



LA NAVEGACION EXTRAVAGANTE

Por Ricardo VALENZUELA

La navegación solitaria o extravagante se ha extendido en estos años como deporte, como colaboración a la ciencia, como recurso para alejarse del medio ambiente, para escribir un libro, para dar satisfacción a un ideal o a una vocación no cumplida...

Por último, para llamar la atención.

Los principales navegantes solitarios de esta época han sido: Alain Gerbault, a quien impulsaban el riesgo, el descubrimiento y la aventura.

Yves Le Toumelin, que se lanzó a dar la vuelta al mundo en balandra, sin que nadie se enterara, sino cuando un día cualquiera arribó a un puerto y dijo al práctico:

—Vengo de dar la vuelta al mundo.

El profesor Bombard, médico, que se embarcó en un bote de goma para probar que un naufrago puede vivir muchos días alimentándose sólo del plancton.

Monsieur Bombard se inspiró en la extraordinaria odisea de un chino, tripulante de un carguero norteamericano torpedeado en el Indico durante la Segunda Guerra Mundial.

La aventura de este chino fue uno de los acontecimientos más dramáticos de aquellos días. Aunque más tarde, en el trans-

curso de la contienda muchos aviadores y marinos derribados o torpedeados se salvaron viviendo varias semanas en balsas o botes salvavidas, ninguno logró superar la extraña resistencia de aquel hombre que recogido al fin por un buque mercante inglés, desembarcó y se mezcló entre la muchedumbre de un puerto de oriente, sin que nunca más se oyera hablar de él.

Había vivido ciento ochenta días agarrado a una balsa de corcho, comiendo plancton, como único alimento. Bombard, que alcanzó a interrogarlo antes de que desapareciera, intentó comprobar personalmente y de un modo científico lo que aseguraba el chino que, efectivamente, estaba en lo cierto según declaraciones de algunos sobrevivientes del mismo buque torpedeado y que se salvaron en otra balsa y tuvieron la suerte de ser avistados a los pocos días por otro buque que los recogió. Bombard no logró siquiera acercarse al récord de su chino, pero consiguió que por varias semanas el mundo estuviera pendiente de su suerte. De todos modos hizo con sus observaciones y pruebas un buen aporte a la ciencia y a los esfuerzos de los hombres para conseguir la mayor supervivencia en el mar.

Y volviendo a la navegación extravagante. Luego aparecen los balsistas. Los de la Kon-Tiki, grandes señores de la investigación y la aventura. Buen libro y comprobación de una tesis científica. Al menos dentro de lo que se puede comprobar en estas materias. Como por ejemplo, la resistencia de las embarcaciones prehistóricas del Perú.

¿Quiénes poblaron la Polinesia? ¿Las románticas islas del mar del sur?

En una de ellas, Tahiti, vivió y murió enamorado de sus paisajes, de su vegetación exuberante, de su colorido, el pintor Gauguin. En otra, en Samoa, mucho más lejos de nosotros, está sepultado Robert Louis Stevenson, autor de ese verdadero poema juvenil que es la novela "La Isla del Tesoro" que todos hemos leído en la niñez o en la adolescencia, y aún ya maduros para descargarnos de la tensión en que vivimos en el mundo moderno.

Heyerdahl, respetado como hombre de estudio, de ciencia y navegante, además de ser también un escritor interesante y ameno, cree que fueron los incas peruanos. Pero no lo asegura y como conclusión de su libro "Kon-Tiki" expresa:

"Mi teoría de la migración como tal, no queda necesariamente probada con el éxito alcanzado por la expedición de la "Kon-Tiki". Lo que sí probamos es que las embarcaciones de balsa sudamericanas poseen cualidades desconocidas hasta hoy para los hombres de ciencia de nuestros tiempos, y que las islas del Pacífico están situadas muy al alcance de las embarcaciones prehistóricas del Perú. Los pueblos primitivos eran capaces de hacer viajes inmensos por el mar abierto. Las distancias no son el factor determinante en el caso de las migraciones oceánicas, si el tiempo, el viento y las corrientes tienen el mismo curso general día y noche durante todo el año. Los vientos alisios y la corriente ecuatorial van hacia el occidente debido a la rotación de la Tierra, y ésta no ha cambiado nunca desde que existe el mundo.

Bien.

Y a manera de contrapunto aparece la "Kantuta".

Esta balsa lleva una tripulación de cuatro hombres y una mujer.

Da, a su salida de la costa peruana, la idea de un pequeño circo, de una "troupe" ambulante con sus guitarras, su loro y algún perrillo y gato más o menos amaestrados que se suben a los aparejos, el gato, mientras el perro lanza ladridos a tierra como si se despidiera.

