



BARCOS

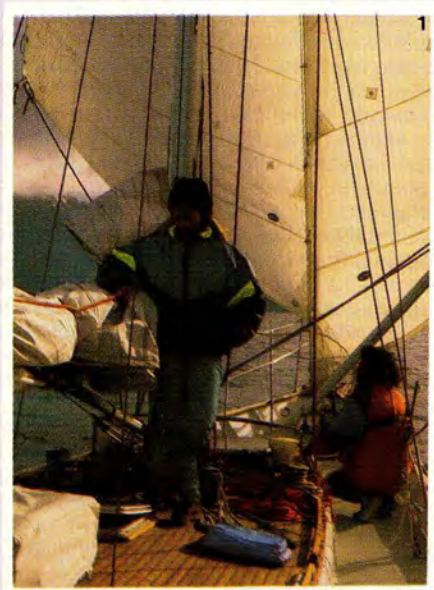
revista mensual de vela y motor

N° 189

- **Semana Santa del YCA**
- **Sudamericanos de 470, Snipe, Optimist y Laser**
- **Los ventisqueros chilenos**
- **Las Motos de Agua**
- **Los Barcos de Caligula**
- **Uruguay Natural**
- **Rosario con todo**
- **Nuevo Reglamento de Regatas**
- **2da. Barcos**

Crucero hacia los Ventisqueros

Revista Barcos n° 189. Mayo de 1993.



Los ventisqueros Chilenos

Por Carlos Pedro Vairo

Buenos Aires: sofocante y húmedo

El agobiante y pegajoso mes de febrero iba transcurriendo lentamente. Ya prácticamente había terminado varios temas de trabajo que me retuvieron más de la cuenta en Buenos Aires sin dejarme tiempo para navegar. La regata a Río de Janeiro había zarpado y no pude ser de la partida contentándome con visitar al Ururugay Natural (ex Martela) y seguir las distintas alternativas radialmente.

Harto aburrido de un caluroso y húmedo Buenos Aires y sin perspectivas interesantes por delante, solo me habían convocado para hacer una nota a caballo por el Salar del Hombre Muerto en Catamarca hacia fines de febrero, región que conozco bien y no es exactamente el lugar ideal durante el verano; recibí la llamada salvadora: desde Ushuaia Jorge Trabuchi, propietario del "Callas", me proponía una navegación a los canales fueguinos chilenos, región de glaciares y ventisqueros. Sin lugar a dudas no podía menos que aceptar en el momento y prometerle que el fin de semana estaría por esa.

Ushuaia: nubosidad variable y precipitaciones

Los días venían bien, dado que de esa forma Cecilia podía regresar de Punta del Este mientras yo en Ushuaia me ocupaba un poco del negocio y otro poco de celebrar el regreso con muchos de los amigos que tengo por esas latitudes; esto último me llevó varios días de comidas y salidas. Desde mi última estada en noviembre habían sucedido muchísimas novedades y para no meter la pata entre las amistades conviene enterarse de la larga lista de separaciones, nuevos casamientos o noviazgos (por llamarlos de alguna manera), los enrosques de parejas, quienes habían quedado en banda y chimentos varios como los planes de navegación de todos los navegantes que pululan en el verano por el puerto de Ushuaia, desde los charters y viajes más largos como el del "Boyeró" de Eduardo Klenk que se estaba preparando para partir hacia Oceanía, previa escala en Puerto Montt e isla de Pascua. Entre las buenas noticias estaba el arribo en perfectas condiciones del "Cascabel"



un ketch de madera que al mando de Danilo Clement había salido de Buenos Aires junto con el "Callas".

Pero, en forma más egoísta, lo más importante de todo era que del calor húmedo de la "city" había arribado al húmedo frío de nuestra ciudad más austral, con el plan de navegar hacia los hielos perennes.

Las perspectivas de la travesía eran por demás emocionantes, en especial esa sensación particular que se siente cuando uno parte para un lugar que no se conoce con condiciones meteorológicas distintas, en aguas de otro país y con dificultades hasta ahora nunca pasadas: la nave-

gación entre hielos junto a milenarios glaciares, por zonas poco frecuentadas y prácticamente sin habitante alguno. Sin proponérselo, mentalmente nos fuimos convirtiendo en uno de aquellos pioneros que tanto cuenta la historia de la navegación, casi podríamos decir que era un viaje a través del tiempo hacia la era de los grandes descubrimientos. Estábamos a pocos momentos de vivir algo totalmente nuevo.

Ninguno de nosotros había estado por esos lugares. Aunque ya habíamos vivido la experiencia de violentos "willi waws", poca visibilidad, fuertes vientos del Sudoeste con es-



pondiente y navegar por los famosos "canales fueguinos" regresar y terminar con las habladurías.

Puerto Almanza: lluvia y frío

Así fue como avituallamos el barco con suficiente comida para 6 personas por una semana de navegación. En realidad agua potable no hace falta mucha dado que se puede cargar en cualquier parte y en Puerto Williams es posible completar los comestibles y las infaltables botellas de Pisco Sawyer y vino chileno, bueno y baratísimo.

El jueves 25 de febrero salimos después de almorzar hacia Puerto Almanza que queda a unas 27 millas de Ushuaia, frente a Puerto Williams (Chile). Se trata de un puerto natural, donde además de una subprefectura, un muelle en pésimo estado, un par de casas de pescadores y un refugio de la empresa Aventura Austral, que arriba al lugar con un catamarán de paseo, no hay nada más. A excepción de los restos de una envasadora de mariscos que quebró hace unos 30 años y el monolito donde está guardada el acta fundacional de la ciudad de Almanza que firmáramos en 1987 (3 de diciembre) y digo firmáramos porque, sin que tuviese mucho que ver en el asunto, participé del acto junto a autoridades de todo tipo, tanto argentinos como del vecino país. Resulta ser que el día antes estaba tomando un café en un boliche de Ushuaia y un periodista amigo (Julio Décima) me preguntó si tenía algo que hacer al día siguiente. Como mi respuesta fue que no tenía nada impostergable me invitó a fundar la ciudad. Realmente no es una invitación usual. Mi fantasía de la fundación de ciudades estaba más cercana a la imagen de aquellos "adelantados" de la época virreinal, al es-



carceos de marea y corrientes traicioneras, sumados a los obstáculos (piedras) poco visibles o no señalizados. Todo ello se nos venía a la memoria en forma inconsciente mientras consultábamos con los "expertos" sobre el mejor lugar para fondear o qué caleta presentaba mejor abrigo. Las opiniones eran todas iguales: "según el viento y las condiciones de visibilidad convenía una u otra, aunque todas eran seguras pero nunca se podía tener la certeza". Cada uno con su librito guardando el misterio y creando más mitos. A veces compartir una charla y una cerveza entre "expertos" navegan-

tes da la sensación de sentarse entre un grupo de personas salidas de la época del oscurantismo o haber ingresado violentamente a un tribunal de la inquisición donde todo es oscuro, difícil, pesado, existiendo siempre vallas aunque uno haya repasado el tema mil veces. Creo que el hecho de navegar a vela los convierte a todos en misteriosos capitanes de antiguos balleneros: es decir una mezcla de aventureros, piratas y gitanos del mar.

