

DESDE PREMIÀ DE MAR A LA PATAGONIA
A VELA

AGRADECIMIENTOS

En este proyecto, en este sueño, es mucha la gente que me ha ayudado a darle forma, gente que me ha dado informaciones sobre la navegación, sobre el San Telmo, que me han facilitado las cosas, gente que me ha enseñado a manejar programas informáticos, que ha tenido la paciencia de ayudar a un “negado” como yo en el tema de la electrónica, con la radio BLU... etc., gente que se ha pasado horas conmigo en el barco ayudándome en los pesados y aburridos trabajos con una paciencia infinita, gente que me ha allanado el camino facilitándome las cosas. Espero no dejar a nadie. Si es así, ruego que me disculpes, pues han sido tantas las ayudas y los apoyos que es fácil olvidarse de alguien...Disculpas anticipadas.

Mis **amigos de siempre**, que me han ayudado con las reparaciones del barco y a los que encima les he gorreado la cerveza al acabar...: Carlos Rocamora, Miguel Barrera, Carles Galán, José A. de Gregorio.

Mis **amigos y compañeros** de una anterior travesía del Atlántico y que junto con Carles Galán han formado parte del equipo de tierra: Jordi Munne y Fernando Sierra.

Radioaficionados que han tenido la infinita paciencia de enseñarme y seguirme por radio: Salvador Carol (Español) y Miguel Urbieto (Argentino).

Antiguos expedicionarios del “San Telmo” que me han facilitado información y consejos: Jose M^a Jayme, Miguel Aragón, Javier Jayme, Jorge Rey.

A los amigos de los **foros nauticos** “LatabernadelPuerto.com”(español), “El galeón pirata” (argentino) y el blog “barcosnpm” (barcos navegando por el mundo) por los mensajes de ánimos enviados. A Luis Batlle (Antartic en “LTP”) por dejarlo todo para venir a ayudarnos con la estiba de los alimentos.

A Rodolfo y Clara, **navegantes argentinos** que en Mar del Plata nos dedicaron toda su atención y ayuda. Así como a Rodolfo Fernández y a Malebo de Puerto Madryn por su dedicación en dicha población, a Luis García, de la Asociación Deportista Argentina Náutica (ADAN), por la colaboración en los puertos recalados en Argentina.

JOSE BRIONES GIMENEZ

**DESDE PREMIÀ DE MAR
A LA
PATAGONIA
A VELA**

EDITORIAL

PROLOGO

Cuando el Pep me comento que le gustaría que hiciera el prologo del libro, me pregunté qué podría decir y hacer para que los lectores pudieran entender la intención de este libro.

Para comprenderlo, lo mejor sería conocer a la persona que lo escribe, durante mi lectura me pasaron por la cabeza un sin fin de anécdotas pasadas con Pep.

Recuerdo la primera vez que navegamos juntos, hace unos once años, yo tenía un poco más de experiencia y le acompañe para llevar su primer barco hasta Estartit.

Al salir de Barcelona, se me ocurrió preguntarle si llevaba aceite (me refería al motor fueraborda , claro), y su respuesta fue “sí, sí, toda la comida está preparada” , con urgencia entramos en el puerto de MASNOU para comprar aceite de motor...

Os podría explicar todo tipo de situaciones vividas con Pep, pero lo más sorprendente es la capacidad de adaptación y aguante que tiene, muchas veces con más ilusión que conocimiento.

Este no es un libro de navegación donde esperamos adquirir conocimientos de navegaciones, donde las velocidades y las sofisticaciones técnicas del barco nos hacen soñar.

Es un relato que se inicia desde la ilusión de un proyecto, la búsqueda de un barco, conseguir toda la información, las constantes modificaciones y reparaciones del barco, y todos los problemas que se tuvieron que solucionar.

Aquí es donde nos encontramos el Pep que conocemos, nos narra todas las aventuras vividas, con el toque de humor que le caracteriza.

Como diría el, este libro pudiera ser un manual de todo lo que no se tiene que hacer.

La aventura del TURBULENTO se inicia en Premiá de Mar, con el objetivo final de llegar a la Antártica.

Durante la lectura iremos navegando como tripulantes y nos iremos introduciendo en el mar, encontrando mareas, tormentas, vientos, calmas, roturas...y todo lo que nos encontraremos navegando 8000millas.

Pero el final de esta navegación no acaba en la Antártica, por diferentes circunstancias que podréis leer, el TURBULENTO se quedó en Mar de Plata, esperando volver a poner proa a la ANTARTIDA en el mes de noviembre del 2010.

Carles GALAN

INDICE.

AGRADECIMIENTOS		<i>Pág.</i>
PREFACIO		<i>Pág.</i>
CAPITULO 1	<i>Todo proyecto tiene su inicio. Aquí lo tenemos</i>	<i>Pág.</i>
CAPITULO 2	<i>El barco en casa, empieza el trabajo</i>	<i>Pág.</i>
CAPITULO 3	<i>Rumbo a Canarias</i>	<i>Pág.</i>
CAPITULO 4	<i>De Las Palmas a Salvador de Bahía</i>	<i>Pág.</i>
CAPITULO 5	<i>Recorremos la costa Brasileira</i>	<i>Pág.</i>
CAPITULO 6	<i>La costa Argentina</i>	<i>Pág.</i>
EPILOGO		<i>Pág.</i>
EL BARCO	DATOS TÉCNICOS	<i>Pág.</i>
CURIOSIDADES		<i>Pág.</i>

CAPITULO PRIMERO

Todo proyecto tiene su inicio, aquí lo tenemos.

Barcelona a 16 de agosto del 2007, aquí estoy, en casa, delante del ordenador, intentando recopilar datos y reorganizar mis ideas, el barco semidespanzurrado en el puerto, el teclado echando humo localizando presupuestos de reparaciones, intentando rebajar costos y con un proyecto inicial retocado ya muchas veces, dándole maquillaje para embellecerlo pero no lo logro, cada vez es más feo

En septiembre del año pasado (2006) llevé a un broker del puerto de Masnou el FOSQUETA, mi anterior barco, un ONE TONNER, fabricado en Hong Kong en 1986 para una conocida empresa pesquera y que pude comprar una vez pasó por una multitud de manos hasta que su precio bajó lo suficiente como para hacerlo asequible a mi depauperado bolsillo. Necesitaba venderlo para poder pasar a mi siguiente proyecto: ir al “Cabo de Hornos”, objetivo mítico donde los haya para cualquier navegante deportivo.

El barco estuvo a la venta hasta el mes de julio de este año, mes en el que por fin logré venderlo. La impaciencia por venderlo te hace creer a veces que nunca lo lograrás por lo que acaban pasando por tu mente multitud de ideas respecto a él, desde desgazarlo para venderlo a piezas hasta hundirlo, pasando por alquilarlo, regalarlo, quemarlo o convertirlo en un mueble flotante (nunca se sabe dónde sacarás la “pela”). Por suerte, tras múltiples “cómprame algo payo, qespa mis niños” y “te vendo un barco, payo ques mü güay” se logró vender, dándole un ligero respiro a mis arcas para poder seguir con el proyecto. Al mismo tiempo, y curiosamente, el proyecto del viaje iba creciendo proporcionalmente a la disminución paulatina de mis fondos, lamentable, lo de los fondos claro.

Ahora la idea era ir a la Antártida pero necesitaba un barco. El FOSQUETA había estado eliminado de antemano, su habitabilidad espartana (o sea, su poca o nula habitabilidad), su incomodidad, lo habían descartado hasta para hacer simplemente el Atlántico. En el viaje que hicimos en el 2003 para intentar llegar a La Habana desde Premià de Mar (Barcelona), descubrimos en carne propia sus múltiples carencias. Tras veinte días empalmando temporales en la península y en el recorrido a Canarias, llegamos a Las Palmas, donde quedó amarrado el proyecto Cubano. Más tarde haría el Atlántico, pero en otro barco, el JALEO, de mi amigo Albert, pero eso es otra historia. Necesitaba un barco en definitiva.

Un día, paseando por un mercadillo de libros, me fijé en un volumen que se llamaba *HISTORIA MARITIMA DEL MUNDO* del contralmirante de la armada francesa Maurice de Brossard, en el se hacía una breve mención a la historia del buque español SAN TELMO hablaba muy de pasada de su desaparición en la Antártida. Fue imposible que no me llamara la atención esta breve reseña, el paso siguiente fue recopilar información sobre este buque y sobre este hecho por todos los medios que se me ocurrieron. Cuando me di cuenta, mi excitación era tal que, sin darme cuenta, ya había incorporado la idea de visitar las probables zonas de desaparición del SAN TELMO a mi proyecto.

Lo dicho, el proyecto seguía creciendo y mi cuenta corriente disminuyendo... Insisto, necesitaba un barco. ¿Qué hago? ¿Lo construyo? ¿Lo hago construir? ¿Lo compro nuevo? ¿Lo compro usado y lo arreglo? Busqué anuncios durante tiempo, el barco debía reunir unas características para mi importantes; lo quería con cabina, las guardias que

había hecho en la bañera (y no me refiero a ese sitio estupendo donde te relajas con agua calentita y jabón y sales de baño, sino a la parte exterior del barco, situada antes del acceso al interior), con un estado de casi permanente temporal, yendo hacia las Islas Canarias y durante veinte días, me había hecho jurar como a Scarlett de la película *LO QUE EL VIENTO SE LLEVÓ*: *¡Juro por Dios que el próximo barco tendrá cabina y nunca más volveré a pasar por este atroz frío y humedad!* Para unas latitudes como las de la zona de Hornos, seguramente mi cuerpo agradecería un poco de resguardo. Sí, seguro, no lo dudaba, no lo he dudado nunca, te lo juro. Lo quería metálico, a ser posible de aluminio por su menor peso y la dureza de su casco en proporción a la fibra de vidrio. Estuve buscando en las revistas especializadas, la opción de barco nuevo la descarté (por los costes naturalmente, ¿porque si no?) en un principio al menos hasta que un día vi un anuncio de un broker de Valencia que construía barcos de acero - en Bulgaria. El precio era bueno, pedí informes, datos técnicos, comportamiento con el viento, tiempo de entrega... Parecía interesante, muy interesante, correos electrónicos arriba y abajo con consultas constantes. Al final descarté el tema, me dio la impresión de que me iba a ser muy difícil controlar la construcción de un barco en Bulgaria, si en España ya es difícil controlar la construcción de un cuarto de baño, un barco en Bulgaria no quise ni imaginarme lo que podía ser, uff... ¡No sé ni que idioma hablan allí! Hasta ahora de Bulgaria sólo sabía aquel chiste “*Me metí en un sitio que ponía ‘SE ENSEÑA EL BULGARO’ ...y resulta que lo que enseñaban era un idioma!*”

Siguiente opción, me facilitaron el teléfono de una persona que en el País Vasco estaba montando un astillero, y ya había fabricado un barco de pequeña eslora de aluminio, según un proyecto de los que puedes comprar a través de Internet a algunos diseñadores de reconocida solvencia, y al parecer en un principio iba a seguir construyendo más, aunque él que yo quería era de una eslora superior y un modelo diferente al ya efectuado. Contacté con él, estuvimos hablando largo rato y en distintas ocasiones. Me facilitó paginas web en las que podía consultar diseños de barcos para comprar el proyecto en él que estuviera interesado, él se encargaría de la construcción; parecía que llegábamos a un acuerdo pero finalmente se encontró con una serie de problemas personales que lo dejaron un poco indeciso, cambio de domicilio, cambio de trabajo de su pareja, local nuevo a alquilar, población distinta. Lo encontré lo suficientemente indeciso como para no insistirle en el tema y explorar otras opciones, él tampoco debía estar muy interesado en el tema, pues tampoco insistió más.

No veía otras opciones más que seguir mirando barcos, siempre se podía dar la casualidad de encontrar el deseado o él que cumpliera con un mínimo de requisitos para el proyecto. Vi un barco, de aluminio, en Mallorca, eslora 17 mts., Ketch, el precio se me pasaba un poco, bueno se me pasaba un “güevo” pedían inicialmente 150000€, entré en la fase regateo, ofrecí 120000€, tres de los cuatro broker dijeron directamente que no, otro consultó al propietario y este al parecer, aceptaba el precio, sostuvimos unos intercambios de e-mails para aclarar consultas técnicas, formas de pago, etc., finalmente parecía que llegábamos a un posible acuerdo para ir a verlo, sacamos los billetes de avión para ir a Mallorca el sábado de esa semana, si el barco me gustaba se decidía la compra-venta, daba una paga y señal al momento y marcábamos fechas de pago y entregas, parecía que el tema se cerraba hasta que el miércoles anterior recibimos un e-mail del broker en el que nos indicaba que otro comprador ofrecía 5000€ más y que se había cerrado la operación a través de otra empresa que no era la suya, que se sentía desolado por no poder cumplir lo acordado, gasto de billetes de avión no utilizados, perdidos, y nueva decepción...

Vuelta a empezar y sigo, sigo, sigo... como las pilas inacabables, retorno a las páginas en internet de ventas de barcos nacionales e internacionales. El número de horas consumidas delante de estas páginas es enorme, localizo barcos candidatos, hago comparativas de desplazamientos, esloras, saco ratios de eslora / desplazamiento, busco la mejor relación de peso, busco información sobre los astilleros, consulto cómo navegan, cómo ciñen, casualmente y según los brokers, todos navegan bien y ciñen mejor, me doy cuenta de que es como preguntar en el restaurante si la comida es buena, es una pregunta de “pardillo”, así que dejo de hacerla directamente y les pregunto si tienen una polar de velocidades, se me ignora, todo el mundo se hace el sordo ¿polar de cuánta...? ¿cuánta de cuánta...? ¡je ne parle pas angoleño... !

Reúno informaciones, calculo precios, contacto con brokers para ir a verlos, agotador. En la vida, en más de alguna ocasión, cuando miras hacia atrás y ves el trecho recorrido, crees que si tuvieras que reiniciarlo de nuevo no tendría fuerzas para hacerlo, esta es una de esas ocasiones. Supongo que nos pasa a todos, no? A ti no? Qué suerte.

Localicé dos barcos en Ibiza, ambos de hierro, uno bastante más barato que el otro, uno era de un armador inglés que estaba en la India de vacaciones en ese momento. El otro era de un armador alemán que estaba en Hamburgo, vivía en su casa de Alemania de octubre a abril y el resto del año en el barco, en Ibiza. Contacté con los broker que gestionaban la venta. El del alemán lo llevaban varios, tenía un precio de 120000 €, me interesaba pero era mucho dinero, así que efectué unas consultas técnicas a sus representantes y les pregunté si era posible bajar el precio, de hecho efectué una contraoferta de 90000€. ¡Buf! dos broker ingleses no se molestaron en contestarme, un tercero inglés me dijo que por ese precio no se molestaba ni en informarme sobre las consultas técnicas que yo había hecho (¡tal cual!), el cuarto, un alemán, me indicó que le había transmitido la oferta al propietario y que este aceptaba negociar a partir de 95000€ para desasosiego del broker inglés, pues entramos en negociaciones con el alemán y estaba viendo como se le escapaba el “pajarito” por maleducado. Este broker inglés no paró de enviarnos e-mails (cuando se enteró) diciéndonos que él era la única persona apta para la venta de ese barco, que con él obtendría el mejor precio, bla, bla, bla, bla, bla, bla... Pasó del absoluto desprecio al más depravado “lameculismo”. Estuve tentado de enviarle una foto desde la cubierta del barco (una vez comprado) enseñándole el trasero, no hacía falta texto al pie de la foto.

Quedé para ir un sábado en avión hasta Ibiza a verlos. El primero, por cercanía al aeropuerto, era el del inglés, se hallaba fondeado en el puerto de San Antonio, curiosamente utilizaba como “muerto” un barco hundido a 11 mts. de profundidad. Un amigo del propietario, inglés también, y con su barco en la misma bahía, nos estaba esperando con una barca auxiliar para llevarnos. Nos llevó, y mientras dábamos la vuelta al barco, observé unas enormes manchas de óxido que empezaban en la obra viva y seguían por la obra muerta, el interior del barco no estaba mal, pero en general se veía muy pesado, su desplazamiento era muy superior comparado con el que íbamos a ver más tarde y la eslora era la misma. Era más motovelero que velero, lo descarté. Cuando informé al broker de que lo descartaba y los motivos, me ofreció un sustancial descuento por el barco si me lo quedaba. No me lo quedé, no buscaba un descuento, buscaba un barco.

En el puerto de Ibiza, en *Marina Botafoc*, vimos el barco del alemán, no había nadie para poder enseñárnoslo, pero vimos el casco, observamos que la obra viva estaba recién pintada y su aspecto era bastante mejor, la línea del barco parecía que permitiera cortar mejor las olas, su desplazamiento era 6000 kg menos que el anterior, el gobierno interior parecía algo más confortable. Decidí que era mi barco.

Negociaciones, establecer formas de pago, coordinarse con el armador y su broker, viaje de ellos desde Hamburgo hasta Ibiza, viaje nuestro desde Barcelona a Ibiza, aclaración de detalles, sistemas del barco, planos de circuitos de agua, bombeo, eléctricos, hidráulicos, velas, equipamiento náutico, de cocina, etc., etc., etc., esto nos ocupó unos días más, al fin, cuando acordamos salir a navegar para probarlo, el armador nos dijo que no podíamos salir (¿?) pues el inversor del motor tenía una pequeña fuga de aceite de refrigeración y había mandado sustituir una pieza que no estaría hasta dentro de dos días. Podíamos ir otro día a Ibiza a probarlo o podíamos fiarnos de el y cerrar el trato sin verlo navegar. Observé que mientras me enseñaba el interior el cuarto del motor, que coincidía con la mayor parte del cableado eléctrico, y al tocar un conducto de diesel, este se quebraba ¡Splash! estaba requemado por el calor del compartimiento *“Esto no es nada, esto lo arreglo yo en seguida poniendo otro tubito.”* Frase terrorífica donde las haya. Empezamos con los “tubitos”.

Opté por cerrar el trato. Yo llevaba en la frente el cartel que decía “vengo del planeta MELOKREOTODO” y claro, eso se paga. En realidad quería comprar ese barco, tenía ganas ya de cerrar el tema para poder seguir con el proyecto y eso me impedía ver los pequeños detalles. Acordamos recogerlo en semana santa y llevarlo a Barcelona, pagamos el barco, el propietario pagó el amarre hasta semana santa y dejó dicho que nos lo llevaríamos nosotros y así quedó cerrado el tema.

Semana santa, nueva subida en avión a Ibiza (tercer avión para este barco ¡agotador!). Recogida del barco en el puerto de Ibiza. El barco se llamaba ARGONAUT, yo lo rebautizaría como TURBULENTO. Arranque del motor y salida de 18000 kg de hierro con forma de barco, barco del que desconocía su funcionamiento y donde tenía todo. La salida ya fue apoteósica, pongo la marcha avante, salgo lentamente, muy lentamente, cuando considero que ya he sobrepasado los barcos que tengo a mis bandas, giro un cuarto de vuelta la rueda, el barco sigue igual: recto, giro otro cuarto de vuelta, sigue recto, giro una vuelta entera, recto, me empiezo a poner nervioso ¿este barco no gira?!? giro de golpe 5 vueltas desesperado y entonces, un poco antes de empezar a comerme los barcos que habían enfrente del pantalán, empieza a girar suavemente, muy suavemente. El barco tenía una rueda hidráulica, yo nunca había tocado una así y pensaba que era tan sensible como la de un velero con rueda de guardines, que era tan sensible al giro como mi anterior barco. Ahí descubrí que mi nuevo barco necesitaba 6 vueltas de rueda para girar a una banda y que el recorrido del extremo de una banda a la otra era de 12 vueltas. Primer susto.

Primera etapa del viaje: Ibiza - Formentera

Formentera, donde nos dirigimos Martina y yo para coincidir con unos amigos que estaban en la regata de la OPHIUSA. Navegación cómoda, con los ojos abiertos, no sólo por las piedras de la zona de los Freus, sino por la belleza del paisaje, el mar, los delfines y la novedad de tener ya, por fin, el barco. Recuerda que de los dos días más felices de un armador, el primero es el día que compra el barco.

El segundo el día que lo vende.

Allí conseguimos amarre a pesar de lo complicado por las jornadas de la regata, costó un poquito, pero en la Marina tuvieron el detalle de esforzarse y nos lograron abarloar con otro barco. Estuvimos dos días, visitamos la isla y fuimos con nuestros amigos del Club Náutico de Premià a comer, lo pasamos ciertamente bien con ellos y enseñando el barco, el único detalle un poco “negativo” lo daban los misteriosos “calambrazos” que me daba un desagradecido armario metálico cada vez que lo abría, ligero “mosqueo”...

Segunda etapa: Formentera - Premià de Mar.

Salimos a las 12 del mediodía, un viento suave de 10-12 nudos, solecito agradable acariciando la piel, aparecen los delfines, imagen idílica, mesana, mayor y génova puestos, navegación cómoda, ceñida, a 5 – 6 nudos de velocidad, a las cuatro de la tarde cesa el viento, encendemos motor para llegar lo antes posible, a las nueve de la tarde el motor sigue funcionando, por lo menos hace ruido... pero el inversor ya ha dejado de funcionar, no transmite el movimiento a la hélice, que es su función... la maldita fuga de aceite del inversor, esa que se había arreglado y que nos impidió probar el barco! Giro la rueda para intentar cazar el poco viento que hay ¡CRAKS! rueda “jodida”, se queda suelta totalmente... tranquilo, queda otra, voy a la rueda interior, empezamos a navegar llevando el barco con dicha rueda y como medida de precaución llamo por radio a SALVAMAR, a las 21 h aproximadamente para comunicarles que estamos sin motor y sin una de las dos ruedas de gobierno, que vamos rumbo a Premià de Mar y que si pueden que nos hagan un seguimiento por radio. Son perfectos, cada dos horas comunican con nosotros, en cada emisión les damos nuestra situación, latitud y longitud, rumbo, dirección y velocidad, nos preguntan si hay incidencias: no de momento no las hay y así vamos tirando. Martina en el exterior indicándome la situación de la veleta para intentar ir de ceñida lo más arrumbado posible y yo en el gobierno interior, sin más guía (no había anemómetro) que las indicaciones de Martina desde el exterior, hasta las 4:30 h de la mañana, hora en que se queda inutilizada la segunda rueda... segundo ¡CRAKS! Recuerdo que había un timón de respeto cuando revisé el barco, lo localizo, lo estudio para ver como se monta y que necesito, me lo habían explicado pero ya habían pasado días y además, sinceramente, no esperaba tener que utilizar un timón de respeto en mi primer viaje, pero no es momento para disquisiciones sobre lo que debía o no haber pensado o hecho, es momento de salir como pueda de la situación, lo coloco en la mecha, necesito un llave Allen. ¿Donde habrá una maldita llave Allen en este barco? Busco por todos los cofres, encuentro varias cajas de herramientas, vacío directamente todo sobre la cubierta ¡CRAKS, toma “esparramo”! Buscando una maldita llave Allen, por fin encuentro una del tamaño adecuado, acabo de instalar el timón de respeto, llevamos rato a la deriva, a la merced del poco viento y olas, sin avanzar en un sentido concreto y en una carrera frenética para intentar recuperar el control del barco. El faro de las islas Columbretes a lo lejos, pero no tan lejos como quisiera, el viento inexistente, la corriente inadecuada, el frío en el cuerpo, la preocupación en la mente.

Ya está instalado el timón, intento moverlo. ¡Dios mío! Hay que ser el hermano fuerte de Conan el bárbaro para mover aquello, lo intento durante media hora, hasta que veo que es inútil, no hay casi viento, el timón reacciona tan lentamente, no lo puedo mover ni mucho ni poco, simplemente nada, no lo puedo mover, a veces creo que lo muevo, pero en realidad son mis vértebras al apoyarme en el palo las que se mueven hundiéndose más, “acojonadas” por el esfuerzo. Cualquiera parecido con un rumbo es casualidad... No hay motor, no hay gobierno, hay velas pero no hay viento que es el combustible de las velas... La luz del faro de las islas Columbretes a unas pocas millas iluminan el oscuro cielo de tanto en tanto esto me acaba de convencer para que pida ayuda, no me gustaría embarrancar en el primer viaje.

Más tarde descubrí que había cometido el error de olvidarme que el gobierno se llevaba a través de un circuito hidráulico y que debería haber cerrado este circuito para liberar a forma manual el timón, aún me duele la espalda, las vértebras, las manos y hasta el “pito” por solidaridad...

Llamé a SALVAMAR a las 4:30 h de la mañana, para solicitarles un remolque. A las 7:30 h de la mañana, aproximadamente, apareció el barco de SALVAMAR que nos llevó al puerto de Burriana en Castellón. Gente súper profesional, nos efectuaron un remolque impecable, el trato con ellos estupendo, guardo una muy buena impresión del contacto con la gente de SALVAMAR. El remolque fue pagado por el seguro, que lo tenía incluido como garantía en la póliza y realmente el coste del salvamento fue muy bajo, unos 1100€ aproximadamente, hay que contar que hubo el desplazamiento de una embarcación desde 35 millas de Burriana (aprox.) y el retorno a dicha población, con 3 buenos profesionales más la embarcación que llevaba, creo recordar, 2 motores de 650 CV.

En Burriana vio el barco un mecánico que dijo no atreverse a dar plazo de entrega para su reparación, evidentemente, tras su sincera confesión, ya no me atreví a dejarle reparar el motor así que después de estar varias semanas con el barco en el puerto, y con un pequeño “KIT de supervivencia”, consistente en un embudo con un tubito de plástico y dos latas de aceite de inversor para cuando se acabe este, aprovechamos el puente de la fiesta del 1 de mayo para salir, sin motor, dirección a Premià de Mar.

Vamos Martina y yo de nuevo con 18000 kg. de hierro, con un motor que ya sabemos que no es operativo, intentando cazar algo de viento para movernos. Salida con motor encendido no más de cinco minutos para evitar las pérdidas de aceite del inversor y cualquier otra inesperada avería (ya dudaba de todo). Salida a bocana, motor fuera, velas desplegadas y viento - sin aparecer. Pasamos por la bocana del puerto de Castellón varias horas después de haber salido (está a tan solo 10 millas de Burriana), el viento es de 3 nudos aproximadamente, el barco se mueve a una media de un nudo. Vemos hace rato, un barco ruso fondeado cerca de dicha bocana, empezamos a maniobrar para no “darle” desde unos 1000 mts. antes, aproximadamente, nos vamos acercando muy lentamente, muy lentamente, lo salvamos ampliamente, él está fondeado con el ancla echada, lo sobrepasamos 50 mts., 100 mts., se para el viento, se para el barco, claro. ¡No, no se para el barco, retrocede, la corriente nos empuja contra el buque fondeado! Ya es lo último, de seguir así chocaremos con un barco que está parado a la velocidad de ½ nudo. Cuando estamos a 30 mts. aproximadamente, enciendo el motor, que no sé si funcionará, arranca, pongo marcha avante y mantengo el motor encendido 2 minutos, lo suficiente para alejarme del buque fondeado con seguridad y esperar a que suba el viento, el cual no tarda en subir, aunque no sobrepasa los 4 nudos, seguimos, motor apagado, viento de 4 nudos, velocidad del barco algo más de 1 nudo.

Día 2 de mayo, 18 h de la tarde, ya llevamos 33 horas de navegación, hemos hecho unas 75 millas aproximadamente con el escaso viento que hay, la vela génova totalmente abierta, la vela mayor totalmente desplegada, la vela mesana abierta toda, viento de 7 nudos, hasta que pasa a 42 nudos en un período de menos de 10 minutos. El barco escora horriblemente con el impacto del viento, nos ha cogido de sorpresa, se veía venir un negro nubarrón, pero me he “dormido” y no he hecho ningún rizo, la proa se hunde, empieza un juego de entrar y salir del agua, corro hacia ella para intentar bajar los 60 m2 de la génova engarruchada y allí comienza un baile en él que subo y bajo al mismo tiempo que la vela que intento bajar. Por fin logro bajarla toda, la ato al candelero, paso corriendo a la mayor, igual sufrimiento en la operación, el trapo hinchado por la presión del viento, la escora menos acentuada al no tener ya la génova puesta, el barco sin ningún tipo de gobierno, bajo la mayor, la mesana ya es más fácil. Buscamos por el interior del barco una vela de tormentas y encontramos una trinqueta, colocamos la trinqueta, nos empezamos a mover, las olas rompen contra los costados pero ya se empieza a notar que por las venas del barco circula la ansiedad de movimiento, ya no

está “muerto” volcado, la rueda empieza a obedecer, tiene viento abundante, su combustible, empieza un lento andar, que poco a poco va creciendo hasta llegar a los 7 nudos ¡Dios mío!, que placer, el barco se mueve bien, esta vela es ideal para este tiempo y este barco, enfilamos en dirección a Vilanova y allá vamos.

Tras doce horas en la rueda interior (Martina está en la cama, se encuentra mal) combinándola con salidas a la rueda exterior para “despejarme” cuando me acechaba el sueño (cuando te cae una ola encima te acostumbras a “despejar” bastante) logro llegar a Vilanova, son las 6:30 h de la mañana, está oscuro, no conozco el puerto, entro con la trinqueta pues cuando encienda el motor no lo podré tener más de cinco minutos por seguridad. Enciendo motor, veo un sitio entre dos pesqueros y no me lo pienso, *de hecho no hay nada que pensar, hay que entrar y amarrarse, luego ya pensaré, tendré el tiempo para pensar que ahora no tengo, ahora me he de amarrar y asegurar*, así que de momento allá voy, salto a tierra y amarro, son ya las 7 h, estoy amarrado, en un lugar inadecuado, pero amarrado y mi barco seguro. Llamo por el canal 9 del VHF al marinero de guardia del puerto deportivo, le indico donde estoy, con una linterna me hace señales para decirme dónde está él y dónde debo ir, voy allá, ya le he explicado que el motor no estará encendido mucho rato por avería, me ha procurado un hueco cercano, me acerco, lanzo cabo, amarramos de nuevo, ya seguros y en el sitio adecuado en esta ocasión.

