



El arte de navegar: La aventura de la vela

The Art of Sailing: The Adventure of Sailing

Sergio Llorca López¹

Capitán de barco

Resumen: En su inicio, la navegación ha sido una de las artes más antiguas del ser humano y el origen de muchas otras técnicas y ciencias relacionadas. Hoy en día, es una actividad que, para las personas vinculadas con el mar, llega a ser un arte lleno de emoción e inspiración. Este artículo constituye una mezcla de experiencia personal y narrativa emocional de otros navegantes al describir sus más íntimos desvelos.

Palabras clave: arte, navegar, mar, barco, regata

Abstract: In its beginnings, navigation has been one of the most ancient arts of the human being and the origin of many other related techniques and sciences. Nowadays, it is an activity that, for people linked to the sea, becomes an art full of emotion and inspiration. This article is a mixture of personal experience and the emotional narrative of other sailors describing their most intimate desires.

Keywords: art, sailing, sea, boat, regatta,

¹ Cuatro veces ganador de la Copa del Rey de Vela y dos veces ganador del Campeonato del Mundo de Vela.

INTRODUCCIÓN

«El arte de navegar es aquella que enseña a los hombres cómo por la mar podrán guiar y enderezar el navío al propuesto puerto». Así comienza Joao Baptista Lavanha, cosmógrafo portugués al servicio de Felipe II, su tratado sobre la materia, leído en la Academia Real Matemática de la corte.

Noches negras, noches blancas, tormentas, fuertes vientos, depresiones, espesas nieblas, ventiscas, tormentas de nieve, avalanchas de agua helada. Son algunos de los puntos peligrosos del mar, y sin embargo todos los marinos buscan en él su refugio, aunque no duerman nunca, ni consigan entrar en calor, aunque algunas veces se encuentran como en el mismo infierno. Pero, por qué ¿Por qué lo hacen?, ¿es para vencer?, ¿ volver victoriosos? Debe ser por eso. ¡NO! La victoria no se conquista, se permite simplemente. El verdadero patrón es el Océano.

Pero, ¿quiénes son estos hombres y estas mujeres que se atreven a medirse con el peligro y que parecen constantemente ocupados en ajustar una vieja cuenta con el mar? Como dicen los ingleses: "son aquellos que para pasar el rato van a visitar al diablo".

Los mejores practicantes de la vela no se contentan con escribir páginas soberbias de la historia náutica. Marcan una época por su valor, su voluntad y su humildad. Dejan en el corazón de todos aquellos que no creen en la aventura el deseo de una total libertad.

Ha habido marineros que más que un nombre propio han sido una leyenda, conquistando todos los mares del mundo, a estos marinos se le reprochan a veces su comportamiento poco sociable, su actitud brusca y su falta de entusiasmo por relatar sus aventuras navales, aunque estos pueden parecer muchas veces indiferentes, lo que sienten más bien es un profundo rechazo por las relaciones superficiales. Cuando están a bordo, recuperan su actitud tranquila y relajada que difícilmente podríamos ver en tierra.

Cuando voy navegando, todas las ciudades costeras se remontan al principio de sus orígenes, como si la mano del hombre actual no hubiera actuado, es como una especie de milagro, como si la ciudad nos estuviera contando la historia de su pasado. En la vela, hay que buscar las aventuras al igual que hizo Dido, la fundadora de Cartago, a quien más tarde sus conciudadanos veneraron como diosa, era hija del rey de Tiro. Enviudó por culpa de su hermano que le mató al marido, luego se puso al frente de un grupo de secuaces en busca de aventuras y, desde el extremo oriental del

Mediterráneo, zarpó con ellos hacia el Oeste a bordo de una nave. Haciendo cabotaje a lo largo de la costa meridional de África, rebasó Egipto, Cirenaica y Libia. Y al llegar, por fin, a una decena de millas del lugar donde hoy se alza Túnez, desembarcó y dijo: "Aquí construiremos la Ciudad Nueva". Así la llamaron, efectivamente: Ciudad Nueva, como Nápoles y New York, que en su lengua se decía Kart Hadasht y que luego los griegos tradujeron Karchedon y los romanos Cartago.