Dado que en la zona se puso de moda el ser "ecologista", aunque muchos confundían ecologismo con conservacionismo, naturismo o el no



cazar pero sí pescar, no faltó el "navegante intelectualoide" que siempre aparece con la observación: "Ah..., como es que van a ir a contaminar dicha zona"; eso sí, con acento francés.

Si a eso le sumamos los pesimistas comentarios que nos hicieron sobre la autorización que necesitábamos para navegar por dicha zona y que era poco probable que nos la diesen por tener bandera argentina, los franceses no tienen problemas, nos daban ganas de archivar el proyecto. Pero la única manera de corroborar todo era ir a Puerto Williams, isla Navarino, solicitar el permiso corres-

1) Con foque y trinquetilla, sin mayor, desplazándonos a 7/8 nudos. En la foto Cecilia y Roberto

2) Saliendo de Ushuaia hacia puerto Almanza. En primer plano el naufragio del St. Christopher

3) La ciudad de Almanza y su viejo muelle

4) Centro Comercial de la ciudad

5) La goleta española Arell II entrando a la fuerza en Puerto Williams

tilo de Don Pedro de Mendoza, y no un grupo de políticos y funcionarios trajeados o con uniformes y ni un civil o colono. Así es como un par de tripulantes del "Caimán", de Igor Raggio, y mi presencia sirvió para filmaciones, entrevistas radiales y fotos para los distintos medios además de hacernos firmar al pie de un "pergamino" con cientos de firmas y sellos. Para el periodismo y los que no nos conocían representábamos los primeros pobladores de dicha ciudad. Algo así como unos "adelantados" del atrasado confín del mundo.

Al avisar por radio a la subprefectura nuestra intención de amarrar para pasar la noche en el lugar, nos contestaron amablemente que tuviésemos precaución con el muelle el cual no se encontraba en buenas condiciones, es decir, estaba como siempre en los últimos años.

El barco y el clima

Durante todo el trecho nos acompañó un suave viento del Este; en este caso quiere significar viento de proa. Al ser tan débil no nos permitió navegar a vela dado que no llegaba a propulsar al barco. Esto último fue así porque las velas que teníamos envergadas y pensábamos usar para todo el viaje eran: foque, el yankee estaba rifado; trinquetilla; mesana y una mayor "sueca". Esta última vela es muy usada en las altas latitudes del hemisferio Norte, siendo fácil su manipuleo y por lo general sobra paño para el viento que reina. Sus características son las siguientes: muy chata, de pie suelto, más chica que la normal y poca baluma; el tamaño es como una mayor normal con un rizo tomado.

El viento del sector Este en la zona del canal es, por lo general, suave y viene acompañado de mucha humedad y precipitaciones aisladas con baja visibilidad; no suele durar mucho dado que el Sudoeste termina imperando. Así es que nuestra travesía fue a motor timoneando alternativamente desde adentro o en el cockpit; lo cual permitió estibar las vituallas y hacer un acomodamiento general del barco. A esta altura del relato vale la pena aclarar que el "Callas" es un 54 pies de acero diseñado por el Ing. Roberto Hosmann. Se trata de un ketch con apresto cutter para el mar o mucho viento es ideal por la variada combinación de velas que permite realizar, sin que ninguna de ellas sea muy grande. Esta es una gran virtud cuando se navega con poca tripulación y los cambios de velas pesadas se hacen más que engorrosos. En el stay de proa posee un enrollador que hace sencillo el trabajo. Este a su vez se ve simplificado por la botavara de trinquetilla.

Los interiores en viraró son muy cómodos con una gran amplitud y lo mejor que tiene es la timonera cubierta con mesa de navegación, cucheeta y baño para los que están de guardia. El acceso al exterior es rápido y la estanqueidad está asegurada con vidrios dobles blindados y una puerta con cierre tipo submarino. La visibilidad en los 360 grados es perfecta, el único inconveniente es que la mayor no se puede apreciar en su totalidad. Pero poder timonear bajo una fría lluvia si tener que ponerse el traje de agua, corroborando el rumbo en la carta y el radar mientras una buena música suena en el estéreo es im-



pagable.

El confort interno se veía complementado por dos estufas a gasoil, con carburador, que al mínimo, mantenían al barco sin humedad y a una temperatura de 23 grados. Sinceramente no daban ganas de salir. Además poseen otras cuatro virtudes: gastan alrededor de 4 litros de combustible por día (24 hs.); pueden tener un serpentina que además de calentar un radiador calienta el agua del termotanque que permite una excelente ducha de agua caliente y el tubo de la chimenea colocado cerca de la ropa mojada la seca rápidamente.

A las 21:00, ya con las últimas horas de luz arribamos a puerto Almanza. En marzo la duración del día es casi similar a la de Buenos Aires. Sucede que durante el verano, más precisamente fines de diciembre, las horas de sol y claridad llegan a ser casi unas 19. En invierno, fines de junio, amanece alrededor de las 09:00 y se hace de noche hacia las 16:00. A partir de marzo los días se acortan cada vez más rápido y eso es sencillamente por la redondez de la tierra y el movimiento de traslación.

Si bien los meses de invierno son

de menor cantidad de horas con luz, tienen la ventaja de ser los menos ventosos y más estables. La frecuencia de las tormentas como la fuerza del viento se incrementa desde agosto hasta febrero para luego ir declinando. La macana es que cuando hay un viento normal, como el que se puede encontrar en el Río de la Plata o Punta del Este (incluyendo sudestadas y pamperos), además de que el día es corto, hace frío y es muy normal que nieve. En verano además de soplar todo, llueve casi todos los días. Esto último sucedió casi todos los días desde noviembre hasta abril. Solo fueron algunos pocos días de sol salteados los que nos tocaron vivir en esta temporada veraniega y las precipitaciones fueron constantes.

