

RECUERDOS DE LA VELA

Nicolás Yaksic Triantafilo
Guardiamarina RN Lt.

Iniciación en el "Petrel"

Recién egresaba del colegio y —como era habitual en los últimos cuatro años— me encontraba veraneando en Papudo, donde navegaba en snipe, monotipo olímpico de 4,8 metros de eslora, pero siempre con el anhelo de navegar en veleros de crucero.

En ese verano se cumplió mi sueño. El 21 de febrero de 1970 iniciaba el regreso a su puerto base, Algarrobo, el *Petrel*, fecha en que, para inmensa alegría mía, fui incorporado a su marinera y entusiasta tripulación. Velero de un palo, aparejo sloop, 6,80 metros de eslora, manga de 2,27 metros y calando con la orza 1,20 metros.

Fue construido por sus propietarios, los hermanos Peralta, nada menos que en el Paradero 8 de la Gran Avenida en Santiago; es decir, nació como nacen casi todos los chilenos, mirando la cordillera y de espaldas al mar. Pero él sí que navegó.

Corrí por Papudo a ubicar a mi padre, para solicitar su permiso, quien como gran preocupación tenía la inquietud de saber si calaba bastante, ya que de porte se veía tan pequeño; por lo menos intentaba encontrar tranquilidad en la obra viva del bote.

Cercano al mediodía zarpamos rumbo a nuestra primera recalada, para pasar la noche fondeados en Quintero. Doblando la punta Pite nos acogió don Eolo, como es costumbre en nuestro litoral, con sus brazos muy abiertos y cargados de generosidad; apenas asomamos la nariz fuera de la bahía las olas comenzaron a tomar altura, sin minimizar esfuerzos en alcanzar con prontitud un tamaño respetable.

Los racionales empezaron a mojarnos, pues era época en que se navegaba sin trajes de agua. Nunca antes me había mareado y me

encontraba mojado, con frío y más encima pagando tributo a Neptuno, por ocupar su océano.

Después de lentas e interminables bordadas y avanzada ya la noche entramos a la bahía de Quintero; era llegar al Paraíso, encontrarse de pronto con un mar pavimentado y dando ceñidas cortas, impulsados por una suave brisa, para alcanzar el fondeadero del club de yates. Otro mundo después de venir brincando las olas, navegar al regazo de la punta.

Esta situación de relax y bienestar se volvería a producir siempre después de doblar una punta e ingresar en la bahía. En Lengua de Vaca, entrando a la bahía de Tongoy, después de varios días de navegación, al virar se percibía la calma hasta en el aire, trayendo la brisa —al pasar sobre la punta— el aroma de la tierra al anochecer.

Aun siendo la mínima expresión a flote, el *Petrel* era tremendamente marinero; no siendo gran ceñidor, más bien mediano, tal vez llegábamos más tarde, pero siempre lo hacíamos.

Reafirmando el espíritu marinero

Mojado, entre ayunos, emparedados y sopas de sobre preparadas en una tetera para evitar volcamientos, inicié mi vida marinera; gracias a Dios fue un regalo combinar tanta emoción con mi juventud y poder llevar el espíritu, en el compás que ofrece la sociedad, al rumbo verdadero que enriquece el alma.

En esos años se disponía de lo mínimo para hacerse a la mar; sin ropa de agua ni soñar con tenidas térmicas y ninguna posibilidad de cocinar en ese pequeño espacio, salvo en contadas ocasiones y navegando por la aleta.

A pesar de que nos maltratábamos y maldecíamos por habernos metido en esto, pudiendo estar tomando el sol en la playa para después ir a almorzar cómodamente, igual estábamos allí el fin de semana siguiente.

Por lo general zarpábamos de noche, costumbre que mantuve como navegante de otros yates, defendiendo la tesis de que en vez de dormir en el fondeadero podríamos hacerlo navegando con guardias y de esa forma ganar aquellas horas en millas recorridas.