Con seguridad la fundaron los fenicios, pueblo de raza y lengua semita como los hebreos, grandes mercaderes y navegantes que iban de un lado para otro con sus embarcaciones, vendiendo y comprando un poco de todo. No tenían miedo al diablo (al mar). Fueron los primeros marinos del Mundo que rebasaron las llamadas Columnas de Hércules, es decir, el estrecho de Gibraltar, para bajar por el Atlántico a lo largo de la costa de África y remontarlo a lo largo de la de España y Portugal. Sobre este itinerario habían fundado ya, cuando nació Roma, varios pueblos, que al principio debieron ser tan sólo un astillero y un bazar, o sea un mercado. Aparece aquí el término armador, este financiaba las exploraciones para descubrir nuevos mercados. Uno de ellos se llamaba Annón, con una galera en solitario, descendió dos mil kilómetros por las costas atlánticas de África. Quizás fuese el primer navegante solitario de la historia. En el mar antiguamente el que dispusiera de más barcos era el más fuerte, y las más fuerte de las potencias navales de aquel tiempo era Cartago. En tiempos de paz contaba con quinientos quinquerremes, que eran un poco los acorazados de entonces, pero rápidos y ligeros, vistosamente pintados de rojo, verde y amarillo. Los almirantes que los manejaban se la sabían todas y aun sin brújula ni compás conocían el Mediterráneo como el estanque de su jardín. En todos los parajes adecuados de las costas españolas y francesas poseían astilleros, almacenes de aprovisionamiento e informadores. Su instituto Cartográfico era el más informado y moderno. Hasta que Roma, ocupadísima en consolidar su hegemonía sobre la península, no hubo botado una flota propia, la cartaginesa no admitió intrusiones de nadie, entre Cerdeña y Gibraltar. Cualquiera nave extranjera que se pusiera a tiro de las suyas, era requisada o hundida, ahogando a los marineros, sin preguntarles siquiera de dónde venían ni qué pabellón enarbolaban. Este era, en conjunto, Cartago, cuando los romanos, habiéndose desembarazado, uno tras otro, de todos los rivales italianos y unificado la península bajo su mando, comenzaron a ocuparse en las cosas del mar.

Después de esta introducción histórica sobre los principios de la vela, voy a hablar de mi mundo en el mar, las regatas de alto nivel. Estas existen gracias al apoyo de los patrocinadores, estos aportan una gran cantidad de dinero que lo rentabilizan con la presencia de los medios de comunicación, así pues, uno de los primeros patrocinadores que existió fue Cristóbal Colón, que con el dinero del reino de España consiguió conquistar América en beneficio de nuestro país. En la actualidad numerosas empresas importantes patrocinan diferentes embarcaciones de regatas en todo el mundo. He tenido la suerte o mejor dicho la sabiduría de haber participado en algunas de ellas de bastante importancia internacional.

El hecho de navegar a vela por el hombre es una ardua actividad que está en contacto con la naturaleza, éste lleva el control de la nave, sin ningún medio de motorización nada más que con el empuje del viento o, mejor dicho, de los dioses Eolo y Neptuno.

Para obtener éxito en las regatas es fundamental tener un equipo de primera línea. Si se tiene un barco, un velero y quiere dar la vuelta al mundo siguiendo una ruta donde el mar nunca se encuentra con la tierra, esa ruta ya existe de antemano. Atraviesa con gran dificultad las calmas ecuatoriales, bordea las costas de África, deja atrás el Cabo de Buena Esperanza y nos precipitamos peligrosamente en las tempestades que soplan en los cuarenta y cincuenta grados de Latitud Sur, deja el Cabo Lewin a la izquierda, rodea la Antártica (reino de los Iceberg) y después se aproxima al Cabo de Hornos puerta de salida de los mares del Sur. Esta ruta es conocida como la ruta de los tres cabos, es la que se sigue en todas las regatas de alrededor del mundo.

"Debo volver a los mares otra vez, al solitario mar y al cielo. Todo lo que pido es tener un gran barco en el momento de partir. Los golpes de timón acompañando el canto del viento.

Las velas blancas agitándose en medio de la bruma del mar y un gris Amanecer".

La regata alrededor del mundo, 31 de octubre de 1968, puerto de Teignmouth al suroeste de Inglaterra, este hombre cuya familia es ante todo lo más importante de su vida, se llama Donald Crowhurst. Dentro de unas horas se embarcará para participar en la primera regata a vela alrededor del mundo de toda la historia.

¿Qué actitud mental debe tener un navegante solitario?