Además del hecho anecdótico nos llamó la atención que nuestros amigos que regresaban de realizar charcos a la Antártida (de 4.000 a 8.000 U\$S por barba y dura un mes) nos comentaban la sorpresa que les causó ver llover tanto cuando en realidad tendría que nevar. Los científicos darán su dictamen sobre lo que está sucediendo con el clima, pero

como simple mortal que hace unos 10 años que navega en la zona, noté un aumento en la temperatura y que las precipitaciones en forma de agua incrementaron considerablemente. Existen explicaciones varias como el "agujero de ozono", otros hablan de efecto invernadero y el recalentamiento de la tierra, pero también es probable que sean pequeños ciclos, contados en términos de la creación del mundo, donde a aumentos del promedio de la temperatura le siguen periodos de enfriamiento.

Lo cierto es que año tras año podemos observar como muchos de los glaciares que hay por la zona van dejando a la vista cada vez mayor superficie de piedra y en un caso concreto vimos como en la cordillera Alvear desaparecía uno totalmente; dejando una gran depresión donde había estado.

Otra cosa que nos llamó la atención fue que según nuestras mediciones el agua del mar variaba su temperatura. De 7 grados que medimos en el centro del canal pasaba a 9 grados en la bahía de Ushuaia y varios otros lugares protegidos. Sinceramente no le encontré ningún

sentido y mucho menos al tener registros oficiales de un promedio de 5 grados. Pero evidentemente cualquiera que fuese su temperatura no era como para que pensemos en darnos un baño de mar.

Al rato de estar amarrados y luego de haber ido a visitar a los muchachos de la prefectura, se nos abarrió una lancha pesquera con la cubierta llena de centollas que mientras caminaban de un lado al otro en su intento de encontrar un camino al agua, Eric gritaba desesperado "¡Mira las lentejas!". Entre la tripulación se encontraba embarcado el hijo de Jorge, que con sus apenas tres años de edad se comportó como un buen

o granizo e inclusive nieve, para después volver a tener sol pero con viento frío, siendo probable que este último cese para que el cielo quede encapotado con lloviznas. Por otra parte las tormentas por lo general no avisan y cuando se ve venir el chubasco quedan pocos minutos para recibirlo.

En cuanto a los pronósticos, lo más útil es controlar el barómetro o si se tiene un weather-fax ir comparando en las distintas cartas el desplazamiento del centro de baja presión para ver la fuerza con que puede llegar. Sinceramente en el canal mucho sentido no tiene, tan solo para ver si se zarpa o no, dado que cuan-

blanca del canal reventaban una tras otra contra la banda del barco, sin siquiera moverlo, pero sí salpicando mucho.

Por otra parte era una delicia poder ir cómodamente observando el hermoso espectáculo del frontón Gable. Esta isla que ocupa casi todo el canal Beagle no es más que la morena dejada por el enorme glaciar que formó el Canal Beagle en su desplazamiento de Oeste a Este. En sí toda la zona, tanto el estrecho de Magallanes, el de Le Maire y los canales Picton, o paso Lennox, etc., tuvieron su origen en la última era glacial. Si pensamos en moles de hielo de por lo menos 6 millas de ancho que forma-

6) Ciudad de Puerto Williams, fundada en 1953 en lo que fuera puerto Luisa, propiedad de los Lawrence

7) El Milcavi, sede del Club de Yates de Puerto Williams, era un transporte de la Armada chilena, que varado y hundido en el lugar hace las veces de sede social y pontón para los veleros

8) Cuando Elsa Trabuchi, madrina del Callas, rompió en la proa la botella de champagne, nadie pensaba que esa proa iba a tener que abrirse camino entre hielos



8

marinero. No vamos a decir que era de una gran ayuda pero sí nos hizo divertir mucho y en ningún momento fue una molestia. Así es que nuestro grumete-mascota de a bordo estaba de lo más emocionado y sorprendido gritando "¡Hay un montón de lentejas rojas desnudas!", como él las llamaba, mientras los demás, debajo de una suave llovizna inmovilizábamos con travesines y springs a la lancha pesquera N° 6.

Adentro, Danilo Clement se dedicaba a preparar la cena mientras Cecilia, con trípode y traje de agua, filmaba la operación desde el techo de la timonera. Roberto Rocca y Jorge Tensaban los cabos con los molinetes al mismo tiempo que se colocaron varias defensas entre ambas embarcaciones. Si bien la noche se presentaba calma y las perspectivas eran que todo podía seguir de la misma manera, en el Beagle conviene estar prevenido. Los lugareños suelen definir el clima de Ushuaia con la siguiente frase: "En un día tenemos las cuatro estaciones". Afirmación totalmente veraz dado que de un día soleado se pasa a una lluvia con vien-

do se está navegando hay que poner la mejor cara posible y seguir hasta algún puerto seguro.

Puerto Williams: ingreso de un centro de baja

Por la mañana temprano el pesquero soltó amarra y se fue a seguir recorriendo las trampas de centolla. Nosotros avisamos por radio a la prefectura que partíamos para Puerto Williams. Nos pidieron de cruzar a un mochilero chileno que estaba paseando y quería conocer isla Navarino. Una vez a bordo largamos amarra y comenzamos el cruce del canal. Teníamos que hacer unas 5 millas, así que calculamos una travesía de aproximadamente una hora deleitándonos con el impresionante frontón de la isla Gable.

El viento había rotado al sudoeste y soplabla con una intensidad de 20 nudos. Desplegamos solo el foque que nos permitió navegar a 5/6 nudos y nos fuimos adentro dado que los rociones de agua eran constantes. Las pequeñas olas con cresta

ron canales con una profundidad actual de 90 metros, los que íbamos a ir a ver eran simple cubitos.

Ya entrando a puerto Williams nos comunicamos por radio y después de darnos la bienvenida nos avisaron que amarremos junto al Milcavi, sede del Club de Yates, y esperaríamos a las autoridades para hacer los papeles (migraciones, capitania de puerto y sanidad).

Tomando un café se hicieron todos los papeles en unos 20 minutos y luego de las recomendaciones de no transitar por la zona restringida a uso exclusivo militar, por cierto bastante chica y algo insólita dado que tanto la iglesia como el hospital y la farmacia quedan dentro del área restringida a la que toda la población debe concurrir.

Luego de pasear por el pequeño centro comercial y hacer algunas compras Jorge fue a pedir autorización para continuar hacia la región de los glaciares.

La respuesta fue rápida y concreta: el capitán del puerto Don William Leyton debía solicitar la autorización a sus superiores en Valparaíso y se-

gún la respuesta nos darían un "track" (recorrido a seguir con autorización de fondear pero no bajar a tierra salvo en caso de imperiosa necesidad) y se reservaban la posibilidad de colocar ónouni' asesor náutico". Este cobraría a razón de 38 dólares por día. Además de la amarra por día abarloados al Milcavi (un buque hundido) y la tasa de navegación por recorrer dichas aguas, se trata de un impuesto para balizamiento y seguridad.