En Vilanova el barco estuvo una semana, revisión de nuevo del inversor por dos mecánicos. “Splash” de nuevo un tubito roto al tocarlo *“tranquilo, esto lo arreglo yo enseguida poniendo otro tubito”* de nuevo la frase fatídica. Los mecánicos creían haber arreglado el inversor, falso, a pesar de su buena voluntad.

Recojo el barco un domingo por la mañana para llegar a Premià de Mar, voy solo, decido ir a motor, si ha de petar, cuanto antes mejor, la navegación no es mala, le saco 4 nudos de velocidad al barco, poco viento, velas puestas, motor a bajas revoluciones. Durante un par de horas la navegación es agradable, solecito, brisita y avance tranquilo. Luego llego cerca de la bocana del puerto de Barcelona, allí se para justo delante de la bocana (y mira que había mar...). Bajo al interior donde una nube de humo gris me recibe indicándome que algo no va como debiera, el olfato piensa lo mismo que los ojos, espeso olor a aceite quemado, olor a Diesel, desconecto motor, cojo un extintor pero pienso que como probablemente tampoco funcionará y será una pérdida de esfuerzo y tiempo cogerlo, lo vuelvo a dejar donde estaba, es un bonito adorno de color rojo que pega con la tapicería. Si además funcionara ¡guauuu! sería un multiuso!

El tapón del recipiente del inversor estaba mal cerrado, con lo que el aceite había ido saliendo a borbotones, incendiándose y provocando el humo, además, por supuesto, de seguir perdiendo por la fuga de siempre, en consecuencia el motor suena, parece que funciona pero la hélice no gira, con lo que el barco no avanza y pierdes el gobierno del buque.

Salgo a cubierta a respirar, este humo además de intimidante es asfixiante, observo cómo esta la navegación en la zona, hay bastantes mercantes fondeados, no en balde estoy cerca de la bocana del puerto de Barcelona, por suerte hay una pequeña brisa de 7 u 8 nudos que me permite, con las velas, gobernar el barco mientras se enfría el inversor. Aprovecho para llamar a mis amigos de Premià a Carlos Rocamora y a Ferrán, que salen en el barco de Carlos, el “Kurosiwo”, para ayudarme si lo necesito.

Pasa media hora, con un trapo y una llave inglesa saco el tapón del inversor que meto en un cubo de agua para que se enfríe antes de que se me chamusquen del todo los dedos, pongo dos litros de aceite con mi maravilloso “kit de supervivencia” el embudo y la lata de aceite de inversor y vuelvo a arrancar el motor. Se enciende. Gira la hélice.

Hay que ver lo que he aprendido de motores desde que voy a vela...

Llamo por radio a Carlos (Kurosiwo) para comunicarle que estoy en marcha, él me indica donde está, nos hemos cruzado sin vernos. Sigo y por fin llego a Premià de Mar, mi puerto base.

CAPITULO SEGUNDO

El barco en casa, empieza el trabajo

La población de Premià de Mar se halla a unos 20 km de Barcelona, es la segunda ciudad más poblada del Maresme después de Mataró, con algo más de 27000 habitantes censados.

La población de Premià de Mar, estuvo inicialmente asentada en el interior por el miedo a los constantes ataques de piratas y corsarios, básicamente entre los siglos IX y XVIII. Fueron estas, épocas de constantes razzias.

*El nombre de la población, en aquella época inicial, era “**Sant Pere de Premià**”. Estos ataques piratas están representados actualmente en su fiesta mayor que se celebra el 10 de julio de cada año. Su representación de la “**Fiesta de los piratas de Premià de Mar**” es cada vez más conocida tanto en el interior como en el exterior de la comarca.*

*Hacia finales del siglo XVIII, la población costera de **Premià de Dalt**, (Premià de Baix) empezó a construir la Iglesia de Sant Cristofol, ni que decir tiene que la construcción de una iglesia implicaba la existencia de un importante número de personas en aquella época, lo cual denotaba su crecimiento demográfico. Una de sus actividades sería el incipiente comercio con “**LAS AMERICAS**”, incipiente negocio que se desarrollaría de una manera muy importante durante el siglo XIX. **PREMIÀ DE MAR** se segregó del actual **PREMIÀ DE DALT** en 1836.*

Salí el 9 de abril del 2007 de Formentera (Islas Baleares), después de recoger el barco en Ibiza (Islas Baleares), llegando el día 20 de mayo a Premià de Mar, 41 días para 150 millas, un inversor averiado, dos ruedas rotas, casi un abordaje a un mercante ruso fondeado, un conato de incendio del aceite del inversor, un temporal... ¡Dios! Este barco es una ruina!!

Si tuviera un poco de cabeza me habría dedicado al dominó, en él que lo más peligroso que te puede pasar es que se te caiga una ficha al suelo.

Nueva visita a nuevo mecánico, este me recomienda el cambio completo del inversor por otro, modelo “THE BIG SABLAZO” del fabricante “LASKAGAT-NEN”, sueco claro y ciertamente, teniendo en cuenta el lamentable historial de las reparaciones llevadas hasta el momento creo que es lo más razonable, aunque el presupuesto no me hace mucha gracia. Una vez desmontado el inversor me enseñó su estado y, realmente, lo mejor fue poner uno nuevo.

Revisiones varias, estudio de los circuitos ya existentes, verificación de que cada vez que toco un “tubito” o un cable eléctrico éstos se parten por estar ya muy cuarteados por el calor, 3 ó 4 calambrazos más tarde empiezo a ser consciente de que debería hacer todo nuevo pero me resisto a creerme lo evidente, me sale muy caro creer eso, así que voy tirando intentando convencerme a mi mismo de lo que la evidencia diaria me desmiente.

Día 31 de julio del 2007, después de varios ajustes y arreglos preparamos la salida que hacemos cada año para ir a las Islas Baleares, es una pequeña salida entre amigos, siempre grata y que nos marca el inicio oficial de las vacaciones. Salimos siempre el día 31 de julio, en aproximadamente unas 20 horas de navegación llegaremos al puerto elegido, pisaremos tierra, pasaremos un día y volveremos a Premià de Mar para iniciar

cada uno sus vacaciones familiares. Es una rutina que adquirí en el año 2001, año en el que compré el FOSQUETA; me fui a Andratx (Mallorca) para probar que tal navegaba y esa salida se convirtió en costumbre que repito año tras año.

Hemos comprado los alimentos, estibado el equipaje, organizado las guardias, hecho las bromas de rigor, despedido de la familia, arranco motor y ¡zasss! el cabo del muerto se enreda en la hélice y se rompe una pieza interior que actúa de fusible entre el motor y el inversor ¡UF! ¡¡Se ha escachurriflaoooo!!

No puedo más, todo son averías, aunque en esta ocasión no es culpa del barco, es culpa mía, pero es lo que me hace definitivamente recapacitar, ver lo que se ve y que no quiero ver. Este último incidente me ha hecho replantear todo y he decidido cambiar todas las instalaciones del barco, estoy harto de “tubitos” que se rompen, motores que fallan, cables que se desconectan, “calambrazos” cada vez que toco no se que. Necesito saber que el barco en el que voy es un barco seguro y eso sólo lo voy a conseguir si lo cambio todo.

El motor del barco era un PERKINS que, según el propietario, se había cambiado a finales de los años noventa en el Caribe. Según el último mecánico ese motor estaba descatalogado hacía 15 años, deducción: se había colocado a finales de los noventa, si debía ser cierto, pero ya debía ser de segunda mano cuando se colocó, para arrancar había que acompañarlo casi siempre de un spray que se ponía en la toma de aire y así y todo costaba de arrancar. ¿Que hacía? Un motor nuevo era una fortuna pero llevar aquello era casi no llevar nada, o peor aún, era creer que llevabas algo, con lo cual estabas engañado. Cada vez era más difícil lograr arrancarlo. Así que también decidí cambiar el motor.

Motor fuera, instalación eléctrica entera fuera, instalación de agua y desagüe fuera, circuito hidráulico perdiendo aceite por todos las roscas fuera, electrónica obsoleta fuera, congelador no funciona fuera, nevera deja de funcionar fuera, WC antiguo y con pérdidas de agua fuera, para que seguir con la explicación, el casco seguía siendo el mismo y aparentemente no estaba mal, de hecho compré ese barco porque su diseño me convenció y eso es lo único que no podía cambiar y que me seguía gustando.

Operación BUSQUEDA de proveedores.

Empiezo por el motor: Envío e-mails a motores PERKINS a la VOLVO a motores SOLE-DIESEL y algunos más, les explico que necesito un motor en sustitución del actual, les indico las características del velero y del motor actual y les solicito sugerencias sobre el motor ideal a instalar y precios del mismo.

Los resultados son desiguales, alguna empresa no se molesta ni en contestar a pesar de que le envío otra vez un correo, otra me remite al departamento comercial, al cual envío un correo que no es respondido, otra me responde con una oferta telefónica, que pido por escrito y que me reenvía, sólo que a los tres meses de la consulta, otra me atiende respondiéndome exactamente a mis consultas, me envía unos números que me parecen interesantes, junto con unos diagramas de consumo y una buena atención comercial, así que finalmente me decido por comprarlo en esta empresa, son quien mejor me han tratado y cuya oferta económica me ha parecido más interesante.

Hay que buscar un buen mecánico para la instalación, en un principio me recomiendan uno del que yo tenía referencias directas de una destacada informalidad, pero que es su distribuidor en la zona donde tengo el amarre, por lo que decido ignorar la recomendación, indicándoles que si no tienen algún mecánico más solvente para la instalación, quizás no me interese firmar con ellos el cambio de motor. De manera extraoficial, telefónicamente me recomiendan otro que no es distribuidor exclusivo de

ellos, pero de reconocida buena fama, están en Arenys de Mar (Talleres Camanu), contacto con ellos y les pido presupuesto, negociamos pagos, fechas etc. y acierto con el mecánico, eficaz, cumple los plazos pactados de entrega de sobras, el trabajo es muy bueno y aprovecho para pedirle más modificaciones, ajenas al motor, que me disparan el presupuesto, mi cuenta corriente está en una situación que cada vez que la miro se me pone a llorar - y yo con ella.

Mientras sanean el cuarto del motor y cambian éste, aprovecho para arrancar toda la instalación interior: cableado eléctrico, instalación de agua, instalación de desagües, calefacción y radiadores que nunca han funcionado, bomba de achique, electrónica. Rediseño de nuevo todas las instalaciones, unifico la tensión de trabajo, antes había 12 y 24 voltios y ahora trabajaré sólo con 12 voltios.

Replanteo la situación de las baterías que estaban en el fondo de la sentina y que pienso que en caso de entrada de agua podrían ser lo primero en dejar de funcionar, con lo que la única bomba de achique que había quedaría inutilizada. Pongo las baterías bajo los asientos del salón, instalo cuatro bombas de achique con disyuntores independientes, además de otra volante con un cable de 6 mts. que me permita llevarla al punto que desee del barco y una manual, hago 3 cuadros eléctricos de control situados fuera del área de calor del motor, todo va con disyuntores. cada punto de luz o toma de alimentación tiene su disyuntor independiente del resto.

Para la entrada y salida de aguas del barco, en lugar de hacer un pasa-cascos para cada cosa, me hago construir dos colectores de acero inoxidable uno para las entradas de agua (motor, eje hélice, agua WC, agua salada fregadero, dos tomas libres) y otro para la salida (agua WC, agua lavabo, agua ducha, agua bombas de achique, agua refrigeración generador y dos libres).

Toda la electrónica nueva y sistemas duplicados en las dos ruedas y con recambios para sustituir cualquier elemento.

Molinete nuevo.

Mayor nueva, génova nueva con enrollador nuevo (antes iba por garruchos), construcción de un baby-stay para una trinqueta, spi asimétrico nuevo, todas las velas están duplicadas...

Cofre nuevo en cubierta.

Bla bla bla, bla bla bla, bla bla bla....

Resumiendo, desde mediados de septiembre del 2007 hasta enero del 2008, el barco ha estado en el varadero en Arenys de Mar, haciéndolo yo casi todo en los fines de semana mientras cambiaban el motor. El desguace del interior ha sido lento y laborioso, la formación de las nuevas instalaciones aún más lenta y laboriosa, pero el barco ya está en condiciones de navegar seguro.

Vuelvo a mi puerto base, me acompaña en este primer viaje el mecánico que ha cambiado el motor (detalle a agradecer), llego sin novedad a Premià e inicio algunas modificaciones que faltaban por hacer y que aquí haré con más calma, combinando el trabajo con alguna salida en fin de semana para hacer pruebas y relajarme un poco navegando.

Salgo un domingo por la mañana para ir a ver la piscifactoría de Masnou, arranco motor, salgo por la bocana, coloco las velas, paro motor, voy a la piscifactoría, el viento de 10 - 12 nudos, aproximadamente, ciño a 5 nudos de media, rodeo la piscifactoría, vuelvo, estoy en la bocana casi, quito las velas, pongo motor entro hacia el amarre y - no pasa nada, amarro sin problemas, casi lloro de la emoción (es un decir je je) he logrado salir y volver sin que pasara nada ¡Dioss ya era hora!

En el terreno psicológico la lucha ha sido dura, un montón de meses trabajando el sábado y domingo por entero en el barco, sin salir para nada ni a navegar ni a cualquier otra diversión confesable o inconfesable (estas son las divertidas), a lo que ha habido que añadir una tortura psicológica sutil, pero no menos dañina, en forma de frases estándar letales, de probada eficacia, diseñadas en realidad para darte ánimo o información y facilitarte las cosas.

Cuando llevas ya muchocientas horas partiéndote la cara con tornillos oxidados que no giran, llaves inglesas que se te resbalan provocándote golpes en diversas partes del cuerpo, martillos desagradecidos que insisten en golpear el dedo en lugar del clavo, destornilladores sádicos que se resbalan adrede y que se les nota que disfrutan abriéndote la carne, aparece alguien con la maravillosa frase de "La suerte que tienes es que a ti esto del bricolaje te gusta" (frase escuchada 274 veces, aproximadamente, en un período de 6 meses).

O bien, cuando acabas de instalarte un aparatito (él que sea), después de mirar en un montón de proveedores y de pedir un montón de ofertas y estás más o menos contento de lo que finalmente has comprado escuchas: "Esto lo has comprado aquí? ¿Como es que no los has comprado en La Qin-Taos-tia? ¡Allí te habría costado el 30% de lo que has pagado aquí!" (escuchada 172 veces en el mismo periodo de tiempo), o una pequeña variante de la anterior "Un radar? Yo tengo un amigo que tiene un esquema que indica como construirlo con un fardolillo, un ortomegafurcio y un pito ahorrándote una pasta" (62 veces) o el que siempre aparece al final, cuando después de dar 40 vueltas y de preguntar a 60 personas donde conseguir algo, el día que por fin consigues ese algo, aparece quien te dice: "¿Como no me has preguntado a mi por esto? Precisamente tengo un conocido que los vende y te habría hecho un descuento importante." Snif... (87 veces escuchada). No se puede negar la buena voluntad, pero cuando estás con la cara negra de grasa y humo, las uñas de riguroso luto, el cabello enmarañado, el cuerpo dolorido y alguien te dice, con toda su buena fe y para darte ánimos "que suerte tienes de que te guste el bricolaje" la cara que se te queda es de cuadro"pá echarte a llorá y no pará". Duro, psicológicamente duro.

Semana santa del 2008, el barco aparentemente en condiciones, faltan detalles finales, pintura, algún arreglo de electrónica y algunas cosas de mi propia cosecha que quiero añadir como seguridad y ajenas al diseño original del barco.

La mayor parte de la instrumentación está duplicada, no sólo para poder llevar el barco desde fuera y desde dentro, sino para añadir un plus de seguridad a la instrumentación. Por ejemplo, tengo una radio VHF instalada y otra de respeto, la de respeto es la que tuve que sacar por dejar de estar homologada en la última revisión. Claro, que si sigo acumulando radios que homologan y des-homologan periódicamente, tendré que comprar otro barco aparte para llevarlas.

Tengo un GPS fijo, junto con otro manual, él de la radio VHF y otro para el ordenador, 2 pantallas de anemómetro, además de otro manual.

Una sonda-corredora fija, además de otra móvil que está con un montaje con pinzas para la alimentación eléctrica directa a través de una batería, para conectarla en caso de emergencia en cualquier sitio del barco, o en una auxiliar y con el transductor que se puede acoplar a un bichero.

Barco sólo tengo uno.

Me apunto a la regata de la OPHIUSA para ir a Formentera (150 millas aproximadamente) y probar el funcionamiento del barco en una navegación que supere las 30 horas seguidas. Bajamos el barco a Sitges, población de salida de la regata, allí se

queda hasta la salida el jueves de semana santa. El miércoles por la noche reunión de patronos con las indicaciones de la regata, cena con los amigos y conocidos, tanto de Premià como con los que ya nos conocemos de ir encontrándonos periódicamente en estos eventos, agradable noche en el agradable puerto de Aiguablava-Sitges.

Mañana del jueves, salida de regata, vienen conmigo mi amigo Ferrán y su hijo César, como siempre no acertamos con la salida ni por equivocación, salimos los últimos y bastante tiempo después de haber salido los demás, el barco es pesado y lento para maniobrar, son 18000 kg de hierro que hay que mover con un viento de apenas 6 nudos. La competencia con el resto de la flota es imposible, además no tenemos cogidas las maniobras todavía, el barco es lento y nosotros más, con lo que cada virada implica un volver a arrancar casi pero bueno, vamos tirando, lentos pero tranquilos, poco viento, poca velocidad del barco, pero vamos navegando sin sobresaltos y bastante cómodos. Organizamos las guardias, pero nos quedamos los tres en cubierta, nadie baja a dormir, los tres queremos ver la navegación, yo especialmente estoy muy interesado en ver como va la primera navegación después de la reforma.

Son casi las doce de la noche, César introduce la cabeza en el interior del tambucho desde la “bañera” oigo ruido de agua aquí dentro” dixit.

Bajo al interior del barco, si, se oye una especie de chapoteo, enciendo las luces, veo correr un poco de agua, cojo un pequeño achicador para recoger al agua, antes de empezar a recoger decido ir a ver las sentinas ¡casi a tope! me quedo ensimismado. ¡Una está casi a tope de agua! Una sentina de algo más de un metro de profundidad por unos 3 de longitud y el ancho de casi la manga del barco a tope de agua. Calculo a ojo unos 2000 litros dentro de esta sentina, descontando el volumen ocupado por las cajas de plástico con materiales, la otra, la del motor, se está empezando a llenar, tiene ya unos quince cms. de altura el agua.

Primera reacción: enciendo motor.

Segunda, encender las bombas de achique, al primer intento salta el disyuntor, vuelvo a darle, funciona, simplemente se me había resbalado supongo que por los nervios, le doy a 3 disyuntores más de las otras bombas, cada una puede expulsar 8000 litros por hora, por lo que en menos de 10 minutos el barco está libre de agua.

Tercera miro el derrotero y localizo el puerto más cercano para retirarme hasta localizar la vía de agua, es el puerto de VILANOVA, está a 25 millas, empieza a ser una fijación lo de este puerto, la segunda vez que acabo en él por problemas, la verdad es que tiene un buen calado y una bocana ancha para entrar y maniobrar si tienes dificultades y el tráfico de barcos no es mucho más elevado que otros puertos de la costa.

Cojo la radio para comunicar que nos retiramos y explicar el motivo, no funciona, es nueva y no funciona, ha dejado de funcionar, así que enfilamos rumbo a Vilanova y ya llegaremos. Busco las posibles vías de agua, localizo dos, una es el cofre de anclas, estaba mal cerrado, había ido entrando agua poco a poco desde que salimos, el agua iba a parar a la sentina donde en teoría una bomba la recogía (no tiene salida directa, pues el cofre es más bajo que el nivel de flotación del barco) la bomba no estaba pero sí el agujero que lo comunicaba con la sentina.

También entraba por la salida de agua directa del fregadero al escorar el barco. Cierro el cofre de anclas y el grifo de salida directa del fregadero, cada 30 minutos reviso los niveles de las sentinas, vamos bien de momento.

Llegamos a Vilanova a las 6:30 h de la mañana, pedimos amarre y nos ponemos a dormir (después de avisar a la organización de las regatas y amigos, por teléfono del incidente) no hemos dormido en toda la noche y estamos cansados.

A las 10 h de la mañana nos levantamos, sacamos todas las cajas almacenadas en la sentina, casi todo era material de reparación y casi todo ha quedado inutilizado por el agua salada, ponemos cojines, ropa y materiales a secar, pasamos el día en Vilanova y al día siguiente volvemos a Premià de Mar, vuelta sin problemas, buena y cómoda navegación, tan solo una pequeña granizada (¡encima nos graniza en Premià de Mar! sólo nos falta ya subir en globo) cuando amarramos, nos libramos por pelos.

La salida la considero positiva, he probado el barco y mi piel se ha hidratado y mejorado, aunque solo de tobillo para abajo, justo lo que cubría el agua que sobresalía de las sentinas.

También he visto cosas a mejorar, y mejor verlas aquí que en una navegación más comprometida. He comprobado que lo nuevo ha funcionado perfectamente, incluso la radio, la hago revisar y lo que fallaba era la antena, justo lo que no había cambiado. Cambio la antena obviamente, si te dejas algo por hacer, ese algo es lo que te fallará.

Esta salida de la regata de la OPHIUSA en marzo del 2008, podríamos decir que marcó ya un punto de inflexión, se acabaron de detectar problemas importantes, se buscaron las soluciones adecuadas y el barco lo agradeció proporcionando agradables navegaciones posteriores.

Llegó el verano del 2008, finales de julio, reunión anual de los amigos para irnos a “tomar el café” a Mallorca antes de iniciar las vacaciones, salimos el 31 a las 6 de la tarde (el año anterior no pudimos por culpa del cabo del muerto que se enrolló en la hélice rompiendo una pieza del motor), llegada a Soller a las 13 h del día siguiente, navegación sin problemas, día y medio en la población y vuelta a Barcelona, fuimos 7 y volvimos 9, dos nuevas incorporaciones para la vuelta, viaje agradable, con poco viento eso sí, pero muchas risas y mucha música, estábamos todos más contentos que un concejal de urbanismo con su “boli” de recalificar nuevo, lleno de tinta para firmar.

Una semana más de vacaciones y haciendo pruebas con el barco, Martina y yo solos en este caso, visita a las islas Columbretes y vuelta a Premià de Mar costeando desde el delta del Ebro durante varios días, navegaciones cortas de 25-30 millas, noche en la población escogida y relax absoluto.

El barco ya me daba confianza.

UNA BREVE RESEÑA SOBRE EL BUQUE SAN TELMO Y SU HISTORIA.

El buque “SAN TELMO” fue construido en el Ferrol en 1789 por José Romero de landa en una serie denominada los “Ildefonsinos” en la que se encontraban además el “SAN ILDEFONSO”, “SAN FRANCISCO DE PAULA”, el “MONARCA”, el “EUROPA” y el “MONTAÑES”. Buques de 1640 toneladas de arqueo, 52,88 mts. de eslora, 14,44 mts. de manga, 15,29 mts. de puntal y un calado medio de 6,67 mts.

El buque arbolaba 3 palos y bauprés, afirmado el trinquete y la mayor en la sobrequilla y los otros dos en la primera cubierta corrida, con un lastre de un 11,2 % aproximado del peso total. Es posible que para esta última navegación el lastre se duplicase o más. Con este aparejo y vientos largos el velero podía alcanzar 14 nudos y 10 navegando de bolina. Una lancha, un chinchorro y un bote eran probablemente las 3 embarcaciones menores que le servían.

74 cañones.

En 1819 hacía ya un lustro que no se gobernaba en el Río de la Plata en nombre de la corona española, Chile ya era independiente desde un año atrás, mientras que en el resto de las tierras sudamericanas aún se combatía con resultados no definidos.

Fernando VII creyó que debía emprender la “pacificación” de la porción del Imperio ya desgajada y reunió una flota, flota que tuvo que armar con arte de improvisación, reuniendo los restos de la anteriormente poderosa fuerza naval española.

En 1817 había enviado una misión a Rusia para adquirir cinco navíos y tres fragatas, los buques fueron pagados con el dinero que el gobierno inglés dio a España como indemnización por la supresión del tráfico de negros en América y su estado era tan lamentable que el Zar Alejandro le regaló a la comisión de compras tres fragatas además de lo adquirido.

La escuadra de buques averiados se incorporó a la Marina de España en 1819, debiendo ser desguazados algunos nada más llegar.

A los pocos meses se creó una división naval, compuesta por el navío “SAN TELMO”, el “ALEJANDRO I” (uno de los barcos comprados a los rusos, de 74 cañones), la fragata mercante “PRIMOROSA MARIANA” y la fragata “PRUEBA” de 48 cañones. La escuadra estaba dotada de 1400 hombres e iba destinada a Perú a reforzar a quienes aún resistían el alzamiento. Llevando también dineros para las ya exhaustas arcas virreinales.

La división iba bajo el mando del brigadier Rosendo Porlier y Astiguieta, criollo limeño que 14 años antes se había medido con los ingleses en la batalla de Trafalgar. El “SAN TELMO” iba mandado por D. Joaquín Toledo, con experiencia en batallas con los ingleses cuando estos invadieron el Río de la Plata en 1806. En el SAN TELMO iban 644 tripulantes y era la nave en la que viajaba el brigadier Porlier.

La división naval se hizo a la mar el 11 de mayo de 1819. Al llegar a la línea ecuatorial el ALEJANDRO I tuvo que retirarse, pues dada la mala calidad de su calafateado, era más el agua que entraba que la que podía achicar sus bombas por lo que se vio precisado a regresar. El resto de las naves siguieron navegando en “conserva” hasta acceder al pasaje interoceánico al sur del Cabo de Hornos.

A principios de septiembre de 1819 la escuadra fue sorprendida por los fortísimos temporales que asolan esa zona, resultando el SAN TELMO con graves averías en el timón y en la verga mayor. La PRIMOROSA MARIANA, trató de ayudarlo infructuosamente hasta que lo perdió de vista el día 2 de septiembre de 1819 en la latitud 62° Sur y longitud 70° de Cádiz.

La PRIMOROSA MARIANA y LA PRUEBA siguieron hasta Callao y Guayaquil respectivamente, sin llegar a entrar en combate por estar muy “tocadas” por el temporal.

Meses después y ante la falta de noticias fueron dados por desaparecidos los tripulantes del SAN TELMO, causando baja de manera oficial en 1823.

1819, octubre. William Smith a bordo del bergantín WILLIAMS, reconoce extensamente las Shetland del Sur, las que había llegado a ver poco tiempo antes cuando navegaba desde Buenos Aires a Valparaíso. En las playas de un cabo situado al norte de la isla Livingstone, cabo Shirref, Smith encuentra los restos de un navío aparentemente español, del porte del SAN TELMO.

James WEDELL, confirma posteriormente este descubrimiento de Smith, diciendo que podría ser los restos de un buque español.

Ahora ya sólo falta encontrarlo...

Paralelamente a esta puesta a punto del barco han existido una serie de trabajos relacionados con el viaje, tan importantes y que han consumido tanto tiempo como la puesta a punto del barco. Se ha efectuado una labor de captación de información sobre el buque “San Telmo”, no olvidemos que uno de los objetivos del viaje es desarrollar un reportaje cinematográfico sobre su historia, sus últimas singladuras y su posible desaparición en la Antártida. Si lograra demostrarse que el buque San Telmo, realmente desapareció en la Antártida y que sus restos descansan en el fondo de los mares que rodean la Shetland del sur, tal y como puede deducirse de las informaciones dadas por William Smith y del navegante y foquero Wedell, podría decirse que fue España quien primero pisó realmente la Antártida, ahí radica la importancia de la localización de estos restos.

Los trabajos que me ha exigido desarrollar todo este proyecto han sido muchos, no sólo los de reforma del buque, que como ya os he indicado han sido largos, complejos y “palizas”, sin mencionar lo ruinoso de su coste.

Por otro lado he tenido que recopilar toda la información posible sobre el navío SAN TELMO y los resultados de la información recabada no han sido todo lo ricos que me habría gustado, pero es que realmente, no hay más resultados. Ha habido personas e instituciones estatales y no estatales que han facilitado dicha búsqueda dando con celeridad e interés la información de la que disponían, aunque esta por desgracia no era mucha. La acogida general a la idea de explicar la historia del San Telmo y su desaparición en la Antártida ha sido bien acogida, con ilusión por parte de mucha gente, gente que desinteresadamente me ha apoyado hasta lo que sus posibilidades daban para desarrollar este proyecto.

En todo caso, lo real, es, que, aparte suposiciones, no hay nada sobre el paradero de dicho buque. El estado español financió dos campañas en 1993-94 y 1994-95 sin resultados en lo que al buque se refiere, si hubo resultados en otros aspectos relacionados con la arqueología y con la batimetría de la zona.

Dichas expediciones estaban dirigidas por el catedrático de arqueología submarina de Zaragoza, el Dr. Manuel Martín y en ellas participaron además Miguel Aragón, Javier Jayme, Jose M^a Jayme, Jesus Liz, Enrique Pérez, Dr Jorge Rey, Juan Ulibarri, Ricardo Jaña (INACH), Marta Jiménez (INACH), Victor Lucero (INACH), Daniel Torres (INACH) y Rubén Torres (INACH). Estuvieron dos meses, cada uno de los dos años, soportando unas duras condiciones en Cabo Shirref, investigando la zona, recopilando restos, levantando cartas de anomalías magnéticas. Trabajo duro donde lo haya.

