombres de los socios que habían cruzado el océano, pero encabezando una foto de EL GRAFICO nos dejaba ver el GAUCHO, ese hermoso doble proa de DON MANUEL CAMPOS y que los hermanos Uriburu pasearon por el mundo. Ver 67.000 millas abordo del ...

Pero había de todo. Recuerdo que en nuestra gestión en Mapfre toma la posta un gerente, el Sr. ARBELLO CRUZ, y logró hacer la gestión como propia. Hasta las grandes compañías pueden ser sensibles ...todo depende de su gente.

La gestión se hacía muy larga porque el grupo de abogados estaba en Bilbao. Las comunicaciones a Buenos Aires llevaban un tiempo, como las respuestas. Por este lado mi mujer si movía con los representantes, y hasta le ofreció vender la casa si fuera necesario. Por suerte el agua no llegó al río.

El tema alojamiento se nos complicó. En el Hogar nos dieron unos días, pero no había lugar, se podía dormir al aire libre, el clima muy agradable lo permitía, pero nos dio asilo la Cruz Roja en el garage unos días y otros dormimos en un Hogar de Refugiados de Marruecos, un hotel era impensable: la caja cada vez más chica y el incierto futuro lo aconsejaban. Con la comida un montón de veces zafamos con la espectacular cocina de "LA ELLI". El Óscar nos seguía bancando. Tal vez un día el destino nos vuelva a encontrar y bueno, un asado sería el premio a tantas gauchadas y vamos a hablar en Argentino, JODER HOMBRE MAMON ... COÑO...

La inmensa flota que se reunía para dar el asalto a veces se aprovisionaba de gente de leva, es decir, trotamundos, jóvenes que se ofrecían para trabajar a cambio del cruce, esto lo ponían en un cartel a la entrada del muelle. Algunos currículos eran impresionantes por las millas navegadas. Sería todo cierto?

Pero había otra que no fallaba: presentarse directamente. Por supuesto que los barcos más caros tomaban las de mejor perfil aerodinámico, billetera mata galán. Los tipos debían hacer más espera. Me acuerdo de una simpática gordita de la que nos hicimos amigos ... lo que tuvo que trajinar el muelle hasta conseguir un lugar! Dinero y belleza femenina siempre fueron de la mano ...

Nos llama el gerente y nos dice con su espléndido y grandilocuente tono hispano: Espero noticias, pero quedaos tranquilos que si Buenos Aires no se mete, Mapfre Guanarteme les va a echar una mano. Como se verá, había de todo en la isla ...

### **Décimo Cuarta Entrega**

#### **LAS LARGAS VACACIONES DE CANARIAS.**

Ya instalado en la isla, repartía mis días. Por la mañana iba a Mapfre para ver como seguían las tratativas. Por la tarde trajinaba el muelle, lleno de importantes veleros que se concentraban para el cruce, generalmente el Caribe.

Con la siete mares que había rescatado del abandono me castigaba tratando de escuchar algo de música. La verdad que me aburrí sobremanera. Esperaba a Serrat. Sabina... Camarón de la Isla ... nada. Todo era un rejuntado de música comercial con poca identidad. Por ahí ligaba el Patio Canario que me traía acordes del folklore de las islas, bastante agradable. pero cuando por ahí ponían algo de Argentina me disponía escuchar a Don Ata, Mercedes, Piazzola ...nada que ver ... sonaba Luis Aguilé o Palito ... sentía vergüenza ajena.

Tuve que concurrir a la Comandancia de Marina a hacer un escrito donde contaba lo sucedido. Imaginen si ahora con una compu y corrector escribo de esta manera, lo que habrá salido de esa destartada Olivetti que me prestó el consulado y a la que le dediqué una mañana. Recuerdo que el uniformado, cuando recibió el escrito, tomó una Birome (qué antigüedad) y trató de corregir el encabezamiento. El mismo constaba de un montón de protocolos que yo no conocía y recuerdo eso sí que terminaba: Mi excelencia, Dios dé a Vd. Larga Vida (parecía una publicidad de La Serenísima). Acto seguido le hice saber que dado mi condición de náufrago no tenía posibilidad de corregir, así que iba como estaba (indio sudamericano no saber escribir).