Con estas novedades nos fuimos a almorzar al barco y a discutir el tema. Sinceramente era un trago amargo. Son sus disposiciones, no se trata de una manía del Capitán de Puerto de Puerto Williams. Hay que aceptarlas o pegar media vuelta. Pero como primera medida debíamos efectivizar el pedido para ver si desde Valparaíso nos autorizaban o no, y ahí nos enteraríamos en qué condiciones.

Luego de un regio almuerzo y una siesta presentamos el pedido de autorización avisando cuales eran nuestras intenciones y que a bordo viajaba un periodista y estábamos realizando un documental para la televisión. Solo quedaba esperar.

Como compañero de amarra teníamos al famoso skipper Skip Novac que acababa de regresar de un charter y nos comentó que les habían retirado todos los rollos de fotos tomadas. Hacia las 18:00 veíamos como un buque de la Armada de Chile traía a remolque una goleta de bandera española, el "Rael II". No sabíamos el motivo pero lo sospechábamos: seguro que algo que ver con la autorización. Era viernes por la tarde y comenzaba una espera llena de incertidumbre.

Por lo menos la tarde estaba agradable y nos fuimos a caminar.

Continuará

LOS VENTISQUEROS CHILENOS

Carlos Pedro Vairo

Como era lógico suponer nos cruzamos con los tripulantes de la "goleta" capturada (Arel II) y comenzamos a charlar invitándonos mutuamente a conocer los barcos.

La historia era por demás sencilla. El dueño del "Arel II", Ramón Alós, antes de largarse de España hacia el Sur de Sudamérica en el mes de diciembre, había solicitado permiso para navegar por los canales fueguinos a la Armada de Chile vía consular y de esa forma obtuvo una autorización general. Una vez en puerto Williams se despachó hacia los ventisqueros y luego de pasar por los controles de los puestos de Puerto Navarino, Yendegaia, Yamana e Islas Timbales, anunció a esta última su ingreso a Seno Ventisquero. Después de una comunicación cordial, donde le desearon una tranquila travesía, se dedicaron a disfrutar de un día de navegación entre hielos, glaciares y paredes de montaña a pique. Antes de oscurecer se disponían a ingresar al Seno Garibaldi (ambos en el brazo Noroeste del canal Beagle) para pasar la noche hasta que apareció el aviso de la Armada y les dio remolque directo a puerto Williams. Unas 85 millas a ti-

pre realizo cada vez que paso por puerto Williams, de la misma forma que el ritual de comprar Pisco Sawyer y ají chileno. Charlar con Cristina Calderón y su hermana Ursula resulta muy interesante. Hablamos sobre cosas sencillas de la vida que van trayendo a colación muchos recuerdos y costumbres de sus antecesores. Es así como aparece, entre otros, el tema de la canoa de corteza; las técnicas usadas para pescar y demás comentarios que sin ser totalmente puros (están mezclados con costumbres europeas), aportan muchos datos. Les compramos algunas artesanías, más para ayudarla que por los trabajos en sí dado que siempre se trata de la misma burda canoa de corteza que se parece más a una cáscara de banana que las realmente utilizadas por los indios canoeros. No así las excelentes canastitas realizadas con juncos de la zona y tejida con sus ancestrales técnicas.

En todo el trecho no encontramos a nadie fuera de sus casas. De cada chimenea se veía brotar humo; tanto para calefacción como para cocinar usan leña. El gas en la isla Navarino es muy caro y lo trae un buque desde el continente. En estos momentos están en tratativas para



ro dado que no podían mantener la misma velocidad crucero que ellos.

Carlos Serra, periodista de la revista Yates (española) y colaborador esporádico de 'Barcos', me preguntaba cuál era el problema con estos "tíos". Le comenté la multa que recibió Bertrand del "Baltazar" y el problema en que se metió Eduardo Klenk de "Boyero" al cambiar escalas o permitir que sus tripulaciones bajaran a tierra; el último con tan mala suerte que al turista francés, veterano de varias guerras, se le ocurrió juntar unos mejillones para mo-

rir rápidamente a causa de la marea roja. Me miraba con cara de incrédulo y me repetía una y otra vez que esto no podía ser y que seguro se iban a meter en un gran lío, refiriéndose a las autoridades chilenas. Lo cierto es que hicieron unas cuantas llamadas a España, luego a las Embajadas y Consulados españoles en Buenos Aires, Santiago, Valparaíso e inclusive Punta Arenas.

Así comenzamos una larga espera para ver qué pasaba con nosotros. Tenía que llegar la autorización desde Valparaíso, en realidad era la con-

firmación, porque ya habíamos pedido permiso con bastante antelación.

El día sábado se presentó con una caída abrupta de la presión y un fuerte viento del sudoeste encrespaba las aguas del canal. La lluvia intermitente y el frío nos hacía sentir bastante incómodos, en especial para caminar, pero así y todo fuimos a dar un largo paseo que nos llevó hasta Villa UKIKA donde viven los últimos descendientes de los nómades canoeros de la región: los "yámanas". En realidad es una visita que siem-

1) Ventisquero Italia. Una catarata de hielo milenario que se deshace en el Canal Beagle

2) Puerto Williams es uno de los paradisos del sur donde la fauna lo incorpora a uno como un ejemplar más de la naturaleza. Todavía no conocen bien al hombre

3) Los pescadores de la isla Navarino continúan con sus construcciones tradicionales. Este pesquero estará terminado para la próxima estación de centollas

que un gasoducto una puerto Williams con Ushuaia, cuando eso suceda y la comunicación con ferry u otro medio permita un lazo más constante de unión es cuando realmente esta ciudad va a realizar un verdadero despegue.