Tuve la suerte de lograr contactar con Jose M^a Jayme responsable de la logística en las dos expediciones, teniente coronel del ejército y actualmente presidente de la fundación “REGIONES POLARES” fundación dedicada al estudio de dichas regiones, y, a través de él, conocí a su hermano Javier Jayme, periodista especializado en Ciencia en el diario ABC y a Miguel Aragón, coronel de infantería de Marina y responsable del patrimonio histórico sumergido del Museo Naval de Madrid, todos ellos expedicionarios en los años 93-94 y 94-95. Tuve la suerte y el privilegio de poder comer con ellos en el Cuartel general de la Armada en Madrid en junio del 2009, donde me facilitaron información sobre algunos de los pormenores de la expedición dándome valiosos consejos y facilitándome así mismo el contacto con Jorge Rey, también expedicionario y que actualmente tiene una empresa de prospecciones submarinas (ESGEMAR <http://www.esgemar.com/>), el cual me facilitó un CD con el plano que levantaron en dicha expedición, con la batimetría y las anomalías magnéticas localizadas.

El recorrido por bibliotecas, archivos y entidades oficiales y particulares ha sido extenso, han servido para hacerme una idea de composición de la historia del San Telmo y de las múltiples y pequeñas historias particulares que rodean cualquier gran historia.

La épica está formada por multitud de pequeños y curiosos actos y a veces la Diosa Fortuna nos engaña con sus designios, aparentemente beneficiosos. De la solicitud de información enviada al ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, me llegó... existe una “Carta a Abascal de Baltasar Hidalgo de Cisneros, comunicándole haber cumplido su recomendación a favor de Esteban Caballero. *San Fernando. Anexo 11.1 carta a Hidalgo de Cisneros del comandante del navío San Telmo avisando a admitido a su recomendado 12.02.1819 (signatura.Diversos,5,.1819.R.1,D.11)*

El recomendado era aceptado el 12.2.1819, el navío partía hacia su perdición 3 meses después... ironías de la Diosa Fortuna.

En el “Archivo general de Indias” <http://www.mcu.es/archivos/MC/AGI/Presentacion>, además de darme una rápida respuesta a mi consulta, me recomendaron que me dirigiera al “Portal de archivos españoles” (<http://www.pares.mcu.es>) lugar del cual saqué más información y lugar que además os recomiendo visitar, es una interconexión entre multitud de bibliotecas españolas, tanto privadas como del estado, con un sistema informático que te permite acceder a todas ellas a través de un buscador, genial, no os lo perdáis.

Al archivo general de Indias fui remitido desde el “Museo Naval de Madrid” http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/ciencia_museo previamente se tomaron la molestia de solicitar la información que les pedí, en mi nombre al “Archivo de Indias”, me lo hicieron saber y me dieron el correo electrónico del “ARCHIVO” por si deseaba contactar directamente, una atención impecable y rápida.

Otro lugar a visitar es el “Archivo general de la Marina Álvaro Bazán” recopilan información de los buques de la Marina, tienen una muy extensa información sobre el San Telmo, la lástima es que no estén tan informatizados como el “Portal de archivos”, el acceso a la información puede ser por visita en sala, lo que implica desplazamientos normalmente o te pueden enviar fotocopias de lo que solicites, su acceso no es tan inmediato, pero es un sitio imprescindible si buscas información de buques de la armada, sus datos son muy extensos.

A través del “Centro nacional de datos polares” (Rios Rosas, 23 Madrid 913495889) podéis localizar información sobre los trabajos de investigación que se efectúan en los

dos polos de la tierra, entre ellos la expedición del 93-94 en busca del “San Telmo”, de la expedición 95-96 no tienen nada según me indicaron por correo electrónico.

También está la “Asociación regiones polares” <http://www.rutapolar.es>, estudiosos de las regiones polares, efectúan una importante labor de divulgación sobre estas dos regiones tan desconocidas de nuestro planeta, organizando actos divulgativos, viajes, etc. No deberíais dejar de hacer una visita a su página e informaros. Su presidente, José María Jayme, participó como jefe de logística en las dos expediciones de los años 90 en busca de datos sobre el San Telmo como ya os he dicho anteriormente.

El “Instituto Antártico Chileno” espectacular eficacia en las consultas, puedes hacer una consulta vía e-mail hoy, recibir la respuesta dándote un número de consulta antes de 12 horas y enviarte antes de 24 horas la respuesta en forma de documentación vía archivo informático, realmente me dejaron gratamente sorprendidos.

Mi recorrido en busca de documentación ha sido arduo y engorroso, supongo que por mi falta de experiencia en la búsqueda de datos, pero tengo que reconocer que me ha sido muy beneficioso a nivel formación personal, he sido muy bien atendido en todos los sitios y he conocido a gente realmente interesante, el saldo no puede ser más positivo.

También ha habido que estudiar las rutas a seguir desde Barcelona, corrientes, vientos, puertos interesantes, fondeaderos seguros en la costa Argentina, donde la carencia de puertos hace imprescindible conocer los sitios donde “esconderte” con el barco en caso de mal tiempo, organizar las raciones de alimentos de agua, medicamentos, combustible, conexiones por radio, contactos para la meteo, ropa a llevar, recambios, equipamiento de buceo, equipamiento tecnológico para el estudio de los fondos, para las filmaciones, ensayos de inmersión bajo hielo, rutas de vuelta, épocas adecuada para llegar, prever problemas y soluciones a ellos claro, planes “B”, etc.

Y luego, claro está, el estudio económico de la aventura, esto no se hace con fondos públicos, sino privados (propios más exactamente, snif, snif...) he intentado ahorrar al máximo en todo, mi especialidad ha sido el llanto continuo a los proveedores para enternecerlos (dame “algo” nen, que p’al viaje) y que nos hicieran descuentos sobre los materiales, ha habido que llegar a acuerdos con productoras para la edición y comercialización del reportaje producto de la aventura, a acuerdos con editoriales para la edición de un libro sobre el tema, he enviado peticiones de sponsorización a empresas privadas, sólo me falta hacer “horas extras” en las Ramblas (¡hombre! no había caído... ¡aun puedo hacer algo más!).

DE VUELTA AL BARCO.

Aquí estoy de nuevo, disfrutando de una “refinada” cena en el barco a base de una lata de fabada asturiana heredada de mi antecesor. Teniendo en cuenta que el barco ahora hace dos años que lo compré y teniendo en cuenta la abundante cantidad de latas de “fabada asturiana” que el antiguo armador dejó en herencia (calculo que tengo latas de “fabada” hasta el 2017) he juzgado más inteligente, en aras de mi felicidad durante la cena, no comprobar la fecha de caducidad...ya lo dicen “la ignorancia te hará feliz”.

Como novedad, destacar que el barco ha participado en la regata de la OPHIUSA 2009, lo he llevado en solitario y no, no ha entrada agua esta vez, ni se ha estropeado nada, todo ha funcionado perfectamente, empieza a ser aburrido esto, ya todo va bien - aunque a pocos meses de la salida (julio 2009) mejor que sea así.

En el tema sponsorización seré breve.

“Nasti de plasti”.

“Osá”, rápido ¿no?

Para los que no estén al tanto de las lenguas pre-post-modernas, quiere decir que nada de nada de conseguir financiación para el proyecto por ninguna banda. Hice una carpetita muy “mona” con toda un serie de propuestas a los posibles sponsors, en la que detallaba lo maravilloso que iba a ser para todos, para ellos por la publicidad y sobre todo para mi, que financiaran parcialmente el proyecto (pedía una cantidad que oscilaba entre 4000 y 6000€), a cambio tendrían una página WEB (la del proyecto) en la que saldrían como sponsors, un reconocimiento en los créditos del documental que iba a hacer y unos agradecimientos en la carátula del libro que pienso escribir sobre esta experiencia. Esta carpeta fue enviada a unas 60 empresas con tradición de colaborar con el mundo del deporte, a federaciones deportivas relacionadas con el mundo de la vela, a algún ayuntamiento y la respuesta fue más o menos, en general la misma : “Su proyecto nos encanta, pero la situación actual nos impide el asumir nuevos proyectos de sponsorización, estamos intentando mantener los compromisos ya adquiridos, no obstante nos gustaría que en el futuro nos informara sobre sus nuevos proyectos por si pudiéramos llevar a buen término una colaboración”

Realmente la situación económica del país no es para dar saltos de alegría, todos la estamos viviendo con mayor o menor inquietud de una manera u otra, así que entiendo perfectamente dichas respuestas.

Nasti de plasti...

De todos modos, y en honor a la verdad, no todo ha sido en balde, la página WEB y gracias a las gestiones de mi buen amigo Albert (Binimela en el foro de “latabernadelpuerto.com”) ha sido diseñada y realizada sin coste alguno por el y la empresa “Omitsis consulting” con la que colabora periódicamente.

Además está la “piruleta” que me regaló mi sobrino por si tenía hambre en la Antártida.

En otro orden de cosas, las fechas se aproximan, el amigo Fernando, que debería embarcar con nosotros en el Puerto de Mar del Plata, ya está en Brasil. Tras un azaroso viaje, saliendo desde la península, recalando en Canarias y Cabo Verde y efectuando el paso del Atlántico en solitario.

En Recife tuvo un susto, al volver de tierra con nuestro común amigo Jordi (los tres hicimos el Atlántico a vela en el 2005, junto con otros amigos), vieron como el barco, que estaba fondeado, salía un espeso humo blanco y negro, negro de la instalación

eléctrica que estaba ardiendo al parecer por un falso contacto del motor de arranque y blanco por el color de la espuma del extintor del único tripulante que por suerte se quedó a bordo. El fuego se pudo controlar y todo quedó en un susto, en un susto y un mes de retraso hasta que un electricista cambió toda la instalación eléctrica que había quedado inutilizada, más el consiguiente “sablazo” de la reparación. Una vez reparada le tocó el turno al piloto automático, que decidió prejubilarse 2000€ le pedían por la reparación. Reparó el piloto y filtró el gas-oil del depósito.
Cuando logró levar anclas... leamos su relato:

“Salí de Vitoria con todo arreglado (filtré el gasoil de los tanques y un electricista me arregló el piloto) pero dura poco la dicha en casa del pobre así que a los dos días de salir se jodió el piloto y se quedo como estaba (mal) y el motor se volvió a parar por la 'nata' del gasoil. El problema además es pillé calmas y en la zona de Cabo Frío, cerca de Río, ya no daba para más, así que decidí entrar en Buzios, que no tiene problemas de aproximación y se entra sin más (si hay viento claro). Tarde dos días en hacer unas 30 millas y las últimas 12 millas casi dieciocho horas. No hundí el barco porque estaba yo encima “.

Real como la vida misma, no es el tipo de crónica amable y bonita que vemos en esas maravillosas revistas náuticas, en la que todo es precioso y en las que en las portadas se ven unos imponentes “paseachurris”, pero a mí, personalmente, me gusta mucho más esta crónica de Fernando, real y dura, donde transmite el agotamiento mental que a veces en estas largas travesías desarrollamos, te hace respirar sentimientos humanos, desde el placer hasta el desespero, no son sentimientos anodinos y plastificados.

CAPITULO TRES

Rumbo a Canarias

Bueno, ya estamos casi a punto de partir, el olor a salitre empieza a inundar mis fosas nasales, sólo que estoy en casa escribiendo delante del ordenador, con lo que supongo que o mi cerebro esta yendo por delante de mi presente o se me ha ido la mano con la sal en la ensalada.

El aerogenerador sin montar todavía y eso que llevo un montón de días subiendo al palo, perdón, a los palos (es un Ketch, doble de palos, dobles de subidas a los palos), mis amigos empiezan a tener tortícolis de tanto saludarme levantando la cabeza para mirarme; el piloto automático estropeado, pegué un tijeretazo inadecuado en el sitio incorrecto y hasta que descubrí porque no funcionaba el piloto ¡UF!, la carpintería lastimosa la que está hecha, de la que está por hacer (que es casi toda) no opino todavía, las manchas de óxido sin pintar, la estiba sin organizar, la comida sin comprar, las medicinas sin determinar, el combustible sin comprar, las velas sin revisar, el sistema hidráulico perdiendo aceite, las prácticas de buceo en aguas frías insuficientes.

O sea, mi barco, el TURBULENTO, está listo para partir.

Si no se tuerce nada (como acabáis de leer todo va “según lo previsto”) el día 18 de julio, sábado, a las 11 h saldremos de Premià de Mar para Brasil, previa parada (según previsiones iniciales) en Barbate y posterior parada en Las Palmas, de ahí rumbo directo a Salvador de Bahía.

Con la Marina de Salvador ya hemos contactado, nos han dado los precios por el amarre, 280€/mes como amarre eventual. Ya se sabe que las comparaciones son siempre odiosas, pero en Barbate, el puerto más barato que hemos encontrado en la provincia de Cádiz, nos pedían 900€/mes como eventual, por eso no lo hemos dejado estos días allí y partiremos directamente desde Barcelona.

Toca partir y no sé quien necesita más suerte en este momento, a fin de cuentas yo solo me voy a vela a la Antártida y vuelvo, pero los que se quedan tendrán que resistir los embates de una crisis financiera mundial, en la que cada día alguien dará explicaciones de porque pasa esto (las 127 primeras veces está bien, luego empieza a aburrir)... verán a la oposición política explicando que la culpa de todo es del gobierno: la lluvia, la sequía, la bajada de precio de los altramuces en el mercado de Hong Kong, al gobierno diciendo que ellos han heredado la situación, que es global y que de todos modos ya han tomado medidas eficaces, como recortar el 0,5% de impuestos a los recolectores de fardolillos o crear cursos de formación ocupacional organizados por el cuñado listillo, que para eso es cuñado y listillo (el día que roten lo puestos con la oposición, se dirá lo mismo pero desde lados distintos) tendrán que resistir a alcaldes con la ansiedad que da el síndrome del “Yo recaudo más” con su cubito de pintura azul pintando zonas de aparcamiento de pago en los sitios más insospechados, políticos en la playa, en bañador para *asustar más*, raptando a hijos ajenos para besarlos delante de las cámaras y llenarlos de babas ...uycks... a los bancos mirando como sonrían amablemente al ver pasar al posible “impositor”, con la sonrisa del cazador que ve a un pato despistado... El inexorable recibo de la hipoteca, del crédito, el escuchar que los bancos y cajas condonan los créditos a los partidos políticos (y eso, porque debe ser?) y a los que los pueden pagar y casualmente tu no estás nunca entre ellos, entre los condonados me refiero. A ti, si te “condonan” es por la popa y a veces, incluso la “condonación” es en vivo y sin “protección”.

PRIMERA NAVEGACION. UNA CRONICA RÁPIDA.

La siguiente crónica se escribió “de urgencia”, aprovechando el poco tiempo que estuvimos en el PUERTO DE LA LUZ, en LAS PALMAS de GRAN CANARIA donde habíamos llegado la madrugada del domingo, 2 de agosto 2009, parada que queríamos aprovechar para realizar algunos pequeños arreglos y modificaciones, amén de descansar un día. La previsión era volver a partir de nuevo hacia Brasil el primer miércoles .

El sábado 18 de julio tal y como estaba previsto partimos del puerto de Premià de Mar, llevábamos dos semanas histéricas dejando los asuntos del trabajo en las debidas condiciones como para que no se notara esta ausencia de dos meses. Con el barco otro tanto, unas últimas semanas locas acabando de ligar cabos (nunca mejor dicho), reparar e instalar cosas.

El viernes día 17 de julio, a 20 horas de la partida, descubrimos al ir a cargar gas-oil, que las patas de los balcones puestos alrededor del palo de la mayor, para dar seguridad cuando trabajas en él, estaban con las soldaduras abiertas, un trabajo defectuoso de soldadura había hecho que estas se abrieran en algunos y los que aún no se habían abierto sin duda lo iban a hacer, con lo cual estaba claro que los balcones no servirían.

Al revisar las baterías encontramos dos que no funcionaban correctamente.

Al revisar la jarcia descubrimos (la habíamos hecho revisar hacia unos meses) que además de tornillería que faltaba, habían “botellas” roscadas para el anclaje de los obenques agrietadas.

El piloto de viento faltaba por montar y tenía alguna rosca que no funcionaba bien.

La auxiliar aún faltaba por recoger, su motor por estibar.

Etc. Etc.

El estado anímico era deprimente, a veinte horas de un viaje de 4500 millas como etapa primera y aún teníamos cosas en ese estado. Gracias a los buenos oficios de José Antonio (JA) logramos que un amigo suyo viniera el sábado por la mañana a soldar los susodichos balcones, también nos trajo de una jarcia que tenía como repuesto recambios para las “botella” agrietada, bulones varios, etc.

Dos horas antes de la salida la panorámica era desoladora: los balcones soldándose, las baterías cambiándose, la jarcia volviéndose a revisar, el bulón de la botella a cambiar que no salía por ningún lado, el piloto de viento ajustándose, la auxiliar en el agua pendiente de subir y estibar, su motor no tenía ni soporte para la estiba. En la cubierta: el soldador amigo de José Antonio, José Antonio, Toni (“Antull”), nuestro vecino holandés Tore, todos yendo de un lado a otro, buscando herramientas, pidiendo alargos eléctricos, preguntando por piezas, descubriendo más fallos en el barco. Estaba claro, era una situación dramática, hacía falta alguien con aplomo, sangre fría y capacidad de dirección para resolverla.

También estaba claro que yo no reunía esas maravillosas cualidades, así que para que perder el tiempo, me fui al bar.

En el bar me lo pasé muy bien con la despedida que habían organizado mis amigos del Club Náutico de Premià, creo que no la voy a olvidar en la vida, fue un detalle precioso, un pequeño almuerzo, unas pequeñas bromas y unos deseos de tener una feliz navegación. Gracias a todos.

Volví al barco, allí estaban grabando los de la Televisión Digital del Maresme, me hicieron una pequeña entrevista. Miré alrededor, los balcones soldados, la jarcia

reparada, el piloto de viento preparado, baterías cambiadas, etc. etc. Martina estaba en estado de shock, nerviosa por las reparaciones, las prisas, la presión del momento, a punto de explotar... lo que corroboró mi teoría de que lo mejor que pude hacer fue salir por "patas" de aquel guirigay sino sería yo ahora el estresado.

"Soldado que corre sirve para más guerras."

Salimos de Premià de Mar, el viento del Mediterráneo nos premió con su habitual gracia, entrando por la proa directa, obligándonos a hacer bordos constantes. Parece ser que en el Mediterráneo el viento sólo aparece o por la proa o cuando vas a amarrar, es una venganza de Eolo por no se sabe bien que.

Nada más salir el winche de la mayor empezó a fallar, casi se sale de la base, los tornillos que lo sujetaban al palo habían "dado" el agujero por lo que este se movía peligrosamente. A una roldana del lazy-jack se le salió el bulón, por lo que el lazy-jack quedó inoperante (lo cual no tiene ninguna importancia navegando, pero es incómodo al recoger la vela). Empezamos bien.

Con estas dos cosas y teniendo en cuenta el agotamiento acumulado optamos por parar en DENIA un par de días, para reparaciones, y, sobre todo, para quitarnos de encima la tensión de las últimas jornadas descansando relajadamente.

Entramos en DENIA sin novedad.

DENIA fue creada en el siglo I antes de Cristo por los romanos. Quinto Sertorio estableció una base naval en "DIANUM". En el 1010, en la época musulmana, tiene su momento culminante de expansión y pujanza, pasa a llamarse "DANIYYA" se convierte en la capital de la TAIFA que anexionándose las Baleares, crea un importante reino marítimo que acuña su propia moneda. Tras las bofetadas de rigor y a lo largo de varios siglos pasa sucesivamente a manos de los almohades, cristianos, valencianos, castellanos y finalmente borbónicos (1709), siendo incorporada finalmente a la corona. Actualmente dispone de una población de 44000 habitantes. En esta población acabamos estando tres días, aprovechamos para relajarnos un poco y efectuar las primeras reparaciones por el camino...

Dicen que el hombre desciende del mono, yo creo que mi evolución va en sentido contrario, asciendo poco a poco a mono. Haciendo Martina una prueba con la driza de la génova, se le partió a esta - dentro del palo claro - no me lo creía... tenía que volver a subir al palo. Los últimos tiempos creo que ya ni bajaba de él y cuando creía que me había librado, tuve que subir 3 o 4 veces más, amén de los inventos raros, taladros, ganchos y demás métodos y artilugios concebidos para lograr hacer entrar un cabo por el "agujerito" superior y lograr hacerlo salir por el "agujerito" inferior... Ufff!!

Coloqué la driza, cambié de lugar el winche haciendo nuevos taladros, nuevas roscas con los machos, quedó perfecto.

Salimos de Denia, estuvimos navegando con viento de proa, por supuesto, o sea, motor, velas y bordos que nunca se acaban. Al llegar a la zona del mar de Palos el viento aparente que nos entraba por la proa era de 30 nudos, la mar en estado de marejada con áreas de fuerte marejada y, claro, a que no adivináis quienes eran los "primos" que estaban en el "área de fuerte marejada"? Exacto, nosotros.

Vi claro que iba a ser una paliza, miré el derrotero para buscar el puerto más próximo y entrar en él para pasar a noche o hasta que mejoraran las condiciones, el puerto más próximo estaba a unas 20 millas y resultó ser Garrucha. Cuando iba a enfilar rumbo a dicho puerto, Martina me llamó para que mirara en el exterior. Nubes espesas de humo, en grandes cantidades provenían de la zona, no sabíamos que era, pero eso sí, a pesar de que no aprobé COU a la primera supe adivinar que había un incendio en el área. Estaba

claro, puerto descartado y a aguantar toda la noche la fuerte marejada y la fuerza 6 -7 por la proa. Fue muy impresionante ver de noche como las llamas devoraban toda la ladera de las montañas próximas a Garrucha, al cambiar nuestra situación y no venir el humo hacia nosotros pudimos observar claramente el fuego ascendiendo por las laderas de la montaña. En dos palabras: IM PRESIONANTE.

En un momento determinado saltó un cable de un obenque, me quedé helado al pensar en la posibilidad de la caída del palo al fallar esa sujeción, finalmente, al lograr cazarlo al vuelo en sus viajes a lo largo y ancho del barco, comprobé que en realidad era un stay flotante colocado para cazar un baby stay que puse como seguridad y que sólo se había soltado de donde estaba atado, no tenía importancia el tema pues no ejercía ningún trabajo en realidad. Aunque hubo un momento que pensé que menos mal que el hierro no flota, pues tenía la sensación de ir dejando un reguero de óxido, tornillos, tuercas y demás piezas de acastillaje por donde pasaba el barco.

Seguimos sin incidencias remarcables hasta la población de BENALMADENA (MALAGA), población creada por los fenicios en el 800 antes de Cristo y en cuyo puerto entramos a las 6 h de la mañana, hacemos una parada técnica de carga de gas-oil y agua antes de pasar el estrecho, paramos unas doce horas. A las 5 h de la tarde salíamos para poder estar a las 7 h de la mañana en GIBRALTAR y cruzar el estrecho a la marea vaciante y con luz y así se cumplió y lo pasamos con luz brumoso a primera hora de la mañana. Es una zona con mucho tránsito y es importante tomar precauciones para pasarlo rápido, en tres horas estábamos en TARIFA, perfecto el paso.

Enfilamos a Canarias. A las 19 h UTC, aproximadamente, y teniendo a TÁNGER de través a unas quince millas tuvimos un curioso incidente. Nos apareció de golpe a 50 mts. escasos del barco una embarcación que parecía una piragua, prácticamente no se distinguía del mar, estaba pintada de un color caqui que la confundía con las olas, francobordo muy bajo, 8 mts. aproximadamente de eslora, con dos personas a bordo, manga muy afilada y estrecha. En un principio pensé que eran dos personas que se habían quedado sin combustible, así que obviamente les llamé la atención por si necesitaban ayuda, no respondían, hasta que finalmente uno con la mano saludó dando a entender que estaban bien y que nos podíamos ir, entonces y sólo entonces, caí en la cuenta que llevaban detrás 3 motores fuera borda que por el volumen debían de ser de 200 C.V. cada uno, iban muy lentos, al ralentí diría yo. Era una planeadora y supongo que iban a pasar algún alijo de droga a la península. Se me cortó el rollo de golpe, con mi fantasía hollywoodense ya me veía siendo atacado y abordado por narcos que no querían que informara de su avistamiento, pensé que en caso de ataque el arma más agresiva que llevaba a bordo eran unos CD's de MARUJITA DIAZ y no sé si iban a servir para defenderme, igual les gustaba... trimé las velas mejor, puse motor y no remé porque no llevaba remos a bordo, el caso era salir de allí "cagando leches" y así lo hice. Al día siguiente cogimos el viento de aleta, con olas de 3 a 4 mts. por popa, olas largas y bastante cómodas, aunque no todas. La configuración que dimos a las velas fue una configuración cómoda, hicimos dos rizos durante casi toda la navegación, con la mayor abierta en "orejas" de burro y la génova como si fuera un tormentín, la mesana fuera para que no nos hiciera "culear" el barco y no hiciera trabajar demasiado a la rueda. La génova ayudaba a que el barco no se saliera del rumbo, ni orzara ni trasluchara, la mayor recibía el impulso que transmitía al barco. Es una configuración para ir lentos, se puede mejorar la velocidad cambiando la configuración, pero a cambio tendríamos que trabajar más con el plus de stress y cansancio que nos generaría y poniendo los materiales más a su límite. Hemos hecho 1500 millas de las casi 18000 que hemos de hacer, prefiero no forzarnos ni a nosotros ni los materiales del barco, el objetivo es ir y volver, intactos nosotros, intacto el barco, por eso todas mis configuraciones estarán por

debajo de las posibilidades del barco. Así y todo el paso del estrecho a Las Palmas lo hemos hecho en 6 días a una media aproximada de 5,5 nudos de velocidad, empujados por la corriente a favor y con algún largo planeo durante mucho rato a 9 nudos, un pico anómalo de 11 nudos; recordar que es un motovelero de hierro de 18000 kg.

Estamos ya a punto de entrar en la ciudad de LAS PALMAS de GRAN CANARIA, cuyos orígenes fundacionales se sitúan en 1478, fundada por Juan de Rejón capitán de las tropas de la Corona de Castilla y tras duras luchas durante años con los aborígenes. Tras resistir con éxito invasiones e intentos de invasiones de ingleses y holandeses durante el siglo XVI, finalmente la isla fue invadida en el siglo XX por ingleses, holandeses, alemanes, suecos, etc. etc. fuertemente armados con cubatas, gin tonics, mojitos y demás bebidas, apoyados además, por la artillería pesada en forma de dólares, libras, euros, visas y demás armamento de invasión pacífica.

Entramos en el puerto de La Luz, dársena de embarcaciones menores, Las Palmas de Gran Canaria, de noche por supuesto, para darle más emoción al tema, más perdidos que un “pulpo en un garaje” hasta que logramos encontrar la dársena, previa pérdida entrando en una marina particular, con dificultades de maniobrabilidad por lo estrecho del espacio y de la que salimos por la orientación del guarda de seguridad.

Amarramos en la gasolinera.

Son las 9 h de la mañana, entrego la documentación en las oficinas de la Autoridad portuaria que resultan estar al mismo lado que la gasolinera y que tiene, precisamente, un espacio reservado para los barcos que llegan de noche, muy visible y que yo fui incapaz de ver, supongo que por las ganas de amarrar donde fuera después de la equivocación de amarre en el Club Náutico.

Ducha inmediata (he oído hablar de que el amor es ciego, pero nunca he oído que no tenga olfato, así que mejor me ducho). Almuerzo en plan pecado gordo antimicrobiótico: grasas, tocinos, huevos fritos...; creo que hasta noto como el colesterol avanza poco a poco por mis venas invadiéndolas y taponándolas...uumm que placer!! . Hago anotaciones en mi diario para enviar la crónica y hago un análisis mental de los siguientes pasos a dar, mientras leo un diario tranquilamente. Estoy en un bar que ya conocía de mi primer viaje en barco a Las Palmas, está cerca del puerto, delante del edificio de la policía y reúne los requisitos que a mí me gustan, tranquilo, no demasiado ruidoso, mesas espaciosas y sobre todo comidas caseras de las de antes, de las de “pecado gordo”. Mañana lunes, ajustes y reparaciones varias, martes turismo y miércoles salto a Brasil, más o menos 24 días (me temo que más que menos) o esa es la intención, por lo menos.

Pasamos unos días agradables en LAS PALMAS entre trabajitos, compras y turismo, al final tuvimos que añadir un día más, el miércoles, por estar Martina enferma y no querernos arriesgar a salir hasta estar claro que lo suyo no era más que un pequeño catarro, atendido sin problemas en el Centro de Asistencia Primaria de Las Palmas, aunque era muy ostensible la psicosis por la gripe A. Mascarillas de los enfermeros y de todo el personal médico, guantes, atención rápida e inmediata...

Catarro solucionado.