Alguien trajo la noticia: Sabina viene a cantar a beneficio del Frente Sahaurí. Propuse que fuéramos a apoyar con una pancarta que diera cuenta de sudamericanos contra los 500 años ... Me llamaron a la realidad: las entradas cuestan un montón de pelás y se venden en ... EL CORTE INGLES! ... ser revolucionario en estas latitudes es otra cosa. Aceptarían tarjetas?

El gerente de Mapfre me hacer saber que la gente de los remolcadores no había presentado ninguna reclamación, por lo tanto podía ir a buscar mi barco, luego se puso de pie y acá surgió su condición de caballero hispano ... con gesto ampuloso me dice, pero antes debe pasar por el Departamento de Policía y hacer una denuncia por Piratería. Usted está seguro? le respondí. Sí! Sí hombre, que es una acto de piratería.

Hace unos años que estamos en Democracia, pero ... departamento de Policía ... Moreno 1550 ... hombres de azul ... bueno, junté coraje y allá fui.

Me recibe un oficialito que enseguida le da pista a dos señoritas con las que estaba charlando ... esas que fuman. usan minifaldas y medias de red ... de vida airada digamos.

De lo que declaré no me quedó el menor recuerdo ... bueno por muchos años no podía acordarme de Lanzarote, el disco rígido de la mente sufrió otro rayón. La entrevista fue breve ... cuando gané la calle me dije: Estoy Hasta las MANOS!

Con el poco dinero que nos quedaba, tomamos el avión y en unos 45 minutos aterrizábamos en la isla. El día era gris, el suelo arenoso, rocoso y estéril. Qué castigo! Y pensar que los catálogos turísticos lo pintan como un paraíso.

Golpeamos en la puerta de la comandancia (Prefectura). De la siesta provinciana sacamos al encargado, le comentamos lo que íbamos a hacer y enseguida llama al patrón del remolcador. Imaginen la escena. El tipo parecía sacado de un personaje de traficante mexicano, tenía oro en los anteojos, en los anillos, en el reloj, en los dientes, qué sé yo, de aspecto desagradable, con un secretario de escasa estatura, que nos hablaba. El jamás se dirigió a nosotros y nos miraba de costado. En un momento manda: trajeron la plata para pagar el remolque? Yo, para ganar tiempo, le pregunto de cuánto se trataba y me larga 17.000 dolares (el corazón caliente ... ) pongo cara de poker y le hago saber que el caso lo tenían los abogados de Mapfre y a ellos se debía dirigir, cosa que era cierto. Fin del primer acto. Y se retiran. Ahí el prefecto en tono amable nos dice: Vosotros vais a realizar una reparación de emergencia y quisiera revisarla antes de que se hagan a la mar ...

Fabián, ocupate de sacar el agua! le pego el grito ... había como medio metro, y ordené un poco. Voy a comprar unos bulones, ponemos el timón y ... nos largamos. El timón lo acomodamos como pudimos. Recuerdo que antes de partir le pedimos remolque a un tipo con un bote y lo negó. Todo en contra. Eso sí, Fabián leía "Náufrago a la Fuerza" de BOMBARD. El pobre tipo había hecho la misma ruta que nosotros ... Yo le dije: dejate de joder con las pálidas de este francés, además me parece que es chufa. Así que se lo regalamos a un tipo que pasaba, junto con "El Angel Gris" del Maestro Dolina. Basta de pálidas. Bastante teníamos nosotros. El Prefecto tuvo razón. Hicimos la reparación como pudimos, de apuro, no sé cómo quedó ... eso sí, no lo invitamos a que revisara nada, nos rajamos de borde.

Antes de que oscurezca estábamos pasando en el estrecho de Lanzarote y Fuerte Ventura. La navegación era en popa y en algún momento con importante ola alcanzante. Por ahí Fabián me dice: Dejá correr un largo cabo que eso ayuda a atenuar y rompe la ola. Lindo para imprimir páginas de libritos. El mar ni se enteró. Recuerdo que yo la pasé bastante mal, seguramente el STRESS de lo vivido, más un poco de neurosis, debe haber influido, pero me sentí mal y sin saber qué me pasaba.