Creo que debe ser muy estable psicológicamente y estar siempre alerta a los peligros que puede correr, que por otra parte no deben ser demasiados grandes.

Todo empezó unos meses antes con el anuncio de un desafío digno de una novela de Julio Verne. El diario británico Sunday Times, prometía un trofeo el Golden Globe al primer marino que zarpa de un puerto inglés en la fecha que él decidiera regresará a ese mismo puerto tras haber dado la vuelta al mundo sin escala y sin asistencia, el navegante que tardara menos tiempo en dar la vuelta al mundo recibiría un premio de cinco mil libras. Nueve navegantes respondieron a este desafío. Un italiano, dos franceses y seis ingleses.

Salieron de forma escalonada entre el mes de junio y el mes de octubre de 1968. Debían embarcar víveres para al menos ocho meses cuando hasta entonces ninguna regata en solitario había durado más de treinta días, nadie sabía si un velero maniobrado por un hombre solo, podría resistir semejante periplo.

Todos estos barcos parecían estar perfectamente adaptados para un crucero de recreo por el Canal de la Mancha, pero no para una epopeya de cuarenta y cinco mil kilómetros sin escala y sin asistencia por los mares más inclementes del planeta. Todas las salidas de estos navegantes reflejan el desasosiego de sus más próximos. La sola inquietud de sus familiares ante lo que consideran mucho más que una aventura, un auténtico salto a lo desconocido. Donald Crowhurst es el último en zarpar. Ha esperado hasta el último día autorizado por el reglamento para izar las velas. Son las 16:52 al igual que los otros navegantes no sabe cuándo volverá, es más, ni siquiera sabe si volverá algún día:

"Es la primera vez en mi vida que me hago a la mar con tan poca preparación, pero las normas establecen que la fecha límite para partir es el 31 de octubre y yo he partido el mismo día 31"

En el momento en que Crowhurst apunta el estrabe de su trimaran hacia el Sur, las enfermedades, las desarboladuras y los vuelcos ya han podido con cinco de los ocho participantes que han salido antes que él. Ese mismo 31 de octubre de 1968 el francés Bernard Moitessier avista el Cabo de Buena Esperanza.

"La geografía del marino no siempre coincide con la del cartógrafo para quien un cabo es tan solo un cabo, con su longitud y su latitud. Para el

marino un gran cabo tiene un alma con sus sombras y sus colores unas veces suaves y otras violentas, un alma tersa como la de un niño o escabrosa como la de un criminal. Pienso en los antiguos navegantes de la gran marina a vela que sur-caron los océanos a lo largo de los siglos para descubrir nuevas tie-rras o para comerciar. Pienso en las cartas náuticas que nos han legado donde las palabras parecen querer mostrarnos el mar y el cielo y las flechas hablarnos no solo de las corrientes y los vientos sino también de las angustias y las alegrías de estos navegantes como si eso fuera posible como si la experiencia de las grandes leyes del mar pudiera ser transmitida. Como si el mar pudiera ser comunicado con palabras y flechas"

Moitessier piensa en esos miles de navegantes anónimos que en el siglo XIX recorrieron la ruta de los tres cabos a bordo de Clíppers y de Goletas que podían llegar a tener 110 metros de eslora y una tripulación de treinta a cuarenta hombres para maniobrar cinco mil metros cuadrados de velamen. Piensa en estos navegantes que tardaban de tres & cuatro meses en llegar desde Europa a los grandes puer-tos de las Antípodas y otro tanto para volver empujados por los fuertes vientos de los cuarenta y cincuenta grados de latitud. Su peligrosa ronda alrededor de la Antártica reino de las tempestades del frío y de los Iceberg finalizaba a la altura de un peñón situado en el extremo sur de la tierra de fuego el Cabo de Hornos, última baliza de los mares del Sur antes de volver al Atlántico. El Cabo de Hornos era para los navegantes una señal de liberación o por el contrario de más sufrimiento dependiendo del humor de sus tempestades. El Cabo de Hornos se convirtió así en toda una leyenda los marineros o capita-nes que tenían el honor de doblegarlo eran considerados la flor y nata de la marinería.

La llamada.

¡He marineros de estribor!

