

POR LA ESTELA DE UN ASADO:

Bitácora de navegación

Concón, Chile - De Salinas, Ecuador



Juan Ciorba Vinz

Delfín Austral

2008

POR LA ESTELA DE UN ASADO:

Bitácora de Navegación
Concón, Chile - De Salinas, Ecuador

Juan Ciorba Vinz
Delfín Austral
2008

POR LA ESTELA DE UN ASADO: BITÁCORA DE UNA NAVEGACIÓN

DIA 1 JUEVES 24 DE ENERO

Parten las actividades desde temprano, después de un asado de despedida realizado la noche anterior en el Club de Yates Higuierillas, donde participaron unos yatistas neozelandeses que se encuentran dando la vuelta al mundo.

Me levanto temprano y voy en busca de unos bidones, unas banderas de Chile y de Ecuador a Wienecke de Viña del Mar, empresa dedicada a la fabricación de velas para los buque-escuelas de varios países latinoamericanos y de equipamiento militar.

Me reúno con Alberto Vargas, pescador artesanal y buen amigo quien me había llamado la noche anterior para apoyarme, me acompaña al Club de Yates de Higuierillas colaborando con entusiasmo: se ofrece para comprar el petróleo y nos ayuda en la estiba de lo que va en cubierta.

Martita, mi señora, mis dos hijas Carlita y Almita y mi yerno Oscar también vienen a despedirme en otra de mis aventuras.

Viene a bordo un teniente de la Capitanía de Puerto (compañero de curso de la Escuela Naval de Lucho) para entregar el certificado de zarpe correspondiente. Permaneció a bordo una hora realizando las inspecciones de rigor, encontrando todo en excelentes condiciones para la travesía, felicitando al capitán y su tripulación. Excelente gestión por parte de la Armada de Chile.



Fig1.- Al centro el capitán del St.Pauli, Wolfgang Schulze junto a Hermanos de la Costa y un amigo.

También vienen a bordo dos funcionarias de Policía Internacional cursando los certificados para el regreso a Chile. Fueron muy amables y el Capitán aprovechó de consultar sobre la parte legal en el caso que algún tripulante tuviese un accidente fatal, o muriera por alguna razón , tendría que ser lanzado al mar, ya que no habría como preservar el cuerpo, tema conversado previamente con las respectivas familias.

Llegan también una delegación de mis Hermanos de la Costa quienes a través de nuestro Capitán Arrecife hacen entrega del pabellón pirata a Wolfgang Schulze, capitán del velero St. Pauli y que va a hacer nuestro “hogar de altura” durante los próximos 17 días.

Se embarcan las últimas vituallas (alimentos perecibles) y también se estiban en cubierta los bidones con el petróleo..

En el momento del zarpe, están todos en el muelle central del Club de Yates. Se iza el pabellón pirata en una de las drizas que va a la cruceta de estribor. Llega el gran momento. Zarpamos a las 12:30 hrs. con tres pitos de sirena en señal de despedida.



Fig.2.- El StPauli en el Club de Yates Higuierillas antes del zarpe

Hay poco viento, se sale a motor. La primera actividad a bordo es adujar y guardar los cabos sobre cubierta y ordenar la cámara.

Me tocó el primer día ser el cocinero, por lo que parto preparando el almuerzo. Algo bastante liviano para comenzar: ensalada de lechuga con vienas. Después de almorzar el Capitán prepara café y saca una barra de un kilo de chocolate Ambrosoli que empezamos a compartir. ¿Cuánto durará?

El viento está bastante débil, se recurre al motor con la intención de alejarse lo más posible de la costa, la navegación hasta el momento es bastante tranquila.

Llamo por celular a Martita para saber como llegaron, todo estaba bien, Alberto los llevó a casa y almorzó con ellos. La Florencia, mi perrita, quedó con un signo de interrogación al no verme llegar en el Chevette, ya que siempre sale a recibirme al escuchar el ruido del motor.

El Capitán se comunica por celular para saber las condiciones de viento: por el momento sopla norte y se espera para mañana, viento suroeste.

Se mantienen las mismas condiciones, mientras el resto de la dotación ve una película en la cámara, me mantengo de guardia hasta las 24:00 hrs. en cubierta.

DIA 2 VIERNES 25 DE ENERO 2008

Franz y Lucho continúan la guardia hasta las 05:00 hrs. Con el capitán asumimos la siguiente guardia hasta la hora del desayuno, las condiciones se mantienen igual.

Olvidé el saco de dormir y pasé un poco de frío en la noche, pero el no tener el CPAP (máquina que me permite dormir bien, sin ronquidos) no fue problema.

Son las 12:00 hrs la mar está absolutamente llana, la costa cada vez está mas distante.

Lanzo un chispa para ver si es posible pescar algo; pero, hasta el momento, no pasa nada. Recojo la línea, me viene a la memoria las protestas de mis amigos pescadores artesanales de Caleta El Membrillo que, con justa razón, se manifestaban contra la pesca de arrastre del sector pesquero industrial que ha saqueado los océanos.

Aparecen algunos delfines que nos acompañan y por momentos, nos permiten liberar la percepción, produciendo una intensa emoción al comprender la urgente misión de proteger la vida de nuestros mares.

Respecto a los remedios: dejo de tomar Zotran XR (Alprazolam) entro al ritmo de la mar y a la permanente contemplación, la ansiedad quedó en tierra.

Hace dos años tuve una hipoxia cerebral al borde del aneurisma agravado por una depresión severa que hasta hoy me mantiene en tratamiento. En aquella oportunidad pensé que no iba a navegar más y ahora me encuentro rumbo a Ecuador con 2400 millas por la proa.

Mis amigos decían que estaba loco, que después de lo que me pasó era una irresponsabilidad hacer esta travesía; pero si fuese así, por lo menos zarpo a la eternidad en mi ley y me entrego a la mar.

12:30 hrs. Lucho y Franz preparan la parrilla, para hacer más tarde el primer asado. Wolfgang y Lucho van a proa y reparan la genoa, que se rifó con uno de los extremos de la cruzeta que había perdido el protector. Se continúa con el motor hasta las 20:00 hrs. en que aparece una leve brisa. Durante la tarde se observarán cientos de medusas de color violeta, altamente tóxicas, que habitan el mar en una simplicidad voluntaria.

Con Wolfgang asumimos la guardia compartiendo el avistamiento de barcos. El estar en la ruta de los mercantes y pesqueros nos mantiene muy atentos. Nos encontramos a la cuadra de Coquimbo.

Vemos un pesquero que por su fuerte iluminación parecía estar en la captura de calamares, lo que no permitió distinguir sus luces de posición.

Al quedar solo en el cockpit, lugar del velero en que uno va protegido, me encontré bajo un cielo estrellado que me hizo recordar un libro sobre las constelaciones que me prestó Wolfgang, y que resumidamente da cuenta de lo siguiente:

Aproximación a las Constelaciones

“¿Quién no ha sentido el embrujo de estrellas fugaces y no se ha considerado cómplice de sus antepasados cuando decidieron que sólo allí, arriba, podría estar la morada de los dioses?”

Son pocos los mortales que en la actualidad tienen el enorme privilegio de vivir el ciclo nocturno, de poder transportarse bajo el embrujo de un cielo estrellado para darle alas a la mente y al espíritu, dejándolos que divaguen libremente hasta donde el tiempo y la distancia no existen.

El hombre moderno vive a un ritmo sin tregua ante la necesidad de correr a todas partes y a toda hora, y, en las noches, cuando a veces busca instintivamente a las estrellas, el reflejo de la luz artificial, como un velo tenue y brillante, le cubre el firmamento.

El hombre de hoy ha olvidado que su evolución espiritual se inició cuando aprendió a asociar los cambios que se producían en el cielo: la ruta variable del sol, el cambio cíclico de la Luna, la aparición de un grupo de estrellas en una forma determinada anunciando la llegada de las lluvias o el momento de la siembra, el descubrimientos de ciertos astros que no titilaban y que se desplazaban en la ruta del sol a los que llamó «astros errantes» (planetas), y entendió los eclipses y aprendió a predecirlos... Y entendió que el firmamento estaba completamente ligado a su existencia, dando origen a la astrología y más tarde a la astronomía, cambiando radicalmente su concepción de los fenómenos planetarios y del universo.