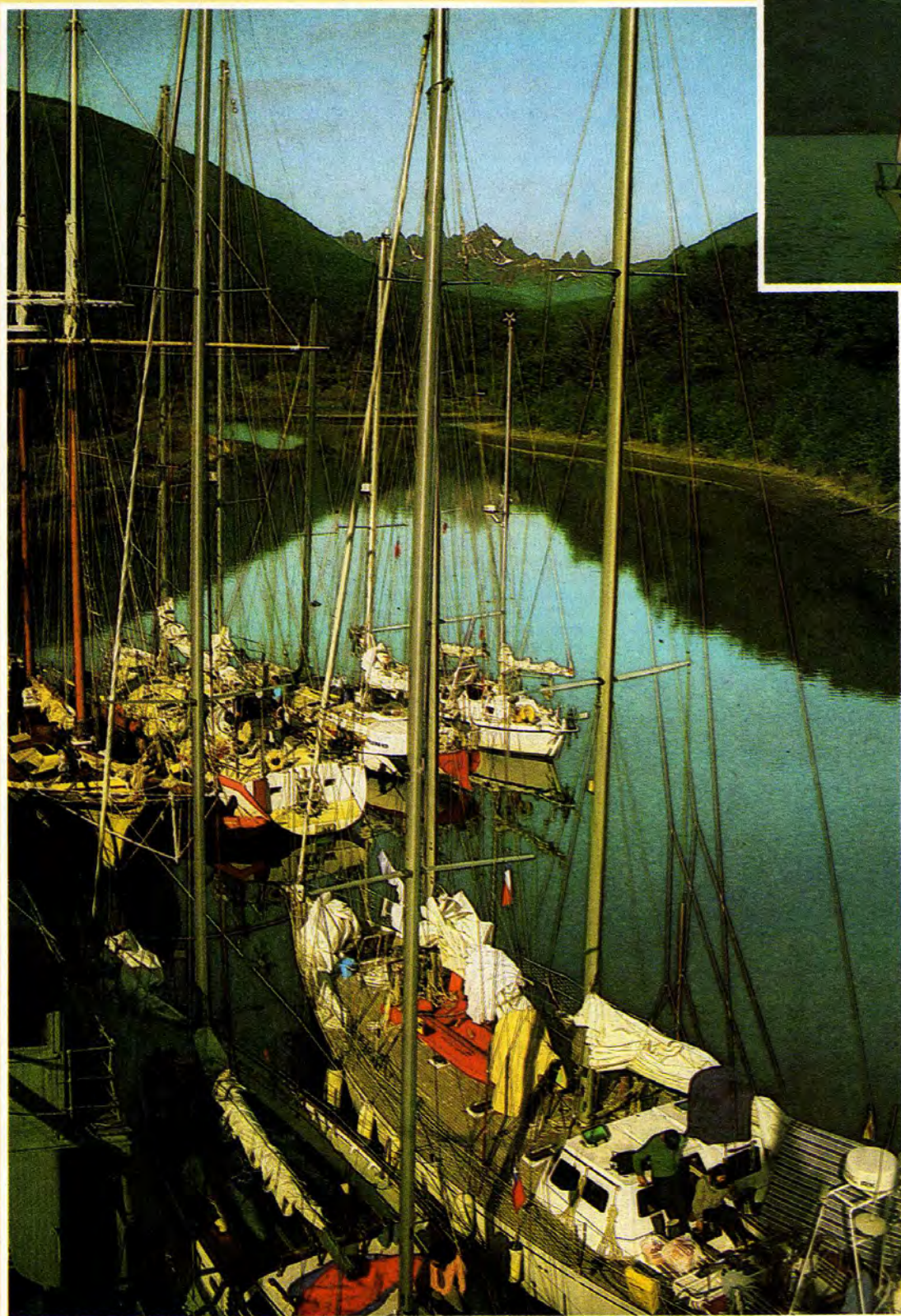
Regresar al barco, caminando con viento en contra se nos convirtió en un ejercicio por demás pesado. Las ráfagas de viento tenían una inusitada fuerza y los chubascos se sucedían a pequeños intervalos, así es que debíamos caminar con una cierta inclinación del cuerpo hacia adelante. Realmente no era un día co-

mo para salir a navegar, así es que la espera por lo menos servía para pasar el temporal.

Llegan más veleros

En el interín se había abarloado al Milcavi el velero "Yaghán II" de Julio Brunet que en una rápida empopada desde Ushuaia se nos unía para hacer nuestro mismo recorrido. Se trata de uno de los diez Beagle 26, diseñado por Martín Billoch, que construyeron por administración para poder pasar de los aguantadores

El Beagle 26 demostró ser un barco rápido y bien marinero para estas aguas. El Yaghán II a unos 6/7 nudos cada tanto se nos acercaba



Phantom de Héctor Domato, a un barco más grande, moderno y nuevo. Con Julio arribaron los hermanos Ludueña e inmediatamente presentaron la solicitud para que les autoricen el zarpe hacia los ventisqueros.

A esta altura de los acontecimientos junto al Milcavi éramos tres veleros con intenciones de ir hacia el hielo y Skip Nova, en el "Pellagic" hacia el Cabo de Hornos. Además se encontraba el "Victory" que con su capitán norteamericano se dedica a hacer charters desde Puerto Williams hacia Ushuaia o Punta Arenas. Se trata de una gran goleta construida totalmente en madera por los carpinteros de la zona de Puerto Montt. En realidad además de carpinteros son excelentes artesanos consiguiendo con pocas herramientas, hacha y hachuelas, notables trabajos partiendo prácticamente de troncos.

Hacia el mediodía arribó en medio de la tormenta el catamarán de Turismo Aventura Austral, que siempre los sábados realiza una navegación hasta Puerto Williams. Verle la cara a los turistas que descendieron a tierra fue algo cómico. La mayoría estaba todavía semidescompuesta del baile del canal y enfrentaban una grata realidad: comenzar un tour por puerto Williams y la reserva de Uki-ka a pie debajo de la lluvia, con mucho viento y frío. El turismo tradicional en ciertas regiones se convierte en turismo aventura sin que uno esté preparado para ello.

El resto del sábado lo pasamos realizando algunas tareas de mantenimiento a bordo, como el cambio de bombas, trasvasar gasoil; además de hacer más compras y visi-

Desde el Milcavi, Club Náutico de Pto. Williams, los veleros con destino como Cabo de Hornos, Puerto Montt, Ventisqueros o la Antártida se van agrupando en espera de los correspondientes permisos. Al fondo los famosos "Dientes de Navarino"

tar el museo. El día terminó con un excelente arroz con mariscos que compartimos con la tripulación del Yaghán II. Afortunadamente se revirtió la suerte de la cocina y fue muy superior al almuerzo de ñoquis de papa realizados por Roberto. Sucedió que la falta de harina hizo que se tratara de una especie de puré hervido en forma de bochas con sopa de tomate.

El domingo amaneció con una subida del barómetro y un clima algo más agradable. Preguntamos a las autoridades si había alguna novedad en nuestra situación pero la respuesta fue que debíamos esperar la comunicación de Valparaíso y que no nos preocupáramos dado que nos avisarían por radio. Además está decir cómo estábamos y los comentarios que cruzábamos entre los barcos. Esta vez la que subió fue la presión de todas las "demoradas" tripulaciones.