Convocando a toda nuestra brigada sobre el puente, hizo que inmediatamente se movilizara toda la tripulación. Un perfecto exponente del Cabo de Hornos estaba a punto de caer sobre nosotros, una nube grande y oscura de color pizarra se acercaba hacia nosotros, de pronto se formaron olas cada vez más altas y nos sumergimos en una oscuridad tan cerrada que parecía haberse hecho de noche. Los armazones de navíos arrastrados por las olas gigantes o arrojados sobre los arrecifes eran innumerables. Cada año un velero de cada diez desaparecía en las tempestades de los mares del Sur.

La apertura del Canal de Panamá y la evolución de los barcos de vapor pusieron fin a esta hecatombe y acabaron con la gran tradición de esta ruta de los tres cabos. Sin embargo, algunos sitios aislados perpetuaron su memoria a finales del siglo pasado Josua Slokun fue el primero en dar la vuelta al mundo en solitario por los mares del Sur. Vito Dumas fue el primero en recorrer la ruta de los tres cabos en el año 1943, su viaje fue tan desafortunado que dicen que llevar un libro suyo a bordo da mala suerte. En 1966 el Gibbs-Mood IV el barco de Francis Chichester consigue el record de los Clippers en el recorrido Plymouth-Sidney- Plymouth a su regreso la reina le concede un título de nobleza. No hay duda de que cuando los cuatro supervivientes del Golden Globe afrontaron los mares del Sur debían de tener presente en su memoria las hazañas de estos legendarios marineros.

Un periplo de cuatro meses del que debido a la falta de medios de comunicación el mundo no supo nada. El 17 de enero un avión de reconocimiento rompe el misterio al descubrir en medio de la bruma las velas del Sue Haey a partir de ahora se sabe que el británico Knox-Jonhston acaba de doblar el Cabo de Hornos e elige su navegación rumbo norte por el Atlántico. Ochenta días más tarde marcado por la violencia de los elementos el velero de Knox-Jonhston arriba al puerto de Pormund, Sir Francis Chichester recibe al primer navegante solitario que ha dado la vuelta al mundo sin escalas.

-Buenos días ¿puede oírme?

-Buenos días. Encantado de hablar con usted.

-¿Qué condiciones tienen a bordo del Rebecca?

-En este momento tenemos una buena tormenta. Una tormenta de agua

-¿ Sabe que eran nueve los hombres que participaron en esta regata?

-Si

-Pues seis de ellos se han retirado.

-Y pensar que hace diez años la travesía de cualquiera de los hombres que han abandonado hubiera sido considerada una hazaña.

-Desde luego. Esto demuestra lo difícil que se han puesto las cosas en las regatas oceánicas en solitario

¿ Qué va a ocurrir después de esto?

-No lo sé. No creo que haya nada que pueda igualar a esta vuelta al mundo sin escalas

El cañón ha sonado, las sirenas, las barcas y las salvas. Día tres-cientos doce hacia las 15:25 del 22 de abril. Robin Knox-Jonhston y el Sue Haey han conseguido dar la vuelta al mundo sin escalas.

-Te recibo perfectamente. ¿Me recibes tu a mí?

Al día siguiente de la llegada de Knox-Jonhson y tras cuatro meses de silencio Donald Crowhurst envía un mensaje por radio en el que anuncia que se dispone a doblar el Cabo de Hornos, esta posición le permite tener la esperanza de ganar el premio al marino más rápido en dar la vuelta al mundo. Al enterarse de esta noticia el participante más cercano a la meta Nigel Beitley fuerza su barco y se le descoyunta a la altura de las Azores, es recogido por un petrolero.

Móitessier renuncia a los engañosos honores de la victoria para vivir a fondo la relación que ha entablado con el mar, no vuelve, la larga ruta, el relato de su viaje será leído en el mundo entero y contagiara a toda una generación la pasión por el mar.

Ya sólo queda un participante Donald Crowhurst a quien toda Gran Bretaña espera como un héroe, pero lo espera en vano el 10 de julio un carguero encuentra su velero a mil ochocientas millas de las costas inglesas, el trimaran este vacío en la cabina descubren dos diarios de abordaje el primero descubre un viaje imaginario alrededor de la Antártida. El segundo, el verdadero demuestra que durante dos-cientos cuarenta y tres días de navegación Crowhurst no se ha movido de la Antártida, su imaginaria vuelta al mundo dada de posiciones falsas quedará para la posteridad como el embuste más increíble de la historia de la navegación. Pero las notas y las imágenes dejadas por Crowhurst no invitan a ser leídas como un relato falso, sino más bien como la descripción de un descenso vertiginoso hacia la locura y la muerte. Leyendo su última página se comprende que puso fin a su vida voluntariamente.