Los marinos son algunos de los pocos mortales a quienes, aún hoy, se les permite el enorme gozo de disfrutar la magia del cielo nocturno. Su trabajo les proporciona la posibilidad de sentir, bajo el firmamento estrellado, la emoción de ese retiro espiritual que les recuerda su ser cósmico y les alimenta el espíritu romántico y aventurero.

¿De qué otra forma se podría forjar el espíritu independiente y soñador de un verdadero marino?

¿Quién si no él puede sentirse más libre que cualquiera en la inmensidad de alta mar?

¿Cuáles son sus límites y sus fronteras, si los horizontes que divisa son apenas ilusiones que cambian a cada instante?

¿Qué puede encerrar su espíritu si se siente tan cerca de Dios?

¿Quién si no él ha podido sentir la presencia Omnipotente del Creador ante la furia de un mar embravecido y ha respirado Su enorme Bondad en la calma espiritual de un cielo estrellado?

El mundo actual ha olvidado la necesidad de mirar al cielo, y aún, a los marinos, la tecnología les ha mostrado que ya no necesitan a las estrellas para localizarse en el mar. A ellos también se les está ofreciendo un mundo sin esfuerzos, pues ya pueden encontrar la posición de manera precisa y a cualquier hora mediante una pequeña caja electrónica que recibe información de satélites artificiales. Pero, ¿qué es un marino sin la compañía de las estrellas?

Cuando los marinos permitan que la navegación astronómica se olvide, ya no será necesario reconocer a las estrellas que los ayudan a navegar, Cuando ya no reconozcan a las estrellas compañeras del marino, olvidarán cómo y por qué los dioses colocaron a las constelaciones en el firmamento, Cuando olviden a las constelaciones, ya no volverán a mirar al firmamento estrellado, Cuando ya no vuelvan a mirar al firmamento estrellado, olvidarán cómo soñar... Cuando olviden cómo soñar, dejarán de ser los marinos románticos que en las noches dejan en libertad a sus sueños alados para que divaguen donde no existe el tiempo ni el espacio... Y sin volver a volar, sus sueños perderán las alas... Y sin alas, ya no podrán volver a la morada de los dioses... Y los dioses se olvidarán de ellos..."

El cambio del ritmo cotidiano al régimen de a bordo resultó fuerte. De pronto uno se encuentra con un tiempo que hay que construir. Tiempos de guardia, de amantillamiento, de aseo, de desayunos, almuerzos y comida y principalmente, el tiempo del ocio del cual ya me había olvidado en el que quehacer cotidiano de la Universidad.

Uno de los tiempos de ocio es hacer esta bitácora de registro, estar alerta a situaciones que puedan ser interesantes, filmar o fotografiar, intentar pescar algo, o bien, la simple observación del entorno. Todo ello se convierte en una distracción para uno que ama la mar y es capaz de comprenderla, no existiendo tiempo para aburrirse.

DIA 3

SABADO 26 DE ENERO

Si bien al acostarme alrededor de la 01:30 hrs. no pasé frío, tuve un malestar estomacal que favoreció que empezara a marearme, desperté a las 09:30 hrs.

Wolfgang se encontraba arreglando el baño de popa que estaba obstruido, al parecer bastante complicado. Surgen cosas que no habían sido consideradas, como traer

algún ácido que permitiera destapar los ductos de salida del baño. Uno se ha acostumbrado a tener todo a mano, pero navegando en alta mar, no se cuenta con el Homecenter y los recursos son sólo los que están a bordo.

El viento sigue calmo, el motor va a 1000 rpm. y vamos con un andar de 4.5 nudos, lo cual no se había considerado, gastando más petróleo de lo presupuestado. Ello probablemente obligue a entrar a algún puerto peruano.



Fig 3 .- El Capitán trazando el rumbo

Por la tarde llega viento s/sw, vamos con un andar de 6.5 nudos.

Wolfgang trata de comunicarse infructuosamente con Valparaíso, Playa Ancha Radio, pero logra comunicarse parcialmente por el teléfono satelital dando cuenta que se está sin novedad.

DIA 4 DOMINGO 27 DE ENERO

Inicio la guardia con Wolfgang a las 05:00 hrs, luego quedo solo en el cockpit. estamos fuera de la ruta de los mercantes, no hubo ningún avistamiento. También salimos de la fría corriente Humboldt, procedente del Océano Glacial Antártico hasta desvanecerse hacia el oeste de Salinas en Ecuador. Uno se da cuenta de ello pues cambia el color del mar de un azul metálico profundo a uno más verdoso, varía la temperatura y hasta tiene un aroma tropical.

Vamos al rumbo 327

La noche y el océano se convierten en un permanente estado de observación y embrujo. Al amanecer, el día se presenta con múltiples formaciones de nubes, colores y texturas de mar que nos permite desactivar parte del cerebro y abrir la conciencia accediendo a otros estados que ocurren al dejar fluir nuestro espíritu en la naturaleza.

Hay buen viento, no hace frío, se nota que estamos entrando a un clima subtropical. Decidimos preparar la caña para pescar y revisamos un viejo carrete que se encontraba a bordo.

De salud me encuentro estable luego de haber tomado un Omeprazol, voy a recostarme a mi camarote que se ha convertido en mi espacio de reflexión.

Al despertar Wolfgang está preparando un pebre muy sabroso que acompañará un segundo asado a la parrilla. Franz y Lucho todavía están durmiendo recuperándose de la guardia que tuvieron de 00.00 hrs a 05.00 hrs.

La navegación sigue agradable con un leve balanceo.

En la tarde se echa a andar el motor, el alternador se sobrecalienta echando olor a barniz, se deja el motor en relentí. Por suerte, no hubo problemas.

La radiación ultravioleta sigue muy intensa pues atraviesa la polera. Hasta el momento, ello ha sido lo mas complicado a pesar del bloqueador que compré en un envase de kilo en una ferretería de productos para la construcción.

Se mantuvo el motor encendido durante cuatro horas para cargar una de las baterías que se encontraba muy baja. Durante ese lapso aprovechamos de ver una película sobre las fatalidades del pueblo africano y la codicia por los diamantes. "Diamantes de sangre" lo que muestra que la vida busca vida como sea, a pesar de la esclavitud y el sufrimiento, lo que nos lleva al borde de nuestra conciencia.

Asumo la guardia hasta las 04:00 hrs del día siguiente.

DIA 5 LUNES 28 DE ENERO

La guardia fue sin novedad, ningún avistamiento, estamos a unas 200 millas a la cuadra de Caldera.

Nuevamente el cielo se transforma en un espectáculo, hasta que la luna menguante irrumpe por el oriente, pensando que piensa ella sobre nuestra aventura de situarnos en la naturaleza participando de sus maravillas.

Vamos a una velocidad en relación a la corredera de 5.5 nudos.

A las 04:00 despierto a Franz para que continúe junto con Lucho con la guardia, luego me voy a dormir a mi camarote. En la noche, no hizo frío y pude dormir bien. Al despertar alrededor de las 09:00 hrs, me encuentro con el baño de proa malo, Lucho tuvo problemas al fallar el pistón de la bomba.

Durante la mañana ayudé a Lucho a desarmar la bomba que expulsa las aguas servidas al mar, misión para nada agradable. Señal que se encontraba un quinto tripulante a bordo, el llamado "Murphy".

Terminado el trabajo utilizamos Lysoform, un desinfectante que mata el 99,9% los virus, bacterias, hongos y además elimina olores.

Hoy es día de aseo general y se hará una vez que todos estén despiertos .

Wolfgang tuvo un percance con sus anteojos y lo trató de resolver con "Poxipol" pero no resultó. Usamos unos tubitos contraíbles con calor, y resultó muy bien.

No hay viento, vamos a penas a 2.8 nudos, el día está cubierto.

Wolfgang prepara unas omelettes que resultaron excelentes, muy sabrosas, además de ser un buen capitán, es excelente cocinero y lo hace con entusiasmo.

Por la tarde cae absolutamente el viento, la radiación ultravioleta es muy intensa, lo que hace prácticamente imposible permanecer en cubierta. Estamos todos en el interior del St. Pauli, en traje de baño viendo películas y con un calor insoportable. Se bebe mucha agua para no deshidratarnos.