Hay mucha gente en la orilla que agita pañuelos; ya sale humo de la cocinilla de la balsa y la mujer, provista de una escoba doméstica, barre la cubierta y sonríe.

No falta por allí uno que impresionado quizás por los encantos de la mujer, la sencilla y despreocupada actitud de los tripulantes o la serena majestad con que se aleja la pintoresca embarcación, grita:

—¡Viva la "Kantuta"!

—¡Viva!— responde una cantidad de espectadores.

Uno de ellos cae al agua en medio de la euforia. Pero ésta no se interrumpe. ¡No importa! ¡Ya lo salvarán!

Pero el hombre no sabe nadar y nadie lo saca del agua.

A último momento unos cuantos lo izan con un cabo y el mojado espectador se repone en su sitio. ¡Qué diablos! ¡No ha pasado nada! Lo único es que ha perdido su sombrero de paja, que flota y se aleja, en dirección al sol.

También la "Kantuta" quiere demostrar la teoría de los largos viajes interoceánicos usando embarcaciones primitivas.

Pero sucede que a poco navegar es cogida por una corriente oceánica y se queda dando vueltas indefinidamente alrededor de las islas Galápagos.

Al fin, acierta a pasar un carguero norteamericano y conduce a todos los expedicionarios a Panamá, no obstante que ellos pensaban ir a Polinesia.

¡Mala suerte, equívocos, como en todas las cosas de la vida!

Por los primeros días de septiembre o fines de agosto de 1958, ciento por ciento marino, hombre serio y dedicado a la profesión del mar desde joven, Eric de Bishop muere con su "Tahiti-Nui" en un solitario atolón polinésico de las islas Cook, algo distante de Tahiti a donde se proponía llegar.

De Bishop, que viajaba con fines científicos, había ocupado la atención mundial anteriormente, recorriendo en balsas y piraguas los distintos mares y océanos.

Su teoría era de que "en tiempos remotos los pueblos prehistóricos podían haber navegado cinco mil millas a la deriva, nada más que a merced de los vientos y corrientes. En la primera etapa, con la "Tahiti-Nui" navegó desde Tahiti hasta unas cuatrocientas millas de la costa chilena, donde le sorprendió un violento temporal que le obligó a pedir auxilio. Lo salvó la fragata chilena "Baquedano", atravesando el océano tormentoso entre el Continente y la isla Juan Fernández.

El Comandante Francisco Suárez, hoy Almirante (R) de la Armada de Chile, rescató a De Bishop y sus cuatro tripulantes, uno de los cuales era chileno y a los animalitos de a bordo: dos pequeños cerdos y dos gatos.

De Bishop prometió en Valparaíso, donde se le hizo una recepción pública bastante entusiasta, que reanudaría su viaje, ahora de vuelta a Tahiti, en una balsa construida en Chile.

El afirmaba que en un pasado de siglos debió existir un comercio de intercambio de productos entre polinésicos y sudamericanos. Pero su teoría quedaba comprobada a medias con



Eric de Bishop fue salvado en la primera etapa de su travesía por la fragata de la Armada de Chile "Baquedano".

el abandono y consiguiente naufragio de la primera "Tahiti-Nui" en Juan Fernández.

Se retiró posteriormente a las orillas del Río Maule en Constitución y ahí construyó la "Tahiti-Nui II" con la cual se propuso la aventura, tratando de repetir esta vez el viaje de la "Kon-Tiki". Viajó directamente de Constitución a El Callao y de ahí al Oeste conservando un escrupuloso silencio radial.

Infelizmente, tuvo un error en el rumbo y una noche encalló en medio de la fuerte resaca en los roqueríos de un islote un poco al norte del archipiélago de Cook. Allí pereció ahogado porque, curiosamente, nunca quiso aprender a nadar. Sus cuatro compañeros, esta vez, entre ellos, dos chilenos, se salvaron. Los restos del infortunado francés que en la Segunda Guerra Mundial había comandado un barreminas, fueron recuperados y conducidos a Francia. Tenía a su muerte, sesenta y seis años de edad.

Pero el precursor de toda esta navegación extravagante y a veces solitaria fue el capitán Slocum, Joshua Slocum, de Nueva Escocia, USA.

Slocum partió de Boston, en 1896, a bordo de la balandra "Spray" y regresó al punto de partida y amarró en el mismo palo del cual había desamarrado, el 27 de julio de 1898, después de navegar cuarenta y seis mil millas alrededor

del mundo, exactamente en tres años, dos meses y dos días.

Joshua llegó de noche a Boston y el único saludo que recibió fue el del guardián de un buque de guerra norteamericano allí fondeado, el crucero "Dexter".

