

EL DEPORTE NAUTICO EN EL AÑO 2000

Sergio Carvajal Musso¹

El deporte náutico ya pasó la edad del adulto mayor en Chile. Nació con la fundación del Club de Yates de Valdivia, en 1912, y en el litoral central se desarrolla a partir de la década del 40 en adelante.

La Revista de Marina iniciaba 1994 editorializando sobre Deportes Náuticos, su auge y desarrollo.

Realmente, en el ámbito naval, desde comienzos de siglo, con la llegada de la corbeta *Baquedano*, casi siempre llevó las velas y el viento en el cuerpo, como la mejor manera de transformar el bisoño guardiamarina en un experimentado hombre de mar. Los 36 años le pesan a la corbeta y es pasada a la Reserva, para instrucción en puerto a cadetes de la Escuela Naval, a los pilotines de la Marina Mercante y luego, en Talcahuano, a los grumetes.

Entre los años 1935 y 1954 se produce en la instrucción naval una sequía velera, interrumpida sólo con el breve, pero fructífero, paso de la fragata *Lautaro* entre 1943 y 1945 y su triste incendio y hundimiento. En 1955 y hasta ahora, se inician los cruceros de instrucción del buque escuela *Esmeralda*, cuya denominación náutica, por su trinquete en cruz, mayor popel y eesanas con velas cangrejas es de Bergantín-Goleta. Así, está pronto a cumplirse un siglo de instrucción velera en la Armada, ya que el primer viaje de la *Baquedano*, navegando desde Inglaterra a Valparaíso, fue en 1899.

Fue precisamente en los años que faltó el gran velero de instrucción cuando comienza a desarrollarse la vela menor en la Marina.

Realmente es digna de encomio la labor que algunos oficiales, ya desde la Escuela Naval u otras reparticiones de tierra, o desde a bordo, fueron pioneros del velerismo naval y también los primeros instructores para los cursos civiles.

El organismo ejecutor fue el Departamento de Deportes Náuticos, dependiente de la Dirección de Instrucción (actual Dirección de Educación), quien facilitó embarcaciones a los clubes de yates civiles que se estaban formando en el litoral, sea en Iquique, Antofagasta, Herradura, Pichidangui y, en Valparaíso, el Club de Yates de Recreo y luego, el de Higuierillas.

Años antes, paralelamente la Escuela Naval había construido una flotilla de yates "Star", clase que mantiene su categoría olímpica hasta hoy, pero que no continuó en Chile por las dificultades de mantención, dado que sus quillotes les impedían vararse en playas y a que las burdas volantes, si no eran

¹ Capitán de Yate de Altamar. Destacado Colaborador, desde 1993.

cazadas oportunamente, causaban al virar la quebradura del mástil.

Estos yates tuvieron el mérito de equilibrar los avances de la vela civil. Sus nombres salen de la jerga del cadete: Mote, Mañueca, Chufinga, Califón y Recacha. Así se ganan los primeros campeonatos nacionales. También la flota de cruceritos de la Marina, los Wal pequeños, pero con grandes quillotes de 800 kilos, toman la avanzada nacional.

Cumplida con creces la etapa de dar apoyo al esfuerzo civil, el Departamento de Deportes Náuticos toca "Reunión" a las embarcaciones distribuidas en los clubes de yates y crea la Asociación de Deportes Náuticos, con sede en la Escuela de Armamentos y, por un corto período, en el Club de Yates de Higuerillas.

Se construyen tres lightning en Asmar Valparaíso, donde se recuperan además, cuatro piratas; se construye un star en un astillero civil. Se inician así las competencias de vela entre las Escuelas de Especialidades del sector oriental; me correspondió desarrollar ambas acciones desde 1959 a 1961. Con esta flotilla, y cambiando el nombre de Asociación por el de Club de Deportes Náuticos, se comienza a navegar hasta hoy.

La Escuela Naval mantiene y acrecienta su flota basada en la Casa de Botes de Valparaíso.

Ambos navegan hasta hoy con buenos rumbos y firmes progresos.

Por disposición de la superioridad de la Armada, el Departamento de Deportes Náuticos pasó a depender de la Dirección del Litoral (actual Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante) y las embarcaciones quedaron asignadas al Club de Deportes Náuticos de Oficiales.