Me retiro a mi camarote, son las 18:15 hrs. hago unas oraciones por viento, y sucede el milagro, a los 15 minutos, llega el viento tan esperado.

Nos encontramos a mas de 300 millas al oeste de Caldera.

Volvemos hacer las oraciones para tener viento, ahora toda la tripulación. Lucho se encarga de eso, se trae al comedor la imagen de la Virgen de Schönstatt y se prende una velita, son las 21:00 hrs.

Con Lucho preparamos la caña para pescar, se cambia el nylon, coloca la chispa con una hoja de choclo y una cinta adhesiva roja. Wolfgang se dedica a pescar, tiene dos picadas fuertes, pero el pez se escapa, no supimos lo que era. Wolfgang sigue intentando pescar, recoge la línea a las 24:00 hrs, para que ésta no entorpezca alguna maniobra que hubiere que hacer durante la noche.

A las 00:00 entro de guardia hasta las 04:00. La hago sólo, el resto de la tripulación duerme y nuevamente me encuentro frente al universo. Estoy en traje de baño, sobre cubierta y con calor.

DIA 6 MARTES 29 DE ENERO

La guardia se transforma en una soledad abisal. Durante la noche estamos absolutamente aislados del mundo, el viento cae a cero. El St. Pauli se detiene en una mar absolutamente llana, caigo en un letargo infinito, el mundo también se detiene. Mi

guardia duró hasta las 04:00 hrs. Despierto a Franz y a Lucho para que continúen con la guardia, me voy a mi camarote.

Me despiertan a las 7:45 hrs., Wolfgang nos preparó un desayuno de hotel 5 estrellas: té, café, pan tostado, había aroma a hogar, mermelada hecha por Paulina, la señora del Capitán, queso, fiambre, y melón que con su dulce aroma inunda el comedor.

Wolfgang se comunica con Valparaíso, Playa Ancha Radio, para dar cuenta del QTH, sigla usada en el "Codigo Q" que significa dar cuenta de la posición donde uno se encuentra respecto a latitud y longitud y de las condiciones de navegación del velero. Logra ser escuchado, recibe el meteo, sur/sureste durante las próximas 24 horas, con un viento estimado de 10 a 15 nudos, con pronóstico futuro de vientos norte/noreste con mar gruesa.

Durante la guardia de Franz y Lucho cayó un chubasco, guardaron los cojines del cockpit bajo la chubasquera. Está totalmente cubierto, estoy con Wolfgang en cubierta, a través del teléfono satelital conversa con Paulina. Ella de cuenta que la ruta hasta Ecuador está con bajas, lo que hace prever que las condiciones seguirán igual.

Bajo al camarote a buscar una parka, nuevamente me quedo dormido. Wolfgang me despierta alrededor de las 13:30 hrs. Están preparando el cuarto asado, entretanto escuchamos a Joan Miguel Serrat, José Luis Perales, Rocío Durcal. Me vienen sentimientos abismales al estar tan lejos de casa.

Después de almorzar, Franz y Lucho ven películas, Wolfgang se va a dormir una siesta mientras yo continúo escribiendo la bitácora, el St. Pauli continúa navegando con motor, sigue la calma absoluta, la mar llana y ningún viento.

Dicen que en la calma hay que mantener la calma, pero ésta sumada al calor, a la intensa radiación y sin un lugar fresco donde guarecerse, hace al tiempo eterno y que los minutos se transformen en horas.

Espero esta vez la guardia de 04:00 a 08:00 hrs. para escapar de este calor bajo las estrellas. Durante la tarde, me doy un baño con agua de mar. Este funciona con una bomba que alimenta una manguera, el baño resulta renovador.

El atardecer lo pasamos en cubierta, estaba muy agradable, tuvimos la visita de un albatros curioso que nos vino a saludar en un planeo alrededor del St. Pauli.

De noche nos jugamos un cacho en el cockpit. Alrededor de las 22:00 hrs. me fui al camarote a dormir un poco antes de entrar nuevamente de guardia.



Fig.4.- El Capitán y su hijo Franz

DIA 7 MIERCOLES 30 DE ENERO

Amanezco en la guardia, estuvo bastante agradable. Alrededor de las 07:00 hrs asoma una leve brisa, pero tal como llegó se va.

Después de un buen desayuno preparado por Wolfgang y que consta de unos huevos fritos en pan de molde ahuecado con un vaso para contenerlos, me voy al camarote a recuperar sueño. Ello significa hacer un alto para después volver al mundo de a bordo.

La vida en esta travesía transcurre en aproximadamente 25 metros cuadrados y caminar a lo largo del velero no son más de 10 metros, área que debemos compartir entre cuatro.

Ya estamos en la zona tropical, el mar toma un aroma diferente, seguimos navegando a motor y la calma es absoluta. Es 30 de enero, todo pronóstico calculado de recalada a De Salinas, en Ecuador, quedó fuera de programa, mientras no cambien las condiciones.

Diariamente voy calculando la distancia recorrida y lo que queda para llegar a destino. Uno empieza a imaginar la vida a bordo de los veleros cuando estos no tenían apoyo de motor.

Wolfgang se comunica con Paulina. No hay viento en todo el litoral chileno, incluso en la regata de Chiloé. Empiezo a preocuparme por el retraso y no alcanzar a llegar al

matrimonio de Almita, mi hija mayor. Para abstraerme de ello, ya que no está en mis manos, me lavo platos y ordeno la cocina.

Wolfgang evalúa alternativas: estamos a más de 400 millas de Arica, la misma distancia que de Pisco, Perú. Si no sale viento, habrá que entrar a puerto peruano para hacer petróleo, lo que no deja de ser complicado por el conflicto que mantenemos por el límite marítimo en la Línea de la Concordia.

Después del almuerzo y lavado de platos, vuelvo a bañarme con agua de mar. La tarde nuevamente la tenemos con bastante calor y calma absoluta. A bordo se viven situaciones extremas. Hay momentos de felicidad y regocijo del espíritu, como otros momentos -como el que estoy viviendo en este momento- donde uno no sabe para dónde escapar. Es como estar en un temascal o baño de vapor, que es una antiquísima tradición indígena en América, hay más de 45° C en el interior del St. Pauli y en la cubierta la situación es aún peor bajo el implacable sol, hay peligro de insolarse y de dejar de transpirar por la deshidratación.

Son estos momentos que uno se dice a si mismo, ¿Quién me mandó a meterme a esto? Bien podría estar en Concón descansando bajo la sombra de un árbol, pero eso cambia al atardecer, cuando una brisa fresca aparece y el cielo se llena de estrellas de una belleza espectacular. Entonces, uno agradece haber tomado esta decisión.

Empieza a soplar una leve brisa y se decide izar el geneker, vela similar al spinaker pero menos embolsada y asimétrica que permite ceñir más. Con esto se logró aumentar la velocidad en por lo menos un nudo. Esto no dura mucho, ya que Lucho se percata que el geneker se engancha y se rifa en una cruceta del mástil, lo que obliga a bajarlo para su reparación.

Antes de volver a subir el geneker, Franz propone subir por el mástil y reparar los protectores que van en los extremos de las crucetas, maniobra que se realiza con una extraordinaria competencia.

Hay una brisa suave, se vuelve a izar el geneker navegando durante la noche en forma favorable.

Volvemos a jugar al cacho sobre una mesa improvisada en el cockpit. Nunca había jugado ese juego, no me motivaba pero, en estas circunstancias, le encontré sentido.



Fig.5.- El Capitán y Juan Ciorba

DIA 8 JUEVES 31 DE ENERO

Esta vez tuve una guardia corta de dos horas, me acosté a las 01:30 hrs., desperté con una taza de té que me ofreció Wolfgang, la que vino muy bien, ya que me quedé dormido totalmente horizontal, y al no tener el CPAP desperté con la garganta seca.

Parto la mañana con un baño de mar bien reconfortante, y luego aprovecho a lavar ropa dejándola secar en cubierta. Con Wolfgang reparamos uno de los pestillos que sujeta una de las tapas de acceso al motor por el costado de la proa. Echo de menos mi taller de herramientas que tengo en casa.

Tomamos desayuno en torno a una entretenida tertulia de la vida en el mar, fortalezas del espíritu y la íntima experiencia de estas travesías. Comentamos que hacer cuando uno vuelve a la rutina, las percepciones de vida llegan a ser diferentes, reconociendo lo que realmente es importante.