Este cabo o guardián de servicio en el crucero, al avistarlo y reconocerlo desde la popa de su buque, le gritó:

—¡Aló, "Spray"!

—¡Aló! —le contestó Slocum, como si viniera de dar vuelta a la esquina.

Slocum escribió un libro ameno y de vena humorística, relatando este viaje:

Es tal vez el más literato de los navegantes solitarios.

Empieza por no tomar en serio su aventura.

Había decidido dar la vuelta al mundo por el Este y con tal fin atravesó el Atlántico de Boston a Gibraltar.

Allí los oficiales británicos le dijeron que en el Mediterráneo podrían matarlo y desvalijarlo los piratas berberiscos. Por lo cual, sin que hubiera necesidad de repetírselo, viró en redondo, atravesó otra vez el Atlántico y emprendió la vuelta al mundo por el Oeste.

La peor navegación y las mayores angustias las vivió en el extremo austral de Chile.

"El Cabo de Hornos tiene la fama, pero el Pilar se la gana", dice un viejo proverbio marino. Joshua vivió sus peores momentos en este último. Y en la región del Estrecho.

En uno de los canales tropezó con Black Pedro —el "Negro Pedro", supongo—, un bandido mestizo que habitaba entre los indios fueguinos. Joshua no conocía exactamente la "profesión" de Black Pedro y estuvo a punto de prestarle un rifle que le pidió para matar a un pato.

Posteriormente, los oficiales chilenos del escampavía "Huemul" le hablaron de Black, y Slocum se sintió muy satisfecho. De prestarle el rifle, el muerto hubiera sido él y no el pato.

En adelante, mientras anduvo por los laberintos y encrucijadas del Estrecho, ponía tachuelas en la cubierta del "Spray", y se echaba a dormir.

Joshua Slocum, de Nueva Escocia, confiaba en que los indios no subirían a robarle por temor a clavarse los pies. Y así sucedió.

En Samoa visitó a la viuda de Robert Stevenson, el autor de "La Isla del Tesoro", que había muerto hacía poco y está enterrado en una colina.

Ella le obsequió "Las Instrucciones Náuticas del Mediterráneo", libro que había pertenecido a su marido. Y le puso la siguiente dedicatoria: "Al capitán Slocum: estos volúmenes los leyó y relejó mi marido, y estoy segura de que le alegraría saberlos entre manos de uno de esos viajeros de la mar, a quien él apreciaba por encima de todo. Fanny V. de Stevenson".

Además le regaló un bambú.

Siguió viaje.

En Juan Fernández le vendieron a Slocum unas papas podridas.

¡Ya estaba en Chile!

Pero Slocum quedó encantado de la gruta donde primeramente se refugió Alejandro Selkirk.

También estuvo en la isla Keeling, o Coco, de regreso de Australia. En esta isla conoció al capitán Ross, John Clunis Ross, de Dover.

Ross, apenas supo el descubrimiento de esta isla desierta, fue a tomar posesión de ella en compañía de su esposa, sus hijos y su suegra.

La suegra se llamaba la señora Symoke.

Es un caso extraordinario en la historia el de este colonizador que parte a colonizar con su suegra.

En la isla vecina sucedían también cosas extraordinarias. Allí, un tal Alexander Hare se había instalado solo, con cuarenta mujeres que trajo de la costa de Africa y formó un harem.

A Ross, además de su mujer, sus hijos y la suegra, lo acompañaban ocho marineros jóvenes, que pronto alborotaron a las mujeres de Hare.

Slocum llegó en su "Spray" a esas islas cuando la guerra Ross-Hare había terminado, replegándose Hare a Batavia, donde murió de nostalgia por sus negras.

Pero éstas se acomodaron tranquilamente con Ross, que pidió a Inglaterra más marineros.

Pronto, aquello se convirtió en una colonia próspera y numerosa.

Finalmente cuenta Joshua que durante toda la travesía apenas si empuñó la caña del timón. El "Spray" era un barco magnífico, casi vivo y casi inteligente, como son muchos barcos.

Lo ponía a rumbo, y se lanzaba a correr sin salirse de la ruta. Era un corcel alado...

Después de publicar éste su primer libro, Joshua Slocum emprendía un nuevo viaje solitario en el mismo "Spray".

Pero esta vez desapareció para siempre en la mar.

Ahora la navegación extravagante se ha extendido mucho. Francis Chichester, otro de 66 años, dio la vuelta al mundo en un pequeño yate cruzando el Cabo de Hornos de W. a E. Por lo tanto, no se le considera un "Cap-hornier", porque la brava es la de E. a W. La travesía con la propaganda de un producto le sirvió para ganar dinero y obtener el título de "Sir" que le otorgó S.M. Británica. Esto ocurrió a fines de la década del 60.