Mientras tanto siguieron llegando veleros. Así fue como se abarbararon el Kotik I, de Caradec, con rumbo a los ventisqueros; el Kotik 2, de Olleg, con rumbo al Cabo de Hornos y luego los ventisqueros y por último un velero suizo proveniente del Cabo de Hornos con rumbo a los ventisqueros o por lo menos con la intención.

Aquí fue cuando comprendimos por qué los charters zarpan un domingo de Ushuaia. El lunes por la mañana se presentan, hacen el despacho, al ya contar con la autorización de Valparaíso, y siguen viaje a más tardar al mediodía. Seguramente no se dieron cuenta de avisarnos que durante el fin de semana los papeles no se mueven.

Sin mayores alternativas pasamos todo el día bastante mudados. Tratando de disfrutar viendo la naturaleza que nos rodea. Si bien los alrededores de Ushuaia son hermosos. Puerto Williams tiene el encanto de los pequeños poblados que en su lento crecimiento todavía no deterioraron el entorno. Como fuera Ushuaia en un comienzo. Así es como desde la amarra Eric se divertía pescando o nos venían a visitar curiosos pájaros como un Martín pescador que no le tenía el menor temor al hombre, dejándose casi tocar, o petreales que nos sacaban la comida de la mano.

La Isla Navarino

Al sur del canal Beagle la isla más grande es la Hoste; le sigue en tamaño Navarino. Tiene unas 46 millas de largo en el sentido este-oeste y 22 millas de ancho de norte a sur. Ambas pertenecen a Chile.

Durante mucho tiempo esta isla estuvo loteada en varios establecimientos de producción lanar y explotación maderera. También existían cazadores de lobos marinos y buscadores de oro. Si bien los permisos los otorgaba el gobierno chileno, los lugareños dependían totalmente de Ushuaia. Era el centro poblado más cercano y con sus pequeñas embarcaciones a vela transportaban lo producido para buscar víveres.

Recién en 1927 arribó el "Subdelegado de Navarino" al casco de la



estancia Santa Rosa, que era explotada por uno de los pioneros de Ushuaia: Don Luis Figue, que fuera Prefecto de la Subprefectura de Ushuaia, entre otros cargos.

El lugar quedaba justo frente a Ushuaia y es hoy conocido como Puerto Navarino. A simple vista se pueden ver las edificaciones aunque ahora están un poco camufladas al ser un asentamiento militar. Pero es desde ese momento que el Subdelegado Gómez comienza a intervenir los despachos hacia la isla y con la ayuda de un par de carabineros colocó los símbolos patrios de su gobierno en distintos puntos de la isla; es decir en estancias, puertos naturales y muelles. La zona era recorrida por el escampavía "Porvenir" y con él las autoridades chilenas comenzaron a tener un lazo más directo con Punta Arenas.

En 1953, luego de la expropiación del aserradero de la familia Lawrence en puerto Louisa, las autoridades chilenas fundan una pequeña población y una gran base hoy conocida con el nombre de Puerto Williams. Con el tiempo se convierte en la capital de la provincia Antártica Chilena y de la Comuna de Navarino.

Mantiene un enlace constante con Punta Arenas desde donde arriba todo el apoyo logístico por vía marítima al igual que víveres y demás elementos. Por vía aérea operan pequeños aviones que unen la isla con Punta Arenas con una frecuencia de dos a tres veces por semana.

El centro comercial es pequeño aunque se puede encontrar todo lo básicamente necesario. Recorrer

sus angostas calles de mejorado, a las que dan modestas casas con cercos de madera pintados, algunos huesos de ballenas o ruedas de antiguos carretones, plantas en los jardines y el particular olor a leña quemándose nos transporta a lo que debe haber sido Ushuaia a principios de siglo. Siendo la fauna y la flora similar a la del resto del canal Beagle; incluso las plagas traídas por el hombre como el castor Canadiense y la rata almizclera Europea. Pronto le llegará el visón negro europeo que de jado en libertad en Río Grande ya llegó cerca de Haberton (40 millas de Ushuaia).

Lunes con sol y despacho

Es increíble ver cómo el estado del día influye tanto en las tripulaciones. El lunes por la mañana nos sorprendió un sol radiante, cielo despejado y una temperatura por demás agradable que nos obligó a sacarnos las camisas para tomar sol. Luego vendría la consiguiente gripe pero no se podía dejar de aprovechar. Más al ver la pareja de kayakistas en malla preparándose para zarpar hacia Ushuaia. Comenzaron su periplo en Puerto Montt y el día anterior arribaron del temido "Cabo de Hornos".

Al ver que los skippers franceses iban a la capitania para realizar los respectivos despachos Jorge Trabuchi (Callas) y Julio Brunet (Yaghán II) fueron para averiguar qué pasaba. Y lo que pasaba no nos gustó para nada. La respuesta fue que el Capitán de Puerto estaba ausente atendiendo otras prioridades. Vuelta

al barco insultando hasta el plegamiento terrestre que formó la Cordillera de los Andes. Más bronca nos dio aguantar las cargadas de los franceses que, con despacho en mano, nos gritaban riéndose: "Es difícil sin bandera francesa; nos vemos en Ushuaia. Buenos vientos". (Léase todo con acento francés).

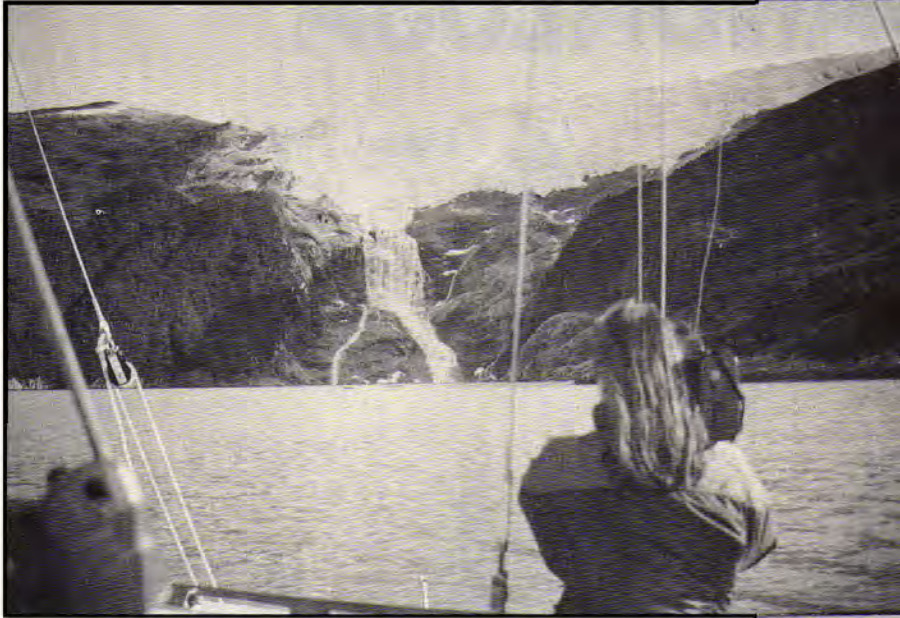
Con gran bronca fui hasta la Capitania y exigí una respuesta a nuestra situación. Se presentó el Capitán de Puerto Don William Leyton que con mucha amabilidad me explicó que el "Callas" estaba autorizado pero faltaba la autorización del "Yaghán II". Estaba seguro que no iba a haber problemas y no bien llegase nos avisaría para que podamos zarpar los dos juntos. De esa forma tendríamos que llevar un solo "asesor de seguridad" (entiéndase práctico o "asesor náutico", como ellos los denominan).