Wolfgang se comunica con Paulina por el teléfono satelital. Ella le informa que en la junta de yatistas concluyeron que la mejor alternativa era navegar lo mas lejos de la costa y que la intensidad del viento no iba a ser más de 10 nudos proveniente del sureste. Además, dijo que conversó con Martita y que todo estaba bien en casa.

Hoy se cumple una semana del día del zarpe desde el Club de Yates de Higuierillas y llevamos aproximadamente 700 millas navegadas de las 2400 millas que dista De Salinas, en Ecuador con Valparaíso.

Me he estado alimentando lo más sano posible, dejé el café, estoy tomando té con canela. Se acabó la ansiedad por comer y estoy bajando notoriamente de peso.

La tarde se ha vuelto más agradable, es un calor soportable y hay una leve brisa. Estamos lejos de todo y cerca de nada en pleno Pacífico lo que hace que esta travesía en el St. Pauli me haga sentir sentimientos y emociones totalmente diferentes a las de otras aventuras realizadas en mi vida.

La primera gran aventura fue la regata Buenos Aires - Río de Janeiro en el yate "Caleuche"; pero entonces tenía sólo 27 años, pesaba 75 kilos y pasaba navegando en regatas o navegaciones cortas. Esa regata nos mantuvo concentrados en la competencia, su régimen a bordo era el de la Armada de Chile y en ella, cada uno tenía un puesto en relación a sus competencias. Además, nos mantuvimos comunicados con el "Somellera", unidad escolta de la Armada Argentina.

La segunda gran aventura fue la construcción de la carabela "Santiaguillo", sueño compartido llevado a cabo para los 450 Años del Puerto de Valparaíso. Este sueño se inició con la investigación, formulación del proyecto y construcción de la nave en el puerto de Constitución junto al río Maule. Contó con el apoyo de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la Asociación Nacional de Armadores, gente del ámbito marítimo de Valparaíso y Constitución y de la Armada de Chile. Luego, en mi caso, se transformó en un proyecto de la Universidad de Valparaíso del cual estaba a cargo, contando con dedicación completa y la asignación de una comisión de servicio para el cumplimiento de dicho objetivo.

Esa aventura continuó con la ceremonia de botadura de la nave en el astillero Río Maule de Constitución, el rendez-vous con el buque "Escuela Esmeralda", la singladura a Valparaíso, el temporal, la recalada en Talcahuano, el nuevo intento de navegación con destino al puerto de Valparaíso, la recalada en el Club de Yates de Higerillas y finalmente, en el muelle Prat el día 12 de octubre del año 1986, que fue un evento para la ciudad y contó con fuerte cobertura de los medios de comunicación.

Esta nueva aventura en el yate St. Pauli es la más extrema de todas. La dotación conformada por su capitán Wolfgang Schulze, gerente general de "Wienecke"; su hijo Franz, estudiante de Ingeniería Civil Mecánica en la Universidad Adolfo Ibáñez; Luis Alberto Ross, estudiante de Ingeniería Comercial de la Universidad de Los Andes y quién les escribe, académico de la Universidad de Valparaíso.

En las aventuras anteriores, contábamos con el apoyo y escolta de las diferentes armadas, con médico a bordo y singladuras más cortas. Esta vez no hay escolta ni patrullaje aéreo naval, no hay médico. Estamos en pleno Pacífico, y sin posibilidad de rescate en caso de siniestro.



Fig.6.- Lucho Ross, Franz y el Capitán Wolfgang, a la izquierda nuestra súper parrilla..

Esta travesía se ha transformado para nosotros en una prueba de resistencia y voluntad. Sólo podemos hacer una cosa: superarla por nosotros mismos, con empuje, espíritu de aventura y cuerpo. Nos hace tomar conciencia de los riesgos, a no sobreexponerse en maniobras, a cuidarse mutuamente, evitar exponerse a la radiación solar, a alimentarse en la forma más saludable posible y lo más importante, a cuidarnos en los desplazamientos sobre cubierta porque un “hombre al agua” es imposible recuperarlo, especialmente si es de noche ya que los tiburones son feroces por la falta de alimento.

Se decide hacer el quinto asado a la puesta de sol mientras jugamos cacho, lo que resultó ser una excelente idea. Esta travesía se ha ido transformando en la “Estela del Asado”: tanto por nuestra gran afición a éstos como porque no han dejado de seguirnos los tiburones.

Hacemos asados porque aunque contamos con refrigerador, hay que consumir pronto los productos perecibles. El refrigerador consume mucha energía (alrededor de 5 amperes hora) lo que obliga a cargar las baterías y a poner en marcha el motor que consume petróleo. Considerando el poco viento, no podemos dejar de hacerlo. Pero, se debe hacer un máximo de ahorro ya que no se ha cubierto la mitad de la ruta y ya se ha gastado más de la mitad del combustible.

Se decide cambiar el régimen de guardia durante la noche de 4 horas a 2 horas , y queda así:

Lucho	de	00:00 a 02:00
Franz	de	02:00 a 04:00
Juan	de	04:00 a 06:00
Wolfgang	de	06:00 a 08:00

DIA 9

VIERNES 9 DE FEBRERO

En la guardia de Lucho, de 00:00 a 02:00, hubo buen viento. El St. Pauli avanzaba a 6 nudos y con algunos chubascos. Me encontraba en mi camarote a proa y el sonido de la proa surcando el mar se transformó en música y pude dormir bien hasta que Franz me despertó para asumir mi guardia. Esta fue con poco viento, no hubo avistamientos de barcos, solamente un avión comercial rumbo al sur, con la particular estela blanca que deja sus turbinas sobre los 10.000 metros de altura.

Al traspasar la guardia a Wolfgang eran las 06:30 horas y me retiré a dormir, despierto a las 11:00 horas con un refrescante baño de mar, utilizando una manguera que la conectamos al lavaplatos. Bañarnos directamente en el mar es imposible, porque pasaríamos a ser desayuno de nuestros amigos los tiburones que nos han venido siguiendo hace algunos días.

Cuando despertaron Franz y Lucho, éstos y Wolfgang colocan un toldo azul sobre cubierta, proporcionando una buena sombra al cockpit y haciéndolo habitable. Jugamos al cacho, mientras en el horno de la cocina se asaba un trozo de cerdo al borde de la descomposición, piqué unos ajos. Wolfgang los mezcló con aceite de oliva e hizo canapés.

En la tarde hay muy poco viento, vamos al rumbo 000, ganando latitud, nos encontramos más cerca de las costas peruanas.

Esta experiencia no ha sido para nada fácil, hay que hacer un esfuerzo mental para no dejarse llevar por la incertidumbre y tratar de vivir el momento, lo cual ha significado un tremendo desafío psicológico. En mi caso, y creo que en el de todos, el estado de ánimo guarda directa relación con la intensidad del viento y la velocidad del St. Pauli: si cae el viento, cae el ánimo, y si sube el viento y el St. Pauli empieza a correr sobre las olas, el ánimo me sube inmediatamente.

Wolfgang me promete que podré llamar por teléfono satelital a Martita, voy a intentarlo hoy en la noche. No es fácil estar lejos de casa, aislado del mundo en el medio de este inconmensurable Pacífico, romper la rutina, embarcarse a la aventura y cambiar de hábitos, horas de sueño y saber que el universo que uno habita llega hasta la borda del yate, porque el otro es solamente alcanzable por los ojos y, además, es infinito.

Estoy en el cockpit bajo el toldo junto a Franz, comentamos de barcos, navegaciones, diferentes mares. Sube el viento y la corredera muestra 4.6 nudos. En el horizonte por la banda de babor se aprecian nubes cúmulos nimbos que ojala nos regalen más vientos.

La caña de pescar sigue a popa, van días que no pica absolutamente nada, ya no se ven aves, delfines y el mar está de un azul profundo.



Fig.7.-Lucho

El estar a bordo requiere necesariamente reformatear la mente respecto a los códigos tradicionales de vida, la pre-ocupación se transforma en un estado que no aporta nada, incluso pasa a ser perjudicial y abstrae de la realidad que uno está viviendo. El secreto es mantenerse ocupado, sea cocinando, reparando algo, ordenando para mantener el espíritu de a bordo, viendo películas, leyendo un libro, jugando cacho o participando de la tertulia espontánea y libre.