-Soy como soy y me doy cuenta de la naturaleza de mi delito, solo renunciaré a este juego si aceptas que la próxima vez que jugue-mos lo hagamos de acuerdo con las reglas establecidas por mi gran Dios que al final no solo ha revelado a su hijo la naturaleza exacta de la razón del juego, sino también la verdad sobre la forma que acabara la siguiente partida. Esto se ha acabado, ha terminado se ha

apiadado de mi justo 11 horas, 15 minutos y 0 segundos ... , mi juego

ha acabado, la verdad ha sido revelada. Se hará como mi familia me ha pedido que lo haga 11 horas, 17 minutos y 0 segundos. Ya es hora de que empieces a moverte no necesito prolongar el juego. Ha sido un buen juego y debe terminar ahí, jugaré este juego cuando yo lo decida, abandonaré el juego. 11 horas, 20 minutos y 40 segundos ... No hay porque preocuparse.

En los diarios de todo el mundo apareció resaltada la siguiente noticia, que también se ha convertido en un hermoso relato: EL NAVEGANTE QUE TEMÍA LA MUERTE.

El Golden Globe terminaba en tragedia. Solo uno de los nueve participantes llega a buen puerto. Naufragio, abandono, locura, muerte ... , los mares del Sur nos entregaba una historia a la altura de su reputación.

Eric Tabarly y su barco el Pen Duik II. Estamos en el año 1964, cuatro años antes del Golden Globe , sin desenlace trágico de la primera regata alrededor del mundo no puso fin a este tipo de pruebas, fue en parte gracias a Tabarly, este año Tabarly gana a Chichester en la regata inglesa Transatlántica en solitario. Tabarly no navega en contra de los elementos sino todo lo contrario, los utiliza para ir lo más deprisa posible. Tabarly devuelve el frescor a los océanos, los hace de pronto más accesibles, menos terribles. Con su victoria la vela se convierte en muy pronto en un deporte popular en uno de los primeros salones náuticos de París el general De Gauld saluda al hombre cuya proeza acaba de entusiasmar a millones de personas

Las hazañas de Tabarly no tardan de suscitar vocaciones. En Bretaña una escuela de vela nacida de la resistencia acoge a miles de cursillistas en el archipiélago de Glenans en la década de los sesenta las regatas de balandros hasta entonces reservadas para una élite se transforman en un deporte de masas, nace así la navegación deportiva para estos miles de futuros marineros los espacios vírgenes de los mares del Sur se convertirá muy pronto en un poderoso imán. El Golden Globe ha demostrado que navegar alrededor del mundo en solitario y sin escalas es bastante peligroso, por lo cual a partir de ahora se hará en equipo con escalas, nace así la Whithbread. En la dársena de Bemol en Pormundt hay dieciocho barcos, mañana dará comienzo la más larga regata oceánica alrededor del mundo. La Whithbread empezará al medio día y para los ciento setenta participantes será el principio de una aventura que durará ocho meses. ¿Cuál es el motivo de que la gente participe en una regata tan larga? Creo que es porque uno

siempre quiere hacer lo mejor y lo más difícil y esta es la regata más importante, dura y larga que nadie haya podido imaginar jamás. Por eso está bien ganarla. ¿No basta con participar? ¡Hay que ganar!

En otro lugar de la dársena se cargan sin prisas las provisiones para la primera etapa hasta Ciudad del Cabo donde las embarcaciones harán la primera de las tres paradas de esta regata de veintisiete mil millas, la etapa es de un poco más de seis mil millas y las embarcaciones más rápidas tardaron unas cinco semanas en completarla. No hay grandes premios en metálico para el ganador, solo una copa de plata.

Los equipos de los dieciocho barcos que toman la salida al final del verano de 1973 proceden de los cuatro puntos del planeta, muy poco de ellos son marinos profesionales. Tabarly participa, este marino locamente enamorado de esta regata todavía no sabe que nunca conseguirá ganarla. Los participantes forman una lista de lo más variada, estudiantes, polacos, italianos y alemanes, en barcos mucho menos experimentados que ellos. Un riquísimo mejicano con su lujoso velero, una familia francesa con su cómoda Goleta, tres tripulaciones de militares británicos, para todos ellos lo fundamental intentar la aventura.