Salimos el jueves, día 6, del puerto de La Luz a las 11 h UTC, con un viento de popa de 11 nudos, la previsión por el UGRIB era de fuerza 4 a 5, la previsión del instituto de meteorología nacional no la miramos, por despiste, desidia o por pensar que ya no hacía falta una previsión más. A las dos horas de navegación el viento subió a 17 nudos por popa, siempre por popa, más tarde inició una cadena progresiva, 20, 22, 24 nudos, siempre de Norte. Hice tres rizos, acorté la génova a modo de tormentín par ir más

cómodos, las olas eran de 4 mts. y empezaban a ser rompientes; 30, 34, 36 nudos de aparente, si a este dato le añades que el barco estaba navegando a una media de 8 nudos, con unos picos de 11 nudos, con una sencilla operación aritmética, la suma del viento aparente más el vector de la velocidad (íbamos en portante) daba un cálculo que sobrepasaba los 40 nudos, con además olas rompientes de 4 mts. Todo esto sucedía a las 15 h UTC, vi en la carta que a 12 millas teníamos el último puerto de CANARIAS en el sur que era PASITO BLANCO, un puerto deportivo anexo a una urbanización y que se halla al oeste del faro de MASPALOMAS, el faro más al sur de LAS PALMAS, e intuyendo que este temporal sólo iba a ir a más durante la noche, decidí dirigirme a él. El corto trayecto fue complicado, las olas rompientes nos cogían del través si íbamos a rumbo, así que tenía que jugar con ellas corriendo el temporal en dirección 240° y cayendo hacia el oeste (280°) cuando veía que el mar me lo permitía, pero con una rueda hidráulica que necesita 13 vueltas para mover en un sentido el barco era bastante complicado, así que empecé a dirigir el barco con el piloto automático, iba en dirección al puerto pero cuando veía que me iba a caer encima una ola grande pulsaba dos veces el “10” de babor del barco para presentarle la aleta a la ola, volviendo a pulsar acto seguido el “10” de estribor, descubrí una manera cómoda de gobernar el barco con temporal y con una rueda poco sensible, así y todo en un par de ocasiones, unas olas “graciosas” nos dieron un par de “makokis” que nos hicieron temblar hasta los empastes de las muelas; nos dieron por popa.

Entramos en puerto a las 20 h y poco (hora Canarias), las oficinas ya habían cerrado, no había marinero de guardia, sólo uno que se iba y que nos dijo que no nos podía atender, pero que si queríamos podíamos dejar el barco en la entrada en la misma bocana del puerto, sólo había ese sitio y otro que estaba reservado para la guardia civil en la gasolinera. Allí lo dejamos, la noche se presentaba movida, había un mar de fondo de un metro de altura que nos “comimos” entero en ese amarre, a ese mar de fondo hubo que añadir la marea que superaba los dos metros. El barco con 6 amarras, todas las defensas en un lado, cada 2 horas salida al exterior para comprobar la situación y adaptar las amarras, a las 4 h de la mañana, el mar de fondo entraba con más fuerza en el puerto, pareciendo el barco uno de esos “toros mecánicos” intentando librarse de las amarras, las defensas estaban absolutamente aplastadas, desconozco como no reventaron, en el esfuerzo del mar empujando el barco contra el muro al que estábamos amarrados y las defensas frenándolo (al barco). Se dobló un soporte de la baranda. A las 4 h de la madrugada decidí cambiarme, y puesto que no había venido la guardia civil ponerme en su amarre que estaba más resguardado, el resto de la noche fue de guardia vigilando el barco.

Los daños no fueron importantes, una amarra rota, un soporte del guardamancebos doblado, una defensa arrancada y perdida, el resto de las defensas ahora además de blancas, también son rojas por haber arrancado parcialmente la pintura al casco con los refregones, a cambio el casco es un poco menos rojo.

Peor suerte tuvo un velero que estaba fondeado delante de la bocana, parece ser que el mar de fondo le rompió la amarra con la que estaba sujeto al muerto, liberándolo y estrellándolo contra las rocas. Esta mañana hemos visitado los restos del velero, cuando hemos ido estaba Salvamar y la guardia civil del mar, además de un nutrido público. Cuando hemos vuelto horas más tarde, sin la guardia civil ni Salvamar, sólo había gente arrancando los winches del barco con un hacha y recogiendo los restos diseminados por la costa y las rocas.

El servicio meteorológico nacional había dado “aviso de temporal” para la zona en la que estábamos, acertaron de pleno y nosotros hicimos el tonto dando por buena una sola información, la del UGRIB. Según las previsiones no podíamos salir hasta el domingo a

las 9 h de la mañana; no sabía cómo lo haríamos, pues aquí sólo nos podían dar amarre para un día, igual tendríamos que volver a la gasolinera maravillosa.

En otro orden de cosas, la navegación es cómoda, hemos adaptado nuestra vida diaria a la vida en navegación, aparte de unas pequeñas cositas, como el quedarte “amodorrado” en el sofá delante de la tele por la noche, la tele, el ir a la nevera a picar cositas, bebida fresca de la nevera, la luz eléctrica, la radio, el aparato de música, un water al que no tengo que agarrarme para evitar un desastre ecológico cuando estoy en él, un plato de sopa al que no tengo que perseguir por la mesa durante la comida, un suelo que no se mueva, una cama en la que no necesito bailar ballet toda la noche para sostenerme, unas duchas de verdad, una lavadora, tener ropa limpia cuando abro el armario, las salidas con los amigos, las copas, etc., aparte de eso, no noto nada a faltar... jejeje.

Estamos en el puerto de MOGÁN, los trabajadores de la marina de PASITO BLANCO han tenido la gentileza de buscarnos amarre sin que se lo pidiéramos, sabían que teníamos que quedarnos en puerto por no ser la meteo favorable, no nos podían dar amarre por estar todo comprometido desde hacía días, el día que nos dieron de amarre ya se les complicó bastante las cosas, así que sin decirnos nada se tomaron la molestia de contactar con puertos vecinos para ver si había sitio para nosotros, localizándonos un amarre en MOGÁN. Muchas gracias.

MOGÁN es un pequeño pueblo al sur de la isla de Las Palmas, precioso, pequeño y con un puerto muy cuidado, pesquero, deportivo y turístico. La historia del pueblo pasa por múltiples vicisitudes, el municipio inicialmente estaba alejado de la costa por miedo a los continuos ataques de los piratas (para variar). Se convirtió en distrito parroquial en 1815, lo cual fue el primer paso para la independencia municipal. A finales del siglo XIX entró en crisis debido a la quiebra del campo, la presión fiscal, el descontrol administrativo y la imposibilidad de liquidar las deudas que los campesinos tenían con los prestamistas locales (todo esto me suena a muy actual...). La panorámica empezó a mejorar cuando una casa inglesa trajo por primera vez el cultivo de tomates y plátanos que caracterizaron la agricultura del siglo XX.

El pueblo y su puerto son encantadores y su gente, como la mayoría de los canarios en general. Estaríamos un par de días en este precioso puerto, con unos costes muy bajos por amarre además.

CAPITULO CUATRO

De Las Palmas a Salvador de Bahía

10.8.09 Salimos rumbo a Salvador de Bahía (Brasil) se dice rápido pero no se llega tanto. La previsión del tiempo es de fuerza 4 - 5 del noreste vamos en portante, la singladura de este primer día será de 104 millas. He dejado mi cerebro en standby para evitar las ansiedades que sé que me vendrán cuando vea que estoy en medio del Atlántico y me haga la clásica pregunta de "Que c... hago yo aquí ?" pregunta que nos hacemos casi todos cuando vemos que pasamos de un mundo activo y civilizado a un aislamiento total y en que no existe la posibilidad de apearse hasta que llegas a destino, no te pongas enfermo que no hay médico, no te rompas nada, que no se estropee el barco, tampoco hay mecánico ni velero, ni carpintero, ni "ná de ná...". Hemos pactado que ninguno de los dos saldrá de la bañera si no está el otro presente y que de noche, esté el tiempo como esté, iremos con arnés si estamos solos. Es la mejor garantía de encontrar al otro en el interior del barco cuando empiezas la guardia.

11.8.09 Noche tranquila, vientos fuerza 3 a 4, olas interesantes por la popa constantemente, la vela génova atangonada, mayor con dos rizos durante la noche. Cada día conectamos con radio Mónaco a través de la BLU para enterarnos de la meteo de la zona pues la información en esta zona corresponde a los franceses y la verdad es que lo hacen muy bien. Además, a través del Iridium (teléfono satelitario) nos bajamos la previsión meteorológica del UGRIB para varios días y la trasladamos a un programa de navegación que tenemos instalado en el ordenador portátil. En tierra hay un equipo que también nos va informando del tiempo en nuestra zona por medio de SMS al satelitario. Vemos un barco. Singladura de 95 millas.

12.8.09 Viento de fuerza 3 a 4, mayor completa, mesana abierta completa, génova atangonada, recorrido 115 millas.

13.8.09 Seguimos la misma tónica, génova atangonada, mayor y mesana completas. Durante la noche caen en cubierta una sepia y algunos peces voladores, hemos intentado poner el piloto de viento, tiene muchos años y los engranajes están muy desgastados, las guiñadas que hace son tan grandes que acaba perdiendo la dirección que marca la aleta, decidimos suprimir el piloto de viento e ir sólo con el eléctrico que nos va muy bien, aunque consuma electricidad. Singladura 113 millas.

14.8.09 Tenemos marejada, olas grandes, viento portante, llevamos la mesana con dos rizos para que no nos domine la dirección y nos haga sombra con la mayor, la génova a $\frac{3}{4}$ atangonada, la mayor completa. Por la mañana siguen apareciendo peces voladores en la cubierta, esta noche nos hemos cruzado con un mercante.

15.8.09 Marejada, mayor con dos rizos, seguimos con la vela génova atangonada. Han caído en cubierta durante la noche unos 18 peces voladores, durante mi guardia, a las 2 de la madrugada, uno me impactó en el pecho dándome un fuerte golpe y un fuerte susto, se me cortó al instante la "modorra" del sueño. Algunos peces que caen en el interior de la bañera estando yo de guardia siguen aún vivos así que los devuelvo por la

borda. Por la mañana el resto de la cubierta está lleno de peces muertos, cogemos casi una docena, los limpiamos y les invitamos a nuestra mesa, jejeje.
119 millas de singladura.

16.8.09 Tenemos un importante mar de fondo, la mayor va con 1 rizo y la génova en $\frac{3}{4}$, atangonada. Hoy hemos hecho el vago con el trimado, yo tenía menos ganas de trabajar que el sastre de tarzán y en consecuencia sólo hemos hechos 94 millas.

17.8.09 Hace una semana que salimos de Mogán y aún nos faltan 3 (semanas) para llegar. El día es tranquilo, llegamos a la altura de Cabo Verde y nuestra singladura es de 140 millas. La noche es muy clara, tenemos luna llena y un cielo absolutamente estrellado que me invita a pensar lo bien que se está en la cama mientras es otro el que disfruta del maravilloso espectáculo por estar de guardia él, pero no cuele y me chupo yo el maravilloso cielo estrellado...

18.8 Aparecen varias bandadas de pájaros (dejamos Cabo verde a unas 60 millas por babor) y dado que mis conocimientos de ornitología son casi tan extensos como los de chino mandarín, no os puedo decir que tipo de pájaros son, parecen gaviotas, pero no lo son, lomo parduzco y pecho blanco, no hablan inglés, más datos no os puedo dar. El calor es sofocante. No deja de hipnotizarme el plancton nocturno, mientras el barco va avanzando al romper las olas, ves como los estallidos del plancton fosforescente van dando un peculiar colorido a la estela del barco.

19.8.09 Estamos en la latitud 8 Norte, poco viento, decidimos poner el spi asimétrico, nos va de maravilla, con un viento aparente de 7 nudos nos mueve a 6 nudos, los 120 m² de trapo se hacen notar. El asimétrico de color rojo, visible, muy visible, tira del barco como un caballo de un carro, nos da dos nudos más de los que nos daba la vela génova atangonada. ¡¡Splash!! Duró 2 horas la maravilla, un roce en la driza, probablemente estaba enrollada en el stay del génova, hace que se rompa esta, quedándose en el interior del palo. Spi al agua, no nos da tiempo a recuperarnos de la cara de estupefacción, carreras por la cubierta para recuperarla, momentos de tensión para que no se enrolle en el timón, la hélice o en lo que sea y se rompa algo. Un ave vuela rasa cerca de nosotros, ha observado indiferente el estallido del globo rojo, aunque a mí me da la sensación de que se cachondea, lo cual acrecienta mi contenida mala leche, parece un cormorán. Cormorán al “Chilindrón” como lo coja. El spi no se volverá a colocar en toda la travesía por quedarnos sin driza y a mí no me apetece nada tener que subir al palo navegando para pasar una nueva guía y volver a colocar una driza nueva. Es en estos momentos cuando te vuelves más consciente de tu aislamiento, dependes sólo de ti, tu mejor arma es la paciencia y la tranquilidad, estás a muchos cientos de millas del puerto más cercano, configura las velas como puedas sacando el máximo que puedas de ellas, no fuerces nada, no te convienen roturas de ningún tipo y tira hacia delante con la masa de 18000 kg de hierro sobre la que flotas, un día u otro se supone que llegarás. Singladura del día de 121 millas.

20.8.09 Ninguna novedad especial, viento de 11 nudos, singladura de 100 millas. Olas por la proa rompiendo el avance constantemente.

21.8.09 Hoy se veían importantes nubes negras, como esas que se ven en las películas de dibujos animados poco antes de que aparezca el malo, se ve la proyección de la caída del agua, la nube está descargando y acercándose rápidamente, el tiempo justo para

ponerme el traje de agua, saltar a la cubierta corriendo y empezar a rizar, aún no he acabado cuando el chaparrón descarga encima nuestro, el viento sube de golpe algo más de 10 nudos, pasamos de los 15 que íbamos a 25 aproximadamente, el barco se zarandea por la subida el viento (íbamos con todo el trapo), las olas crecen tanto como mi miedo (un poquito menos quizás), nos empapamos completamente y pasados treinta minutos aquí no ha pasado nada, las nubes siguen su camino y nosotros el nuestro, por suerte nuestra amistad no ha sido duradera y no ha insistido en acompañarnos más tramo. El barco empieza a hacer guiñadas, miro el piloto automático, está apagado, lo acciono, salta el disyuntor, lo vuelvo a accionar, vuelve saltar, no me lo puedo creer. ¡Se ha estropeado el piloto automático! Nos faltan 15 días para llegar y vamos a tener que llevar la rueda 24 horas al día a mano, quiero creer que es una broma de no sé quien, pero no, no es una broma. Voy a la unidad central del piloto con el tester, lo compruebo, todo funciona aparentemente, el compás magnético nos da la dirección, las pantallas no tienen problema, tan solo cuando accionas el automático (en standbay no salta) se interrumpe el paso por el disyuntor, reviso la bomba hidráulica, la bobina está ardiendo. Supongo que hay 3 factores que han determinado la avería y que confirmaré con el fabricante cuando vuelva a Barcelona: el primero es que quizás se ha ido a una bomba muy justa de potencia, que para navegaciones cortas (3 días) puede ir bien pero que para hacer el Atlántico es muy justa (funcionaba 20 horas al día y descansaba 4). Excesivo tiempo seguido encendida y una colocación inadecuada en la sala de motores con una temperatura ambiental elevada que no permitía enfriar el bobinado. Todo esto lo confirmaré con el distribuidor-instalador en Barcelona cuando regrese. Me anoto el llevar una bomba hidráulica de reserva para el siguiente tramo. Este día hemos hecho 106 millas de singladura.

22.8.09 Paramos para poder trasvasar el diesel que tenemos en algunos bidones al depósito del barco, bajamos la mayor y mesana, acuartelamos la génova y caemos con el timón a barlovento, es decir, nos quedamos al paio para reducir el movimiento y estar cómodos. Cargamos 150 litros, aun nos quedan 120 en el cofre de anclas, el motor nos ayuda a recargar baterías y por si encontramos algún momento de calma chicha en la que el mar esté más o menos plano, avanzar algo en lugar de quedarnos flotando. Acabamos la operación, limpiamos el suelo del poco que se ha derramado para evitar resbalones, decidimos que ya que estamos parados es un buen momento para realizar nuestro aseo personal sin tener que estar dándote bandazos y así lo hacemos. Acabamos, y bueno, pues vamos a aprovechar y hacemos la comida sin que la cocina se mueva. Acabamos de comer, y bueno, ya que estamos podemos dormir un poco sin vaivén... Parece que no queremos arrancar, la sensación de estar parados de “motu proprio” es agradable, hemos empleado unas cinco o seis horas en hacer todas estas cosas, diesel, lavarnos, comida tranquila y siesta y nos ha dado la agradable sensación de estar casi como en un puerto. Hay un pájaro que nos acompaña desde hace una semana, se “añadió” a la tripu en Cabo Verde y aquí lo tenemos aún, dando vueltas a nuestro alrededor, queremos tirarle algunos de los peces voladores muertos que aparecen todas las mañanas en la cubierta, pero se va y nosotros tiramos los peces al agua, alguien los aprovechará. La singladura nota nuestras horas de parada, hoy sólo hacemos 65 millas.

23.8.09 Noche absolutamente oscura, me pongo el traje de aguas por si acaso, llevo la rueda a mano, lo cual no impide que en mi tercera hora de guardia me empiece a “amodorrar”. ¡Alguien me tira un cubo de agua! No, no es un cubo de agua, cae de golpe un chubasco tremendo, el barco vuelve a zarandearse de lado a lado por el incremento del viento, la regala está próxima a embarcar agua, al incremento del viento

le empieza a acompañar el de las olas poco a poco. Llamo a Martina para que me ayude llevando la rueda mientras salto a cubierta a colocar los rizos, dudo, no sé si cae mucho agua o es que me está cayendo a mi toda la del Atlántico, la espesa cortina de agua me impide ver mucho más allá de donde estoy. Cazo el amantillo, preparo los rizos, amollo la mayor, engarzo el ojal del 2º rizo, cazo la mayor, cazo los rizos, aseguro la mayor, aseguro los rizos, amollo el amantillo, anudo los matafiones. El trabajo ya sale de forma automática, lo hemos hecho tantas veces en esta travesía que ya parece que los brazos vayan solos, sin instrucciones. Pasado un rato desaparece el mal tiempo, aquí no ha pasado nada, hasta que se vuelve a reiniciar el ciclo: Modorra cortada de golpe, carreras, rizos, agua y vuelve el buen tiempo.

Los gualdraponazos de la génova, cuando ha subido el viento de golpe, han roto el anclaje de la roldana que reenvía la escota desde el carro hacia el winche, quedando la escota cogida sólo por el winche. Lo hemos solucionado con un grillete, pero el susto ha sido importante. Cuidar el material es vital, nos quedan muchas millas aún para llegar y según que se rompa aquí, no sólo no lo podremos solucionar hasta llegar, sino que probablemente nos retrasará o incomodará la navegación.

Estoy tan empapado que creo que me van a acabar saliendo escamas, la naturaleza será sabia, pero a mi cada vez me vuelve más feo. Noche de perros por la lluvia, chubascos continuos, ráfagas elevadas de viento, no dormimos casi intentando controlar el barco. Singladura 70 millas.

24.8.09 Mayor con dos rizos, mesana dos rizos y génova a $\frac{3}{4}$. Las ráfagas son constantes, tengo dolores lumbares, no avanzamos nada, hay mucha ola que choca contra el barco por la amura de babor. Poniendo el motor nos da $\frac{1}{2}$ nudo más por hora, que en un día son 12 millas de adelanto, contra un consumo de 80 litros de diesel. Obviamente no ponemos motor, el diesel es mejor guardarlo para cuando se note su uso. Viento escaso, a ráfagas fuertes, singladura 66 millas; llevamos 3 días de singladuras cortas, estamos en la zona de convergencia tropical y se notan las “calmas”.

Seguimos con la rueda a mano las 24 horas, el piloto automático ya lleva varios días averiado y no ha habido modo de repararlo. Tenemos algún momento de respiro, pues hemos visto que en ceñida, con un poco de presión de viento y trimando adecuadamente la mesana, ella nos actúa como piloto, supongo que la quilla semicorrida (que nombre más triste y curioso no? “*semicorrida*”) facilita las cosas, el caso es que nos permite ausentarnos a ratos de la rueda, podemos ir a la mesa de cartas, hacernos un café, comer tranquilamente, etc. pero siempre has de estar encima. Hace guiñadas que oscilan entre 20 y 30 grados en total de ambos lados, pero retorna al rumbo seleccionado, lo cual es un respiro, pues las manos ya me estaban cogiendo la forma curva de la rueda.

Hemos visto que la pala del timón del piloto de viento tiene los anclajes tan desgastados que hace que este vibre constantemente, con lo que nos obliga a trabajar más con la rueda, pues desvía el rumbo con las turbulencias que crea. La intento fijar, primero apretando más los tornillos que la sujetan pero no hay resultado, están muy desgastados también. La fijo con cabos fuertemente, no hay resultado tampoco. Repaso toda la tornillería de nuevo, los aprieto, fijo, ato con cabos, pongo silicona, todo inútilmente. Me da el “telele” y me lío a martillazos, arranco la pala del timón y la tiro al fondo del Atlántico (2000 mts. de profundidad, “*ma o meno*”). Sí hay resultado. Cirugía fina.

Si es que con “buenas palabras” se va a todas partes...

Hoy nos hemos cruzado con 3 barcos

25.8.09 Latitud 5º N, longitud 26º W. Vemos 6 barcos. Avanzamos apenas, zona de calmas, apoyamos con motor. Singladura 95 millas.

26.8.09 Cinco barcos esta noche, debemos estar en una ruta de mercantes. Latitud 3° N, longitud 27° W. Singladura 100 millas. ¡Drama total! Se estropea el WC, no nos queda más remedio que volver al sistema tradicional del cubo, como si no?

27.8.09 Importante mar de fondo con viento del 210° que nos impide ir al rumbo que desearíamos (justamente el 210°), así que ganaremos más oeste del que desearíamos, la otra opción es ir al sureste, lo cual nos aleja más. Seguimos con el cubo, no he logrado reparar el WC, la solución es la menos mala pero es más bien deprimente. La imagen de unas nalgas persiguiendo por cubierta un cubo que se escabulle con las escoras (no me extraña, es quien se lleva la peor parte) no es en exceso edificante. Singladura del día 107 millas.

28.8.09 El viento rola por fin, esto nos permite ganar sur en lugar de tanto oeste. El piloto sigue sin funcionar, empiezo a sentir que mi vida está dividida en un pequeño tiempo para comer, un pequeño tiempo para dormir y un enorme tiempo para estar de guardia llevando una rueda.

Las guardias nocturnas son de 3 horas cada uno y atados con el arnés pero es raro que puedas dormir más de dos horas seguidas. Durante el día las guardias son de 6 horas cada uno, en teoría es cuando puedes ir a dormir, pero en el interior del barco el ambiente es tan caluroso y húmedo, que nada más estirarte en la cama empieza tu cuerpo a sudar copiosamente, lo cual te impide dormir con comodidad, acabas durmiendo, aunque sea una hora, y te acaba dando relajación muscular al cuerpo para poder seguir. Arriba en cubierta, con la insolación que cae y sin sombras es inútil intentar dormir antes de las 20 h UTC. Vemos un barco hoy. Singladura de 103 millas.

29.8.09 Vuelvo a intentar reparar el WC, estoy toda la mañana, 6 horas, desmontando y limpiándolo WC, tenía el módulo eléctrico, en la parte de retorno del agua con mucha calcificación o algo peor por lo que no voy a entrar en detalles, lo he intentado sacar, montándolo y desmontándolo en un par de ocasiones sin resultado alguno. He puesto un recambio manual que traía, venía estropeado de fábrica directamente... lo coloco y pierde agua por todas partes, parece un submarino de la segunda guerra mundial cuando lo torpedean. Nos queda el cubo, que además cumple la norma UNE: "UNE para todos y todos en UNE..."

Antes creía que no había nada más incómodo que trabajar en un barco, ahora sé lo que es peor aún: trabajar en un barco NAVEGANDO, de ceñida, zarandeándote, si además tienes en cuenta que lo que te traes entre mano es un maravilloso WC que has desmontado, limpiado y desatascado empleando unas seis horas, aproximadamente, y sin resultado alguno, ya no te explico, añádele unas gotitas de dolor de lumbares y tendrás un maravilloso combinado que procurarás no repetir. Singladura 99 millas

30.8.09 Latitud 0° 39' N, longitud 30° 21' W, pasamos el ecuador. Mayor 1 rizo, mesana entera, génova $\frac{3}{4}$, y copichuela de celebración. Singladura 107 millas.

31.8.09 Vemos 3 barcos. Fuerte marejada todo el día, todo el trapo rizado. Las olas ya no nos frenan, vienen más de través y aunque sean grandes es mejor que cuando te vienen de proa, por lo menos te mueves más. Singladura 121 millas.

1.9.09 Igual que el día anterior. Fuerte marejada, vientos de 18 a 25 nudos. Vamos rizados en todas las velas, 123 millas de singladura.

2.9.09 Mar de fondo más calmado, vientos de 15 nudos, las olas y la corriente nos empiezan a venir de aleta, lo cual se nota en el recorrido. Estoy cansado de tanta rueda a mano. Singladura de 133 millas.

3.9.09 Latitud 8° S, longitud 33° W, por fin tenemos vientos portantes todo el día, se empiezan a notar los alisios del sur. Viento aparente de 15 nudos. ¡Increíble, hemos encendido el piloto automático a ver si funcionaba y ha funcionado! Lo dejamos en marcha sólo a ratos para que no se recaliente y vuelva a saltar el disyuntor. He querido probar de nuevo con el WC y no ha funcionado, luego me ha tocado estar media hora recogiendo las “pruebas” de su no-funcionamiento... horrible. Singladura de 139 millas

4.9.09 Viento portante de 12 nudos, génova atangonada y mayor abierta en orejas de burro, navegación un poco incómoda por las guiñadas. Singladura de 135 millas.

5.9.09 Aparecen delfines y bandadas de pájaros, nos demuestran la proximidad de la costa, la proximidad de la civilización nos la demuestra una enorme mancha marrón que flota en medio del mar, con recipientes plásticos incluidos... probablemente un emisario marino o quizás un mercante que ha limpiado las sentinas. Singladura de 108 millas. Ya vemos los edificios recortados sobre el cielo de SALVADOR DE BAHÍA.

Fundada originariamente con el nombre de SÃO SALVADOR DE BAHIA DE TODOS OS SANTOS, “SALVADOR” para los amigos. El nombre original, demasiado largo, ha quedado finalmente relegado a SALVADOR.

La ciudad fue fundada oficialmente el 29 de marzo de 1549 por el portugués Diego Alvares que comandaba la Armada portuguesa, aunque hacia ya 48 años que existían asentamientos al ser un lugar que reunía importantes cualidades portuarias y de localización.

Desde los siglos XVI al XVIII, jugó un importante papel en la defensa y expansión del imperio Lusitano. Fue capital de Brasil de 1549 a 1763.

Ciudad con casi 3 millones de habitantes, la tercera de Brasil en cuanto a población y la más poblada del noreste del país. Sus habitantes son llamados “soteropolitanos”, término creado a partir de la traducción al griego del nombre de la ciudad “Soterópolis”, “Ciudad del Salvador”.

6.9.09 Nos dirigimos a la MARINA PIER SALVADOR. Vientos de 20 nudos en el interior de la bahía que nos obliga a rizar las velas, debemos ir lentos, pues si llegamos demasiado pronto la marea estará baja y encallaremos. Rizamos más de lo necesario para ir lentos y hacer tiempo, a las 18 h UTC pasamos por la zona más baja (1,3 mts. de profundidad) que ahora ya ha subido a 2 mts. con la marea y nos permite pasar y entrar en la marina (calamos 1,60 mts.). Llegada a la marina, ¡genial! Después de 50 días de navegación, 30 de ellos sin ver tierra, llegamos a un antiguo hidropuerto reconvertido en marina con pantalanés de madera para un máximo de 40 o 50 barcos, está en un brazo de la bahía con lo que divisas tierra por todos los lados, el aspecto es espectacular, palmeras tropicales, arquitectura colonial, casas y edificios pintados en colores chillones que te alegran la vista, con esos colores que aquí, cualquier ayuntamiento políticamente correcto te prohibiría usar. Nos ayudan a amarrar la pequeña colonia de transmunistas que hay en esta marina, en los siguientes días los conoceríamos a todos, hay dos suizos, algunos alemanes y tres franceses. Pisamos tierra (pantalán de madera más exactamente), la sensación después de 1 mes de sólo ver mar es inenarrable, pero sé que

la podéis intuir, aparece un camarero con una bandeja y dos enormes vasos de combinado de frutas tropicales, helados... ¡¡Esto es el paraíso!!

Ya estamos en “*MARINA PIER SALVADOR*”, Barrio de la Ribeira, Salvador de Bahía (Brasil), atrás han quedado (temporalmente) las guardias de 3 horas, las comidas rápidas a base de fideos chinos, los breves descansos para el sueño turnándonos entre dos, los chubascos, la observación constante de la meteo para esquivar las tormentas, ahora es momento de disfrute.

Hemos llegado el domingo a las 7 h de la tarde hora local, no traemos moneda local y los establecimientos de cambio están cerrados, mañana es el día de la independencia de Brasil (7 de septiembre) por lo que también estarán cerrados. Por suerte en la marina nos permiten abrir una cuenta para consumir en el bar-restaurant y, sí, usamos la cuenta con mucho placer. Pido una cerveza grande, los camareros se ríen, sólo hay un tamaño y es grande, 0,6 litros de cerveza fresca, comida que no es de lata ni conservada. ¿Para que seguir...? Es el momento en el que las pequeñas sensaciones de placer, inapreciables en el día a día, se agigantan y se crecen llenándote el cerebro de sensaciones agradables..

Fernando, el compañero que nos acompañará a la Antártida desde Mar del Plata, ha tomada un avión desde Angra para vernos y nos va realmente bien pues nos acompaña en los trámites de entrada en el país, trámites bastante engorrosos. El martes día 8 empezamos la procesión de oficina en oficina.

Hay que ir primero a las oficinas de LIBRE PLÁTICA que son las oficinas donde te pedirán la información sanitaria, vacunas, enfermedades, etc., cumplimentarás unos impresos y con el resguardo que te darán irás a las oficinas de POLICIA FEDERAL, allí lo mismo, cumplimentación de nuevos impresos y nuevo resguardo, aquí es donde te entregan la VISA para poder estar un máximo de 6 meses en el país, con estos dos papeles vas a la RECEITA FEDERAL (HACIENDA), nuevos papeles, nuevo resguardo, con toda esta documentación ya puedes ir a CAPITANIA MARITIMA, hay un horario, pero si es para un “*veleiro*” puedes ir durante las 24 horas y cualquier día. Los edificios no están demasiado separados, en un radio máximo de 1 kilómetro encuentras a todos. Estos trámites, en el mejor de los casos, te costarán dos días de tu tiempo, no cobran nada, casi todos los funcionarios son personas amables que a pesar de la barrera idiomática te van a atender bien, pero como alguna otra administración que los amantes del mar en España conocemos muy bien, adolece de una cierta “burocratitis”, demasiados despachos distintos, demasiada atomización, podría estar todo más centralizado..., pero bueno, es lo que hay, lo tomas o te vas.