Esta experiencia ha servido a que afloren las trancas que uno posee y que uno en lo cotidiano no las percibe. En nuestro mundo actual, la civilización necesita su desierto y todos necesitamos algo salvaje, esto en un sentido que tiene que ver con el universo y otras vidas que vivir. Uno de los síntomas de escapar de la monotonía de la calma es irse a dormir al camarote a esperar que pase el tiempo y ello no es sano, salvo el caso que uno va a reponer el sueño.

Vamos navegando con buen viento, la corredera muestra 5.5 – 6.0 nudos y a buen rumbo.

Logro comunicarme por el teléfono satelital con Martita, se escucha perfecto. Carlita esta trabajando en Pucón, Almita y Oscar regresaron a Concepción y en casa, todo anda bien. Le comento que he estado sin problemas de salud, que tenemos una buena convivencia a bordo y que llevábamos un retraso por falta de viento, haciendo una cadena de oración para que éste llegara.

También Lucho se comunica con su padre para que le cambie el pasaje aéreo de regreso. Es para el 9 de febrero y para esa fecha, no alcanzamos a llegar. Franz aprovecha de comunicarse con su polola Camila, con quien se va a encontrar cuando recalemos a Ecuador.

Voy a la cocina a preparar unos hotdogs. Quedan las últimas vienas, las cuales han tomado un color verdoso. Franz y Lucho suben a cubierta a cambiar la escota del genacker por una más gruesa, aumentó el viento y el St. Pauli se balancea fuerte. Para realizar la maniobra, se colocan arneses de seguridad.

Realizado el cambio de escota nos reunimos en el comedor a degustar los hotdogs con salsa de chile habanero, mayonesa "Jumbo" y ketchup "JB", lo cual ayudó a ocultar el mal sabor.

Después continuamos con el infaltable juego de cacho, y decidir las guardias de la noche.

Alrededor de las 23:30 hrs, estaba con Franz y Lucho en el cockpit, comentaban las reglas del juego de cacho, percibí que el genacker se enredó en sí mismo. Despertamos a Wolfgang, Franz y Lucho vuelven a colocarse los arneses, se enciende la luz de cubierta y se dirigen a proa, luego de varios intentos logran bajar el genacker e izan la génoa. A las 00:00 hrs. íbamos navegando al rumbo 325 y andar de 4.0 a 4.5 nudos.

DIA 10 SÁBADO 2 DE FEBRERO

La guardia transcurre sin novedad, el viento cae y baja la velocidad a 3,5 nudos. En la contemplación del firmamento, la Cruz del Sur cae más hacia el horizonte, va quedando por la estela del St. Pauli, desapareciendo lentamente.

En un momento me desdoble y formo parte de las constelaciones. El tiempo y el espacio desaparecen, me encuentro a unos 450 metros sobre Concón y voy acercándome lentamente a casa. Los perros Lluvia y Pelly duermen tranquilamente en el jardín, junto a la piscina. Martita con Florencia y Nahuel, los otros perritos de la casa, igual duermen. Todo tranquilo. Vuelvo a mi guardia. Estamos a 600 millas a la cuadra de Iquique, ya son las 02:00 hrs., bajo al comedor, despierto a Lucho que extrañamente duerme con los ojos abiertos para que continúe con la guardia sobre cubierta.

Voy a mi camarote, tomo unos remedios y me quedo profundamente dormido.

Temprano, entre sueños, escucho al Wolfgang entregar el QTH a Valparaíso, Playa Ancha Radio. El yate va navegando a buena velocidad, se ha mantenido el viento, las oraciones fueron escuchadas. Me levanto a las 10:00 hrs, Wolfgang está en el cockpit. Junto a los remedios de la mañana me sirvo una ciruela y dos rebanadas de pan de molde con mortadela lisa.

A las 10:45 hrs, Wolfgang se va a recostar. Quedo solo en cubierta observando el ritmo del St. Pauli en armonía con las olas, el viento y música polinésica que teníamos a bordo.

Hoy les toca a Franz y a Lucho hacer el almuerzo. Prepararon una ensalada de tomates con cebolla y papas cocidas, a lo que agregaron salsa de chile habanero.

Después de ello, un café de grano colombiano acompañados por unos alfajores que preparó Paulina para el Capitán, pero que ha estado compartiendo con todos.

A bordo, estamos leyendo el libro de Martin WeStcott, "Shangrilá, la búsqueda del Paraíso". Al comienzo hay una máxima escrita por Bernard Moitessier:

*"La vida en el mar es muy sencilla,
sana de las estupideces y las complicaciones,
todo es verdadero,
lo que antes era importante
vale menos en el mar,
y las cosas que no tenían valor a
ahora realmente valen
uno, no regresa con los mismos ojos"*

A pesar que he dormido bien, después de almuerzo me dio sueño y me fui a recostar a mi camarote. Desperté a las 18:00 hrs., habían puesto en marcha el motor, todos estaban viendo una película de las tantas que se trajeron a bordo.

Wolfgang se encuentra con malestar estomacal, probablemente debido al queso que se comió con cáscara y cera incluidas, agregando a ello café y chocolate. Se decide postergar el asado para el domingo en la noche, Franz pone a hervir agua y nos preparamos Sopas Para Uno "Maggi" con crotones.

Esta vez no jugamos al cacho, hacemos las acostumbradas oraciones, ya nos encontramos a la cuadra de Perú.

DIA 11 DOMINGO 3 DE FEBRERO

La guardia va rotando. Me toca de 02:00 a 04:00 hrs, la recibo de Franz, hay buen viento y el St. Pauli va a un andar de 6 nudos, rumbo 355 , lo que es excelente.

En algunos momentos, el viento se va a la proa, bajando su intensidad. No hay avistamientos de buques, al entregar la guardia a Lucho, el St. Pauli baja su velocidad a 4.0 nudos. Voy a recostarme pero no logro quedarme dormido, sigue bajando la intensidad del viento, prácticamente ya no suena el agua en la proa.

Despierto a las 11:00 horas, Franz está en el cockpit, hay nuevamente un viento moderado. Aprovecho de lavar la loza y de ordenar la cocina, Wolfgang prepara huevos a la copa y nos ofrece jugo de piña.

He seguido bajando de peso y me encuentro mas ágil para moverme en cubierta. Desapareció la ansiedad por comer, y hasta el momento, me he sentido de excelente salud, la falta del CPAP no ha sido problema.

Durante la tarde el viento aumentó a 15 nudos, llevamos un muy buen rumbo, vamos a 355.

Preparamos el sexto asado y ya no queda más carne. La asadera quedó en el lado de barlovento hacia la aleta de estribor, lo cual no es conveniente ya que el viento entra por el lado donde esta la parrilla. Saltaron unas chispas de las brasas quemando levemente a Wolfgang y Franz. El asado lo acompañamos con ensaladas de cebolla y papas a las brasas en alusa foil.

Como se acabaron los alimentos perecibles se desconectó el refrigerador que consumía mucha energía. Durante la noche cayeron sobre la cubierta de proa dos calamares chicos, los que dejé secar al viento para posteriormente comérmelos crudos.

La intensidad del viento aumentó, el velero empieza a galopar sobre la corriente Humbolt, la corredera llega a mostrar hasta 9 nudos de velocidad.

Franz sugiere bajar el genaker por razones de seguridad ya que en la noche sería muy peligroso hacerlo si se llega a enredar. No pasa ni media hora y sucede, Franz y Lucho van a proa con sus arneses de seguridad, logran hacer la maniobra en forma coordinada antes que la situación se pusiera más difícil.

Finalizada la maniobra a proa, empieza a sonar la alarma del piloto automático. Este se desconectó. Al corregir Wolfgang la situación con la rueda de gobierno en forma manual, uno de los cables que se conectan al cuadrante de la pala del timón, se cortó, quedando el St. Pauli sin gobierno. Se logra resolver el problema del piloto automático y se continua navegando con él. Mañana con luz de día se resolverá el problema del mando manual.