Dar nombres de algunos de los pioneros, siempre es difícil porque se puede omitir a muchos. Hecha esta salvedad, correré el riesgo: Ramón Pinochet, Jorge Román Pérez, Roberto Kelly, José T. Merino, Hugo Cabezas, Oscar Buzeta, Horacio Bobiller, Jorge Thornton, Sergio Carvajal, Osvaldo Schwarzenberg, Juan Mackay, Hernán Cubillos S., Luis Mesías.

El reciente fallecimiento del Capitán de Navío, Jorge Román Pérez, pone una nota de nostalgia y le rendimos un homenaje emocionado a quien ha sido uno de los Grandes Veleros de la Armada y a su singladura eterna en el Reino de Dios.

Así, el navegar incipiente de los años 50 sigue su andar con las dotaciones permanentes a la llegada de los grandes cruceros *Blanca Estela* y *Carmen Gloria*. Se forman expertos capitanes y tripulaciones y ahora se obtienen triunfos Internacionales de la Vela Naval.

Paralelamente, están las Regatas Oceánicas con las duras mil millas, y su track Valparaíso, isla Juan

Fernández, Talcahuano, Algarrobo; luego la Regata Internacional Buenos Aires-Río de Janeiro y las más recientes, internacionales también, Salinas-Galápagos y Regatas en el Perú. Las últimas internacionales en Chile, son las "Islas de Chiloé" y "Litoral Norte". Ahora sí están todas las velas desplegadas.

Todo este aparejar de grandes velas y el mayor tamaño de las embarcaciones hizo indispensable la construcción de las Marinas para fondeos en toda época del año y equipadas con elementos de consideración, como grandes grúas para izar pesadas embarcaciones; todo lo anterior va encareciendo considerablemente el costo de las cuotas de ingreso a los clubes, la mantención de fondeaderos, Club House, etc.

La demanda creciente, en todas las latitudes, por embarcaciones de bahía de bajo costo y fácil mantención, revolucionó la técnica de construcción, que derivó a los tipos menores de uno o dos tripulantes y con una o dos velas. Su característica principal y requisitos a cumplir eran ser económicos, con facilidad de aparejar, livianos o extra livianos, para transportarlos en las parrillas de los autos o en remolques pequeños. Así nacen los Láser (60 kilos de peso); Sunfish (60 kilos de peso); Vagabundos (70 kilos de peso). Se cambian los quillotes por orzas abatibles y pueden ser "botados" al agua en cualquier playa.

Luego vienen los trailerables con lastres de agua o con orzas abatibles, que pueden ser llevados a cualquier parte del país, lanchas ultrarrápidas, motos de agua ruidosas y ágiles, jet-sky, windsurf funboard, etc., etc., y todos los años una novedad.

Este auge explosivo ha complicado enormemente el control por parte de la Autoridad Marítima, pues la mistificación del deporte ante sus costos considerablemente menores (un Láser de US\$ 1.500 en comparación con una bicicleta de competición US\$ 2.500), ha hecho subir el número de embarcaciones y artefactos, de los cien que había a comienzos en todo el país, a los 30.000 que hay actualmente. (Bendito sea, por el futuro del Deporte Náutico).

En otras palabras, lo que partió en los Clubes de Yates, como lo reseñábamos al comienzo de este artículo, hoy día ha dejado de tener toda vigencia, por cuanto el 95% o más de los deportistas náuticos, no pertenecen a ellos; sus prácticas deportivas son sólo recreativas y no competitivas, y sus embarcaciones las mantienen en sus casas. Cuando desean efectuar prácticas deportivas, las transportan a la costa o a los lagos sobre las parrillas de sus automóviles o con remolques, para ser puestas en el agua en cualquier playa o bahía.

El Reglamento de Deportes Náuticos Nº 1040 de 1984, establece los títulos deportivos, que son: Patrón de Bahía, Patrón Costero y Capitán de Altamar. Da los procedimientos, requisitos y materias a las que tienen que ceñirse los que deseen obtener alguno de ellos. En cierta medida considera el desarrollo más acelerado del deporte náutico estimado para la década del 80; pero no previó la explosión de la del 90 y lo que seguiría en el futuro. Lo que es cierto es que este desarrollo no se detendrá, pues cada año surgen nuevos ingenios y artefactos para navegar, ya sea impulsados a vela, motor, etc.