En el querido *Petrel* tampoco contábamos con motor; ocasionalmente llevábamos uno fuera de borda que tenía el yate como auxiliar, pero como era poco o más bien nulo el servicio que prestaba a ese fin, optamos por dejarlo definitivamente en tierra.

Incontables fueron por eso las ocasiones en que, al encontrarnos a escasas millas de nuestra recalada, el viento bajaba; organizábamos las guardias nocturnas y pasábamos la noche flotando bordadas.

Cuando el *Almirante Latorre* (ex *Göta Lejon*) arribó a Valparaíso en su primer viaje, fuimos en varios yates de Algarrobo a recibirlo; zarpamos una tarde con nubes barbadadas, que así como trajeron el viento se lo llevaron a carretadas.

Nos adelantaron los veleros mayores, lujos de la flota oceánica de esos años, los estupendos "Pilot" y "Plateros", que auxiliados por sus motores pudieron arribar oportunamente y dar escolta al crucero, la misma que nosotros tributamos emocionadamente a la distancia.

En otra ocasión, navegando de Quintero a Papudo, para concurrir a la celebración, creo que de la primera Semana del Mar, y encontrándonos a dos millas a la cuadra de la playa grande de Cachagua, fuimos abandonados por don Eolo, quien decidió súbitamente retirarse.

Fue en aquella oportunidad, según Joaquín recuerda, en que se habían "agarrado" por única vez —en tantos años de navegación— las "viejas concienzudas del litoral", sobrenombre que él mismo nos había puesto, a Daniel y a mí, por nuestro desenvolvimiento como navegantes.

El velero era llevado lentamente por la corriente hacia la playa, derivando hacia las rompientes de la misma. Cuando nos encontramos próximos a unos quinientos metros de la playa empecé a unir todos los cabos y drizas de fortuna que encontré a bordo, con el cabo del ancla a fin de intentar hacer fondo lo más lejos posible de ella, pero como hay un viejo refrán que dice "A nadie le falta Dios...", Eolo volvió en ese instante con una suave brisa que nos permitió gobernar.

Ya era tarde para que valiese la pena continuar a Papudo, por lo que viramos de regreso

a Quintero, para poder estar oportunamente en Santiago reasumiendo nuestras labores civiles.

Sabido es que estas faltas de viento son contadas, salvo a determinadas horas y según la época del año, pero por lo general el surazo siempre está allí y nos recibe de inmediato, apenas se deja el fondeadero; para nosotros, que no conocíamos el motor, esto resultaba un agrado, sobre todo cuando nuestro rumbo era norte.

Cuando teníamos el viento a un largo la travesía nos resultaba intensamente más cómoda; podíamos calentar agua en la cocinilla y cocinar; no nos mojábamos y no sentíamos frío.

Al hacerlo de ceñida, eso sí que era navegar; remontadas agitadas sobre las olas, para caer con violencia al seno, una y otra vez durante horas, empapados por los rociones producidos al chocar las olas con la amura.

El mareo hacía presa en la tripulación en interminable "montaña rusa" estomacal, que se repetía una y otra vez, contrayéndose el vientre en una larga y penosa rotativa.

Al caer la tarde organizábamos la guardia nocturna, la que era respetada con absoluto rigor y celeridad, ya que cada uno sabía que el que estaba afuera se encontraba suficientemente mojado y con tanto frío como para desear meterse, aunque fuera por un par de horas, en el húmedo saco de dormir y así disimular el incesante temblor de su cuerpo.

En una singladura fue tan dura la ceñida y lo mojado que estábamos, que para no perder tiempo en calentar el saco de dormir con el débil calor del cuerpo y poder aprovechar mejor el rato disponible para el descanso, hicimos uso del método de la cama caliente, como alternativa más eficiente de acuerdo a las circunstancias.

Fuere cual fuese el cansancio, el mareo o la falta de un plato caliente, allí estábamos en el momento requerido y en forma oportuna, dispuestos a apoyar al que estaba de guardia, para tomar una mano de rizos o enfrentar cualquier maniobra.

A pesar de todo, el fin de semana siguiente estábamos de nuevo a bordo.