Al anochecer del otro día habíamos cubierto las 70 millas y arribábamos al puerto deportivo de Las Palmas.

Había recuperado mi barco. Una vez más tenía dónde dormir ... que no era poco. En esos días se produce una enorme fiesta en el puerto y Fabián se pone de novio con una argentina bastante próspera económicamente. Creo que por su cabeza ya



venía madurando el tema de quedarse y ahora ... Bingo! Al otro día estaba paseando el perrito y manejándose con un Fiat Uno o en metro. Sorpresas te da la vida ...

Continúo.

Los fines de semana se me hacían bastante bravos. Si el viernes no había llegado ningún Fax, no tenía noticias hasta la próxima semana. Los ratones de la soledad y la distancia me ganaban. Además soy fanático del Turismo Carretera y en los noticiosos que había pasado en la última carrera sólo veía los resultados del Matador Saenz ganando esos aburridos Rally y yo quería saber como había sido la última, pero de allá.

Recuerdo que vagando por la isla de pronto encuentro en el suelo una pequeña cruz que se me hace de oro. Soy bastante chúcaro y descreído pero me dije: Y si El de arriba me manda una señal ... por qué desaprovecharla? Para pedir todos somos buenos. Hoy ocupa el lugar preferencial del mamparo.

De las dudas me sacó un fax que me hace llegar Cecilia mi hija. Escuetamente decía: Rodrigo se pelea con la novia, quiere hacer el cruce. Por qué no le das la oportunidad?

El tema de cruzar en solitario ya me lo había planteado por necesidad, pero no me hacía ninguna gracia. Que se venga, le contesté..

Recuerdo que el próximo sábado, un día soleado, estaba remoloneando en la cucheta cuando escucho unos golpes en la cabina. Quién puede ser. Me asomo por la ventana y unos jóvenes jeans me adelantan la respuesta. Rodrigo se incorporaba al Lobizón ...

Debíamos salir para el segundo tiempo. Perdíamos 2 a 0 pero del banco venía de las inferiores un N° 9 que parece que la rompe. El ánimo volvía al equipo. Seguro que damos vuelta el resultado ...

### **Décimo Quinta Entrega**

#### **ULTIMOS DÍAS DE LAS PALMAS Y PRINCIPIO DEL CRUCE**

Con la incorporación de Rodrigo comenzamos la tarea, grata por cierto, de reparar las heridas, que no eran muchas. Un poco de resina para asegurar el púlpito, una revisada general y la confección de un timón auxiliar que quedó bastante mal para mi gusto. Acá hacía falta la mano de obra de algún artesano de los buenos que tenemos, pero en el polígono industrial no lo había.

Por la tarde, el Oscar nos llevaba a conocer toda la Isla, con sus innumerables estancos. Por ejemplo, en Playa de los Ingleses, la camarera no se dignó atendernos a nuestro pedido en español.

La idea de zarpar en una semana nos corría, así que íbamos completando los trabajos.

También se lo comunicamos al Sr. Arbello Cruz de Mapfre Guanarteme. El me había dicho que si esperaba la vuelta de Mauritania de los ingenieros de la Cia, ellos se harían cargo de la reparación. Le agradecí lo efectuado y no me voy a cansar de repetirlo

Una mañana despierto a los gritos del Oscar: “Levantate que viene un Argenta con un velero de 37 metros. Si no hay error, tenemos que ayudarlo a amarrar.

Por supuesto que Pedro Texaco le reservó la mejor amarra, desalojando a otro de 22 metros. Así de simple: eslora manda. pero lo interesante que Oscar me confiesa: “Mirá, si hay que amarrar, yo sólo se hacer el Ballestrinque”. Le contesté: “Yo sólo hago el AS de Guía”. Bueno, de acuerdo a la situación veremos quién lo amarra. Dos tipos para hacer un nudo ... y eso que leí El Timonel de Felipe Bosch.