Un "práctico" a bordo

Sinceramente en muchos años de navegación en veleros por todas partes del mundo nunca tuve que llevar un práctico a bordo. Solo una vez tuve que aceptar un remolque forzado al cruzar una barrera de coral en Raiatea (Polinesia Francesa), pero era que el motor no arrancaba y el viento era de proa a unos 30 nudos. Bordear entre corales no es lo mejor para la vida útil del barco.

Pero tener que llevar un velero a un extraño para convivir con él durante varios días de navegación, no es lo que más le guste a un velerista que justamente elige este deporte o medio de comunicación para ale-

Nuestra camarógrafa, Cecilia Illa tratando de captar toda la vida del Ventisquero Romanche con su catarata en forma de abanico. ¿Cuánto tardará en desaparecer?



jarse del mundo terrenal. Pero bueno, las reglas las ponen ellos, al ser soberanos en sus aguas interiores, aunque sean insólitas. Tal vez tengamos que adoptar las mismas medidas para ellos.

El punto 3.7 de la Directiva Ordinario 0-11/003 de noviembre del '92 dice: "Como norma, toda nave especial menor (yate deportivo, científico o comercial) extranjera que navegue aguas interiores nacionales o el Estrecho de Magallanes, deberá utilizar Prácticos chilenos. Sin embargo, la Autoridad Marítima previa calificación de cada caso podrá eximir de esa norma a las naves antes citadas, que sólo efectúen actividades deportivas y recreativas náuticas sin fines de lucro".

En este caso todo ocurrió al revés. Los veleros con turismo zarparon sin práctico y a nosotros nos pusieron uno. Como la única cucheta libre estaba en el "Yaghán II" debió navegar en ese barco. Todos los que navegamos sabemos lo que es un 26 pies, aunque sea moderno. Tres personas ocupan mucho lugar; un cuarto desconocido e impuesto a la fuerza, diez veces más. Aunque protestamos, lo tomábamos o desistíamos de los Ventisqueros.

Según ellos es por seguridad dado que varias veces debieron rescatar veleros a un alto costo, que después cobran, y por "indisciplina de los capitanes o patronos, al no seguir la ruta...". Si lo comparamos con nuestros viajes de crucero en la costa uruguaya, sería algo así como embarcar un "práctico" en un velero de 26 pies para ir de Colonia a Sauce; luego regresar a Colonia para desembarcarlo y hacer el despa-

cho a Buenos Aires. Creo que deberíamos aprender como se nos trata para retribuirse de una u otra forma.

Por fin zarparamos

El momento llegó. Después de firmar un "Contrato Embarco de Asesor se Seguridad" con el Capitán de Puerto y arreglar los números (U\$S 38 por día) realizamos los despachos. Por suerte pudimos combinar que al "Callas" se lo autorizaba a regresar directamente a Ushuaia y solo el Yaghán II debería volver a Puerto Williams a desembarcar el práctico. Intentamos combinar que una camioneta lo busque en Puerto Navarino (enfrente de Ushuaia) pero la respuesta fue negativa.

Se acercaron las autoridades para cobrarnos la amarra (labarloados al Milcavi) y un impuesto anual por navegar por sus aguas interiores en concepto "de señalización marítima" a razón de 1,76 dólares por metro de eslora). No deben recaudar mucho por este concepto dado que tanto la baliza Punta Yamana y la de Isla Diablo estaban apagadas. Las demás no lo sabemos porque navegamos de día.

Salimos a las 18:30 del lunes y pusimos inmediatamente proa hacia el oeste con idea de recalcar en Caleta Olla, a unas 60 millas. Una linda brisa del noroeste nos permitió avanzar rápidamente. A medida que el barco se mecía íbamos olvidando los 3 días de espera con todo lo que eso significó. Daba la sensación de haber pasado una tormenta de papeles, reglamentos, ordenanzas, autoritarismo barato, que nos remontan a otra época.

A las 21:30 pasamos por el faro Les Eclaireurs, que marca la entrada a Ushuaia y una linda refrescada nos hizo navegar a 6 nudos con unos 5 grados de escora. La puerta del sol fue fantástica, pero con ella vino el frío; continuamos timoneando desde adentro en remerita.

En búsqueda de los glaciares

En estas altas latitudes, el poder sacarse las pesadas camperas y el traje de agua para timonear cómodamente es invaluable. El único problema se presenta al salir a hacer alguna maniobra: da fiaca. La "doble timonera" o el "pilot house" o "deck house" o como quieran denominarlo nunca es muy estético en cuanto a líneas. Muchos critican que no armoniza con la carroza o que se ve como un postizo injertado por un inútil, otros hablan del "windage" pero creo que todos ellos no saben lo que es navegar durante varios días con sensación térmica muy por debajo de los 10 ó 20 grados bajo cero. El que pasa por una situación así creo que es capaz de armar una carpa en el cockpit. Recuerdo en agosto del '82 cuando a bordo del clipper Inés, en viaje a Floria, timoneábamos protegidos por una carpa con

armazón de caños galvanizados realizada hace más de 20 años por el dueño del barco. Con las sucesivas tormentas se deshizo pero qué útil nos fue.