Decíamos que previó el auge actual, pues dio vida a las Escuelas de Velas o Academias Náuticas particulares, además de las Federaciones, Clubes y Clases que lo hacen para sus asociados, bajo la tuición de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), para que en los cursos de Bahía se tomen exámenes y presenten actas a la Autoridad para obtención de títulos. También consideraba que sus instructores participaran en los exámenes tomados para Patrones Costeros en la Gobernaciones Marítimas y para Patrones de Altamar en la DIRECTEMAR.

La Armada ha formado un nutrido grupo de Oficiales de Reserva, que a la fecha sobrepasan los cien, entre los Deportistas Náuticos, Civiles que están con sus títulos vigentes de Capitanes de Yates de Altamar o Costeros (CAOR). Básicamente, son profesionales, empresarios, industriales, etc. que, a su experiencia náutica, unen su aprecio por la Institución, independiente de que tengan 30, 40, 60 o más años. Después de un año de entrenamiento, embarques de instrucción, cursos de supervivencia, etc. y actividades de los fines de semana, obtienen el primer y romántico grado de Oficial: Guardiamarina.

También hay un numeroso contingente de Oficiales en retiro que mantienen vigentes sus títulos deportivos.

Una adecuada reglamentación que conjugue, perfeccione y simplifique la obtención de los títulos, parece ser lo más conveniente para enfrentar los desafíos del deporte náutico para el año 2000. Los elementos están y los ha preparado la Armada en los Instructores señalados anteriormente, quienes deberían ser los Directores y Profesores de las Academias Náuticas, autorizados por DIRECTEMAR, para que operen con autonomía y otorguen títulos básicos, de bahía, e integren comisiones en los exámenes ante la Autoridad Marítima, en el caso de Costeros y Altamar.

En el segundo semestre del año pasado, después de una reunión con el Director el Territorio Marítimo, se formó una comisión que fue integrada por Oficiales en retiro y Oficiales CAOR, todos en posesión de los títulos deportivos y se presentaron por escrito sus sugerencias para la modificación del Reglamento ya aludido. Posteriormente se celebraron reuniones con una comisión de Oficiales de la Dirección del Territorio Marítimo.

La minuta de modificación del Reglamento de Deportes Náuticos fue puesta en "marcha blanca", durante la temporada de verano 1994-95 y esperamos que de esta "marcha" salgan las experiencias para abrir la práctica del deporte náutico en bahía, dándole autonomía a las escuelas de velas para su funcionamiento.

En cursos que nos ha tocado dictar a navegantes ingleses, españoles y norteamericanos, avocindados en Chile, nos han indicado la liberalización que hay en sus países en cuanto a los títulos de los cursos básicos de Bahía desarrollados en las Academias Náuticas, las que naturalmente son supervisadas por la Autoridad Marítima.

Al comienzo de este artículo hablábamos de la existencia del Departamento de Deportes Náuticos en la Dirección de Instrucción de la época, como centro de la acción para los inicios de la vela naval. La preocupación de la Armada sobre este tema, se ha manifestado en la reciente puesta en marcha del Departamento de Deportes Náuticos en DIRECTEMAR, a cargo de un Oficial Jefe de vasta experiencia y en posesión de los Títulos Náuticos respectivos.

Estas señales permiten asegurar que se cumplirá lo editorializado el año pasado en atraer a la Juventud a los Deportes Náuticos, alejándola de la vida ociosa y acercándola a las nobles y recias prácticas marineras, a la vez que se satisfarán las inquietudes de los actuales navegantes por el gran número de "irregulares" que cada día están invadiendo las aguas.

También es la oportunidad para que la ardua y abnegada actividad que desarrolla la Marina se proyecte naturalmente a través de instructores que siendo de su extracción, están insertos en la vida civil.

BIBLIOGRAFIA

- Bierwirth, Luis: "Historia de la Navegación a Vela en Chile".
- Reglamento de Deportes Náuticos, D.S. 1040, publicado en el Diario Oficial de 22 de mayo de 1994.
- Revista de Marina, enero-febrero 1994.