El virus de la navegación se alimentaba la semana entera en el caldo de la emoción de lo vivido y la conjunción de elementos sorteados. No existe anticuerpo para esta verdadera enfermedad que contrae todo hombre de mar y que hace presa de su personalidad de por vida.

Punta Curaumilla

Al doblar la punta Curaumilla nos tomábamos cinco millas de resguardo para efectuar la bordada, considerando abatimiento, falta de motor y nuestro ángulo de ceñida, bastante di-

ferente al que son capaces de lograr los veleros de hoy.

Recuerdo cuando el fuerte surazo y el estado de la mar nos tuvieron desde las doce del día hasta la una de la madrugada siguiente, antes de poder doblar Curaumilla; en esa oportunidad tardamos 36 horas desde Recreo a Algarrobo.

Navegábamos sintiendo toda la fuerza del viento y de la mar en nuestros cuerpos y en la embarcación, golpeándonos todos, bote y tripulantes.

Salíamos y salíamos en una interminable bordada, cada vez pensando en que esa sí que lo lograríamos; dejábamos clara la punta a la distancia y comenzábamos a caer en otra bordada, y mirando siempre el destello del faro veíamos que íbamos abatiendo hasta volver de nuevo a quedar del lado de Laguna Verde.

Esto se repitió toda la tarde y la noche; de tanto brinco, roción y bandazo, creí que ya no me quedaba estómago. Pero, como se ha indicado, proceder de nuevo para afuera, otra bordada más.

Llegamos a Algarrobo el lunes a media mañana; debía haberse encontrado, hacía rato, cada uno en Santiago en sus actividades.

Nuestras familias estaban advertidas de que en la mar no hay horarios, de modo que, estoicamente, tenían que aguantar el susto por varias horas, hasta vernos reaparecer.

En febrero de 1972 se largaba una de las pioneras regatas a Juan Fernández, con todo su elementalismo; no habían balsas salvavidas de inflado automático, los tripulantes, a falta de arneses, se amarraban con el chicote de un cabo; para protegerse de los rociones algunos llevaban trajes de hombre-rana y otros, aquellos utilizados por los recolectores de basura.

Se navegaba como se podía, pero no por falta de medios se dejaba de hacer en forma marinera y responsable.

Ni soñar con navegar por satélite o radar; sólo algunos disponían de radiogoniómetros, pero los patrones llegaban, y muy bien, con sus tripulaciones.

Estupendas estimas, las que nunca debieron dejar de ser llevadas, aun contando con navegador por satélite o radar; a mi gusto, están siempre vigentes; tal vez puedan ir un poquito adelantadas o retrasadas con respecto a la información entregada por el satélite, pero siempre son válidas y eficaces, chequeándolas con demarcaciones o alguna observación astronómica, si el estado del tiempo y la mar lo permiten.

Fue en ese verano que inscribimos el *Petrel*, con sus modestos 6,80 metros; como nuestro velero era bastante más lento que los "Pilot" y "Plateros" que participaban, solicitamos que en vez de tomar parte en la largada tradicional del domingo a las 12 horas, nos permitiesen hacerlo el

día antes, a la misma hora, lo cual fue aceptado.

Así lo hicimos, pese a que alguien nos tildó de irresponsables; éramos una tripulación afiada con su nave, habiendo navegado bastante en ella y con cualquier clase de tiempo, con los mismos surazos de 35 nudos y con las típicas rachitas de 40, con la diferencia que lo habíamos realizado a no más de 20 millas de la costa y dentro de nuestra área de operaciones, que iba de Pichidangui a San Antonio.

El *Petrel* era uno de los yates que, antes que existiesen las marinas, más permanecía en el agua. Iniciaba su temporada el 18 de septiembre y la finalizaba el 21 de mayo.

Zarpamos con viento suroeste de entre 10 y 15 nudos, con bastantes provisiones cocinadas en forma de "kuchenes" salados, es decir, en vez de llevar frutas eran preparados con arvejas, verduras, sardinas, etc., además de pollos asados, una importante cantidad de pan envasado por nosotros, ya que el pan de molde tradicional se ponía verde rápidamente con la humedad.