Controlada la situación bajamos a la cámara, las situaciones pasadas en esta larga travesía han hecho que se fortalezca nuestra parte espiritual, las oraciones diarias y momentos de profunda reflexión nos han unido en este desafío. Lucho conducía las oraciones. Fue alumno del Colegio del Verbo Divino, donde se percató que por medio de la oración lograba una plena cercanía con Dios y una energía inagotable para las labores diarias, tal cual lo hacían San Alberto Hurtado y la Beata Madre Teresa de Calcuta. También nos comentó que una hermana suya estuvo un par de años en el claustro de las Hermanitas Descalzas (Carmelitas) en Santiago.

Cuando me tocó participar, hice referencia al naufragio de la fragata "Lautaro", buque-escuela de la Armada de Chile que se incendió y posteriormente naufragó. Nos encontrábamos navegando en la zona que ocurrió el siniestro en el año 1946. Comenté que en ese viaje iba mi suegro como grumete y que fue uno de los sobrevivientes. Agradecí por ello ya que si no hubiese sido así, no existiría mi querida familia, pedí también por el descanso de las almas que desencarnaron a los mares de la eternidad.

Después de las oraciones jugamos una partida de cacho, esta duró poco rato, nos fuimos a dormir, Lucho quedó de guardia hasta las 02:00 hrs. Resultó difícil conciliar el sueño hacia demasiada calor y ya se dejaba sentir fuerte la humedad tropical.



Fig 8.- El Capitán preparando un asado

DIA 12 LUNES 4 DE FEBRERO

Franz me despierta a las 04:00 horas y quedo de guardia hasta las 07:00 hrs., al terminar la guardia todavía es de noche, lo que da cuenta del cambio de longitud que tenemos respecto a Valparaíso.

En un momento durante la guardia se desconectó el piloto automático, Wolfgang dormitaba en la cámara pero al llamarlo, acudió rápidamente a corregir la situación.

Voy a recuperar sueño a mi camarote, al despertar hay exquisito aroma a pan recién horneado. Wolfgang lo hace por primera vez con una receta que le entregó Paulina. El pan quedó muy bueno, lo comimos con queso que por su exceso de maduración, parecía "Camembert".

Hago referencia a la importancia que el capitán y la tripulación conozcan el barco en profundidad con todos sus mecanismos y sistemas. Permanentemente se está expuesto que algo falle y hay que solucionarlo en las peores condiciones, contando sólo con ingenio y los recursos que hay a bordo, ya que el barco es muy frágil y basta que se descomponga una válvula para que naufrague.

Wolfgang llama a través del teléfono satelital a su agente de viajes para confirmar mi regreso a Chile por vía aérea desde Guayaquil, viendo la posibilidad de viajar junto a Lucho el 12 o 13 de febrero.

Hoy al almuerzo tenemos un tazón de cebolla con tomates como entrada y un huevo duro de fondo.

No resulta fácil escribir esta bitácora, el St. Pauli se cabecea y balancea fuerte. Es como escribir arriba de una micro de esas que van entre Viña del Mar y Concón por la costa collereando. Pero, si no fuera por ella, perdería la noción del tiempo, ya no se sabe que día es y cuanto llevamos navegando.

Por otro lado, Lucho se ha dedicado también a sacar fotos. Su máquina "Canon" PowerShot S2 de última generación le permitirá complementar la bitácora con excelentes imágenes y mostrar a los amigos esta travesía a través de un moviemaker.

Es habitual que existan siniestros y naufragios de yates por choques con ballenas, pensaba a veces cuando estaba dormitando y dado que la cabecera de mi camarote queda a 50 cms. de la proa, el segundo impacto sería mi cabezazo a la ballena, por lo que no podría contar el cuento.

Lucho logra comunicarse con su padre en Chile para que le saque pasaje aéreo en Lan Chile para el 12 de febrero en la noche y así regresar juntos a Santiago.

Quedo de guardia, son las 22:30 horas, el resto de la tripulación se va a tomar su merecido descanso.

DIA 13 MARTES 5 DE FEBRERO

Termino mi guardia a las 02:00 hrs. velocidad 6.5 a 7.0 nudos al rumbo 000 (norte) entrando Franz y Lucho de guardia.

Al despertar Wolfgang me cuenta un episodio ocurrido durante la guardia de Lucho y Franz. Se avistó un barco y se pensó que se trataba de un pesquero de alta mar pues se encontraba muy iluminado sin dar cuenta de sus luces de posición y manteniéndose aparentemente quieto. Wolfgang trató de comunicarse por radio VHF para lograr su identificación, lo hizo en inglés y luego en un castellano con acento español para no delatar que somos chilenos ya que navegamos frente a las 200 millas de Perú, pero no hubo respuesta. Finalmente, resultaron ser dos plataformas petroleras oceánicas peruanas.

Lucho se acuerda del chiste de una conversación obtenida por radio entre canadienses y estadounidenses en octubre de 1995.

Canadienses: (ruido de fondo) ... por favor, desvíen su rumbo quince grados sur para evitar colisión.

Estadounidenses: (ruido de fondo) ... recomendamos que desvíen su rumbo 15 grados norte para evitar colisión.

C: negativo. Tendrán que desviarse quince grados sur para evitar colisión.

E: Le habla el capitán del navío de los Estados Unidos de América. Insisto, desvíe su curso.

C: No . Insisto, desvíen su curso.

E: Le hablo desde el portaaviones USS Lincoln, el segundo navío más grande de la flota de los Estados Unidos de América. Nos escoltan tres destructores, tres cruceros y numerosas corbetas de apoyo. Le ordeno que desvíe su curso 15 grados norte, esto

es, uno cinco grado norte o se tomarán contramedidas para mantener la seguridad de este barco.

C: Le hablo desde un faro, ¿bien?

Al igual que para el desayuno de ayer, Wolfgang tenía unos panes en el horno de muy buen tamaño, los cuales nos servimos calientes escurriendo la mantequilla.

Alrededor de las 11:30 hrs. nos sobrevoló un helicóptero durante largo rato, probablemente de una de las plataformas petroleras peruanas,

Mientras estoy en el “jardín” (léase baño) de proa, cae un fuerte chubasco. Lucho aprovechó de sacarse la sal del cuerpo lo que le resultó gratificante. Lamentablemente, al salir yo a cubierta, el chubasco ya había pasado. Recordé, entonces, la mala experiencia de la regata Buenos-Aires Río donde, al igual que ahora, estábamos con racionamiento de agua dulce, y el exceso de salinidad me produjo dolorosas coceaduras en el cuerpo.

Una de mis quejas en estas travesías es que el mar debería ser dulce, así no se necesitarían estanques para agua dulce permitiendo más lugar para petróleo y comida, y uno se podría bañar evitando compartir los aromas personales, especialmente cuando se ha comido mucho ajo.

Estar a bordo nos somete a las pruebas máximas de tolerancia solidaria para mantener la armonía en un yate de tan solo 38 pies de eslora (11,6 metros de largo), durante por lo menos 20 días.

Wolfgang prepara una excelente ensalada “St. Pauli”: repollo, ajo, mayonesa queso y huevos duros que va a ser difícil de superar mañana por Franz y Lucho.

Por la tarde tuvimos sesión de cine en la cámara. El viento había caído, quedando olas que sometían al yate a permanentes balanceos. Cuando nuestro capitán estaba preparando un café para la sobremesa, éste saltó y se desparramó por la cocina en el momento más interesante de la película que estábamos viendo.

Durante el medio día pasamos a la cuadra de Callao, quedan aproximadamente 600 millas para llegar a De Salinas, Ecuador. Estamos entrando al último tercio de la travesía.

Por la banda de estribor pasó un cardumen de peces voladores. A pesar de haber navegado hasta el momento 1800 millas, no se ha logrado pescar absolutamente nada.

Para la cena, Wolfgang prepara en el horno de la cocina unas arepas con queso fundido, lamentablemente éstas no me cayeron bien. A la hora, sentía el estómago pesado, tomé una sal de fruta, pero el malestar continuaba.

Luego de las correspondientes oraciones y el infaltable juego de cacho, fui al camarote de proa, lugar que con el suave cabeceo del St. Pauli, entro en un estado de calma que permite ordenar mis pensamientos.

DIA 14
MIÉRCOLES 6 DE FEBRERO

Estuve de guardia de 02:00 a 04:00. Se hizo corto el rato, el St. Pauli ganaba millas, alcanzando la corredera en algunos momentos sobre 7 nudos de velocidad.