Resultó una nave de unos 10 millones dólar, donde se encontraba lo mejor de la industria náutica de esa época. Por ejemplo, los molinetes hidráulicos se escondían en cubierta. La popa se levantaba y se podía ver un jet sky, un gomón y equipos de buceo. Parecía el local de una marina. Según palabras del propietario había estado con Agnelli y este al verlo le encargó a su diseñador uno más grande. Nosotros, descontrolados por tratar de subir a verlo por dentro.

Al otro día, su propietario Raúl Slavin se apersonó a nuestra amarra, y comenzamos una larga charla, nos preguntó por Bellarmino Sarmiento, tenía intención de traerlo a Bs.As., para que le realice algunos trabajos. Le dimos un panorama de la República. El se había marchado en el '47 y creo que no había vuelto. También nos contó que tenía otro de 25 metros en venta en Puerto Rico ... parece que estaba relacionado con la industria naviera.

Todo marchaba sobre rieles, pero generalmente las charlas las terminaba mirando el mástil y su comentario era: "Los cables los veo un poco finos". Nos llamó la atención pero el tema quedaba ahí ...

Se manejaba con una tripulación escasa: un joven oficial y dos inglesitas muy simpáticas que comenzaban a fregar a las 8 de la mañana, paraban a las 12 y continuaban por la tarde. Así todos los días, el barco lucía como para una exposición. Por la tarde marchaban a la ciudad y volvían tipo 9 un poco tomadas ... bueno algo tenían que hacer.

Hasta que un día cayó la mujer al barco, y desde ese momento el diálogo se convirtió en un escueto saludo. Nuestra idea de conocer el barco quedó en la nada ... a veces la libertad tiene su precio.

Recuerdo que momentos previos a la partida, me dice: “Me lo presta al JUNIOR?” Se llevó a Rodrigo por un corto tiempo a mostrarle el barco, le regaló un catálogo y

una botella de champagne para festejar el cruce ... Nunca me gusta vender los terneros antes que nazcan ... recuerdan las ondas

Otro domingo en blanco leo que su Alteza Real venía a las Palmas para hundir un buque de guerra ... Sí, yo no podía entender. Según la explicación del diario, EL CHURRUCA, que de él se trataba, había intervenido en la guerra. EN CUAL ...? Bueno, para el honor militar lo más correcto era hundirlo a cañonazo puro. Harán lo mismo con los Almirantes cuando llegan a gerontes?

Cerca del medio día veo pasar un buque de unos 150 metros a remolque. La estampa no podía ser más triste. pensar que todas esas toneladas de acero, bronce madera, iban a quedar sepultada a unos 500 metros de profundidad, cuando todo ese material se podía por lo menos reciclar ... hundir un barco es feo ... pero hundirlo a propósito a mí me causa mucha pena ... sobre todo por los que lo condenaron ... seguramente el REY debe haber felicitado a los artilleros por su arriesgada y temeraria acción ... La Estupidez Debería Tener Límites.

A propósito de este Tío, en todos los negocios de Marruecos encabezaba el lugar más visible la foto del Rey y su hijo, algo de eso habíamos visto por acá en épocas muy remotas. pero claro decíamos, este es un país de cuarta ... Marruecos, y es lógico ... pero en España. todas las oficinas públicas las presidía una enorme foto de Don Juan Carlos ... también en las estampillas de correo y en los billetes ... habiendo tantos españoles ilustres de verdad, no podían repartir un poquito ... bueno acá los billetes de más valor llevan la imagen del Gral. Roca ... digo nomás. Bueno, y llegó el día tan esperado. Es costumbre en la isla cuando alguien parte para el cruce hacer sonar todas las sirenas de los presentes, imaginen el momento ... El Oscar y su compañera la Elli, nos seguían con una Zodiac. A ellos mi agradecimiento, fueron parte importante de que estemos partiendo.

El tiempo se presentaba bueno. El Alisio comenzaba su tarea, pasó que en un momento se cortó y cambió 180 grados. Por acá lo llaman el contraalisio, sopló unos tres días pero muy fuerte y produjo un montón de destrozos en la otra punta de la isla, donde se juntan las dos corrientes, vimos escolleras rotas y algunas barquitas de pesca arrojadas sobre el muelle. Bueno, esto había pasado y comenzaba otra etapa de tiempo. Eramos conscientes de que se terminaba el otoño y no podíamos demorar la partida.