La *mélange* de cosas era grande; no había espacio para nada más, disponíamos de tablillas de estiba, donde se registraba cada ítem y el lugar preciso de su ubicación, ya sea tratándose de víveres, artículos de primeros auxilios, de maniobra, etc.

La tripulación estaba formada por un patrón de yate de alta mar y los otros tres tripulantes éramos patrones de yate costero y todos bien navegados, de modo que no era tan al lote la cosa.

Previo a participar en esta travesía habíamos realizado una práctica de tres días navegando a los mismos rumbos que tendríamos de ida y regreso; claro que en este ensayo los señores Eolo y Poseidón nos trataron de maravilla, como para tentarnos; incluso cocinamos algunos peces que capturamos, disfrutando de una casi placentera estancia en alta mar.

Los pescados fueron diestramente cocinados por Joaquín, en una sartén oxidada, fritos sin aceite, con un poco de limón, el jugo propio del pescado y una gotas de agua de mar. Fernando se negó a disfrutar de este manjar, después de disertar respecto de lo nocivo del óxido para la especie humana.

El *Petrel* disponía de tres cuquetas; de comodidad diferente la de proa con respecto a las dos conejeras de popa, por lo que las guardias serían efectuadas de a una persona, a fin de ir rotando; al realizar guardias de dos horas quedarían seis horas de relativo descanso en la proa para quien ya hubiese utilizado las de popa, salvo que se necesitase apoyo frente a alguna circunstancia especial.

Por la tarde el navegar fue muy lento debido a lo flojo del viento.

Al caer la noche el viento aumentó su intensidad, por lo que, antes de dejar de guardia a Fernando y para nuestra tranquilidad, tomamos dos manos de rizos y además cambiamos un foque más pequeño que el que iba izado.

El viento soplaba cada vez con más y regular intensidad; ya eran 35 nudos bien establecidos; don Neptuno pasaba la cuenta por contribuciones presentes y de alguna otra que se le hubiese olvidado por el uso de su territorio.

Manejábamos en el *cockpit* una botella de agua cuando el tiempo era duro, a fin de ir bebiendo líquido cada vez que nuestro estómago tributaba. Así nos llevamos toda la noche y la madrugada del sábado; mientras tomaba mi guardia soñaba con el cabo de Hornos y me creía un Cap Hornier.

Las olas lamían la proa y pasaban por la cubierta del bote; recibíamos rachas de 40 nudos y creemos que en alguna oportunidad pudieron haber llegado hasta los 45 nudos. Por la noche, la cubierta irisada, mostraba por segundos el brillo de las nautilucas.

Impresionante y hermoso era ver cómo desfilaban las crestas de las olas, inmensas y largas, coronadas por una fosforescencia blanquecina tenue que embriagaba con su presencia la atmósfera circundante, magnificado todo por los ruidos que la acompañaban, provenientes del viento, de los golpes de mar y de los continuos roces que no nos perdonaban una.

El *Petrel*, escorado y adrizado, brioso, seguro, me daba confianza al llevar su caña; se sentía la fuerza al sacarlo de la orzada.

El agua nos tenía completamente empapados, sintiendo con cada challazo el hilo helado que entraba por la espalda.

Mi situación se puso tremendamente desagradable cuando, según el turno de rotación, me tocó acostarme en la cucheta de proa, donde un chorro de agua caía sobre mí con cada golpe de mar que entraba por una toma de aire que, por primera vez en años de navegación, se había transformado en ducha.

Estuve por espacio de tres horas en esa ubicación arrodillado, tratando de capear el agua, pues no había otro lugar, salvo afuera, donde igual estaría mojado, pero ciertamente más helado al tener la compañía del viento; las otras dos cuhetas estaban ocupadas por los tripulantes asignados en ese momento.

Es increíble pensar que uno ha estado viendo situaciones tan particulares como esa; es impensable situarse en un pequeño bote encabritado sobre la corriente de Humboldt. El mejor testimonio fue al día siguiente al verme las manos arrugadas; tenía los dedos como los de las lavanderas.