Despierto alrededor de las 09:00 horas, continúa el malestar estomacal y estoy hinchado con cierto dolor. Wolfgang me da unas gotas para aliviarme. Al desayuno tomo una taza de té y pan solo.

Por la tarde picó un mahi-mahi o perico, pez muy abundante en el Pacífico. Pesaba aproximadamente 8 kilos. Se logró traer junto al St. Pauli pero al intentar subirlo a cubierta, se cortó la línea y quedamos con las ganas de comer pescado.

Antes de anochecer Wolfgang divisa por la banda de babor una boya de espinel. No alcanzan a pasar unos minutos y quedamos atrapados. Se realizaron varios intentos, incluso Franz y Lucho bajaron por la popa con arnés, ya se había hecho de noche, y se sumergieron como último intento para zafarnos. Esta maniobra era altamente peligrosa por los tiburones que podría haber en el área.

Ya se estaba haciendo de noche cuando Lucho ve en el horizonte un perfil de una embarcación. Inmediatamente Wolfgang dice que pueden ser los “dueños” de los espineles. Wolfgang trató de comunicarse por radio VHF en reiteradas ocasiones pero no hubo caso, se hizo señales con el foco busca boyas. La situación se volvió preocupante, hubo que bajar la mayor y recoger el yaneker. El no recibir respuesta puede significar algo malo y estaríamos en problemas. Hoy día todavía existen piratas que abordan veleros en altamar, matan la tripulación, roban todo lo que pueden y hunden el barco.



Fig .9.- Pesquero peruano

El pesquero respondió finalmente a la señal del foco busca boyas, empezó a acercarse lentamente, y una vez que llegó por la popa del St. Pauli (unas dos horas y media desde que nos habíamos enredado con la línea del espinel) nos dimos cuenta que era un pesquero artesanal de no más de 14 metros de eslora. Por sus características, ni siquiera tenía radio, equipo básico, obligatorio e importantísimo a la hora de navegar, en aguas interiores o en alta mar. A bordo habían ocho o nueve personas. Wolfgang se comunicó con ellos a viva voz de manera cauta y cordial, la actitud de ellos con nosotros fue solidaria pidiendo que cortásemos la línea del espinel, una vez que éste estuviera a nuestro alcance, ellos lo amarrarían desde el otro extremo. Lucho bajó nuevamente por el costado siempre amarrado del arnés y con cuchillo en mano cortó la línea. La tensión de ésta hizo que se sintiera un latigazo contra el agua al momento de cortarla.

Resuelto el problema, nos preguntaron si teníamos cigarrillos. Nuestras miradas se dirigieron a Lucho, único fumador y al que le quedaba la última cajetilla de “Belmont Lights”. Así se le sentenció a no fumar por un par de días. Wolfgang pidió a Lucho que sacara una botella de vino del comedor. En una caja de aislapol (en la cual traje damascos de la casa) pusimos los cigarrillos y el vino (que parece se llamaba “Espíritu de Chile”). Los pescadores agradeciendo este gesto, nos regalaron un mahi-mahi de aproximadamente 12 kilos. Lucho lo amarró firme junto a los bidones de petróleo situados por la banda de estribor. Lo mejor es que estaba limpio por dentro.



Fig10.- El mahi-mahi

Hay que considerar el esfuerzo y el coraje de Franz y Lucho en el intento de zafarnos de la línea del espinel considerando que es zona de tiburones.

Por mi lado fui a la cocina preparé una ensalada St. Pauli para la agotada tripulación. Se hicieron, posterior a la cena, las oraciones que son parte de esta travesía de consolidación de nuestra conciencia espiritual y mística.

Wolfgang nuestro capitán, parte con la guardia de 23:00 hrs a las 02:00 horas del día siguiente.

DIA 15 JUEVES 7 DE FEBRERO

Amanezco con una guardia de 06:00 a 09:00 horas de mucha observación por el tráfico de pesqueros pero, sin novedad.

Con Franz nos dedicamos a filetear el mahi-mahi, resultó bastante fácil hacerlo, tenía mucha carne y pocas espinas.

Mientras se estaba horneando el pan que había amasado Wolfgang e íbamos a tomar un café, aparece un tiburón de unos 3 metros por la banda de babor. No pasan unos minutos y volvemos a enredarnos con una línea de espinel. Esta vez, sencillamente, se procedió a cortarla al no existir la presencia de pesqueros.

Wolfgang decidió preparar para el almuerzo el mahi-mahi, haciendo ceviche y también unos buenos trozos al horno. Resultó ser extraordinariamente rico.

Vamos navegando con parte del último espinel cortado, y arrastrando una boya lo que ha hecho el andar lento.

Durante la tarde hubo avistamientos de tiburones. Uno, a no más de 6 metros de la banda de babor del St. Pauli y probablemente cebado por los restos del mahi-mahi que arrojamos al mar, parecía muy alterado y desafiante mostrando sus fauces.

Jugamos al cacho y realizamos nuestras oraciones sobre cubierta para entrar después con Franz a la primera guardia. Entramos a una zona con mayor presencia de pesqueros. Wolfgang señala que durante las guardias nocturnas se deberá estar doblemente alerta, sugerimos aumentar la guardia a dos personas, realizando la primera guardia de 22:00 pm a 3:00 am, y la segunda guardia de 03:00 am a 08:00 am. del día siguiente.

Llama la atención la ocupación efectiva del mar -incluso fuera de las 200 millas- que hacen los pescadores artesanales peruanos en sus frágiles embarcaciones. En algunos momentos hubo, a lo menos, treinta avistamientos simultáneos alrededor del St. Pauli. Ello favorecido por la visión oceanopolítica que ha tenido históricamente el estado peruano y por el apoyo que el Ministerio de Producción proporciona al sector, fomentando el consumo de productos del mar.

Eso contrasta con la realidad que vivimos en Chile, donde las leyes no favorecen ni dan facilidades a nuestros compatriotas dedicados a la pesca artesanal, no existiendo conciencia marítima ni una visión oceanopolítica por parte del gobierno, que permiten que empresas transnacionales con sus buques factorías, se apropien y acaben con nuestros recursos hidrobiológicos.

La Oceanopolítica no es más que la aplicación práctica de la conciencia marítima que debe poseer un estado y su pueblo, que pertenecen a una nación marítima y que deben actuar de una u otra forma, en la creación de las política necesarias para el desarrollo sustentable de todos los niveles y campos de acción, concientes de su historia, atentos en el presente, y seguros de un futuro promisorio.

Al tomar la guardia navegamos con muy buen viento, la corredera en momentos mostraba una velocidad de 6,5 a 7.0 nudos.

Tuvimos un avistamiento de un pesquero a sólo media milla por la altura de estribor, luego otro por la cuadra de babor. Franz orzó unos 20 grados para distanciarnos de éste cuando llegó una racha de viento, alcanzando a marcar la corredera 8.2 nudos y se riza el genecker. Se realiza la maniobra general recogiendo la vela, la avería la hace irre recuperable, se continúa navegando con la genoa.

Lejos del pesquero, volvemos a quedar atrapados por una línea de espinel, se vuelve a llamar a una maniobra general, se corta rápidamente la viada, orzando el St. Pauli y soltando totalmente la escota de la mayor. Lucho tomó el bichero, Franz abrió una de las claraboyas del camarote de popa junto con Wolfgang asistiendo la maniobra. En una excelente maniobra, se logra sacar la línea con la boya que veníamos arrastrando y cortar la línea que nos había atrapado, definiendo así los puestos en caso que este evento volviera a ocurrir. Terminada la maniobra con la línea de espinel, Wolfgang y Lucho regresan a sus camarotes

La noche está oscura y el mar iluminado por la presencia de noctilucas, plancton que al agitar las aguas se vuelve fosforescente. Eso permite darnos cuenta que una veintena de delfines nos acompañan cruzándose por la proa en forma lúdica. La luminiscencia aumentó, al parecer, por un cardumen de peces que estábamos cruzando, convirtiéndose esto en algo fascinante y místico.

Casi al finalizar la guardia alrededor de las 02:30 hrs. la experiencia de los delfines se convierte en temor. Según la estela de luminiscencia, Franz comentó nos visitaban tiburones. Eran mucho más grandes que los delfines, luminosos por la noctiluca y probablemente si alguien hubiese caído al agua, no pasarían más de 30 segundos para ser devorado por uno de esos escualos.