Esto nos ocupó el martes día 8 y el miércoles día 9 (el miércoles tuvimos que volver a POLICIA FEDERAL porque el día anterior les faltaba un impreso). El martes, con la VISA de entrada en el país en la mano ya podíamos buscar un vuelo para volver a Barcelona, habíamos venido para dejar el barco, debíamos volver a Barcelona hasta noviembre, fecha en la que cogeríamos un avión a Salvador de nuevo (el viaje había sido diseñado en dos etapas por motivos laborales) y partir ya en dirección a la Antártida con el TURBULENTO. Entramos en una página de internet para reservar avión y así lo hicimos, cogimos vuelo para el viernes día 11. El mismo martes nos informaron en la marina que si salíamos del país y dejábamos el barco allí teníamos que volver a pasar por RECEITA para comunicarlo con un nuevo impreso.

Miércoles, nuevas visitas a las oficinas, primero POLICIA FEDERAL a por el impreso que faltaba el día anterior, segundo RECEITA para comunicar que salíamos del país y dejábamos el barco allí, nuevo impreso, solicitud de un montón de fotocopias de

impresos anteriores y documentación del barco, y nueva visita a CAPITANIA por otro impreso..., nos dirigimos a ella, está dentro de un recinto militar de la ARMADA BRASILEIRA, vamos con el tiempo justo para volver a HACIENDA con los impresos y justamente llegamos cuando están haciendo el saludo a la bandera de todos los días, y eso implica un pequeño desfile militar de una par de compañías dando vueltas por el recinto, tocando la trompeta y tu mirando sin poder moverte, vamos justos de tiempo, nervioso por si cierran RECEITA y tienes que volver un tercer día. Acaba el desfile, el policía militar nos autoriza el paso, el encargado de “*veleiros*” nos atiende de una manera rápida y eficaz, pero seguimos yendo justos de tiempo, salimos corriendo, cruzamos la avenida, localizamos un sitio que hacen fotocopias, hacemos todas las fotocopias, de nuevo carreras hacia RECEITA y sí, llegamos bien, entrega de fotocopias, nuevos impresos, sellos, firmas y ya podemos salir del país. Nos hemos librado de un tercer día de visitas a despachos.

¡Ja! ¿Que te crees tu eso?

Al entrar en el correo electrónico descubrimos que el vuelo que teníamos reservado desde el día anterior había quedado anulado por no sé qué problema administrativo, había sido comprado con poco tiempo de margen o algo así y el operador no lo pudo acabar de reconfirmar, nos recomendaban ponernos en contacto con las oficinas de la compañía aérea. Localizamos las oficinas de la compañía aérea en Salvador, el jueves por la mañana taxi hacia allí directos, explicación del problema que si la vuelta al trabajo, que si vamos mal de tiempo, que si los permisos administrativos, bla bla bla. El empleado nos atiende amablemente y logra recuperar el billete de salida para el viernes 11, él de vuelta a Brasil no, debía ser para el 30 de octubre y ha pasado a ser el 31, bueno, tampoco es tan grave, pero otra mañana perdida.

El viernes por la mañana nos quedamos en la marina, dejando el barco preparado hasta nuestra vuelta. Aproveché para hacer unas compras de ferretería y de insecticidas por la mañana, acompañado de Fernando que era él que llevaba tiempo en el país y me podía ayudar mejor. Necesitaba unas puntas para reparar un cajón de la cocina y en las oficinas de la marina nos dirigieron hacia una pequeña tienda náutica cercana, a unos 400 mts., en la Avenida Porto Mastro, saliendo hacia el sur. Podéis imaginaros lo que es comprar clavos cuando no sabes como se dice en el idioma del país, uno hablando lentamente claaavooossss y el otro gesticulando, golpeando con un martillo imaginario un clavo, también imaginario, en el aire, al fin nos entendieron, nos enseñaron los que tenían, eran demasiado grandes para lo que yo buscaba, así que nos dirigieron hacia una ferretería cercana CASA AMARELO Una casa pintada de color amarillo, una vez allí repetimos el mismo número claaavooossss puntaaasss y el otro dando saltitos en el aire simulando un ficticio martillo golpeando un ficticio clavo. El ferretero, un señor mayor, aspecto serio, se nos queda mirando como estamos haciendo el mono con los saltitos uno y el claaaavooo el otro. Con un dedo se recoloca las gafas sobre la nariz, nos mira fijamente y nos dice: “Menos mal que soy de Lugo, que si no yo me se las puntas que ibais a comprar aquí...”.

Curiosamente dimos con un español afincado hacia 35 años, en el barrio de La Ribeira de Salvador de Bahía, en la Avenida Porto Mastro, con una ferretería pintada toda ella de color amarillo; si estáis allí y tenéis que comprar algo ya sabéis donde ir.

Curiosamente, la ciudad de Salvador está hermanada con Pontevedra.

CAPITULO CINCO

Recorremos la costa Brasileira

Sábado día 31 de octubre, hemos llegado con el avión al aeropuerto de Salvador de Bahía, la Marina donde está el barco ha tenido la gentileza de enviarnos un taxi para recogernos, ya quedamos así cuando partimos para Barcelona y ahora, después de confirmar nuestra vuelta, nos lo han enviado.

Curiosamente observo que el taxista, que habla un español perfecto, no perdona ni un solo semáforo, se los salta todos en rojo, rojo, si rojo, no ámbar o a punto de cambiar, rojo insisto. El observa mi cara de preocupación y me aclara: “a partir de las 22 horas y hasta las 6 h de la mañana, el gobierno de Bahía autoriza el pasarse los semáforos en rojo, son libres y se pueden saltar, con precaución por supuesto. El motivo es evitar que mientras estás parado en un semáforo te asalten con otro coche o gente a pie”. Si la explicación era para tranquilizarme, el efecto fue el contrario, a partir de ahí me asalto el “Síndrome de cebra”, me sentí como supongo debe sentirse una cebra en las llanuras del Serengeti cuando está abrevando e intuye la presencia de los leones, pero no los ve. “Báñate tranquilo por las serpientes que no hay, se las han comido los cocodrilos.” ¡Jodó que manera de tranquilizar! Prefería pensar que era un irresponsable que simplemente se saltaba los semáforos.

Llegamos rápidamente a la Marina y sin más problemas que los que yo me montaba.

La mañana del domingo fue día perdido para tramitar la documentación de entrada, pues era festivo, así que aproveche para sustituir el recambio eléctrico del WC. Toda la mañana trasteando de nuevo en el WC, sin resultado alguno, hasta que me dio por desmontar la pieza traída de Barcelona y pude comprobar que me habían vendido como recambio nuevo una pieza de segunda mano y además incompleta. Toda ella perfectamente empaquetada y con instrucciones.

Desespero total, como conseguir aquí un recambio?

Desmonto la pieza vieja para intentar aprovechar lo que pueda pasándoselo a la “nueva”. Al desmontar las piezas descubro el origen de la avería, un semilla de tamaño mediano que había entrado a través del pasacascos hasta la entrada de agua al WC y allí acumula más materiales que impiden su paso, total, que cojo la pieza antigua que ya tenía, la reparo y de momento sigue funcionando perfectamente (toco madera).

Me molesta la falta de interés o la incapacidad de organizar bien las cosas que tienen algunos fabricantes o distribuidores y que anulan la previsión que haces para adelantarte a los problemas, creándote un importante problema de repuestos, que según donde te pille te lo pone crudo. Estoy seguro que ni el fabricante ni el distribuidor pretendían venderme como nuevo un recambio de segunda mano, y que debieron mezclar involuntariamente un producto a reparar con uno que creían nuevo, también estoy seguro de que algo en la estructura de control de uno de los dos falla y lo acaba pagando el usuario en este caso yo.

El lunes también es inhábil, es “feriado” como se dice aquí, festivo, no se porque, pero festivo, total que tampoco podemos tramitar la documentación de entrada, así que nos dedicamos a hacer turismo, vamos al PELOURINHO (picota en español), barrio turístico de la ciudad, certificado por la UNESCO como patrimonio de la humanidad, donde antes castigaban a los esclavos en la picota públicamente. Vamos luego a ver los “minis” de la Mini-Transat, regata oceánica que acaba en Salvador de Bahía, los barcos

hace dos semanas que están llegando a puerto, Toni y Martina se encuentran a Anna Corbella, en su “mini”, preparándolo para la vuelta a España y hablan con ella cordialmente. Anna es la primera del grupo de los españoles participantes, que ha llegado con su barco “ULYSSES65”.

Ya es martes, día 3, por fin laborable, por fin podemos empezar a tramitar la documentación de entrada y simultáneamente la de salida. Vamos a *receita*, indicamos que hemos venido, nos cierran el *procedimiento* y nos indican que hemos de ir a *Capitanía* a hacer lo mismo. Viaje a *Capitanía*, indicación de que ya hemos llegado y que salimos mañana. ¡No, no, primero hay que pasar por *Policía Federal*! Pero si en hacienda nos han dicho que aquí... No, insisto, *Policía Federal* primero y ya no abren hasta las cuatro. Teníamos cosas que hacer así que prescindimos de esperar hasta las cuatro, ya volveré yo el día siguiente.

Es miércoles, voy la *policía Federal* a indicar que nos vamos, salgo pronto de la marina, ellos abren a las 8 h y hoy quiero salir a las 14 h con la marea a favor. Llego a *Policía Federal* y ...no hay nadie... pregunto a una persona que está por allí, me indica que ellos entran y salen y no tienen horario fijo, que igual están en media hora que en dos horas. Decido esperarme, a la media hora aparece una persona que deduzco que puede ser del despacho, le abordo y le indico que tengo que tramitar la entrada y salida para poder irme a las 14 horas, me atiende rápidamente, ahora si que puedo irme a *Capitanía*.

Voy a *Capitanía*, entro en el recinto militar, voy al despacho del funcionario que atiende a lo “*veleiros*”, no hay nadie, pero si me habían dicho que para “*veleiros*” podía ir cualquier día a cualquier hora y que siempre estaban. Si, es verdad, pero hoy no, hoy solo estarán a partir de las 12 h. Me empieza a subir la “*Bilirrubina*”, estoy por pasar de todo y salir en dirección al sur sin comunicar nada, quiero salir hoy y no tener más retrasos por problemas burocráticos, así que enfilo hacia la salida, a mitad del camino me “enfrió” un poquito y decido hacer el último intento, así que me dirijo al militar que me ha dicho que hoy no estaban hasta a partir de las doce y le digo con mi “lastimoso portuñol” que tenía un problema importante, que mi barco zarpaba a las 14 h, con la marea y que debía comunicar que salía de Salvador. El hombre, amablemente, entra en un despacho, sale el funcionario que atiende los “*veleiros*” me reconoce del día anterior y de la vez anterior, después de saludarnos y darnos las manos le explico el problema y se retira con mi documentación, un par de minutos después sale con toda firmada y en orden. Este funcionario, siempre que nos ha atendido, ha demostrado ganas de resolver problemas e interés, cosa que se agradece cuando estás en un país en el que no conoces el idioma.

Salimos de la marina, la documentación actualizada (menos mal, porque con el aspecto del óxido que empieza a tener el barco y sin documentación, igual se creen que somos una patera y nos detienen).

Vamos a la gasolinera que hay al lado de la marina, a la que el día anterior nos habían asegurado que estaban todo el día de 8 h a 18 h, continuo. Tampoco estaban... no me lo podía creer, salir era una lucha contra obstáculos permanentes, nunca estaba la persona que tenía que estar en el sitio y a la hora que decía que estaba. Nos aclararon que había salido un “momento”, pero que en una hora y media estaría allí. Más espera, aparece al final, sonriendo amablemente y pidiéndonos disculpas por el retraso, pedimos el diesel para el barco, 300 litros, miro el color del carburante “marrón-yasabesque”, me da un vuelco el corazón! ¿Eso es Diesel? Toni me tranquiliza y me aclara que el color depende del tinte que le ponen..., respiro más tranquilo pero sigo sin entender como han elegido un color “marrón-yasabesque” para entintarlo.

La marea empezaba a subir a las 14 horas, esa si que estaba, zarpamos a las 16 h con ella a favor. Salimos con un rizo en la mayor y sin mesana, el anemómetro se mueve en

los 18 nudos, con ráfagas que superan los 20 nudos. Hasta que no esté fuera de la bahía navegaré así hasta ver por donde tiende el sistema.

Vamos Rumbo a VITORIA, a casi 500 millas de SALVADOR.

La ciudad está en una isla dentro de una bahía en la que desembocan varios ríos. La isla fue poblada después de la llegada de Vasco Fernandes Couthino a Vila Velha (1551), lugar al que llegaron primero los colonizadores. Pronto estos colonizadores prefirieron la isla a la Tierra firme, debido a los peligros que en ella había, especialmente por los ataques de los comerciantes franceses y holandeses. ¡Eso era venta agresiva, sí señor!

El jueves 5 es un día de poco viento en un principio, ponemos el spi para adelantar, nos da entre 1 y 1,5 nudos de más que el génova. El viento empieza a subir, vemos unas nubes que se acercan que podrían ir acompañadas de más vientos y no queremos forzar nada, así que bajamos el asimétrico, en ese momento una ráfaga entra, siéndonos muy incomoda su recuperación, un vez abajo comprobamos que la driza estaba a punto de romperse, se aguantaba por hilos, así que decidimos no poner más el spi hasta que suba al palo y averigüe donde roza para romperse así.

Viernes es un día monótono y de poco viento, por la noche logro contactar por primera vez con un radioaficionado argentino (llevaba toda la travesía del Atlántico intentándolo), Miguel Urbieta, sintonizamos en la frecuencia 14395 cada día a las 23 h UTC. Este radioaficionado te da su apoyo a través de las ondas, haciéndote el seguimiento de la travesía e informándote de la meteo si se la solicitas, sin ningún tipo de interés económico, agradeces mucho este acompañamiento desinteresado tanto de esta persona como de muchos otros radioaficionados que robándole el tiempo a otros temas o a su familia, te lo ceden a ti.

El sábado, día de viento flojo, empieza con 3 nudos de viento aparente en popa cerrada. Encendemos motor, más tarde subirá a 8 nudos el viento. Avistamos varios grupos de ballenas, el primero debía ser a una milla, el segundo grupo era una ballena con su ballenato, saltando y jugando, a menos de 500 mts. de nuestro barco, acercándose, hasta que nos pasaron por la popa a unos 50 o 100 mts.

Toni pesca una buena pieza, no sabemos que es, por la boca parece un merlín, pero no tiene la “espada”, quizás sea por que es pequeño, aunque mide 1 mt. aproximadamente y pesa unos 7 u 8 kgs. Como ya es costumbre de la casa, le invitamos a nuestra mesa.

¡Clonk! Ya empezamos el desmorone..., se nos ha caído un cable en cubierta, miramos el palo, es el stay de la mesana. Rápidamente bajamos la vela y sustituimos el cable metálico por un cabo del 10 que hay en el mismo palo y que estaba ahí en plan “multiuso”, ahora será “uniuso” por lo menos hasta que llegemos a Vitoria.

Es domingo, día de viento estable, nos movemos entre 14 y 18 nudos de aleta, el barco va perfecto, llegamos a la BAHÍA DE VITORIA, preparamos el derrotero, la carta y el programa informático que nos ayudarán en la entrada. Hemos de buscar una enfilación en la bahía para seguirla y poder entrar en el Club Náutico, hay también una boya que nos indica por donde pasar por calado. Encontramos la enfilación, el viento sube a 24 nudos (siempre sube cuando vas a amarrar), nos empuja por la popa, vamos al “*IATE CLUBE DO ESPIRITO SANTO*”, cuando estamos a una milla comunico por el canal 16 VHF nuestra llegada, lo comunico en mi “portuñol” que es imbatible, logro que no entiendan nada ni los portugueses ni los españoles. El efecto de mi llamada es

inmediato, nadie responde, nadie se entera de nada y nadie sabe si hay alguien con una zapatilla en la boca hablando o es que se ha estropeado la radio, con lo cual todo el mundo deja de emitir. Así que sigo adelante, ya nos aclararemos como podamos cuando lleguemos a puerto.

Llegamos a puerto y, aunque parezca increíble, aún nos aclaramos menos. Un marinero nos dice que vayamos a un sitio y cada uno de nosotros interpreta que dice un sitio distinto y de hecho, cada vez nos señala un sitio distinto. Luego nos dice que tiremos un ancla. Imposible, la cadena está bajo montones de depósitos de combustible y no nos dará tiempo. Vamos al puerto anexo de al lado, donde creemos que nos manda, sin tener claro donde podemos poner el barco porque no hay sitio, ni muertos, ni boyas libres, cuando opto por efectuar un amarre a “mi bola” aparece una neumática con un marinero que nos indica que le sigamos, menos mal..., le seguimos. Motor a bajas revoluciones, 2 nudos de velocidad del barco, nos señala un sitio, enfilo con la proa el lugar, apunto a un velero de 30 pies, blanco, de fibra, muy mono y voy hacia él, cuando estoy a unos metros doy marcha atrás para frenar, marcha atrás, marcha atrás... ¡Dios! No funciona la marcha atrás y yo directo, apoyado por viento de popa, con 18000 kg de hierro apuntando hacia la mitad de un “velerito, blanco, de fibra, muy mono”. En estas ocasiones lo importante es no perder la sangre fría, necesitas tener la cabeza despejada para recordar donde pusiste la póliza del seguro que tendrás que exhibir rápidamente para intentar frenar la manada de hostias que te van a caer encima cuando le partas el velero a ese señor que te está mirando con cara de “acojonado”.

El grito fue en español “¡No hay motor!” y aunque el marinero de la zodiac sólo hablaba portugués, las caras de los tres que íbamos en el barco y la repetición del grito por parte de los demás, fue suficiente para que entendiera lo que pasaba y rápidamente intercalara la zodiac entre los dos barcos, yo caí a estribor par alejarme de la zona un poco y simultáneamente el barco se convirtió en Spiderman, salieron cabos por todos lados lanzados a tierra para que los que allí estaban lo agarraran y frenaran, Toni y Martina al mismo tiempo cogieron una boya por la que pasamos un cabo y quedamos parados y listos para amarrar; unos segundos antes íbamos a partir un velero y ahora ya estábamos casi amarrados, verlo para creerlo.

Dejó de llegar gasolina al motor, los filtros se habían llenado de un barrillo color “marrón-yasabesque”, que impidieron que la marcha atrás tuviera potencia para parar el barco. Al día siguiente Toni cambió todos los filtros (llevábamos muchos recambios desde la península) y el motor, por lo menos en puerto, ha funcionado perfectamente de nuevo. Ahora sólo falta cambiar la driza del spi, de la mayor (al bajar la vela descubrimos que también estaba a punto de romperse) y el stay de acero de la mesana, o sea, que para variar, tendré que volver subir al palo, creo que acabaré montando un mueble-bar allí arriba. Si no hay ninguna novedad, el miércoles día 11 de noviembre saldremos en dirección a Angra.

Por cierto, por si a alguien le interesa, el “*IATE CLUB DO ESPIRITO SANTO*”, el club de Vitoria donde estamos amarrados, club con sauna, piscina, varadero, tienda náutica y mil servicios más con gente superamable (a pesar de ser un pequeño club de no más de 150 amarres) nos cobra por día de amarre (hay dos días de cortesía que no te cobran nada) 15 reales brasileños, que al cambio son algo así como 6€ día (repito SEIS EUROS DIA, no, no estoy borracho). Es posible encontrar alguna autoridad competente que intente hacer un esfuerzo en España para lograr empezar a parecernos a Brasil como país emergente? Sss... ssss... sssss... crick... crik.... crik.... (sonido de grillos - silencio total) crik... crik.... crik..... He dicho autoridad competente? Huy... perdón.....

Día 10 de noviembre, hemos cambiado los dos pre-filtros y el filtro de diesel del motor, cambiado las drizas del spi y de la mayor y averiguado porque se deterioraban: la de la mayor era demasiado gruesa para el carril de la roldana y la del spi rozaba con un pasador de acero del bulón del stay. Cambiamos drizas, corregimos el pasador, el stay de la mesana no lo hemos podido cambiar, no tenían recambios en este puerto, así que salimos con él de respeto.

Han sido unos días interesantes, hemos comido en un “kilo” que es un restaurante en él que pagas por el peso de lo que comes (pesan la comida, a ti no, tranquilo). También visitamos la ciudad, naturalmente, limpia, ordenada y con más sensación de seguridad que la que nos daba Salvado. No es extraño que en 1988 las Naciones Unidas calificaran a Vitoria como la cuarta mejor capital de Brasil para vivir.

Una noche en el club fuimos testigos de una interesante cena de beneficencia en la que se vendían o subastaban artículos con objeto de recaudar fondos para no sabemos exactamente que causa, sí sabemos que no era para restaurar el TURBULENTO lo cual nos ha producido una profunda tristeza, en fin, otra vez será.

También hemos sido testigos de una entrada de otro velero en el club, unos canadienses, entrada también espectacular, creo que debe ser la norma en esta zona, primero se entra, luego a través de una serie de gritos de barco a tierra y viceversa y tras lograr no aclararte nada, decides amarrar a “tu bola”, que es cuando sale una zodiac corriendo a ayudarte. El canadiense se aproximó a nuestro barco, nos quedamos en cubierta por si necesitaba ayuda, lanzó un ancla en medio del canal, por la popa, después de las indicaciones de la zodiac, se aproximó a nuestro lado y tras lanzamientos de múltiples cabos, empujes y golpes de zodiac, gritos, nervios, amarras cazadas, amarras amolladas, vuelta a amarrar, recuperación de ancla, vuelta a soltar ancla y por fin amarre a boya, se situó a nuestro lado. Todo esto con viento de 24 nudos en un pequeño puerto, con escaso calado y tras treinta minutos de sufrimiento.

Día 11 de noviembre, salimos a las 9 h de la mañana, horario Brasil. Viento de aleta y mar de través, algo incómodo pero nos da algo de velocidad. Hablo con mi hijo por el Iridium, es una maravilla este teléfono satelitario, también hablo con el despacho para saber como va todo.

Todo el día nos movemos con vientos entre 15 y 22 nudos, de popa, nuestra velocidad oscilaba entre los 5,5 y 6 nudos, vemos un tiburón de un par de metros al lado del barco, sí, decididamente hoy no me bañaré, es en estas ocasiones cuando te das cuenta que el olor corporal te alarga la vida.

Por la noche pasamos por un área marcada en las cartas como un “campo de torres petrolíferas”. En un área de aproximadamente 120 millas x 40 millas, hay, aproximadamente, 500 torres de extracción de petróleo, espectacular la iluminación, pero da miedo tanto “bicho” por medio, vamos con los 3 ojos bien abiertos.

Es día 12 de noviembre, nos levantamos con una importante caída del viento, este se mueve entre 6 y 9 nudos, el día es muy caluroso, el sol cae como un cuchillo sin piedad sobre nuestra piel, el mar es como un espejo plano, la navegación de través.

Toni hizo ayer un pastel, del que sólo pudimos comer una parte, al abrir la nevera, coincidiendo con un fuerte bandazo, salió despedido de esta, ¡catachof! Pastelazo al canto en el suelo.

En la mesa de cartas, Martina encontró una hormiga roja de un tamaño espectacular, me quedé con la duda de si era una hormiga grande o un bisonte pequeño, espero que no

hayan entrado más y críen, en todo caso hemos puesto bastante cantidad de insecticida durante el periodo que estuvo cerrado el barco en puerto en Salvador, esas fueron las recomendaciones que nos habían hecho.

Noche oscura, sin viento, a motor, este no logra superar las 2000 r.v. (mosqueo) podríamos quedarnos sin gobierno en medio de Cabo Frío, una zona de mala fama para el navegante.

Durante la noche, en la guardia de Toni, un barco ha pasado a menos de 100 mts. de nosotros, iluminándonos con su reflector, no sabemos ni quien era, ni porque ha pasado tan cerca ni porque nos ha iluminado con su reflector, pero impresiona bastante cuando vas a vela (o con un motor poco fiable en este caso) y es de noche, el tener un barco grande tan pegado a ti.

La noche ha sido sin viento, con muchos pesqueros por todos lados, pequeños pesqueros, escasos de iluminación y que el radar (nuestro radar) no detecta por su escaso tamaño y ser de madera.

Por la mañana nos cae una niebla que da miedo, nos niega la visibilidad más allá de 50 mts., encendemos el radar, detectamos buques grandes a 4 millas, con ellos no hay problema, ellos sí que nos detectan a nosotros, el problema son los pesqueros pequeños, sin radar, de madera, hacemos sonar la bocina de niebla cada cierto tiempo. Cuando desaparece la niebla vemos los buques que habían a 4 millas, en realidad es una plataforma petrolífera que están transportando entre 4 remolcadores, pasamos a 1 milla de ellos.

Calma chicha brutal, viento de 3 nudos y de proa. Sol, mucho sol, calor mucho calor, nada de viento, lento avanzar, poco movimiento, sed, ganas de llegar.

Día 14 de noviembre, entramos en la bahía de Angra, nos dirigimos a la “*MARINA PIRATAS MOLL*” en Angra dos Reis, la bahía es enorme, tiene 240 islas, algunas son privadas, con su residencia y pequeño puerto. Nuestra marina está al final de ella, a 24 millas de la entrada. Amarramos sin demasiados problemas y nos inscribimos en capitanía del puerto, queríamos quedarnos dos días hasta que descubrimos el precio del amarre, 390 reales, algo así como 163€/día, entendemos de golpe el nombre de la marina “Piratas Moll”..., nos quedamos un día sólo. El servicio no es bueno, no tienen área WI-FI efectiva a pesar de lo que pagas.

Por la noche conocemos durante la cena en un restaurante en la marina a dos españoles, uno de ellos afincado en el país y enamorado de este y otro en viaje temporal. La conversación es grata y nos enteramos de porque del precio tan exagerado, *Piratas Moll* es el “Puerto Banús” español (según nos explica el español afincado), el puerto de los ricos del país, el helipuerto y la entrada y salida constante de helicópteros con viajeros privados en la marina nos lo confirma. Probablemente el WI-FI no lo tienen en condiciones porque no lo necesitan sus clientes, la gente afincada en sus barcos ya lo debe tener en él. No es un puerto para transmunistas.

En Angra, acabamos yendo a un ciber-café para enterarnos como iba el mundo a través de internet y comunicarnos con la gente, allí recibí un e-mail de una asociación de navegantes argentinos que se han ofrecido a facilitarnos amarres de cortesía en Argentina y a ayudarnos facilitándonos contactos para lo que podamos necesitar, contactaron con nosotros a través de nuestro amigo radioaficionado argentino Miguel Urbietta (14395 USB 23h UTC), la ayuda y colaboración que estamos recibiendo de gente desconocida es inmensa, te da ánimos y levanta la moral.

Salimos de Angra, mañana nublada, llovizna, calor sofocante, comemos en el barco (claro, donde si no ¿en el agua quizás?) Sólo como gelatina, no tengo demasiada hambre. Esta gelatina la hace Toni, que es un artista con la cocina.

Navegamos con la tapa del cuarto del motor abierta, para que este se ventile bien y no nos estropee por el calor la bomba hidráulica del piloto automático que un “manitas” instaló al lado del motor y el calefactor (el fabricante nos confirmó efectivamente, que no era conveniente que la bomba hidráulica estuviera instalada en un lugar con exceso de calor). Ahora no vamos a cambiarlo de lugar en pleno viaje, si funciona no lo toques.

Día 16 de noviembre, noche movida, el calor de todos estos días ha acumulado una importante cantidad de agua en forma de nubes, hoy parece ser que el peso de esta ha roto las nubes, cayéndose toda encima nuestro en una cortina sin fin. La noche súper oscura, la cortina de agua nos impide la visibilidad más allá de 25 mts., el radar, en estas condiciones es casi tan eficaz como una lata de berberechos, pesqueros escasos de iluminación, radar que ya no los detecta cuando funciona en buenas condiciones. De golpe y porrazo se ilumina todo nuestro entorno, aparato eléctrico a tope. Caída de rayos cada pocos segundos. ¡Dios! Sólo nos faltaba esto... virgencita que me quede como estaba, no quiero más luz!

Por suerte la caída de los rayos estaba lejana, no nos llegaba apenas el sonido de los truenos y a cambio nos permitía vislumbrar si había algo o alguien en nuestra ruta durante algunas décimas de segundos, era una ayuda para evitar abordar y ser abordados. El viento flojo, entre 7 y 14 nudos. A las dos de la madrugada, todo el trapo puesto: mayor, mesana y génova, Toni de guardia, aparece una ráfaga de golpe a 34 nudos, barco escorado a tope, Martina se cae de la cama con la escora salvaje, salgo de la cama y con la poca ropa que tengo puesta, voy a la cubierta a averiguar que pasa allí, llueve torrencialmente y Toni me informa de la situación y la subida del viento de golpe, entro, corro, me pongo el traje de agua, arnés, salto al exterior, voy al palo, patino con las prisas sobre la cubierta sin llegar a caer al suelo, me ato con el cabo del arnés, iniciamos la maniobra del rizo, llueve salvajemente, no veo nada, el agua no me lo permite, el suelo resbala, me agarro donde puedo con una mano mientras que con la otra trabajo los cabos, si me caigo al agua, dudo mucho que me puedan recuperar, cazo el amantillo, amollo la driza de la mayor, baja parte de la vela, el viento presiona y embolsa a esta, la empujo como puedo hacia abajo, el barco escorado, las indicaciones a gritos y no nos llegan, actuamos por instinto, hago firme el ollao, hago dos rizos, los cazo y aseguro, anudo los matafiones, vuelvo a amollar el amantillo, estoy empapado, mojado, no veo nada, el sueño se me ha cortado de golpe, el barco va recuperando la posición, perdiendo escora, nos vamos situando a rumbo, entra Martina de guardia, el viento baja de nuevo a 8 nudos, es una locura, ahora habría que quitar los dos rizos, paso, motor a bajas revoluciones y vamos tirando, me quedo en la bañera hasta que veo que está todo más o menos bien, finalmente me voy dormir a las 7 h de la mañana (noche de marcha ¡Yepaaaa!) hasta las nueve, dos horas de plácido sueño. Cuando salgo a la bañera ya no llueve, el viento es de proa 4 - 7 nudos de aparente.