Muchos de ellos tienen veinte años o poco más y es su primera travesía larga, acometen el océano atlántico con el mismo optimismo que sus vidas pertenecen a una generación que aman las utopías, la suya tiene el color de los océanos. En esta misma época otros jóvenes como ellos se echan a la carretera o sueñan con arreglar el mundo. Ellos simplemente han decidido dar la vuelta al mundo, convierten esta regata en una nueva forma de experiencia comunitaria. Tal vez sea a bordo del 33 Sport donde es más evidente esta actitud vital, los dos capitanes Jan Pierre Millet y Dominique Guillet navegan rodeados de un grupo de amigos, para ellos esta regata supone un aprendizaje, el de la vida marinera. Este grupo de amigos y marinos cantan una canción que dice:

Yo rezó a los ángeles y los ángeles olvidan rezarnos a nosotros. Yo rezó a los ángeles y los ángeles olvidan rezarnos a nosotros. Hasta siempre, Marianne. Es hora de empezar a reír y llorar. Llorar y reírnos de todo.

Daniel, el más joven de los miembros del equipo era la primera vez que pisaba un barco.

Lo que más me atraía era que durante tres semanas íbamos a vivir bajo el Sol de los trópicos y la gente que más nos interesaba eran los que estaban

en el mar con nosotros en los otros barcos, nuestros rivales, habíamos olvidado a nuestros padres a nuestros amigos de tierra firme también teníamos miedo, pero nadie hablaba de él, sabíamos perfectamente que corríamos un riesgo, pero ¿Qué sacábamos hablando de él? 43 grados sur y 71 grados este. Desde que existo. jamás había visto el mar y menos un mar como este. Es impresionante, increíble y por otra parte da miedo. Da miedo y a la vez es fantástico. Es un espectáculo extraordinario, grandioso. Es increíble ver esas enormes olas rompiendo contra la popa rociando el barco. Hemos tenido vientos de hasta 20 nudos, ya no sabemos a qué velocidad vamos, esto da miedo, pero al mismo tiempo es precioso y embriagador.

A partir de la segunda etapa los mares del Sur componen un decorado apocalíptico en algunos momentos las olas alcanzan más de 20 metros de altura, el Pen Duik y otros tres barcos más desarbolan, para los demás los mares del Sur no son más clementes, jamás se había enfrentado a tales tempestades.

Tres navegantes desaparecen en el mar arrastrados por las olas uno de ellos es Dominique Guillet uno de los dos capitanes del 33 Sport a bordo del velero francés la alegre despreocupación del comienzo de la regata ya es tan solo un recuerdo. Al dolor de perder un amigo se une un miedo horrible e irrepetible.

He estado muerto de miedo durante doce o dieciocho horas, me he quedado en mi litera, me negaba a levantarme, he tomado tranquilizantes para calmarme, estaba seguro de que si subía al puente haría alguna tontería.

Pero al igual que los otros Daniel no tiene otra elección, la locura en los mares del Sur debe continuar.

Ahí está ¡por fin! En las instrucciones de la regata el Cabo de Hornos, solo es una simple marca que hay que dejar a babor, pero la mayoría ha aceptado soportar todas estas penalidades solo por verlo desde el mar.

En este año 1974 los veleros de la Whithbread no son los únicos en cruzar el Cabo de Hornos. El primer gran velero moderno concebido por Tabarly a emprendido también la ruta de los mares del Sur, es gobernado por uno de los navegantes franceses más populares Alain Colla. Colla hubiera deseado participar en la Whithbread pero los organizadores han considerado demasiado peligroso este tipo de artefacto y no le han permitido inscribirse por lo cual a partido solo por su cuenta. Su pretexto de batir el record de 136

días establecido por un Clippers Europa-Sidney-Europa pero al igual que para los equipos de la Whithbread su verdadero reto es el Cabo de Hornos.

Hacia meses que nos dirigíamos hacia este objetivo. Doblar el Cabo de Hornos, esta masa rocosa penetra virilmente en el océano y expresa perfectamente la dureza de estos mares, y lo hemos pasado.