Amaneció el día siguiente y el surazo, como de costumbre, pasaba a su segundo día, como si nada y con toda calma; total, le faltaba el tercero de rigor.

Nos encontrábamos con bastante agua en el interior, a consecuencia de la ducha recién mencionada; el casco no hacía ninguna gota de agua pues estaba excelentemente plastificado.

Los "kuchenes", panes, comidas varias, almanaque náutico, cartas, caja del sextante, con él en el interior, flotaban en un nauseabundo espectáculo.

Eran las ocho de la mañana cuando propuse un consejo para evaluar la situación; según mis cuentas nos quedaban tres días y medio más de navegación; las condiciones de tiempo se mantendrían, el viento no bajaría por lo menos dentro de las próximas 24 horas; el velero estaba inhabitable, sobre todo considerando su pequeño espacio interior, y las colchonetas y los sacos de dormir que, al igual que todo, estilaban.

Para entonces un cajón de duraznos salados (nueva variedad) se encontraba desubicado en cubierta junto a otras cosas; en el interior el desorden era general, una gran sopa surrealista donde flotaban todo tipo de singulares presas.

Decidimos virar al continente; sólo Joaquín, muy hidalgamente, insistía en que el tiempo mejoraría y podríamos secar todo en cubierta.

Comenzamos el achique con un balde que me lo pasaban de la cámara y yo lo vertía en su lugar de origen, hasta que un bandazo, acompañado por un fuerte roción que me dio por la espalda, me lanzaron hacia la borda de sotavento, siendo cogido prontamente de mi ropa por dos compañeros, evitando con el golpe, más el peso del balde, caer al agua. Esa sí que habría sido historia.

Finalmente, ya por la tarde, con el viento más abierto, navegábamos raudos, de regreso a tierra.

Franco de guardia, asomaba mi cabeza y parte del tronco por la puertecilla de la cámara, mientras vestía la nueva tenida; camisa húmeda, calzoncillos ídem, bolsas plásticas como calcetines y, calzando sobre estos adminículos, un par de sandalias. El resto de la ropa formaba parte de la sopa.

El domingo a las 12 horas, en el intertanto de nuestra travesía, había zarpado, según lo previsto, la flota participante; no eran más de seis o siete veleros oceánicos.

Bastante avanzada la noche llegamos a Algarrobo, al club de yates.

Hasta hoy es recordada la voracidad de la tripulación, cuando fuimos a mi casa y pudimos

disfrutar de una comida caliente sobre una mesa firme; en la mañana del día siguiente, con el auxilio de una plancha, debieron secar mi ropa, ya que esa misma tarde, con mejor tiempo, me embarcaba en un yate de once metros, comodísimo, para arribar a Robinson Crusoe 72 horas más tarde y tomar parte en la regata de regreso, que zarpó horas después que nosotros fondeáramos.

La noche de ese mismo día, cercana ya la madrugada, retornaban algunos de ellos a Algarrobo, con velas rifadas, vías de agua, problemas en el gobierno, etc., con un día y medio menos en el mar que el *Petrel*.

Colofón

Innumerables historias flotan sobre el char

co querido; la gente de mar nos podríamos pasar la vida contándolas y oyéndolas.

Navegando en el *Copihue*, hacia La Herradura de Coquimbo, más o menos frente a Los Villos, después de haber sufrido una invasión de polillas de luz, que chocaban con nuestras velas... avistamos, a 30 millas de la costa, un buque que nos daba alcance.

Nuestras luces de posición no estaban operativas. Recordé que teníamos un balde rojo a bordo y pedí una linterna que introduje en él; al ver esta luz el buque viró y a los pocos minutos volvió a virar, pues nuestro rojo era visible en todo el horizonte. A la tercera virada el buque lo hizo en forma definitiva, retirándose raudamente de la escena, antes de terminar loco como los protagonistas.

Hermosos 19 años; ¡viva la vela!