Seguimos rumbo a Río Grande.

Por la noche logro conectar un momento con Miguel Urbieto, fue difícil la conexión, mucho aparato eléctrico, mucha lluvia, supongo que esto no mejoró la propagación.

El stay de respeto de la mesana que instalé en Angra no ha resistido la noche, por lo que quitamos la mesana (estaba con todos los rizos para no forzar) y volvemos a poner un cabo de respeto.

17 de noviembre, el día de ayer nos ha permitido movernos bien a vela, viento de ceñida abierta - través que ha ido oscilando entre los 8 y 20 nudos (muy variable en intensidad y dirección) teníamos que trimar frecuentemente.

Toni no se encontraba muy bien, yo tampoco estaba demasiado “fino” supongo que el remoión de la noche anterior nos debilitó algo.

Por la noche, alguno de nosotros, se ha dejado el grifo de fondo del WC abierto, con lo que en según que escora nos ha entrado agua a través del WC, total, desagradable limpieza de sentina.

Son las 9:30 h, hora Brasil, nos movemos con vientos de entre 14 y 18 nudos, decidimos recalar en Florianópolis en lugar de Río Grande, no me fio demasiado del motor y Río Grande exige mucho motor para llegar al puerto, está en el interior de otra bahía, estrecha, con no demasiada maniobrabilidad. Florianópolis parece mejor solución hasta que revisemos el motor, tenemos que seguir cebándolo cada vez que lo queremos arrancar, luego ya funciona, pero cada arrancada exige un cebado, creemos que es suciedad del famoso diesel color “marrón-ya sabesque” de Salvador.

Río Grande nos queda aún a unas 450 millas, pararemos en Florianópolis que está apenas a 100 millas de nuestra situación actual. Le comunico esto a Urbietta en nuestro contacto por radio de todas las noches, él me indica, de parte de un velero *brasileiro* que se llama *EGEMEROS*, que puedo encontrar un buen mecánico, que además tiene una tienda de artículos náuticos en Florianópolis y que me puede resolver problemas. Le agradezco la información y tomo nota para preguntar por Christian.

18 de noviembre, navegación en orejas de burro todo el día, hablo con el trabajo a través del teléfono satelitario. Día de viento en popa que oscila entre 15 y 20 nudos navegación incómoda pero rápida, la corriente a favor. Hago unos cálculos y veo que vamos a llegar a la entrada de la isla de Sta. Catarina (Florianópolis) a las 3 h de la madrugada aproximadamente y entrar de noche en estos puertos es algo que ya tengo descartado de antemano. La mayor parte de los puertos en Brasil están al fondo de una bahía o en sitios muy recónditos que no dan directamente al Atlántico. A la dificultad de entrar en un sitio por primera vez le tienes que añadir las importantes distancias al puerto, las muchas zonas sin calado y la existencia, además, de vientos más fuertes que en el mar abierto motivados por la orografía del terreno, si a todo esto le sumas el entrar a buscar amarre de noche, buf!

Quitamos trapo para reducir velocidad y llegar de día a la entrada del canal sur de la isla de Sta. Catarina, así y todo no reducimos prácticamente nada pues la velocidad de la corriente y la ola es intensa y a nuestro favor - o eso creemos. Tenemos que entrar por el canal sur, pues en medio del canal hay un puente de 17 mts. de altura, que une la isla con el continente, el palo de la mayor mide 16,40 mts. y si cogiera el canal norte debería pasar bajo el puente para llegar a la marina. Obviamente no estoy para riesgos. El viento, como casi todas las noches, se vuelve disparar a 30 nudos, y como casi todas las noches también, carreras, gritos, nervios; quitamos más trapo, un tercer rizo, en el stay de proa un “tanga”.

Llegamos a las 2 h de la madrugada cerca de la boca del canal sur, está lleno de pesqueros y algún mercante, el puerto de Florianópolis es sólo deportivo, pues los mercantes no pueden llegar por el calado, pero al lado está Porto Belo, que es un buen puerto, pero elegimos Florianópolis por que en la ciudad se puede tramitar la salida del país y en Porto Belo no. Vemos aparecer un barco, no sé si mercante o pesquero, pero de una importante eslora (aprox. 50 mts. Quizás), viene directo hacia nosotros a unos 15 nudos de velocidad, nos va a cruzar la proa, la verdad es que a mi me inquieta, se acerca a 100 mts. por babor, 50 mts., a 25 se para?!?... no nos cruza, pongo marcha atrás para frenar el barco o toparemos por la inercia, aunque la pongo sólo unos segundos, pienso que el otro no debe ser idiota y reaccionará, efectivamente, tras unos segundos de indecisión acelera y nos cruza rápidamente la proa, nos pasa a muy pocos metros por

delante, respiro aliviado, vaya noche llevamos. Hacemos tiempo dejándonos llevar un poco por el viento y la corriente, lo mínimo posible. A las 5 h de la madrugada decidimos enfilarse hacia la boca del canal sur, el viento ha subido a 25 nudos en lo que antes era nuestra popa y que ahora es nuestra proa, la corriente debe ser de 1,5 o 2 nudos, ya no a favor. Enfilamos, el compás magnético nos da una dirección, la de la proa, el GPS nos marca otra, la del rumbo, a donde va el barco realmente y entre ambos hay 120° de diferencia!?! No entendemos que pasa, hasta que nos damos cuenta de que en realidad nuestro barco está siendo abatido hacia la costa, la corriente y las olas ya rompientes nos están empujando hacia un islote que hay a una milla aproximadamente de distancia y la mayor sólo ayuda a abatir aún más, a pesar de ir con dos rizos y como génova un tanga. ¡Motor! Lo encendemos, arranca sin tener que cebarlo, señal inequívoca de que tiene más miedo que nosotros, quitamos la mayor, a palo seco, el tanga del génova lo recogemos, motor a 1800 r.v., no parece que nos movamos, el islote cada vez más cerca, finalmente detectamos que, aunque lentamente, vamos subiendo en dirección a la boca del canal sur en lugar de hacia el islote, nuestra velocidad no llega a un nudo y detectamos el movimiento por el programa informático, pues visualmente apenas se nota avance.

En caso de problemas podríamos haber escapado sacando el trapo y dando la popa al canal saliendo hacia el mar, cosa que estuve muy tentado de hacer cuando veía que no progresábamos en el avance, pero habría equivalido a volver con mucha dificultad al canal, habríamos tenido que hacer tantos bordos y en tan malas condiciones que probablemente antes de 24 horas no habríamos vuelto a ver la entrada del canal y ante esa perspectiva lo más probable es que hubiéramos seguido hacia Rio Grande. El problema en este caso, es que si te saltas este puerto (Florianópolis), el siguiente es Río Grande, a 355 millas de distancia. Es como si vas en tren, te saltas por despiste la parada de Barcelona y la siguiente ya es Lugo.

6 h de la mañana, ya hay luz, vamos progresando muy lentamente hacia la entrada del canal, el canal de unión entre la isla y el continente es ancho en casi todo su recorrido, muy ancho de hecho y de una longitud aproximada de 30 millas, la ciudad está en el centro del canal en el lugar más cercano al continente y unido a este por un puente (ver GOOGLE EARTH, es interesante). El canal es muy ancho, pero el calado escaso, hay que pasar siguiendo las instrucciones de un buen derrotero o una buena carta, pues en muchos tramos la profundidad es inferior a dos metros. Nosotros hemos hecho una ruta con way-points y la seguimos con un programa informático, acoplándole un GPS al portátil. El viento empieza a subir, hay “borreguillos” en todo el canal, el viento nos entra por la proa, entre 20 y 30 nudos, vamos sin trapo, sólo a motor, por un canal que a veces no tiene más de 20 mts. de anchura con calado bueno, aunque sea de un ancho de 2 millas, sigue subiendo el viento, ya llevamos 20 horas o más sin dormir entre las subidas de viento de la noche, lo duro de la entrada al canal y ahora la lenta navegación, hemos de hacer 15 millas a motor a una media de 1,5 nudos para llegar al puerto deportivo, creo que a este ritmo al final acabaremos entrando con la oscuridad. La corriente es fuerte y en contra (marea vaciante), pero el viento empieza a bajar, estabilizándose en 20 nudos por la proa, nuestra velocidad sube a 2 nudos y luego a 3, empiezo a respirar aliviado. Ya vemos FLORIANÓPOLIS y su característico puente que une la isla al continente.

FLORIANÓPOLIS, denominada así en honor al expresidente FLORIO Peixoto, la anterior denominación era “Nossa senhora do desterro”. ¿Tela, no?

Hacer un ejercicio de imaginación y pensar como debía indicar un ciudadano su origen de “Nossa senhora do desterro”: “hola, soy un Nossosenhora do desterreño”...

Aunque decir soy un Florian...

Segunda capital Brasileña, después de Brasilia, con el mejor índice de desarrollo humano según la ONU (0,897). Capital del estado de Santa Catarina. Más de 100 playas, algunas de ellas vírgenes, desconocidas por los turistas.

A las 13:30 horas entramos en la marina, amarramos en la gasolinera, nada más vernos el marinero nos dice: “Si queréis un mecánico o alguna reparación Christian estará aquí a las 14 h.” Pienso que el aspecto del barco cada vez debe ser más deprimente, pues sin decir nada ya nos dan direcciones de mecánicos, pero no, me doy cuenta de que alguien, probablemente Urbietta, ya ha notificado nuestra recalada y se ha tomado la molestia de buscar ayuda para nosotros, todo un detalle.

La oficina para la entrada no la abren hasta las 14 horas, así que vamos a comer al restaurante del club, a las 14:30 h vamos a la oficina, ya sabían de nuestra arribada y de nuestro viaje a la Antártida, nos preguntan si tenemos algún inconveniente en ser entrevistados para la prensa local, les decimos que no, que ninguno por supuesto.

Son las 16 horas, hace poco más de dos horas que acabamos de llegar, estoy en la cubierta del barco mirando al pantalán donde están Toni y Martina con algunas mochilas y bolsas, veo aparecer en pocos segundos y tras sus espaldas unas enormes e increíbles nubes oscuras, oscuras no, negras, les aviso a ellos para que se giren y las vean - son increíbles - no entienden mi gesto señalando a su espaldas, da igual. Pasan segundos, no se cuantos exactamente, tampoco tiene demasiada importancia, de golpe y porrazo hay un estallido insonoro primero, del paisaje, todo rápido y brutal, estalla un viento increíble, el sonido se vuelve atronador, la imagen del entorno nos cambia de golpe, aparecen enormes espumarajos que nos empapan la ropa, nos tiramos al suelo para no caer, todos los barcos del puerto empiezan a saltar sobre las olas que entran, las jarcias empiezan a repiquetear al unísono, el ruido da miedo, decidimos doblar las amarras con muchas dificultades, el viento nos quiere tirar al agua o al suelo, según donde estemos, lanzar un cabo 4 mts al pantalán es casi una proeza y lograr cogerlo aún más, el viento nos lo devuelve. Toni y Martina se agachan en el pantalán para no ser derribados, yo me agarro donde puedo para no caer, miro el anemómetro, veo 54 nudos (más tarde nos dijeron que superó los 68 nudos) aunque el viento se acaba estabilizando en 42-48 nudos, racheado, pienso que igual me he de poner el arnés y se me escapa la risa tonta con cara de idiota...sólo me falta un arnés estando amarrado en puerto. Somos testigos de como un motora que estaba fuera vuelve a toda velocidad, saltando por el agua para entrar en la marina, es una escena dramática, la grabo con el video, grabo el paso del fenómeno por la ciudad también, esta se ve cubierta por una enorme nube negra de la que descienden una especie de tornados (cuento cuatro) de color negro intenso. Pienso que dos horas antes estábamos pasando por el canal con una navegación restringida, lenta, con poca posibilidad de maniobrar y en el que no podíamos casi ni poner el trapo para no salirnos de la zona de calado controlada por nuestro ordenador. Si esta subida de viento nos hubiera cogido el, habríamos embarrancado muy probablemente.

Al día siguiente el diario “*NOTICIAS DO DIA*” recogía la noticia, un tornado azotó la población, viniendo del mar, en la foto de la portada se veían los conos del viento descendiendo triangularmente hacia el suelo, derribándolo todo. Por donde habíamos pasado se formó una enorme onda que generó olas de 3 mts (en una zona en la que no hay calado imaginarnos olas de 3 mts. de altura). ¡Nos fue de pelos! En el interior del periódico vemos fotos de embarcaciones que en ese momento estaban en el agua

partidas por la mitad, coches destrozados, viviendas arrasadas, hay 3 heridos graves por caídas al mar. Según me informaron después, no es un fenómeno habitual ni mucho menos en esta zona, pero sí me comentó un brasileño, que es la segunda vez que lo vivía en diez años. ¡Jodó! Y ha esperado que viniéramos nosotros para “repetirse”...

Si queréis más información de este fenómeno podéis consultar por Internet <http://www.ric.com.br> del día 20 de noviembre de 2009 año 4 nº 1155, es el periódico por el que nos hemos enterado que ese viento que nos pareció un poco fuerte era un tornado o un fenómeno similar (los tornados acostumbran a ser terrestres). Hemos llegado a Florianópolis, sufrido el fenómeno meteorológico que la prensa local bautizó como “tornado” por la similitud de los conos de viento violento que descendían de la nube hacia tierra, fui testigo de una lectura de 54 nudos en nuestro anemómetro, días más tarde conocimos a unos yankees que están dando la vuelta al mundo; en el momento del Tornado ellos estaban fondeados con dos anclas de 35 kg a la entrada del canal, la lectura de su anemómetro dio 65 nudos de viento, tuvieron que poner motor para apoyar a las dos anclas, de lo contrario el viento se los habría llevado.

En las oficinas de la marina presento la documentación, el comodoro nos deja todos los días de cortesía, estancia gratuita, no pagamos ninguno de los cuatro días que estuvimos en ella y nos pide permiso para mencionar nuestra llegada a la prensa local, evidentemente se lo damos. La gente sigue destilando amabilidad allá por donde vamos. Curiosamente esta marina no está indicada en las cartas náuticas que hemos consultado, ni las británicas ni otras, tampoco en los derroteros, tan sólo en un derrotero inglés en el que especificaba su situación (latitud y longitud) y con la nota, además, de que no venía en casi ninguna carta. La Marina tiene 50 años de existencia. Su calado, en marea alta, es de 1,70 mts. En la carta náutica electrónica indica 3 mts. ¡Ojo aquí!

Los días en la marina los pasamos efectuando nuevas reparaciones y puestas a punto, especialmente del motor que nos sigue dando problemas por culpa del diesel que cargamos en Salvador de Bahía, volvemos a cambiar pre-filtros a desmontar todo y a volver a limpiar, aún nos quedan muchos litros en el depósito y 170 lts. en bidones para gastar, voy mezclando un depósito de 20 lts. con cada 300 lts. del bueno y así le voy dando salida a los 170 lts. de “mezcla” marrón. El depósito de 20 lts. lo suministramos a través de un embudo que está cubierto por un paño absorbente, así podemos comprobar que hay cantidad de partículas sólidas en dicho diesel que se quedan en el paño que actúa como primer filtro, además este diesel hace más espuma que la cerveza, tenemos que ponerlo muy, muy, muy lentamente.

El pasacascos de la salida de humos que nos instaló el “calefactor” en Barcelona sigue embarcando agua, por lo que lo vuelvo a sellar con más Sika, esta vez por la parte exterior, ya que navegando era imposible hacerlo desde cubierta. Vuelvo a subir a la mesana (esto ya es una costumbre) desmonto el stay de la mesana para ver la posibilidad de que nos hagan uno nuevo, lo llevo a Christian, el mecánico que nos esperaba, no tiene prensa para cable de acero de 8 mm, por lo que lo tendría que dar a hacer fuera y tardaría varios días, desistimos, seguimos con el stay de respeto (o sea, otra vez a subir al palo a colocarlo).

Hacemos la salida del país en la Policía federal y por la tarde visita turística a la ciudad. Buscamos una lavandería donde llevar toda la ropa y aprovechamos para comer en un “kilo”. La ciudad nos gusta mucho, está realmente limpia, cuidada, da sensación de seguridad por dónde vas. Por la noche vamos a un restaurante, los precios son buenos, especialmente si eres Europeo, el nivel de precios es más bajo que en Europa, la comida buena, el trato afable, realmente es un buen sitio para recalar.

Es el día 22 de noviembre, 11 h de la mañana, queremos partir hacia Mar del Plata, vamos a la gasolinera de la marina, no hemos tenido en cuenta la marea y nos hemos quedado embarrancados en el interior de esta. La carta náutica indicaba una sonda de 3 mts. en esta zona, mentira, 1,50 que son 10 cmts. menos que nuestro calado. Tras una espera tediosa de 3 horas, metiendo máquina y buscando un pequeño canal de un metro escaso de ancho existente tras las popas de los barcos amarrados, logramos llegar a la gasolinera y cargar. Ya son las 15:30 h y hemos de recorrer aún 15 millas por el canal sur para salir al mar abierto llegando por la noche a él, una zona llena de pesqueros como pudimos comprobar hace unos días, además sube un pequeño frente frío, así que decidimos quedarnos en la marina un día más, perdido por perdido saldremos con luz. Hoy sólo navegaremos en internet.

23 de noviembre, salimos las 7:30 h de la Marina, la marea es justa, pero el fondo es de barro, recorreremos unos metros con la sonda marcando 0,0 mts. y salimos por fin a 0,5 mts. de fondo, poco a poco vamos subiendo hasta que a la hora ya estamos en aguas de 2 mts. de profundidad, ahora es cuestión de ir con cuidado por el canal de salida. Por la noche nos visita la lluvia, ponemos un rizo y atañonamos un trozo del génova. Tenemos 790 millas por delante hasta Mar del Plata. Está lloviendo desde la madrugada, se espera mal tiempo a partir de las 20 horas. Hablo a través del teléfono satelitario con el trabajo.

La carta de Brasil de esta zona está llena de “dibujitos” de barcos naufragados, glups. Es una zona en la que actúa el “*Carpinteiro*” viento que viene con fuerza del sudoeste y es el responsable de muchos de los naufragios. También tenemos el “*Pampeiro*” este viene del sud-este y lo mismo, viento que hace ingobernable el barco por las corrientes que crea. *Carpinteiro*, *Pampeiro* y yo *acojonadeiro*.

24 de noviembre, la noche ha sido movida, viento de aleta entre 25 y 30 nudos, el barco se movía a una velocidad de 7 nudos y las olas nos golpeaban al igual que una cubitera golpea a los cubitos de hielo. El hecho de recorrer 4 mts. en el interior del barco es complicado, todos los músculos el cuerpo hacen esfuerzos para adaptarse al movimiento del barco y no caer, intentamos constantemente mantenernos de pie y lo conseguimos, pero vamos acumulando cansancio, las pantorrillas se tensan, los brazos dirigen a las manos que buscan asideros. No hemos dormido en toda la noche, yo a las 7 h de la mañana he ido a dormir un poco, o mejor dicho, a estirarme un poco, dormir es muy difícil con este movimiento, la cama parece una cama vibratoria pero sin stop, en otras ocasiones (las menos por suerte) parece un toro mecánico intentando expulsarte de encima de ella. Teníamos todos los rizos en la mayor y un “tanga” como génova.

25 de noviembre, el tiempo ha mejorado, por la mañana parecía que iba a haber lluvia, pero no, ha mejorado. Había un mar de fondo formado, olas de 2 a 3 mts. golpeando el casco durante todo el día, el viento a un máximo de 17 nudos por la popa, la navegación a “orejas de Burro”, por la noche cae a 7 nudos el viento y por la popa, ponemos motor.

26 de noviembre, día tranquilo inicialmente, avanzamos con vientos de entre 8 y 10 nudos, a lo lejos observo una curiosa formación nubosa, la previsión es casi de “calma chicha”, de todos modos algo me inquieta, es mi guardia, son las diez de la mañana, aviso a Toni que me ayude a hacer unos rizos mientras me pongo el traje de aguas. Creo que estoy exagerando, la previsión es buena y así y todo decido hacer dos rizos por la nube que se aproxima cada vez más. La nube ya está encima, tiene una bella textura,

como de un algodón espeso, sin embargo el tramo más bajo de ella y que se ve que está en contacto con el mar, es de un negro intenso.

Es en estas ocasiones cuando el romántico y bello aspecto de la nube sumado a la mística del mar y su entorno, generan una alquímica reacción en forma de torbellino, imparable, que acude a tu estómago, transmutando su interior, formando gases que pugnan por salir... vamos que te “cagas”

Y sí, a los pocos segundos de acabar de poner los dos rizos y con el cielo ya casi oscurecido por la nube estalla una enorme ventolera que va subiendo rápidamente de potencia, el mar se empieza a agitar con fuerza, nos envía espumarajos con violencia, observo el anemómetro, marca 46 nudos, me prometo a mi mismo que no volveré a mirar el anemómetro. Tengo que saltar al palo a poner un tercer rizo, pero la “sensación cálida” que se ha formado en mi estómago me hace dudar de cuando saltar fuera de la bañera. Las olas entran por la aleta barriendo la cubierta, los espumarajos nos dañan en los ojos, tenemos que cerrarlos para no sentir el dolor, finalmente salto, voy, obviamente, con mi arnés, llego al palo de la mayor, me ato a un obenque, miro la vela, no sé como voy a poder bajarla con la presión de viento que tiene, me preocupa que si la suelto me forme una bolsa que me haga escorar aún más el barco. Vuelvo a la bañera, no sé que hacer, quiero estudiar el paso seriamente, un error puede ser fatal, pienso correr el temporal aunque sea desandar lo andado, pero con la violencia del viento que hay, con sólo dos rizos puestos es problemático virar, pasan dos minutos, observo que el viento baja a 34 nudos, salgo disparado al palo, Martina nos aproa desde la rueda, libro el mordedor de la driza, bajo la vela salvajemente, con toda mi fuerza, coloco el tercer rizo, tenso lo que queda de la mayor, dejando el tamaño de casi una vela de capa, tenso el cabo del rizo, anudo los matafiones, toda esta operación sale sola, la hago de una manera automática, mecánicamente, la he hecho ya tantas veces en este viaje, vuelvo a la bañera. El barco empieza a coger una postura más digna. Una hora más tarde baja el viento ya a 20 – 25 nudos aunque oscilando constantemente entre subidas y bajadas, pero ya no tan fuertes ni mucho menos. La previsión era muy clara, entre 5 y 10 nudos, joder con la previsión y su noble madre!!

Por la noche contactamos por la radio con Miguel Urbietta, este nos indica que en el Mar del Plata nos estarán esperando Clara y Rodolfo, del velero “*BASTARDO*”, para ayudarnos en lo que precisemos, además nos indica que nos han conseguido un amarre de cortesía para cinco días en el “*CENTRO NAVAL*”.

27 de noviembre, el día también empieza tranquilo, vientos de 8 – 10 nudos de través, hasta las 19 h que ha bajado tanto que decidimos poner el motor. Hablo por radio con Urbietta a las 15 h, le indico que la radio no me va demasiado bien, me dice que mirará como resolverlo en Mar del Plata. Son las 20 horas, aparece una pequeña lluvia, un suave “chirimiri”, luego se vuelve algo más fuerte. Desaparece la lluvia, aparece viento, oscila mucho, sube y baja entre 8 y 20 nudos, todo muy, muy variable, vamos con dos rizos dadas las últimas experiencias nocturnas en esta zona. La meteo que tenemos habla de vientos de fuerza 2-3. De golpe y porrazo vuelve a subir el viento otra vez y agitarse el mar, esta combinación viento-mar siempre me ha preocupado, en pocos minutos ya estamos de nuevo con 35 nudos, hay que volver a saltar a cubierta para poner el 3er. rizo antes de que vaya a más. ¡Blam! La contra que nos aseguraba la botavara ha roto por la presión del viento la roldana a la que estaba sujeta, la botavara barre la cubierta pasando a pocos centímetros de la cabeza de Toni y mía, Martina sale corriendo por el fuerte estrépito que hace el golpe, cree que el palo de la mesana ha caído (el stay estaba roto, íbamos con uno de respeto) nosotros saltamos como un resorte a coger la escota de la mayor y pararla, la botavara sale disparada ahora hacia el otro lado, volviendo a

barrer la cubierta, a mi me coge el cabo de la escota de la mayor por el cuello y me lanza a la otra banda, el intenso dolor que siento me hace creer que el roce del cabo me ha quemado el cuello, a la botavara no le ha pasado nada por el choque con mi cuello, la botavara bien, gracias, yo algo chungo. No me paro a pensarlo, inmovilizamos la botavara, salgo corriendo al palo, Martina se hace cargo de la rueda, nos aproa, y empieza de nuevo, una vez más, la actuación mecánica, bajar a golpes la vela para hacer el tercer rizo, barco escorado, olas rompiendo encima de la cubierta, cazo driza, cazo rizo, el barco pierde fuerza en su encabritamiento. Finalmente baja el viento, todo ha sido en media hora, menos mal que por lo menos es rápido.

28 de noviembre, día de calma chicha, nos movemos entre 4 y 6 nudos, de aleta, se hace imprescindible el motor si queremos estar el lunes en Mar del Plata. Toni ha hecho unos bocaditos de tocino y cecina del merlín que pescó, que están increíbles. Martina está con dolor de cabeza por un café que se ha tomado y por la tensión de los últimos días.

29 de noviembre la noche anterior ha sido sin viento, a las 19 h sube a 10 nudos y por popa, nos ponemos a “orejas de burro”. Nos llega por el satelitario la meteo que nos envía Fernando, nos indica que a las 18 h de hoy, por SSW tendremos vientos superiores a 20 nudos y rolando. Madre mía, eso de más de 20 Nudos suena un poco indefinido. Los vientos se prevén de una duración entre tres y seis horas.

A la hora de poner las “orejas de burro” rola el viento a la aleta, así que las quito, puedo poner las dos velas en el mismo lado y se aguantan, además nuestra velocidad mejora. Pasa media hora y observo unas nubes que se acercan por el norte, conociendo la zona dudo si ponerme el traje de agua e ir rizando ya. Me lo pongo finalmente, aviso de que voy a poner rizos, recojo más la génova. Toni también se cambia y me ayuda con los rizos. A los pocos minutos cae una lluvia que va creciendo en intensidad junto con un viento componente norte que también empieza a crecer, el anemómetro se empieza a desbocar, marca 42 nudos en pocos minutos, llevamos 3 rizos en la mayor y el génova es un tanga, así y todo el poco trapo que hay nos domina el barco y no nos deja gobernar bien, decido bajarlo todo e ir a palo seco, Martina en la rueda, Toni apoyando y yo corriendo de nuevo al palo, de nuevo olas rompiendo, raciones dolorosas en los ojos y agua embarcando sin billete. Observo algunas olas de más de 5 mts., bajo la vela que queda, tengo que luchar contra la bolsa que se forma y la escora del barco, realmente lo mejor que he podido poner ha sido este maravilloso balcón en el palo, en el cual me apoyo cuando el barco es golpeado y escorado fuertemente. Nuestra velocidad media pasó a 7 nudos aproximadamente, este espectáculo duró unas 3 horas, luego llegó la calma, desaparecieron incluso las olas enormes que habíamos tenido, la sonda marcaba 20 mts. de profundidad y estábamos a 20 millas de la costa, quizás por esto no se formaba un mar de fondo, no había fondo simplemente.

El viento empieza a rolar, empieza a venir del SSW y acaba rolando desde el SE, como había dicho Fernando, y sí, fueron superiores a 20 nudos, 35 nudos más exactamente, fue la lectura máxima que hicimos, otra vez baile, pero ahora con viento por la proa. Este viento, cuya duración fue también de unas 3 horas, creó una corriente en contra nuestra que superó los 3 nudos. De repente, tal como vino se marchó, bajó a 7 nudos el viento, por la proa, cesaron las olas, la corriente nos empezó arrastrar hacia la costa NW (estaba a 20 millas) dimos gas al motor, este fallaba (seguíamos con el diesel “marrón”) no nos daba empuje, no había manera de superar la corriente, no teníamos trapo por que lo habíamos quitado ante las subidas imprevisibles del viento, el motor no tenía fuerza, la corriente nos empujaba donde no debía, hacia el NW. El trozo de génova que teníamos puesto daba más velocidad al barco pero en la misma dirección que la

corriente que no nos interesaba, estábamos nerviosos, cansados, agotados, tres días seguidos con sustos por el viento, tres días con previsiones que no superaban los 20 nudos, lo cual era verdad en 14 de las 24 horas del día, pero el resto de las horas... Necesitaba pensar y relajarme, decidí ponerme al páiro y analizar la situación con calma, acuartelamos el pequeño trozo de génova, pusimos la rueda totalmente girada a la contra y logramos reducir la velocidad de acercamiento a la costa de 2 a 0,5 nudos, algo era algo. Media hora más tarde comprobamos que la corriente bajaba de intensidad, sacamos parte de la mayor, la trimamos con el viento que empezaba a rolar de nuevo, viniéndonos del norte y pusimos el motor a 1500 r.v. para fortalecer la marcha, la cosa empezaba bien, ahora ya teníamos un velocidad positiva a destino de 1,5 nudos - habíamos pasado de -0,5 a 1,5 nudos y poco a poco fuimos subiendo, luego 2, 5, 3 nudos. Estábamos cansados, empapados, no habíamos comido y mucho menos dormido. En unas diez horas vivimos un fenómeno curioso, primero unos vientos de componente norte que alcanzaron la velocidad de 42 nudos en nuestro anemómetro, durante unas 3 horas, una calma de no más de 20 minutos, un viento que giró de golpe a una dirección contraria a componente SSW y de 35 nudos, una corriente que duró unas 3 horas y que creó dicho viento, unas grandes olas que tal como se fue el viento desaparecieron. Supongo que esta meteo tan peculiar está motivada por una serie de razones: Un escaso fondo (20 mts) que impide que se haga mar de fondo más duradero, el estar en la desembocadura el Río del Mar del Plata, que quizás canalice el viento que baja directamente de los andes por su cuenca, lo vientos de componente sur que vienen de la Antártida y chocan con las bolsas de aire caliente que bajan de Brasil. No sé, no soy meteorólogo, así que lo que digo son solo suposiciones, sí sé que es muy agotador.