La noche clara hizo que pudiésemos pasar por islotes y piedras distinguiéndolos bastante bien. Sobre la banda de babor apareció la boya de recalada para puerto Navarino y mientras cenábamos alcanzamos la baliza que marcan las piedras Perón (Contramaestre Perón). En el canal conviene hacer una navegación prolija. Las piedras son muchas al igual que los islotes, pero con el radar todo se hace más sencillo y seguro. Los cachiyuyos (algas de la zona, en inglés "kelp" por eso lo de los "kelpers") marcan bajofondos que pueden ser piedras aisladas donde se adhieren; esta referencia de noche es difícil verla así es que con el ecosonda, radar y GPS íbamos buscando la mayor profundidad libre de todo obstáculo a sotavento y hacia proa. Es importante esta precaución para evitar que una ráfaga de viento fuerte o incluso un Willi-wau no nos abata sobre la piedra o lo que sea; más tratándose de un velero de gran porte donde las maniobras con el velamen no son tan veloces como uno quisiera.

(Continuará)



El autor con sombrero ruso y gruesa campera de Duvet. Por suerte no hizo frío. De fondo la cordillera Darwin

Julio Brunet prefirió tener a mano un bote de goma, antes que un salvavidas para hacer la clásica experiencia de subirse a un témpano



LOS VENTISQUEROS CHILENOS

3ª Parte

Muchas veces me preguntaron qué es un "WILLI-WAW": la respuesta es algo heterogénea, en sí se trata de una fuerte ráfaga de viento que llega en forma imprevista. En realidad es casi imprevista porque si se está atento se lo ve venir por el agua que levanta o la nieve que trae. El término no es propio de la zona, también se lo utiliza en Australia y traído por los primeros navegantes de habla inglesa le fue impuesto a esta turbonada súbita que presenta el lugar. La intensidad puede variar de unos 30 a 70 nudos, no existe una regla. La dirección también puede ser exactamente opuesta al viento o brisa reinante al momento de hacer su aparición.

Un elemento digno de mencionar con este viento es el ruido que lo acompaña. Al correr por los canales produce pequeñas trombas marinas cuando no levanta la espuma del mar, el ruido es una rara mezcla producida por el follaje de tierra y el silbido del viento contra las aristas de las rocas, además del que se produce en la jarcia del velero. Para cualquiera que lo haya escuchado creo que recibe la sensación de que se trata de una sinfonía demoníaca por demás espeluznante. Esperar fondeados durante horas a que este eterno silbido desaparezca, siempre

controlando el garreo o navegando el propio fondeo a palo seco, con las consiguientes tumbadas, no es de lo más agradable.

Se bautizó con el mismo nombre a los repentinos golpes de corriente de aire que descienden las congeladas laderas de montañas con nieves eternas o glaciares que tocan el mar (viento catabático). Antiguos marinos de la era de los balleneros a vela designaron con este nombre a las violentas ráfagas de viento, de variable duración, que se presentan en la Antártida. Lo concreto es que cuando una ráfaga fuerte de viento nos azota estamos ante lo que el común de los navegantes bautizó con el nombre de Willi-Waw (fonéticamente, nosotros deberíamos escribirlo Güili guau). Puede ser uno aislado pero por lo general cuando se presenta el primero van apareciendo otros con más fuerza hasta que comienza su etapa decreciente o, inclusive, sobrevenga una calma repentina.

El viento continuó del noroeste variando de 5 a unos 15 nudos. Cada tanto metíamos máquina para avanzar. Existe una regla básica en la zona: si hay que ir hacia el oeste y el viento ayuda o hay calma, se debe aprovechar al máximo. Es muy probable que esta condición no se mantenga por mucho tiempo y un suroeste aparezca con toda su fuerza.



Las costas son a pique, eso no quiere decir que no haya piedras. No hay nada como bajar a tierra y poder seguir contemplando el panorama desde distintas posiciones

tranquilo. Así fue como sorteamos las guardias de 2 hs. de duración y sistema rotativo; quedando exceptuados Eric, de 3 años, y Cecilia, la única mujer embarcada. Cuando me refiero al sistema rotativo es el clásico donde va cambiando un hombre por vez para que los que entren se vayan adaptando paulatinamente. A mí me tocó la de las dos de la mañana hasta las cuatro y la de las seis hasta las ocho, donde por lo general uno pierde el ritmo, y con el de-

Guardias nocturnas

La sobremesa nos sorprendió siendo las 00:00 y distribuyendo las guardias nocturnas. Aparentemente el resto de la noche prometía ser



El glaciar Garibaldi continúa hasta la cúspide de la cordillera Darwin. Confiados que el natural equilibrio de la naturaleza no tenía porqué ser modificado nos acercamos hasta unos 20 metros de su frente



Playa con tempanitos y Eric jugando entre ellos; el Seno Garibaldi constituyó una alucinación para todos nosotros. Por suerte tenemos las fotos para comprobar que es real

sayuno y otras yerbas se sigue de largo.

En popa velamos siempre la luz de posición del "Yaghán II" que por momentos se acercaba y por otros quedaba bastante rezagado. Dependía de los corredores de viento que íbamos agarrando pero notamos una táctica muy lógica: trataban de hacer nuestra misma derrota. Personalmente haría lo mismo sabiendo que los que van a proa tienen GPS y en especial Radar. Para los mucha-

chos creo que no debe haber sido la mejor noche de su existencia pero por sus comentarios la estufa reflex a gasoil, que funcionó perfectamente, les daba otro clima a la vida en el interior del barco. El de afuera se ponía todo lo que podía.

La guardia se resumía a estar muy atentos, uno mirando constantemente la carta y el radar mientras su compañero no dejaba de mirar hacia proa tratando de descubrir cualquier movimiento inusual en el agua.

Del timón se ocupaba el piloto automático. Para esta altura de la travesía el viento ya había borneado al sudoeste lo cual nos impuso seguir con viento de sentina. Soy un firme adicto, además del Campari, a los pilotos automáticos y para el océano, a los timones de viento. Valen por más de 2 tripulantes, además de que no comen ni protestan las órdenes que se les dan y son los únicos que mantienen un rumbo sin extraños rulos o trabuchadas.

Pasamos puerto Yamana, donde deberíamos haber visto la baliza correspondiente. Al comunicarnos con el Control nos confirmaron que estaba apagada y muy rápidamente llegamos a la isla del Diablo (frente a Punta Divide) donde el Canal Beagle se bifurca en sus brazos Noroeste y Sudoeste. Una cosa que llama la atención de todos los navegantes y que no nos debe tomar desprevenidos es cómo varía la velocidad de la embarcación según por donde se esté navegando. Si bien el promedio general lo estimamos en los 6 nudos, por momentos nos desplazábamos a más de 9, según mediciones con el GPS y el radar. Fuertes corrientes nos llevaban contra costas desconocidas y balizas apagadas, todo en la penumbra de la noche.