Alain Colla regresa a Saint-Malo sin haber batido el record de los Clippers si bien los multicascos iban a imponerse muy pronto en todas las regatas transatlántica, el capitán del Manureba pudo apreciar los peligros de navegar en este tipo de barcos en las condiciones extremas de los mares del Sur.

En medio del océano índico creo que he tenido miedo, nadie puede imaginar lo que es, es una zona realmente adversa hay olas enormes que se precipitan sin parar que golpean el barco y cada vez se inflan más y por mucho que quieras aminorar la marcha el barco cada vez va más deprisa, llega un momento en que ya has hecho todo lo que tenías que hacer en el barco, has tomado la dirección apropiada y has desplegado el velamen que era necesario pero no puedes hacer nada más y te das cuenta de que las olas son cada vez peores y de que pueden serlo cada vez más entonces te encierras dentro del barco y cierras todas las aberturas clavando cuñas de madera por todas partes por donde pueda entrar el agua pero ni siquiera así te sientes seguro.

Ocho años más tarde, la tercera edición de la regata alrededor del mundo en equipo ha cambiado algo de su imagen. El multimillonario holandés Cornelis Barriechoten ganador en 1977 vuelve esta vez con la ambición de dar lo más rápidamente posible la vuelta al mundo. Cornelis utiliza su fortuna para construirse el primer gran monocasco de la historia, el Flayer, tiene un tamaño, un peso y una superficie de velamen que está casi en los límites admitido por el reglamento. Es el primer barco específicamente diseñado y equipado para desplazarse a toda velocidad por las fuertes marejadas de los mares del Sur.

Pero a comienzos de los años ochenta la Whithbread es sus-tituida por proyectos menos peligrosos que aún recuerdan la época en lo que lo fundamental era la amistad y la aventura. El velero Mordian es un ejemplo perfecto, la idea surge de tres jóvenes aprendices de marinos que han decidido marcar un hito en esta vuelta al mundo en equipo que por otra parte cada vez tiene más éxito. Prácticamente sin un céntimo construyen con sus manos un barco y después convencen a tres capitanes profesionales para

que por turno les conduzcan alrededor del mundo al conseguir hacer realidad su sueño de doblar el Cabo de Hornos ellos también formaran parte de esta generación de valientes marinos formados en los barcos de la Whithbread.

En menos de diez años son más de quinientos los navegantes que han adquirido así el derecho de orinar al viento, privilegio que según la tradición solo se concede a los navegantes que han conseguido doblar el Cabo de Hornos, quinientos, es decir, veinte veces más que a lo largo de los cincuenta años anteriores.

La leyenda del Cabo de Hornos va a cambiar, ahora los referentes ya no serán los navegantes del siglo XIX que consiguieron doblar el Cabo de Hornos, sino los grandes navegantes de las regatas alrededor del mundo los Eric Tabarly, Peter Blake, Eric Losso, Ski Novak, Alain Debe, etc. Gracias a todos estos trotaoceános el Cabo de Hornos recupera su actualidad.

La evolución de la Whithbread en una autentica competición no satisface a aquellos que piensan que los mares del Sur deben conservar ante todo su espíritu de aventura y de descubrimiento. De esta reacción nace la Boc Challenge, una regata en solitario alrededor del mundo. Pero ante el recuerdo del Golden Globe, sus creadores han decidido que sea una regata con escalas en el mes de septiembre de 1982, diecisiete participantes se disponen a tomar la salida en esta nueva regata, casi todos ellos son desconocidos, un adiestrador de perros de trineo de Alaska, un director de una plantación de caucho de Brasil, un agente inmobiliario de Londres, un policía, un periodista de California y algún que otro navegante profesional. Ninguno de ellos a sobresalido jamás en una prueba oceánica, todos escuchan con atención los sabios consejos de Knox-Jonhson el director de la regata, aunque no todos hacen bendecir su barco siguiendo un rito budista como el japonés Yuko Tada, los mares del Sur siguen teniendo para todos ellos una dimensión casi espiritual.

En una entrevista realizada al navegante Dan Byrne antes de partir.