30 de noviembre, amanece el día con “calma chicha”, no hemos dormido por lo que estamos agotados, de las casi 800 millas que teníamos que hacer ya sólo nos faltan 30 para llegar a Mar del Plata y no sabemos si con este poco viento y este poco motor llegaremos hoy. El viento pasa de 4 nudos a 8 y va subiendo para alegría nuestra, se coloca a 14-15 nudos, subimos la velocidad, tenemos ganas de pisar tierra, hace una semana que salimos de Florianópolis, estamos cansados, con sueño, añoramos una ducha, una comida de verdad, no hecha a la carrera entre escora y escora. Nos faltan 10 millas par llegar al puerto, el viento empieza subir, 20, 23, 27 nudos... ¡No, otra vez no! ¡Quiero entrar tranquilo!...voy al palo, pongo los 3 rizos directamente, de todos modos dentro de un rato tendremos que recoger la vela, baja el viento a 20 nudos, 4 millas nos separan, entramos por la bocana del puerto de MAR DEL PLATA, allí nos saluda un león marino sacando su cabeza a nuestro paso, hay una colonia de estos animales en el interior del puerto, precioso. Hablamos con la Prefectura, comunicamos nuestra llegada por el canal 16, quedamos que luego iremos a efectuar la entrada en el país. Llamamos al club donde teníamos la reserva de cortesía, no responden (era lunes y los lunes son festivos en el club), hay cuatro clubes en el mismo sitio, todos juntos y no sabemos cual es el nuestro. No aguanto más, veo un agujero en un pantalán y allí me meto directamente, nos ayudan a amarrar unos socios, voy a las oficinas, allí me quedo. Resto lo de siempre: ducha ansiada, cerveza helada, cena en condiciones, sueño profundo, ya hemos llegado, 800 millas más a añadir al periplo.

Ya estamos en la ciudad de **MAR DE PLATA**.

CAPITULO SEIS

La costa Argentina

La ciudad de “MAR DEL PLATA” fue fundada por Patricio Peralta Ramos, que tenía 46 años cuando llegó a esta región, procedente de Buenos Aires, donde había sido tendero, haciendo su importante fortuna durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas, al que no sólo había provisto de indumentaria para sus tropas, sino a quién también había apoyado. Compró muchas tierras en la zona y visualizó, como hombre de negocios que era, el importante rendimiento que podía sacarle a la subdivisión de las tierras que había comprado, dividiéndolas en parcelas y con la revalorización que tendrían con la creación de un poblado en el puerto del saladero. Este fue uno de los grandes negocios que se inició en las últimas décadas del siglo XIX en la campaña bonaerense: la conversión de las tierras rurales en lotes urbanos. En el año 1873 falleció la esposa de Peralta Ramos, doña Cecilia de Robles. Este hecho le afectó tan profundamente que destinó un terreno para la construcción de una capilla para su esposa, erigida en 1873 y pagada con su propio dinero. Así nació el primer templo de MAR DEL PLATA. El mismo Peralta colaboró en la construcción del altar con tablas que habían sido depositadas en la playa y que eran restos de un naufragio.

“El honorable concejo deliberante, en su sesión de 18 de noviembre de 1897, sancionó una ordenanza cuya parte pertinente era la siguiente: Art 1. Habiendo el Excmo. e Ilmo. Señor Arzobispo de esta diócesis acordado el patronato de este pueblo de Mar de Plata a la gloriosa Santa Cecilia, declárese feriado para las dependencias municipales, el día 22 de noviembre de cada año”.

Tras mucho luchar y previo a los informes del departamento topográfico de la provincia, de la Municipalidad de Balcarce por medio del juez de Paz, Pedro Bouchez, y del fiscal del estado, el gobernador Mariano Acosta dictó el 10 de febrero de 1874, el decreto de fundación de Mar del Plata.

La zona tuvo diferentes nombres según la época.

En 1519 Fernando Magallanes le dio el nombre de “Punta Arenas Gordas”.

En 1525 Loayza lo rebautizó como “Cabo de Arenas Gordas”(por la gran cantidad de playa y médanos).

1575. Francis Drake, corsario inglés, le dio el nombre de “Cap Lob” por la gran cantidad de lobos marinos existentes.

1581. Juan de Garay lo llamó “Muy galana costa”, por la hermosura del lugar.

1746. Se echan los cimientos de la misión de nuestra Sra. del Pilar, cercana a la laguna de “Las cabrillas”, hoy llamada la “Laguna de los Padres”.

1819. Se funda la estancia Laguna de los Padres.

1838. La zona sur de la hoy Mar del Plata, se la denomina “Rincón de los Lobos”.

1839. Oficialmente se llama “Puerto de Resguardo Laguna de los Padres”.

1856. “Puerto Laguna de los Padres”.

1873. Patricio Peralta Ramos poco antes de morir su esposa, Cecilia Robles, estando con ella mirando el mar sobre la loma norte (más tarde allí construiría la capilla Santa Cecilia), se quedó maravillado por el reflejo plateado del sol en el agua del mar y ahí se convenció de que al pueblo que quería fundar, le pondría MAR DEL PLATA, nombre que propone se le dé al pueblo cuya fundación gestiona en su nota al gobierno provincial, el 14 de noviembre de 1873.

Ya nos hemos situado en el pantalán, hemos ido a las oficinas a tramitar la estancia, hemos comido y nos hemos relajado. Por la tarde aparecen Clara y Rodolfo en el pantalán, dos navegantes excepcionales, abogados de profesión, que en su día cerraron su bufete y vendieron sus propiedades para construirse un barco y dar la vuelta al mundo, escribieron un libro con sus viajes que os recomiendo leer a los que os gusta la navegación. Los datos del libro son los siguientes:

Autores: CLARA RODRIGUEZ DE MENA y RODOLFO MENA

Título: LA VUELTA AL MUNDO EN DOCE AÑOS

Editorial: PULPO NEGRO <http://www.pulponegro.com.ar>

Podéis efectuar la compra por INTERNET, no os lo perdáis.

Estos magníficos anfitriones se tomaron la molestia de atendernos en todas nuestras necesidades, nos acompañaron en su coche a efectuar todas nuestras compras de material y alimentos, nos enseñaron la ciudad, nos presentaron a todo el mundo, comimos muchos días juntos en el *CENTRO NAVAL*, su apoyo impagable es algo que no olvidaremos nunca. Ellos pertenecen la asociación ADAN (Asociación Deportiva Argentina de Navegantes - <http://www.asociaciondan.com.ar>) y a través de Miguel URBIETA (URBI) y de Luis GARCIA, el presidente de la asociación, nos pusieron en contacto con ellos. Dicha asociación nos ha apoyado contactándonos con sus asociados en las poblaciones que tenemos que visitar para que nos ayuden en las necesidades que pudiéramos tener. Un viaje espléndido a nivel humano por la gente que estamos encontrando en todas partes.

En este puerto desembarca Martina tal y como estaba previsto, ella acaba aquí el viaje. Debía embarcar Fernando, pero por problemas de última hora con su barco y visitas a los médicos no nos va a poder acompañar, por lo que a partir de ahora seguiremos solos Toni y yo.

Hicimos compras de materiales que precisábamos para algunas reparaciones y para almacenaje de reserva. Compramos 25 mts. más de cadena del 10, para que el ancla de fondeo nos llegara a 80 mts., intentamos localizar un cable de acero para el stay de la mesana, pero sin éxito, había que pedirlo a Buenos Aires y no disponíamos de tanto tiempo, así que seguimos con el stay de respeto construido en Florianópolis.

Compra de diesel, 500 lts. el método es curioso, en la marina no tienen combustible, con lo que siempre se va a una gasolinera cercana donde se encarga y con un pequeño camión te lo traen al puerto, te acercas lo máximo posible al muelle de obra y allí, con una manguera larga y una bomba de llenado - depósito lleno.

Nos aseguramos que esta vez el diesel estuviera bien, pues aún seguíamos arrastrando las consecuencias del diesel de Salvador, cada 50 horas de motor hemos de cambiar los pre-filtros y confiar en que no se nos pare el motor, algo que nos da una cierta desazón, por no utilizar la palabra inseguridad. Habría que limpiar el depósito, pero no hay tiempo ni medios. El depósito del barco es la quilla y es inaccesible, se diseñó hace 20 años, al ingeniero le parecería una idea fantástica, pero ha impedido el mantenimiento futuro. Para poder limpiar el depósito habría que sacar fuera del agua el barco, cortar un trozo amplio de la quilla, de manera que permita trabajar y ver el trabajo, limpiarlo y volver a soldar la pieza cortada, lo cual aquí, ahora y con el tiempo en contra (el 15 de enero debo estar en Barcelona imprescindiblemente) es una actuación que ni me planteo, además el depósito seguirá siendo inaccesible en el futuro.

Volvemos a cambiar los filtros, aunque por aquí es difícil encontrar del modelo que necesitamos y se han acabado los repuestos (nos queda uno).

Probamos el equipamiento que llevamos y que a partir de ahora tendremos que usar; ponemos en el agua la auxiliar que utilizaremos próximamente en los desplazamientos en los fondeos, probamos el motor fueraborda, cuesta de arrancar, hace mucho que no arranca, lo desmontamos, revisamos, limpiamos y quemamos la bujía, nos desesperamos, nos “cag**** en too” y al final arranca.

Cogemos el generador eléctrico, lo mismo; este no había arrancado nunca, ponemos aceite en el cárter, desmontamos la bujía, relimpiamos, nos “cag**** en too” y al final no arranca, acabamos pasando de él (mejor dicho, él pasa de nosotros) confiemos en no tener que utilizarlo.

Nuevo cambio de pre-filtros y filtros del combustible, limpieza de los recipientes, cambiamos el aceite al motor, revisamos el agua, comprobamos niveles, arranca bien el motor, a ver cuanto le dura....

Revisamos la calefacción, mal, muy mal, por la salida de humos ha entrado agua, ha creado un sifón lleno de agua a la misma salida casi del pasacascos por lo cual los humos no pueden salir afuera y salen por las juntas con bridas del tubo spiroflex que han colocado como salida de humos. “Chupito” monóxido de carbono a la salud del calefactor y a dormir a tope, guay! Rectifico la instalación, anulo el conducto que han puesto y lo substituyo por otro antiguo de un generador a diesel que había antes. La calefacción ya funciona perfectamente.

Muchos mediodías almorzamos con Rodolfo y Clara en el *Centro Naval*, un sitio estupendo, con un restaurante con una muy buena comida y un servicio realmente competente y simpático. También salimos a cenar a la ciudad, al “Pampita”, un buen restaurante de comidas argentinas, visitando la última noche una cervecería en la que hacían degustaciones de 7 tipos de cervezas (pequeños vasitos de 65 ml) y que tiene una interesante carta de comidas a lo “Frankfurt”

El viernes asistimos a una fiesta de aniversario del *Club Náutico Centro Naval*, cumplía los 20 años de existencia. Es un club náutico apoyado por la Armada Argentina, en la que hay civiles y militares, fue una cena tipo pica-pica con baile, en la que lo mejor de ella fue la mucha gente interesante que conocimos y el apoyo que daban a nuestro viaje. Conocimos a un capitán de submarinos, que nos dio datos para la comunicación con la Armada Argentina en caso de problemas, a un capitán de un buque científico que actúa en la zona del canal de Lemaire y al que pedimos información de navegación, nos hizo gracia el comentario de que a él a veces se le hace pequeño su barco (70 mts. de eslora) en aquella zona, que con uno de 12 mts. no se lo quiere imaginar. También conocemos a gente regatista del club con los que hicimos muy buenas migas y con los que quedamos posteriormente, agradable gente, agradable ambiente.

Voy a pagar al club la estancia de los siete días, no me cobran nada, lo consideran como una estancia de cortesía.

Día 7.12., salimos del puerto del Mar del Plata rumbo a Puerto Madryn, casi 500 millas más a recorrer, la meteo no es mala, pero son 6 días seguidos de navegación lo que nos espera, sin puertos intermedios donde refugiarse, así que allá vamos. A las 12 h del mediodía nos llama por el canal 16 la Prefectura Naval de Argentina, para confirmar que hemos iniciado el viaje, nos indican que les llamemos cada día a las 10 y a las 22 h para reportar nuestra situación y si tenemos algún problema, en caso de que no podamos comunicarnos con ellos que contactemos con cualquier pesquero y ellos les pasarán el parte de nuestra situación a ellos, así quedamos.

El mar en Argentina es una mar “bravo” como dicen ellos, un mar complicado y la Prefectura Naval tiene como costumbre efectuar un seguimiento por radio a las embarcaciones, de manera que en caso de problemas siempre tienen una última

situación de tu embarcación, no llamar en dos días seguidos puede implicar automáticamente una movilización para la búsqueda de tu embarcación por mar primero, en colaboración con los pesqueros que se mueven por la zona, y por aire después, el mar aquí es serio y toda precaución es poca.

Día 8.12., el viento no sobrepasa los 7 nudos, aprovecho y envío SMS al equipo de tierra para que me informen sobre la meteo, a ver si coincidimos con lo que tenemos cada uno. A las 10 h no consigo contactar con la Prefectura, pero sí con un pesquero (el *Stella Errantis* o algo así creo que se llama) al que le doy mis datos de situación, velocidad y rumbo, hablo un rato con el pescador, nos pregunta de donde somos y a donde vamos, se ríe mucho, le hace gracia esto de que con un barco tan pequeño vayamos a vela de Barcelona a la Antártida, me pregunta si ya sabemos que se ha inventado el avión. Más tarde me vuelve a contactar para confirmarme que Prefectura ya ha recibido mis datos. Con este barco, con este pesquero coincidimos en varias ocasiones durante la travesía y los pocos ratos que hablamos fueron muy agradables. Día abúlico, con poco viento y de aleta, lo cual me alegra, pues por aquí los días “no abúlicos” acostumbran a ser días movidos en demasía.

A las 17 horas cruzamos la latitud 40, los “40 RUGIENTES” como se les llama habitualmente. Para celebrarlo nos hacemos una ensalada de col y abrimos una lata de lentejas. Si, ya se, celebración “manguis” pero es lo que hay en un barco... ¿Que esperabas, un Don Perignon? ¡Que estamos hablando del “TURBULENTO” hombre!

Día 9.12., me comunico con Prefectura a través de un buque cisterna, le paso los datos de navegación. Mañana de espesa niebla que poco a poco va diluyéndose, el radar encendido constantemente y la atención puesta en la proa. De repente empiezan a aparecer delfines y aves, los hay a cientos, las aves van volando o posándose en el agua, llega un punto que da hasta miedo de ver la ingente cantidad de pájaros que hay, nos recuerda la película de Hitchcock, no sé si esconderme o esconderme, al final opto por esconderme. Al mismo tiempo hay centenares de delfines desfilando, saltando, haciendo piruetas, la imagen es espectacular, dura unas 3 horas y la filmo. Días después, explicando el fenómeno en el *Club Náutico de Puerto Madryn*, un socio me comentó que en esta fecha hay migraciones masivas en una dirección concreta, pues es época de desove de la anchoa y los animales lo saben, el océano se llena de huevas y de cardúmenes que son un alimento altamente goloso y nutritivo para los delfines, aves y todo tipo de depredadores: tiburones, orcas, gaviotas, cormoranes, inspectores de hacienda, la SGAE, mi cuñada soltera... el banquete se olía en el aire y la excitación de los animales era visible.

El motor nos ha fallado en dos ocasiones, se ha parado y ha costado de arrancar. Los filtros están a tope de sucios de nuevo.

Día 10.12., organizamos una fiesta a bordo, de estas espontáneas, imprevistas, que salen muy animadas. Empezó Toni en su guardia, degustando un exquisito granizado, de agua y hielo, no era muy grande el granizo, pero eso sí, interesante y duró poco, para no empacharnos. Para que no pasáramos calor y como medida preventiva, alguien accionó el ventilador, nada mejor que después de una buena lluvia y una buena granizada un poquito de fresquito reparador. ¿Reparador? Alguien debería haber reparado el ventilador primero, el viento subía, yo busqué el interruptor, pero no encontré nada que se asemejara, así que tuve que aceptar lo que había, vientos de 20 a 38 nudos, por proa, claro. Por causa del viento de proa el barco cejó en su andar, una fiesta que se precie no debe ser en un vehículo móvil. Así mismo, una fiesta que se precie no puede carecer de

espumoso y ahí estaba el espumoso. Nuestro espumoso, abundante, frío, como mandan los cánones, entrando por la proa e inundando el barco con su alegría. ¡Espumoso frío para todos! Un sabor un poco fuerte, algo salobre quizás para mi gusto, parecía una fiesta de la espuma, pero sin “titis”, sólo con dos tíos feos, podía parecer aburrido, pero no, el baile sincopado que te transmitían los movimientos violentos del barco te daban mucha marcha, agárrate aquí, agárrate allá, sácame el winche de la boca, gracias. No paramos de degustar el espumoso, degustamos todo lo que llegó, hasta demasiado quizás, con lo que puede llegar a marear esto. La excitación era tal que no pensamos ni en la comida, vamos que no comimos en todo el día, de hecho ni comimos ni dormimos presos de la excitación. Las olas también se enteraron de la fiesta, pues todas venían e insistían en subir a nuestro barco, lo teníamos ya lleno de olas, no sabíamos que hacer con tantas, pero poco a poco se fueron retirando. Una buena iluminación no podía faltar, nos la proporcionó un espectáculo fantasmagórico, que yo no había visto nunca, enormes olas rompiendo el mar, creando una espuma fosforescente, todo el mar era fosforescente, no sólo la estela del barco, todo el mar. La explicación también nos la dieron en Puerto Madryn, hay veces que hay desplazamientos de *Noctículas* que son unos escifozoos fosforescentes y en ese momento estaban por esa labor. Con el temporal que había y los espumarajos fosforescentes se creaba una especial iluminación de fondo para nuestra “fiesta”.

Este mar tiene mucha vida, es un caldo de cultivo que en un momento u otro pasará a ser alimento de alguien, yo solo confiaba en no convertirme en un “hombre-bocadillo”, me imaginaba envuelto en dos trozos de pan, a modo de Frankfurt, y con algunos de esos múltiples “bichitos” que hay por la zona poniéndome mostaza.

Naturalmente se creó una corriente, en contra por supuesto, que hizo que creáramos involuntariamente una coreografía, pasos de baile acompasados, bailábamos el “caza-amoya caza- amoya”, “arriba-abajo arriba-abajo”, cambiando constantemente de bordos en una baile de locura por el intento de recuperar el control del buque, acabando derrengados, llenos de espumoso en nuestros cuerpos y con nuestra mente sobresaturada de sensaciones.

Ultra mega-chachi piruli, Luis Antonio-Borja.

Día 11.12., cansados, agotados, hambrientos, empapados, con sueño y pensando en la hipoteca (puede ser peor?) nos amanece el día entrando en la bahía de *PUERTO MADRYN*, en 35 millas entraremos en puerto. Reportamos a la Prefectura, les indicamos que llegaremos sobre las 14 horas, ellos hablan con el club náutico para indicar nuestra llegada y procurar amarre. Llegamos y como siempre que vas a amarrar, sube el viento, sube hasta 38 nudos, en el canal 16 la Prefectura da un aviso indicando que se pase al canal 14 para una información meteorológica: en ese canal la Prefectura informa que el puerto se cierra por los fuertes vientos, se prohíbe el amarre en el espigón comercial, y en el otro que está deshabilitado. ¡Esto es la leche!

El club náutico nos indica que no nos puede dar boya de amarre por causa del viento (no hay pantalanés, solo boyas) y nos recomiendan ir a fondear al sur del espigón pequeño. Las olas son grandes, el viento importante, nos situamos al sur del espigón pequeño, tiramos el ancla (una ancla Danforth de 35 kgs.) tiramos 50 mts. de cadena en un fondo de 6 mts., no 4 mts., no 3mts., ...2 mts., ...1,40 mts.? El barco ha ido retrocediendo, acercándose a la playa, el ancla no ha agarrado, se traba y no la podemos subir, el disyuntor eléctrico salta por el esfuerzo requerido, el barco se esta yendo a la arena, nos quedan 15 mts. y las olas son rompientes con fuerza. Doy gas a tope, el barco sale disparado hacia delante, los 102 c.v. se han de notar o eso espero, confío en que no se pare esta vez, si para, ya podemos olvidarnos, embarrancamos seguro así que gas a

fondo, la cadena arrastrándola, nos alejamos de la costa, salto a la proa corriendo, Toni pasa a la rueda y yo a la proa, empiezo a tirar de la cadena par subirla a mano, imposible. Si insisto perderé los dedos cortados por la cadena, suelto esta rápidamente, espero que la proa se hunda en el agua por causa de las olas, cada vez que se hunde dispongo de dos o tres segundos para coger la cadena que pierde presión al perder altura con respecto al fondo, tirar de ella hacia arriba y zafarla de donde estaba cogida es casi misión imposible pero acabo colocándola en posición de que el molinete pueda actuar, activo el disyuntor, empiezo a subir esta con pequeños golpes de interruptor, llega un momento que se encarrila sola y va subiendo. Recupero la rueda, llamo a Prefectura indicando que no podemos fondear, que no tenemos agarre, pido permiso para amarrarme al espigón deshabilitado (5 mts. de altura sobre el nivel del mar, aproximadamente) de Prefectura me indican que tienen que consultarlo y que me dirán algo, a los diez minutos me indican que estoy autorizado, voy para allá y Toni me dice que estoy loco si intento amarrar allí, estamos en una situación muy estresante, un garreo, casi un embarrancamiento, mar fuerte con olas rompientes, viento superior a 30 nudos no hay boya de amarre, no hay puerto, ni siquiera sé todavía como podemos tirar una amarra a un muelle deshabilitado, sin gente, sin barcos y que está a cinco mts. por encima de nuestras cabezas y que puede hacernos romper los palos si nos colamos entre sus pilares. Doy una primera vuelta para ojear el terreno, me acerco con mucha precaución para evitar que el mar me tire contra los pontones, observo que hay un barco de Prefectura amarrado, de una eslora aproximada de 60 mts. y en él que están abarloados dos barcos de los prácticos, pasamos cerca de ellos, se asoma uno de los prácticos, le preguntamos a gritos para hacernos oír a pesar del viento si nos podemos abarloar, nos responde sacando una amarra gruesa, no puedo acercarme más desde este ángulo salvo que quiera embestirle, le paso de largo dando una vuelta con lo que voy directo a un orinque que señala no se que, lo esquivo en el ultimo momento, sólo me falta que se me coja un cabo a la hélice justamente ahora. Doy la vuelta, gritos, nervios, nos acercamos de nuevo dando una vuelta, no puedo entrar en un ángulo sin conflicto con el orinque y sin embestir al barco, vuelvo a dar una vuelta, la tercera, por fin logró enfilar a pesar de las fuertes olas, me acerco, lanzamos rápidamente amarras, cazamos a la velocidad del rayo, de momento que se sujete, luego ya lo mejoraremos. ¡Por fin estamos amarrados! Abarloados a un barco de un práctico, que está abarloado a un barco de rescate, que está abarloado a un barco de Prefectura de 60 mts. y que nos da resguardo a los más pequeños, uff, por fin podremos dormir en las más de 24 horas que llevamos bailando.

Hacemos amistad con los prácticos, quedamos para cenar por la noche con ellos en su barco, nos invitarán a cordero patagónico. Bajo a tierra, voy al club náutico a hacer mi presentación, me indican que mañana el tiempo será bueno y nos podrán dar una boya de cortesía para fondear, comemos y pasamos la tarde en el bar del club, tienen WI-FI, por lo que aprovechamos para consultar y responder correos, nos permiten utilizar las instalaciones, nos damos una superplacentera ducha con agua caliente. Conozco a varios socios y pasamos una tarde muy animada de charla, tanto que se me pasa la hora de la cena, por lo que acabo yendo corriendo al barco a cenar con los prácticos. Toni esta hecho polvo, lleva un fuerte remojón encima, está con fiebre y estresado, con lo que se ha ido a dormir directamente a media tarde. Yo llevo algunas latas a los vecinos del barco, una botella de vino y otra de Whisky y pasamos una velada muy agradable, noche de charla, de cena exquisita con carne de cordero de la PATAGONIA (es una pasada de bueno), vasitos de vino, copitas de Whisky y la ventaja es que el barco está al lado para irme a dormir sin necesidad de soplar en ningún control. Esta noche descansaré profundamente, acumulo cansancio, me tomo tranquilizantes para dormir en

forma de medio litro de vino, cordero patagónico y dos copazos de Whisky (prescripción médica, claro, je,je) y duermo de un tirón.

PUERTO MADRYN es una pequeña ciudad, fundada por la emigración Galesa que, impulsada por la pobreza, por un movimiento independentista fallido y por la prohibición de la enseñanza de su idioma en la escuela... (Vamos, que los ingleses los corrían a gorrazos) optaron por la emigración.

Se toma como fecha de su fundación el 28 de julio de 1865, fecha en la que arriban a las costas 150 galeses a bordo del viejo velero "MIMOSA" denominando a la zona "PUERTO MADRYN" en honor a Loves Jones Parry, Barón de Madryn (en el país de Gales) que junto a Lewis Jones exploraron previamente el lugar y negociaron con el gobierno argentino el asentamiento. Llegaron cargados de enseres, víveres y animales, además de algunos peones maragatos. Se instalan en un principio en Punta Cuevas porque es un lugar protegido, fácilmente defendible en el que había rocas para construir junto con materiales suplementarios que proporcionan los restos de un navío naufragado. Cuando se inició la construcción ignoraban que faltaba totalmente el agua dulce en las cercanías. Encuentran agua dulce varios días después, en una laguna que formó una importante lluvia.

La actividad principal actual de la población es el turismo, habiendo conseguido posicionarse en un buen lugar como destino de turismo ecológico, tiene una importante reserva de fauna salvaje con el espectáculo único y repetido en sus aguas del apareamiento de la ballena franca del sur, podréis encontrar leones marinos, orcas, flamencos. Su otra actividad principal es la fabricación de aluminio a través de la fábrica ALUAR (Aluminio Argentino) que da trabajo a más de 1700 personas actualmente.

Con una población de 67000 habitantes (censo provincia del Chubut año 2000) dispone de dos espigones, uno el muelle Almirante STORNI y el otro es el muelle Comandante LUIS PIEDRA BUENA, no aptos para veleros, pues tendréis desde el nivel de vuestro barco hasta el suelo del espigón una altura mínima de 5 mts. Hay un club náutico que dispone de boyas de fondeo y actúa como una importante marina seca (los barcos descansan en camas móviles que introducen y sacan del mar con un tractor) ellos os van a ayudar en todo lo que preciséis, no lo dudéis, son gente encantadora.

De esta ciudad se parte para hacer avistamientos de grandes mamíferos marinos (ballenas, delfines, cachalotes, orcas) de visitas a loberías, etc., uno de los socios, Fernando, tiene un espectacular semirrigida de algo más de 40 pies de eslora con la que se dedica a llevar turistas a los avistamientos. Fernando ha estado en España muchísimas veces y durante largos periodos. Existe mucha conexión con nuestro país, familiar y cultural y nosotros, ciertamente, estamos como en casa.

Le falta una imprescindible Marina con pantalanes a esta estupenda población.

Por la mañana nos indicaron desde el "CLUB NAUTICO ATLANTICO SUD" que ya teníamos disponible para cuando quisiéramos una boya de fondeo, de cortesía. El estado de la mar era bueno y decidimos irnos a ella lo antes posible antes de que se girara el tiempo, así que para allá fuimos. Nos ayudan dos socios del club a coger las amarras del fondeo y ya estamos en un sitio seguro, con un muerto de varios miles de kilos debajo y dos fuertes amarras. ¡Que alivio! Para celebrarlo sacamos la neumática para llegar a tierra, ponemos el motor, lo arrancamos y vamos para allá, la playa está a unos 400 mts. aproximadamente.

Puerto Madryn es una bonita ciudad en medio de la PATAGONIA ARGENTINA, de hecho está en medio de un desierto, llueve muy poco y según nos indican hace casi un año que no llovía cuando llegamos nosotros. Parece ser que debo tener dibujada una diana en la espalda y no me he enterado, arrancamos motor, nos movemos unos 150 mts. y de repente aparece una nube espesa, de color negro, negro miedo para entendernos, empieza a soplar un viento fuerte que calculo que llega a unos 20 nudos, el mar se empieza agitar y nos cae una tromba de agua que llega en un momento. Hay tanta agua que ya no sé si estoy en la neumática o fuera de ella, con el bicho dando saltos por el movimiento del mar y las olas que están creciendo más rápidas que el paro en nuestro país, embarcando agua como unos desesperados y rezando para que no se nos pare el motor logramos hacer los 200 mts. que quedan hasta la playa, llegamos absolutamente empapados, tenemos que arrastrar con un cabo durante 5 mts. en la arena la semirrígida para que no se la lleve la marea, ya no sé si estoy desembarcando o rodando una película de epopeyas lastimosas. ¿Pero no habíamos quedado con que aquí no llovía casi nunca?!? ¿Que hacía casi un año que no llovía? Mojados como una sopa y sin ropa de recambio, claro, la ropa está en el barco y cualquiera vuelve allá con lo que está cayendo.... nos secamos por el sistema “calor animal”, es decir, cuando te seques te secas y si no, no.