## **Décimo Sexta Entrega SOLTANDO AMARRAS**

Y tomamos coraje y nos largamos

En realidad aprovechamos que el tiempo se había estabilizado luego del paso del contraaliso. El OSCAR nos decía: “No se demoren que después comienza soplar el Monzón”

Aprovechando que el 8 de diciembre era feriado y acá ya habían inventado el feriado puente (no sé qué importancia podía tener en el medio del mar), nos despedimos de el Sr. ARBELLO CRUZ y largamos amarras.

Hasta este momento, las anclas, una Danfort de 8 Kg, y una Cepo de 12, estaban bien guardadas, nunca las usamos y la verdad que no me gusta lidiar con estos elementos, a pesar de que nos aseguran la tranquilidad. Quien tiene dos anclas tiene una, quien tiene una ... no ten ninguna. Me gusta verlas en los gallardetes.

Las primeras singladuras fueron normales. El viento se fue incrementando bastante, pero era navegable. Rodrigo me dice: “Parece que sopla bastante.” Como yo tenía un poco más de entrenamiento, le decía: “Quedate tranquilo que no es tanto”.

Al pasar la punta de la isla de Las Palmas, el mar era desordenado y creo que fue lo más fuerte que enfrentamos. A esta zona la llaman EL DESCOJONADO ... estos tíos ...

Acá nos pasó bastante cerca un buque, que por supuesto tenía todas las luces reglamentarias. Aclaro esto porque en casi todos los relatos aparece el encuentro con buques que navegan con todo apagado ... yo tuve suerte: jamás me topé con ninguno y no dudo de lo que cuentan, pero ...

El viento se había estabilizado. Soplaban en popa casi redonda. Por las marcaciones de sol, estábamos en la ruta directa a Fernando de Noronha.

Ya no recuerdo cuando ocurrió, porque no lo marqué en la carta. Pero estimo que debe haber sido a unos 5/ 6 días de la partida, cuando Rodrigo me hace ver que la mecha del timón se había doblado y prácticamente lo inutilizaba. Otro error MIO y van ...

Ah! los manualitos ... En todos marcan que el timón de fortuna se puede hacer en forma muy precaria, que puede ser chico o elemental. Bueno, las consecuencias ... esto es lógico si se tiene un puerto cerca ... pero para largas singladuras, acá están las consecuencias.

Por suerte, el mar estaba bueno. El aliso y la corriente nos llevaban en ruta, así que me puse a mirar el barco y pronto descubrí que el soporte del élico, caño de inox con un soporte que yo había soldado, podía servir. Lo bajé, le coloqué un pedazo de piso en forma de pala que daba las medidas y, amarrándolo con muchas vueltas de cabo, logré hacerlo una sola pieza. Para colocar algo que sirva de caña costó bastante trabajo pero por fin el engendro quedó terminado. Aclaro que esto lo hicimos con muy buen tiempo, sol espléndido, mar calmo, todo el tiempo del mundo y además y lo más importante: no podíamos hacer otra cosa.

Rodrigo se tiró al mar para embocar el eje por la limera, previo atar la punta con un cabito y yo vigilaba ... por los TIBU ... No habíamos avistado ninguno, pero por las dudas ... Luego de varios intentos, logramos pasarlo por el buje y quedó instalado. Aclaro que tenía guardado el timón de emergencia que había construido en Las Palmas, pero decidí guardarlo por las dudas. Si hubiera tenido un timón en el espejo, tipo barco de orza, todo hubiera sido más fácil ... me quedaba una bala en el cargador ...

Timonear en esas condiciones se hacía un poco más delicado. El timón de viento ya no lo usábamos y además lo tratábamos con mucha suavidad. Recuerdo las palabras de Carlitos Saguier: “El timón y el mástil son fundamentales”. Cuánta verdad!

La navegación se hacía bastante placentera. Nunca el viento pasó de fuerza 5, con algunos recalmones, algunas lluvias .que aproveché para darme una ducha. Por supuesto que el agua dulce, sólo para beber o cocinar.