DIA 16

VIERNES 8 DE FEBRERO

Al despertar a las 9:30 hrs Wolfgang está preparando el pan del día, comenta que su guardia tuvo una gran presencia de pesqueros, incluso un buque mercante y que, si las condiciones se mantienen, estaríamos recalando al Club de Yates de De Salinas el domingo 10 de febrero durante la mañana.

Después del desayuno de huevos revueltos con café, quedo de guardia. La corredera señala 4.5 nudos y nos encontramos aproximadamente a 20 millas de la costa peruana.

Llamo a Franz. En el horizonte por la amura de babor, hay un avistamiento que no se logra identificar. Después de comentarlo con Wolfgang, dice que en esta zona de Perú hay pescadores artesanales que todavía usan vela.

Estando todos en cubierta, por la banda de estribor, vemos a un mahi-mahi de gran tamaño que da saltos por fuera del agua tratando de atrapar peces voladores, que también daban saltos fuera del agua. Todo esto cual documental del Discovery Channel y en primer asiento.

El viento cae totalmente y el St. Pauli va a una velocidad de 1.8 nudos, Franz enciende el motor, con ello alcanzamos un promedio de 5.0 nudos.

Wolfgang conecta el refrigerador, Franz y Lucho aprovechan para ver una película, sigo de guardia. En cubierta está puesto el toldo, hace mucho calor y humedad, pero en ningún caso se siente la radiación que tenemos en Valparaíso, a pesar que estamos en mares tropicales, el sol no quema como allá.

Aumenta el avistamiento de tiburones, aparecen cuatro de ellos a no más de 20 mts. se mantienen por unos momentos nadando por la aleta de babor.

Nuevamente estoy con indigestión. Durante la tarde, fui cuatro veces al baño de proa. Wolfgang y Lucho andan igual, para colmo se acabó el agua dulce en los estanques, dejamos un bidón de cinco litros en cada baño y otro en al cocina.

Todo está caliente, hasta el agua de mar. Cuanto daría por una CocaCola con hielo o por una ducha con agua fría. Espero la hora de la puesta del sol para respirar un aire mas fresco.

El pescado que quedó del medio día se descompuso. No hubo cena, sólo tomamos agua envasada para no deshidratarnos. Tenemos unos polizones a bordo, varias moscas se sumaron a la dotación, no sabemos en que momento se embarcaron.

Hice guardia de 20:00 a 24:00 hrs. no hubo avistamientos, ni líneas de espineles, el viento muy poco y rotando a sur oeste lo que me obligó a orzar a 335°.

Al asumir Wolfgang la guardia de 00:00 a 02:00 horas aprovechamos a trasluchar, (cambiar las velas de lado). Posteriormente, me fui a dormir a mi camarote.

DIA 17 SABADO 9 DE FEBRERO

06:00 hrs. Franz me despierta, vuelvo a asumir guardia esa noche hasta las 08:00 horas. No logré conciliar el sueño, me siento cansado y con acidez estomacal, tomo un antiácido sabor a limón. La guardia transcurre sin novedad.



Fig 11.- Trazado de rumbo de la travesía

Despierto a las 11:00 hrs, Wolfgang preparó huevos revueltos, con queso y mortadela lisa. Me abstengo y solamente me sirvo unas cuantas galletas de agua. Vamos navegando a motor, hay muy poco viento, ya estamos navegando en el golfo de Guayaquil próximo a entrar a aguas ecuatorianas a unas 60 millas del puerto De Salinas.

Alrededor de las 17:00 horas Franz prepara el almuerzo, dos paquetes de fideos “Lucchetti Pastelista”, coditos de queso. A falta de agua, agregé leche y cada uno pudo servirse una buena porción. Por la tarde, Wolfgang y Franz realizan el cambio de aceite del motor, faena que resultó bastante limpia a pesar de estar navegando.

Franz sube con el sillín al mástil a colocar unas drizas en la cruceta por las bandas de babor y estribor para izar la bandera de Ecuador y la bandera de cuarentena para entrar a puerto.

Se continúa ordenando el St. Pauli preparándonos para la recalada.

Durante la noche las guardias son las siguientes: de 22:00 a 01:00 hrs me corresponde a mi. De 01:00 a 04:00 a Lucho, y de 04:00 en adelante la toman Wolfgang y Franz por la experiencia y conocimientos que se requiere para ingresar a puerto.

En esta última noche de navegación, Wolfgang, nuestro capitán hizo referencia a la travesía como una experiencia positiva. Lucho en el momento de las oraciones, se inspiró en la luz divina que ilumina nuestro camino por la vida, haciendo una analogía con la luz de los faros que ilumina al marino, recordando nuestra patria.

Alrededor de las 6.00 Hrs. Wolfgang me despierta. Estamos entrando al puerto de De Salinas, apreciándose las luces del balneario. El ingreso se hace a motor y entre balizas, el piloto automático que se había portado bien durante toda la travesía dejó de funcionar y hubo que navegar manualmente. Está amaneciendo y empieza a definirse la silueta de De Salinas desde el mar, similar a Antofagasta.

Quedamos fondeados frente al Club de Yates de De Salinas. Wolfgang se comunica con la Capitanía de Puerto para coordinar la recepción por parte de las autoridades. Hubo que trasladar el St. Pauli a Puerto Lucía Yatch Club. Al llegar, sale a nuestro encuentro un bote zodiac, es el contramaestre de Puerto Lucía había escuchado por radio nuestro arribo, indicándonos donde fondear. Nos comenta que la Srta. Karla de la marinería de Puerto Lucía coordinará con las autoridades todo respecto a documentos.

Con el velero fondeado a la gira llegan las autoridades para la recepción oficial del velero y su tripulación. Ellos son: un oficial de la armada ecuatoriana de rasgos morenos e impecablemente vestido de blanco; un funcionario de migración con tenida formal; y finalmente, quien certificaba los requerimientos de Aduana, un señor que no había alcanzado a cambiarse de ropa, y disculpándose, lucía una guayabera tropical y shorts. Se le tuvo que ayudar a subir a bordo ya que pesaba aproximadamente 160 kls, poniendo en riesgo la estabilidad del velero. Estuvo a punto de caerse al agua, con Lucho incluido quién le dio una mano para ayudarlo a subir a bordo.

Durante la tarde ordenamos el St. Pauli como corresponde. Al anochecer fuimos todos al pueblito de Libertad a misa en una iglesia típica del lugar. Prácticamente el 90% de los asistentes eran de rasgos indígenas. Mañana temprano viajamos con Lucho a Guayaquil, el vuelo de regreso es a las 23:00 horas, hora local de Ecuador, dos horas antes que en Chile.

En la noche el calor es insoportable, con tormenta de lluvia, relámpagos y truenos. Era imposible permanecer en el interior del St. Pauli. Tomo mi toalla con intenciones de dormir junto a la piscina del Club de Yates. Fue necesario aplicarme repelente para insectos. Miles de mosquitos revoloteaban sobre mí. Lo único que refrescaba eran los exquisitos jugos tropicales de maracuyá, piña, sandía y guayaba.

Terminamos la primera etapa de nuestro sueño habiendo navegado 2.400 millas desde Chile a Ecuador. Las próximas etapas están orientadas a dar la vuelta al mundo en cómodas cuotas anuales, si así Dios lo dispone y Neptuno lo convence. Desde ya estamos estudiando la posibilidad de cruzar el canal de Panamá, llegando a Cartagena de Indias en el Caribe, donde se escribirá la segunda bitácora, ésta vez, de una navegación por la "Ruta del Ron".

Escribir la bitácora es mantener vivo el espíritu en una permanente voluntad de diseñar y construir sueños, en la esperanza de materializarlos y darle un rumbo a

nuestra vida antes de zarpar a los mares de la eternidad y reencontrarme con los Hermanos de la Costa que ya han partido.



Fig. 12 .- El St. Pauli en Puerto Lucía Yacht Club De Salinas, Ecuador

Edición:
Digitalización:
Fotografías:
Alma Ciorba Veloso
Juan Ciorba Vinz

Consuelo León Wöppke
Marta Veloso Mendez
Luis Ross Iñiguez