Llegamos, pasa media hora, para de llover, claro, aquí casi no llueve.

Previamente, por la mañana, me había presentado en Prefectura para cumplimentar mi llegada a la ciudad de Puerto Madryn en barco, me preguntaron que me ocurrió con el intento de fondeo, detallo el problema del garreo y el casi embarrancamiento en la arena, me explican que es un zona mala para fondear, que incluso los grandes pesqueros que se ven fondeados en la bahía, de tanto en tanto se van para atrás por la mala calidad del fondo y tienen que estar pendientes siempre del ancla. Al parecer mucha gente vio ayer nuestra llegada e intento de fondeo, pues muchos nos repitieron la misma pregunta: ¿Qué pasó? A falta de cine ya está el Pepe con sus numeritos....

Una visita a estas estupendas playas, nos dan una muestra de lo duro de estas aguas, en las arenas encontramos muchos buques, testigos mudos de embarrancamientos y naufragios, los fotografiamos y filmamos. Me acuerdo del “CHILOE” nuestro vecino de pantalán, en Mar del Plata, un precioso barco de unos 15 mts. de eslora, de un matrimonio francés que bajando para Puerto Madryn, en un fondeo tuvo bastantes problemas, llegando a perder el ancla por el mal agarre (los fondos ahí también eran muy malos), tuvieron varias roturas más en el barco por causa del mal tiempo y decidieron retornar a Mar del Plata. Ahora están allí, dejarán el barco en Mar del Plata y seguirán hacia Chile pero en coche.

El resto del día lo pasamos visitando la ciudad y conociendo a los socios del club, nuestra llegada estaba anunciada, Rodolfo Fernández, del velero CEIBO, nos esperaba, sabía de nuestra visita a través de un foro náutico argentino y le habían preguntado por nosotros, querían saber que estábamos bien y si necesitábamos algo, nos hicimos una foto juntos para que la enviara al foro - demostrativa de que ya habíamos llegado y que estábamos bien. Los socios nos explican que las ballenas llegan hasta los espigones del muelle, que son pacíficas pero “juguetonas” y nos empiezan a explicar anécdotas de cómo se ponen a jugar con los cabos de las boyas del fondeo donde estamos amarrados. Esto me hace mirar inquieto y repetidamente a mi barco por si se mueve solo porque alguien juega con el... También nos enseñan algunos barcos del club (El “TURCA”) que a la altura de nuestro fondeo fue colisionado por una ballena, abriéndole una importante vía de agua, por suerte estaba bastante cerca de la playa y logro llegar sin hundirse.

Son varios los barcos del club que han tenido “encuentros” físicos con las ballenas.

A esta altura de la historia analizo la situación, nuestro próximo destino es Puerto Deseado, donde también nos espera gente para ayudarnos y efectuar, sobre todo, una reparación en la radio BLU que no nos funciona hace días. Puerto Deseado está en el interior de una ría, tiene una corriente a la vaciante de 8 nudos y a la entrante de 5 nudos, hay que saber elegir bien el momento para entrar y salir, o ni entras ni sales. El intervalo entre mareas es de una hora y exige que tu barco tenga un buen motor para poder gobernar dentro de una corriente tan intensa. Después de Puerto Deseado ya no queda nada por decirlo de una manera, todo lo que vamos a encontrar son pequeñas calas o refugios, sin equipamientos, sin posibilidad de conseguir combustible y desde donde vamos a estar refugiados en espera de una meteorología poco adversa para saltar al siguiente tramo, así hasta llegar a Pasaje Drake, que desde Puerto Madryn lo tenemos a unas 700 millas. Luego tendremos casi 500 millas de cruce y estaremos en la Antártida, donde también vamos a precisar de un buen motor en según que sitios.

El motor del barco se nos ha parado en este último tramo en dos o tres ocasiones, si se ha podido arrancar ha sido gracias a los buenos oficios de Toni, casi ya un experto en mecánica. Los filtros los tenemos que cambiar cada 40 horas, no hemos encontrado estos filtros, ni equivalentes, en Mar del Plata, por lo que vamos tirando con lo que hay, limpiándolos y limpiando la zona de los pre-filtros. El diesel que metimos en Mar del Plata, de un color limpio y transparente, ahora está oscurecido por la suciedad que suponemos que debe existir en el depósito y que se desató con el famoso diesel que compramos en Salvador de Bahía, el motor parece que no tenga fuerza o cada vez menos.

Para mí está claro, decido acabar aquí el viaje hasta que solucione el problema, seguir en estas condiciones lo considero una temeridad, no me imagino con un fallo de motor en una de las fuertes corrientes que hay por aquí, considero que no solo estaríamos jugando con nuestras vidas sino con la de los posibles rescatadores a los que tendríamos que acabar acudiendo por no ir en condiciones adecuadas. Se lo explico a Toni, lo entiende perfectamente y estamos ambos de acuerdo en que en estas condiciones no se puede seguir. Decido aplazar el viaje hasta solucionar el problema, pero ya no va a poder ser este año, pues imprescindiblemente debo estar en Barcelona el día 15 de enero como máximo.

Hablo con el Sr. Malebo sobre este tema, es el presidente del “*Club Náutico Atlántico Sur*” y ha tenido la gentileza de dedicarme una mañana entera acompañándome con su vehículo a comprar 200 lts. de combustible a la gasolinera de la ciudad y además ha seguido tomándose la molestia de cargarlo en una semirrigida de su propiedad acompañándome al fondeo del barco a descargarlo; la gente que encuentro por aquí es realmente espléndida.

Me sugiere la posibilidad de dejar el barco fuera del agua en Puerto Madryn para las reparaciones, conoce un sitio donde podría ser, en un polígono industrial a las afueras de Puerto Madryn. Vamos a ver el sitio, allí ya hay un barco reparándose, es él de unos franceses con los que acabo haciendo amistad. Curiosa historia la de estos franceses.

Partieron del sur de Francia, recorrieron el Mediterráneo, pasaron el Mar Rojo, Somalia, Kenia, Madagascar, Sur África, bajaron por la costa Argentina, llegaron a Puerto Madryn, entraron en una cala, Caleta Sara, altura de la marea de 5 mts., lanzamiento del ancla, fondeo, pequeño garreo del barco que les coloca encima de una piedra, baja la marea, no notan nada, se van a dormir. Cuando se despiertan el mar ha bajado cinco metros y ellos sólo dos. ¡Se han quedado encima de la piedra, a 3 mts. sobre el nivel del mar! Cuando la marea vuelve a subir, el barco se mueve de un lado a otro, golpeándose con las rocas sobre las que se asienta, estas rompen los dos timones, las dos mechas, el

eje del motor, el casco está muy abollado, no se rompe y hunde al barco porque es de aluminio...

Resultado final: llevan 9 meses intentando arreglar el barco, en el intervalo han ido a Francia, ahora han vuelto a solucionarlo, Malebo les ha conseguido este lugar para dejarlo en seco y les buscará a alguien para que se lo repare de manera que estén en condiciones de volver a navegar con seguridad.

Malebo me enseña este sitio como posibilidad de dejarlo para reparar, hablo con el propietario de la industria, previamente Malebo ya le había anticipado el problema, pido presupuesto, el trabajo consiste en sacar con una grúa que hay que llevar al espigón Almirante STORNI el barco, cargarlo en un camión y llevarlo al terreno, el precio lo considero bueno, la población perfecta, puedo dejar aquí el barco hasta el próximo año que retome el proyecto, con lo que me evito el tener que volver a subir a Mar del Plata y gano tiempo para el próximo año. Sólo hay un problema, que es que tengo que desmontar los dos palos, pues a la salida del espigón, hay un cableado eléctrico que exige que desmontes los palos para que pueda pasar el barco, de lo contrario tropezarías. Me parece excesivo (aunque inevitable) tener que desmontar los dos palos, para, total, limpiar un depósito así que declino el ofrecimiento y me planteo el tornar a Mar del Plata.

La limpieza del depósito va a ser un problema que aún no sé cómo resolver, el depósito de este barco es la quilla, que además es inaccesible, pues sólo tiene una pequeña tapa de unos 15 cms. de diámetro donde hay varias conexiones (aforador, salida de diesel, etc.). Encima de él, está el depósito de agua, de acero inoxidable y 350 lts., soldado y encima de este, está el suelo del salón del barco. Opción una: levanto todo el suelo del salón, corto el depósito de agua y lo saco, hago una nueva boca con una radial, limpio y vuelvo a hacer las operaciones contrarias, depósito limpio, pero sigue el problema del acceso en el futuro. Opción dos: el barco afuera, en seco, corto la quilla en un tamaño adecuado para poder trabajar y revisar, una vez acabado el trabajo se vuelve a soldar. Sigo teniendo el problema del acceso en el futuro. Debo estudiar mejor la solución que haga.

Miércoles día 15, nos han invitado a una cena que organizan todos los miércoles algunos socios en el club, es una parrillada, con cordero patagónico, una auténtica exquisitez. La cena es muy divertida y cordial, aquí cada uno aporta algo al fuego, su granito de arena o mejor aún, sus costillitas de cordero, luego, una vez cocinado, todo se mezcla y se reparte. La cena está servida.

El club tiene una barbacoa al servicio de los socios, estos traen la comida y la bebida, se lo hacen ellos todo, la comida, la organización de la mesa, la colocación de los cubiertos, al acabar lo recogen y limpian todo, una forma de organización sencilla y eficaz, además, sin costes para el socio ni para el club.

Nosotros, por cortesía, no hemos podido dejar de invitar a nuestro embajador a la cena. Hemos traído al Sr. *“Pa amb Tomaquet”* el embajador, sin duda, más internacional de Catalunya. Bien acogido y bien devorado. Los socios traen a su autoridad local más importante el Sr. *“Cordero patagónico”*. Bien acogido y bien devorado.

A la una de la madrugada, una vez acabada la cena, cogemos la auxiliar (aquí le llaman el *“gomón”*) para volver al barco, noche oscura, hay un viento fuerte de algo más de 20 nudos, el barco está a unos 400 mts. Salimos unos mts. para que embarque la menor cantidad de agua posible evitando la rompiente de la arena, Toni, se quita el jersey y los pantalones y va solo con la ropa interior, camiseta y calzoncillos, no quiere mojarse la ropa, yo voy más tapado que un esquimal, no quiero tener frío.

Estamos a unos 20 mts. de la arena y no logramos arrancar el motor después de muchos intentos por lo que nos vemos precisados a remar para llegar al barco, a remar

fuertemente para poder vencer la corriente creada por este viento. Remamos, remamos, remamos pero no hay tu tía, cada vez estamos más alejados del barco y no en dirección a la playa precisamente... la corriente nos lleva contra el muelle donde está el barco de Prefectura, gritamos para que nos oigan, finalmente y después de gritar un buen rato, la persona que está de guardia nos ve, nos ve y supongo que alucina, pues encontrarse a algo más de la una de la madrugada un gomón estampado contra el casco, con un tío en “semipelotas” y otro más tapado que un esquimal, no debe ser muy habitual en el área. No sabemos qué decir, suena embarazoso “esto no es lo que parece, solo se nos ha parado el motor...” y él supongo que tampoco sabe que pregunta hacernos, pues a lo más que llega es a balbucearnos de forma dubitativa “no es una buena noche para salir a dar una vuelta en un gomón...” Vuelvo a intentar arrancar el motor, esta vez si arranca, después de haber hecho el numerito del día, le indicamos que nos vamos al barco, que le confirmaremos por el canal 16 nuestra llegada por si tuviéramos algún problema, aunque por precaución ya llevaba yo una pequeña radio con los canales marinos. Llegamos por fin al barco, el gomón saltando como un toro, nosotros empapados totalmente, a Toni se le echa a perder incluso el móvil y la cámara fotográfica. Subimos al barco y notificamos al barco de Prefectura por el canal 16 que ya hemos llegado y estamos perfectamente.

El jueves organizo los trámites de salida de la población en Prefectura, para salir el viernes. El resto del día es de visita a la ciudad, a su museo del mar y de compras de regalos para la familia. Toni, en una tienda y hablando con el propietario, descubre la coincidencia de que este hombre tiene a su mejor amigo viviendo en Premià de Dalt, es vecino nuestro! (casualidades) se tiran rato hablando y al final nos hace regalos y queda con Toni que le entregará a su amigo unos regalos que prepara.

El viernes día 16 a primera hora de la mañana, con la marea a la vaciante, partimos dirección a Mar del Plata para efectuar reparaciones. Estamos a 500 millas aproximadamente, a rumbo, claro, en realidad serán más por los muchos bordos que tendremos que hacer. Aquí las distancias son enormes, estamos hablando de que para reparar nos vamos a 500 millas, como comparativa es como si dijéramos: “El coche se me ha estropeado en Barcelona, voy a acercarme a Roma para que lo vea el mecánico.” Nos llaman por el canal 16 varios socios - y ahora ya amigos - del club para desearnos buen viaje. Una semirrígida a la salida del golfo, 35 millas más adelante, también se nos acerca a saludarnos y a desearnos buen viaje. De la Prefectura nos llaman para preguntarnos si estamos bien, si deseamos que comuniquen con alguien en Mar del Plata para indicarles que vamos y para desearnos buen viaje, realmente gente encantadora donde la haya.

Ya es de noche, hemos salido de la bahía (35 millas) y tengo la primera parada del motor de este largo viaje, en una zona en la que existen fuertes corrientes según la carta y con aguas muy turbulentas, logro arrancarlo manchando con fuerza el purgador, me inquieta esto y me hace dudar si volver a Puerto Madryn aunque tenga que sacar los dos palos, la verdad es que estoy realmente dudoso, por un lado me parece más inteligente evitar el riesgo volviendo y dejando el barco en Puerto Madryn y por otro lado me da mucha pereza volver sobre mis pasos, será un día más, habré hecho dos de navegación para estar en el mismo sitio, decido seguir. Tengo por medio 6 días de navegación con un circuito del motor contaminado por la suciedad y un mar y viento en contra.

No es la época adecuada del año para volver a Mar del Plata, las corrientes están en contra, el viento es del norte, también en contra, nuestra velocidad da risa o quizás debería decir provoca llanto. No superamos los 3 nudos a motor y vela y eso que en este

momento el viento en contra no supera los 8 nudos. La media de las singladuras diarias no supera las 75 millas, lastimoso.

Durante el día siguiente a la salida, en una de las comunicaciones con Prefectura, les indico que el motor va fallando a veces, a partir de ahí nos hacen un control exhaustivo de la ruta, cada 4 horas comunicamos por radio, damos la posición rumbo y velocidad, así como el estado de la tripulación.

Entramos en una zona de fuerte niebla, no se ve nada a 50 mts., en la comunicación con Prefectura indicamos la niebla existente, minutos después oímos por el canal 16 como Prefectura notifica a los buques que están en la zona “Precaución por estar el velero TURBULENTO en un área de fuerte niebla y con problemas de motor, se ruega precaución”, este aviso se repetirá varias veces durante el día y el viaje.

Hoy no hemos logrado contactar con Prefectura, nuestra BLU está averiada y la VHF sólo tiene un alcance de 25 millas. Nos llaman por el canal 16, el buque “*Estela Errante*”, nos indica que ha recibido el encargo de Prefectura de averiguar nuestra situación, rumbo y velocidad, así como el estado de la tripulación, actúa como puente, se ofrece para lo que necesitemos, si queremos diesel nos lo puede proporcionar, le explico que llevamos 600 lts. de diesel, que el problema es la suciedad provocada en el circuito por un diesel contaminado, hablamos un rato por radio y resulta más entretenida la mañana.

Llevamos 3 días, 3 monótonos días en los que la velocidad nunca supera los 3 nudos. Nos llega un aviso de mala mar, se espera un viento del norte de entre 30 y 40 nudos, envergo una trinqueta en el segundo stay. Cuando llega la tormenta vamos con 3 rizos y una trinqueta, y la verdad es que tenemos una navegación bastante cómoda, dentro de lo que cabe, aunque la velocidad sigue siendo lastimosa.

Quiero hacer una aclaración en este punto para ayudar a entender lo complicado de este mar. En este mar hay muy poco fondo, a 60 millas de la costa, nos encontramos con una profundidades de no más de 60 o 70 mts. ¿Que pasa con esto? Pues simplemente, a poco viento que se levante, el mar se siente comprimido entre la poca profundidad por abajo y el viento por encima, y se va cargando de energía cinética que no puede absorber, transformando toda esta energía en unas altas olas que no estamos acostumbrados a ver con tan poco viento, con vientos de 20 nudos aquí se forman olas de 3 y 4 mts. de altura, que además, crean rápidamente una corriente en la dirección del viento y que al romper contra tu proa, frenan tu barco constantemente.

Total 20 nudos de viento del norte quieren decir que:

Primero, tienes 20 nudos de viento en contra, por la proa.

Segundo tienes olas de 3 y 4 mts. por la proa que te rompen cualquier avance.

Y tercero que se ha creado probablemente una corriente en tu contra de 0,5 a 1,5 nudos. Relájate y disfruta. Sólo tienes que flexionar la cadera, dilatar el esfínter y el resto viene sólo, ves es fácil tonto, y casi no duele. El resultado de esto es que tu avance es muy lento y con bordos constantes y aunque apoyes con el motor la velocidad es lastimosa, nosotros cuando lográbamos alcanzar los 3 nudos nos poníamos contentos, con cinco de velocidad ya buscábamos alguna botella para descorchar.

Por contra, cuando se va el viento, curiosamente, casi al mismo tiempo, el mar se queda casi plano y las corrientes nuevas, no permanentes, desaparecen al poco rato en la mayoría de las ocasiones. Es mala época para subir hacia Mar del Plata, la época buena empieza en marzo, pero, obviamente, yo no puedo esperarme a marzo.

Casi todo el viaje el viento ha sido del norte. Cada día se para o hace amago de pararse el motor 3 o 4 veces, ya no tenemos filtros para cambiar, habrá que rezar para llegar como se pueda.

La cuarta noche tenemos vientos superiores a los 25 nudos con ráfagas de 34, noche movida, saltos, rizos, matafiones, mojaduras, lo rutinario vamos...

Quinto día, nos dicen que por fin mañana tendremos vientos del sur, favorables, podremos ir más rápidos. Se rasga el génova hacia la mitad de la vela, cualquiera lo saca ahora con 20 nudos y se pone a coser, lo enrollamos hasta la mitad, por la parte sana.

Total, motor chungo, vela rasgada, vientos en contra.. ya se que pedir en reyes, que me cambien de pesadilla.

Noto como el cansancio acumulado de estos meses influye negativamente en mi estado de ánimo, los hechos no son tan graves, pero la acumulación de episodios complejos, sumados a la tensión de la lucha contra el poco tiempo del que se dispone, hace que todo te resulte más cansino.

Seguimos contactando periódicamente con Prefectura o directamente o a través de pesqueros. Hoy hemos logrado conectar con Miguel Urbieto, nuestro amigo radioaficionado argentino, a través de la frecuencia 5800, pero ha sido el único día, la radio va realmente mal.

Sexto día, estamos a 35 millas de Mar del Plata, por fin vienen los vientos favorables del sur, entre 20 y 25 nudos de viento, nos dan una cómoda velocidad de algo más de 5 nudos. Cae un tornillo a cubierta, estupor... ¿De donde ha salido el tornillo? ¿Que es lo que va a desatarse ahora? Encojo instintivamente la cabeza dentro del cuello esperando ver salir un cabo disparado de un momento a otro o la botavara recorriendo la cubierta o yo que se que, no pasa nada, pero la sensación de inquietud está.

Motor hace amago de pararse, le doy más gas y sigue

La génova va hasta la mitad por la rasgadura, la mesana no está puesta, no la quiero forzar, aun estamos con el stay de respeto desde que se rompió en Florianópolis. En el barco se empiezan a notar las 8000 millas de estos 90 días de navegación, los materiales empiezan a fallar, todo está más flojo, desgastado, inseguro, es preciso revisarlo y ajustarlo todo de nuevo.

Vemos la entrada del espigón de Mar del Plata, ahora el viento del sur que nos ha sido favorable durante 5 horas en todo el viaje, nos es desfavorable, pues hemos de entrar en el puerto en dirección norte hacia sur, con lo que volvemos a tener el viento en contra para variar.

Velas recogidas, olas que nos tiran hacia la costa, corriente generada que nos empuja también a la costa, el motor que no sé si va a fallar, comunico con Prefectura y les indico que voy a entrar, saben que vamos con fallo de motor y nos dijeron que avisáramos en la entrada para confirmar si podíamos entrar o no por si había algún buque operando y no podíamos controlar nuestro rumbo. No hay ningún buque, nos autorizan a entrar. Entro lento, despacio, con miedo al paro, el motor es de los "inteligentes" de última generación, sabe siempre cuando ha de pararse "*pà joderte*" haciendo el máximo daño posible y ese sitio acostumbra a ser la bocana de los puertos. Miro instintivamente a ambos lados del rompeolas, quiero ver que sitio es menos desfavorable para estrellarme en caso de fallo del motor, paso la rada, llamo al *Yacht Club* por el canal 71, nos responde Clara, nuestra amiga de Mar del Plata que ya nos ha organizado el amarre, Rodolfo su marido avisa al club que no responde por radio, de ahí sale una embarcación por si se nos para el motor, nos acompañan al amarre, el motor no se para.

Amarramos, es 24 de diciembre, nochebuena, nos abrazamos, hemos llegado.

EPILOGO

Llegamos por segunda vez a la ciudad de MAR DEL PLATA el día 24 de diciembre del 2009, después de seis días de navegación desde la ciudad de Puerto Madryn, no era la época adecuada por las corrientes y los vientos, que los tuvimos siempre en contra, pero era la época que había, yo no podía retrasarme hasta marzo para coger la época aconsejable, pues debía reintegrarme al trabajo. Pudimos amarrar al *Yacht Club* durante unos días, pues tenían compromisos ineludibles y era imposible tener sitio. El día 1 de enero empieza el periodo vacacional en Argentina, equivale a nuestro 1 de agosto en el hemisferio norte, los amarres estaban ya ocupados por los socios y forasteros que los tenían solicitados, así que se nos generaba un problema que casi nos obliga a irnos a Buenos Aires para conseguir un amarre para varios meses. El barco había que repararlo y no era posible seguir así este año, además, se celebraba el doscientos aniversario de la independencia de varios países latinoamericanos, entre ellos Argentina, con lo que, debido a la avalancha de visitantes, no ya solo veranuegos de siempre, sino también atraídos por la celebración, hizo que la falta de amarres y espacio fuera más ostensible. Merced a los buenos oficios de nuestro amigo Rodolfo Mena logramos amarrar en el *CLUB NAUTICO MAR DEL PLATA*, un club con unas estupendas instalaciones.

En cuanto el barco tuvo lugar seguro donde estar, busqué empresas que efectuaran las reparaciones, instalándome un depósito nuevo, de acero inoxidable y con tapa de acceso, el sitio elegido fue la sentina, por ser el punto más bajo del barco y evitar, de este modo, variar mucho el centro de gravedad. El depósito antiguo, que era la quilla inaccesible, lo llené con aceite sobrante de barcos para mantener el lastre en su punto bajo y me hice instalar un depósito de día, más elevado que el motor, para asegurarme la no existencia de burbujas de aire en el diesel al bajar por gravedad y la no repetición de problemas con el combustible al ir más filtrado que con el anterior sistema, ya que pasa por más pre-filtros y porque el retorno de los inyectores no va al depósito principal, sino al de “día”, con lo cual siempre es un diesel más puro él de dicho depósito, desde donde entra al motor. Para la radio BLU también busque una buena empresa especializada, reparando la BLU y comprando un segundo aparato de respeto, de ocasión, a un buen precio para asegurarme la no repetición del problema de comunicaciones. La vela génova fue cosida y repasada, el stay de la mesana se puso nuevo. Las maderas de teka que cubrían el acero en los bordes del barco fueron sacadas todas, lijando la base de hierro y repintándola con pinturas antioxidantes, pues estas maderas fueron las responsables de llenarnos de “churretones” de óxido las bandas del barco, más adelante se le daría la pintura a todo el barco.

Ahora tan sólo toca esperar a noviembre del 2010, fecha en la que, tras coger un vuelo desde Barcelona, volveré a Mar del Plata a efectuar el viaje aplazado a La Antártida, viaje que ya os relataré más adelante...

EL BARCO. DATOS TÉCNICOS.

Es un velero de acero, de 18000 kg. de desplazamiento, ketch, con un palo de la mayor de 16 mts. de altura y un palo para la vela mesana de 12 mts. de altura.

Su eslora es de 42 pies teniendo una manga de 11 pies.

Fabricado por el astillero Danés "MOTIVA" en 1987.

Dispone de un amplio cuarto de motores, un cuarto de baño con una ducha integrada, una pequeña cocina, un salón un camarote de proa con dos camas literas, un camarote grande de popa y un salón con dos sofás que pueden convertirse en un momento dado en dos camas individuales, además de una cama individual en plan litera que puede usarse como tal en caso de necesidad.

En la proa, el cofre de anclas que en un principio seguía bajo el nivel de agua, le fue hecho un suelo de acero, por encima del nivel del agua, sellándose toda la parte inferior con espuma de poliuretano para evitar condensación interior con la consiguiente oxidación desde dentro y convirtiéndolo, además, en un mamparo de colisión.

La quilla es semicorrida, habiéndosele añadido por parte del anterior propietario una pieza de acero, soldada horizontalmente a la quilla original, dándole una peculiar forma de "T" y añadiéndole un lastre extra.

Reacciona muy bien con la ceñida, es capaz de llevar el rumbo casi por sí mismo trimando bien las velas y con un poco de viento tangible (más de 10 nudos) casi no hay que tocarlo. Con el viento en popa tienes que gobernar siempre, no mantiene el rumbo por sí mismo sin ayuda de la rueda.

El motor es un Solé diesel de 102 C.V.

Tiene dos ruedas una exterior y otra en una especie de "Pilot House" pequeña.

La electrónica está casi toda duplicada, disponiendo de un radar, un anemómetro fijo con dos pantallas, un anemómetro manual, una sonda-corredora fija, una sonda de respeto, móvil, que se conecta a la batería directamente. Un Plotter-GPS, además de dos más manuales y el GPS de la radio. Una radio de VHF fija y otra de respeto, una radio BLU. Tiene 4 bombas de achique eléctricas fijas en las sentinas de 8000 lts./hora cada una, además de una móvil, también eléctrica, que se puede conectar a una batería directamente y actuar en caso de emergencia más una bomba de achique manual y dos cubos y una esponja por si falla todo. Todos los instrumentos van conectados a través de disyuntores independientes unos de otros, se suprimen los fusibles y se independizan los circuitos.

En la velería dispone de dos velas mayores, dos velas de mesana, un spi asimétrico, una vela de capa, una génova enrollable, una génova con garruchos, dos foques con garruchos y dos trinquetas de garruchos.

El stay de la génova es doble, por lo que si fallara uno hay el otro, además uno sirve para velas con garruchos y el otro para la génova enrollable. También hay un baby-stay volante por si quiero asegurar el palo o colocar una vela pequeña más retrasada, apoyado por dos burdas a la misma altura del palo.

El depósito de diesel es de 500 lts., al que ahora se le añade otro de 50 lts. (el depósito de día). El depósito de agua de 350 lts.

CURIOSIDADES

El barco ha habido que reformarlo íntegramente, eso ha exigido una importante cantidad de materiales, por no citar trabajos, de hecho, ya sólo el “desguace” interior ya dio mucho trabajo:

Primero el vaciado de utensilios y cosas dejadas por el anterior propietario y que yo no iba a darle ningún uso.

Hubo que sacar las instalaciones de agua potable 50 mts. de manguera, las instalaciones de aguas negras y grises, 30 mts. de mangueras más gruesas, 30 mts. de conducción de cobre para la calefacción existente, 6 radiadores de chapa de acero, pequeños. Radar antiguo, radio fuera de norma y antigua, sonda-corredora analógica, caldera de calefacción, cableado eléctrico general, algo así como 80 kgs., cuadros de fusibles, sanitarios, nevera, compresor de congelador inutilizado, bombas de agua obsoletas o fuera de uso, bomba de achique eléctrica única, molinete... Cabos, drizas, escotas, amarras... Total, unos 800 kgs. de materiales aproximadamente a tirar....

Al barco le subió la línea de flotación de repente.

La colocación de lo nuevo se podría simplificar de una manera rápida diciendo que han sido unos 2000 mts. de cableado eléctrico en secciones varias que han ido desde el 2,5 al 6 y del 70 al 90 mm². 150 mts. de conducciones para aguas limpias, negras y para diesel, depósito de agua caliente, radar, GPS, radios, electrónica en general, motor nuevo, cuadros eléctricos, disyuntores, balcones de acero inoxidable de protección para el palo de la mayor.

A todo esto hay que añadirle unas 1300 horas de trabajo sin remunerar (propias o de amigos) y otras muchas remuneradas a profesionales del ramo.

A añadir durante este tiempo y en el espacio de la reparación, es decir en el barco: 320 bocadillos varios, 50 kgs. de patatas bravas, 34 de calamares, 15 de aceitunas, una de anchoas, 700 litros cervezas, una botella de agua, 5 rollos de papel higiénico y muchas risas.