Nos habíamos preparado para desembarcar en las islas de Cabo Verde, que según nuestra estima las teníamos por proa.

Yo sacaba una recta de sol por la mañana, la meridiana, y la cortaba con otra por la tarde. Sentado en la cabina se hacía bastante cómodo. Tenía un crono acompañante y aprovechando el blaco de la cabina, hacía las anotaciones sobre la misma, no fuera que se volara el anotador. Prácticamente logré. salvo 2 días, poder sacar la posición. Algunas veces, con un poco de marejada. Ya me había puesto canchero para promediar entre la subida y la bajada de la ola. Dillon aconsejaba: “ES MEJOR tomar con algún error que no tener marcación.”

La proximidad de las islas pareció indicarnos un fuerte movimiento. Tiburones ... delfines ... quién sabe. La Ecología no la discuto, pero arriba de un 6,50 no teníamos ninguna gana de ver esas criaturas de la naturaleza.

Lo que era un espectáculo que casi valía el cruce, fue el vuelo de los peces voladores, todos muy pequeños, con una superficie alar muy escasa, por lo tanto debían volar a fuerza de potencia con un fortísimo aletear. Un espectáculo verlos picar sobre la cresta de una ola y continuar el vuelo rasante. En cubierta no cayó ninguno. No les debían gustar los Krypton modificados ...

### **Décimo Séptima Entrega Y AL FIN llegamos a AMERICA!**

Nuestra idea era poder desembarcar en alguna isla de Cabo Verde.

El archipiélago está compuesto por unas siete islas. Por la poca información que tenía, eran bastante precarias, pero estimaba que en cualquier puertito encontraría los elementos para construir un buen timón.

Sólo pudimos ver, al caer la tarde, la isla de Santiago, la más al Sur del grupo. Estimamos que nos podíamos arrimar al amanecer. Teníamos poco viento y la corriente tiraba mucho. No teníamos ningún cuarterón y, por seguridad, decidimos seguir hasta que aclarare. Cuando esto ocurrió, la isla se había perdido de vista, así que volver atrás se hacía casi imposible por la dificultad de ceñir en esas condiciones. Por lo tanto, había que seguir. Y nuestra próxima meta sería ... Brasil. Pero lo positivo fue que nos confirmó que la navegación astronómica era buena y que íbamos en la ruta elegida.

La soledad del océano en esos parajes es casi total. En un momento, avistamos un carguero a mucha distancia. Hicimos la conexión vía canal 16 y pronto nos respondió. Se trataba de un buque de Bandera Filipina, Llevábamos abordo el libro de comunicaciones STANDARD. Esto es de uso internacional y tiene numeradas las preguntas y las respuestas que incluyen la fonética. Esto es muy práctico y cuando se pide al interlocutor el empleo de este procedimiento, todo es más simple. Nosotros pedíamos la confirmación de la posición, pero de ahí a entendernos había un espacio... Con un "gracias" terminó la conversación, pero de la posición ni nos enteramos. De haber tenido un pequeño grabador por ahí podía haber descifrado lo recibido.

Nuestro próximo objetivo era no pegarle a los Penedos de San Pedro E San Pablo. Estos se encontraban en la latitud de 1 ° N. y justo en nuestro rumbo. Había leído de un solitario que naufragó allí y que, para llamar la atención ya que no poseía otra cosa, se le ocurrió romper la baliza del faro y, efectivamente, la falta de luz hizo que viniera el buque a reparar y así logro volver al continente. También contó que se alimentaba de gaviotas que cazaba al extender su mano. Como no tenían contacto con el ser humano, se dejaban agarrar fácilmente, pero en poco tiempo se dieron cuenta y ya la cosa no era tan sencilla. Creo que en caso de encallar, por lo menos teníamos una guía de cómo actuar.

El otro cruce fue con un buque de bandera Brasileña. Ahí la conversación fue más clara. Cuando cotejamos posición, nos dio una diferencia de 9 millas, cosa que nos alegró mucho el comprobar que estábamos en la ruta. Creemos que esa diferencia en el medio del mar no es significativa. Como hacía casi 20 y pico de días que habíamos partido, le pedimos por favor de comunicar esto a BsAs, pidiéndole que fuera con cobro revertido. Nuestra preocupación por nuestros amigos y la de ellos nos preocupaba un poco. Por supuesto que no lo hicieron. Que me perdonen algunos marinos profesionales de verdad, pero la mayoría, por lo menos en mi caso que tuve tratos, no fue de lo mejor. Ellos también tienen los problemas de tierra y generalmente consideran que los navegantes deportivos son una especie de vagos con pocos conocimientos que se largan en frágiles embarcaciones desprovistos del



mínimo de equipamiento. Bueno, alguna razón a veces tienen. Es mi opinión, pero si alguien quiere, la puedo cambiar, como dijo alguien más inteligente que yo.

Cuando concluyó el año, la noche se presentaba sin viento, con una fina llovizna. La verdad que flotábamos graciosamente. Le digo: "Rodrigo, en casa deben estar festejando el fin de año, así que lo mejor es ir a dormir y mañana será otro día". Fue la primera vez que pudimos dormir de un tirón sin el maldito cambio de guardia.

Al amanecer me despierto. El día seguía gris pero sin marejada y muy poco viento. Le digo Rodrigo: "Año nuevo, vamos que falta poco". Salimos con nuevos bríos. Recién había izado la mayor, no hago más que cazar, menos mal que había poco viento, y se corta el bulón que sostiene los obenques bajos. Por lo tanto, el palo sólo queda sostenido por los altos y la fogonadura ... Por suerte, tenía a bordo la juventud y el estado atlético de Rodrigo que inmediatamente y sin ninguna ayuda, trepó al palo con un bulón nuevo y en poco tiempo solucionó la situación.

Estábamos de nuevo en marcha.

De pronto, veo que se sumerge en la cabina y al grito de ESE Viejo MUFA y unos cuantos recuerdos para su mamá -la del viejo- tira al mar una botella de buen Champaña Francés que nos había regalado para festejar la llegada. Recuerdan cuando en Canarias nos decía que los cables eran finos ... bueno, no fue por eso. Pero por las dudas fuera las malas ondas ... Me pasó varias veces que algún descolgado hacía cálculo de lo que haría una vez llegado y del premio que nos correspondía. Además de recibir un fuerte improperio, de los cuales soy adicto, generalmente algo ocurría y no de lo mejor. No me gusta contar los terneros antes de nacer.

Recuerdan que les hable de los Penedos. Acá viene una novedad. Cuando saco posición, me da que estábamos como 40 millas al Oeste. Esto aseguraba que no le íbamos a pegar. Pero por otro lado, que nos estábamos apartando de la ruta, que el viento se empezaba a poner de proa y que teníamos una ola en aumento, cosa que no era nada bueno para arribar a Fernando de Noronha, nuestro próximo objetivo.

La posición del día siguiente nos confirmó que agregábamos otras 25 millas al Oeste, por lo tanto el Cabo Pernanbuco ya no nos daba en el rumbo.

Acá debíamos tomar una decisión extrema, que luego a sabiendas influyó en la Recalada y terminación del crucero.

Espero en poco tiempo terminar con el relato. Pido disculpas a los que lo siguieron por la demora, pero en un momento me pareció que no quería que concluyera el viaje ...

## **Décimo Octava Entrega**

## Y ARRIBAMOS A FORTALEZA

Acá hubo que tomar una decisión extrema. Los últimos días no habían sido muy buenos en cuanto a nuestro estado anímico. Nunca habíamos enfrentado casi 30 días de mar y aislados por lo tanto la moral no estaba en su más alto nivel.

Parece mentira pero cuando calculábamos que unos pocos días nos faltaban para recalar, cada hora se nos hacía de goma. Ahora comprendo cuando un andinista decide abandonar a pocos metros de la cúspide,

Sabía por lo leído que barco sin motor que tomaba rumbo a Fortaleza no regresaba por sus propios medios, salvo volver sobre sus pasos y buscar el Alisio cerca de Azores. Pero la decisión surgió sola. El timón era muy precario. El resto del barco sin ningún problema, pero nuestro cansancio se acentuaba.

Por cálculo de posición, estimaba que en 2 ó 3 días estaríamos en Fortaleza. La distancia era de unas 230 millas y el viento daba en esa dirección. Así que con la pena de que no podríamos zafar de la recalada, ese fue nuestro próximo objetivo.

Ahora la navegación se hizo más agradable y en un amanecer veo sobre nuestro babor una muy fina línea color arena. Con el pasar de las horas se fue incrementando.

Esa es tierra brasilera me dije, pero no grité TIERRA como indican los relatos ... El navegante va absorbiendo todo lentamente, lo va incorporando y da lugar al análisis y la reflexión. Creo que esto es lo que hace incomparable este disfrute.

Luego, sobre la otra banda, aparece una pequeña mancha blanca que con los minutos nos pasa muy velozmente. Se trata de una Jangada, cuyos tripulantes van mojando con agua de mar toda la mayor. Con ello logran que la tela, que generalmente se aprovechan viejas bolsas para confeccionarlas, con ello logran que la sal al evaporarse el agua haga de apresto y sella los agujeros que posee el tejido. Manfred Curry hizo estudios en épocas de velas de algodón y demostró que no era necesario pues el viento no llegaba a fugarse, pero ellos navegaban sólo con los conocimientos de cientos de años y a una velocidad asombrosa.

Alrededor de medio día nos alcanza otra Jangada, ésta tripulada por unos 5 pescadores. Nos pareció que no venían con muy buen ánimo. Nuestro aislamiento y el estúpido prejuicio de que toda persona humilde puede querer robarnos, nos sobresaltó. Rodrigo me dice: "Por qué no sacás la pistola de señales", un inmenso mamotreto que pesaba como 2 kg. que ni siquiera tenía cartuchos, un préstamo de los raqueadores del Dock Sud. Yo jamás tuve ningún arma en casa o en el barco y jamás la voy a tener. Si tuviera que disparar, no lo puedo hacer por desconocimiento, y si tuviera que vivir armado, mejor no ...

.En el momento de aproximarse comienzan a pedirnos cigarrillos y revoleaban un cabo. Y nuevamente una caja de TETRA fue nuestro elemento de transacción.

Calmados un poco los ánimos, al preguntarle cuánto faltaba para Fortaleza nos confirman: “Dois Dias” y luego cazan y se alejan como a 2 Ns. más rápidos que nosotros. La eslora no pasaba los 7 a 8 metros y viraba sobre el eje (los habrá aprobado algún técnico habilitado por su Prefectura? Alguien dijo que el Arca la hizo NOE y el TITANIC los Ingenieros ...)

Por la noche vemos un fuerte resplandor, que parece un incendio de grandes proporciones. Luego confirmaríamos que se trataba de la embotelladora de gas licuado que abastecía a toda la ciudad.

Por supuesto, cada vez que llego a un puerto que no conozco, me toca hacerlo a la media noche, cuando la máxima oscuridad reina y la espera hasta que aclare se hace interminable.

Nos arrimamos a un remolcador, que nos indicó el puerto deportivo de Mucuripe, frente al Club Náutico. Echamos el ancla y tratamos de descabezar un sueño, cosa imposible porque la música, o ruido, de los tríos eléctricos, lo hacía imposible. Así que en cuanto amaneció le pedimos a un pescador que nos arrime a la Playa y de ahí al Club para llamar a BsAs y decir que estábamos en tierra y dónde.

Cuando consigo comunicarme, veo que el LOBIZON garreaba alegremente. Por suerte, Rodrigo volvió abordo y tiró la Danfort de 10 Kg. Cuando sacamos el cepo de 12 kg., el pescador nos hace ver que no era confiable. Algunos fondeaban con anclas hechas de palos y piedras y jamás garreaban. La experiencia de esta gente es interminable y siempre nos enseñan sin ninguna posibilidad de equivocarse.

Estábamos en América. En la próxima: cómo intentaríamos salir de esa situación y algunas conclusiones. Algunos AMIGOS ya las habían hecho por nosotros ...