- *Quiero estar lo más cómodo posible para ir al Cabo de Hornos.*
- *¿No teme al Cabo de Hornos?*
- *No temo al Cabo de Hornos en sí mismo, lo que me da miedo es llegar hasta allí, se de muchos barcos que han sufrido golpes de mar, yo no, uno me contaba que estando en la cubierta cerca del mástil principal fue*

arrastrado por el agua hasta que la cuerda de seguridad le sujeto, decía que no podía resistir la velocidad del agua, lo arrastraba a doce nudos, sino hubiera estado atado no hubiera habido fuerza en la tierra que le hubiera podido mantener en el barco, no quiero que esto me pase a mí.

Muchos de estos veleros que zarpan de la bahía de Newport en Estados Unidos, son sólidos y cómodos, barcos de recreo que han sido perfectamente adaptados por sus capitanes para regatear en alta mar, otros sin embargo han sido específicamente diseñados para ello pero el reglamento limita su longitud a diecisiete metros con lo cual está muy lejos de los grandes monocascos de veinticinco metros de eslora de la Whithbread, han sido sabiamente concebidos a tenor de los temores que inspiran los mares del Sur a un navegante solitario, para algunos la velocidad no es lo fundamental sino el hecho de poder sobrevivir en los 40 grados sur y regresar a Newport orgullosos de haber realizado el más importante viaje de su vida. Su espíritu es muy parecido a los pioneros del Golden Globe. La goleta de acero del neocelandés Bic Max Britte es exactamente igual al losua el legendario barco de Moitessier.

Ya en las primeras millas un barco consigue destacarse sobre los demás su gobernante Hampton un antiguo submarinista profesional, es uno de los muchos marinos que se han apasionado por la navegación en altamar leyendo los relatos de Moitessier. Hampton se ha enterado de la creación de la Boc Challenge a través de un anuncio aparecido en una revista náutica y lo ha abandonado todo para tratar de conseguir una financiación valiéndose del apoyo de una banca. Encarga construir un barco que al estar especialmente diseñado para esta vuelta al mundo le permitirá ganar fácil y brillantemente las cuatro etapas, un solo barco el Gipsymood V y el antiguo velero de Chichister podría amenazar la supremacía de Hampton pero los arrecifes de Detri de Bas pondrán punto final a esta rivalidad.

En una entrevista realizada a Desmond Hampton nos cuenta:

Navegaba con el aparejo al máximo, a unos ocho nudos aproximadamente, con un viento de veintiocho nudos, sabía exactamente dónde estaba, debieron de pasar dos cosas mientras estaba dormido. En primer lugar, dormí más de la cuenta, yo nunca duermo más de una hora, pero me confié y no puse el despertador. Y en segundo lugar el viento debió cambiar ligeramente de dirección y como el barco iba con el piloto automático se desvió un poco y acabó estrellándose contra las rocas.

Tres barcos más desaparecen, uno de ellos resguardado en una ensenada de las islas Malvinas no tendrá mejor suerte que Gipsymood los otros dos naufragarán en alta mar, pero la radio brújula Argos instalada por primera vez en una regata alrededor del mundo, retransmitía sus señales de socorro a tierra los náufragos serán salva-dos y llevados a lugar seguro por otros participantes.

Neville Gosson nos comenta:

Allá por los mares del sur uno está siempre con aprensión, está siempre como tenso preguntándose qué diablos va a pasar después porque no siempre está todo bajo control y se alcanzan velocidades bastantes rápidas constantemente se tienen vientos entre 30 y 40 nudos e incluso de 50 y algunas veces ráfagas de 60, estas son las que dan problemas y como he dicho se tiene mucha tensión, sientes que no vas a poder aguantar otras 24 horas las has fastidiado porque estas cansado, derrotado con frío, no hay nada seco en el barco ningún sitio seco donde meterte no puedes entrar en calor lo único que quieres es salir de allí. Bajamos hasta los 56 y no se veía nada enfrente del barco ni siquiera el cielo todo era niebla, cuanto más tiempo estaba en el mar más fuerte se hacía mi mente, era como si se saliera de mi cuerpo y hablará con él y le dijera esto es lo que vamos hacer hoy y así es como lo vamos hacer, era como si la mente tuviera una identidad aparte y controlara mi cuerpo y la situación en todo momento y cuanto peor era la situación más fuerte se hacía mi mente mi cuerpo parecía estar receptivo a todo y al final llegaba hablar conmigo mismo y a sostener (pensaba yo) interesantes conversa-ciones sobre los pasos que debería dar para bajar o subir el spinnaker, cuanto más avanzaba la regata más se separaban y cuando me acercaba a la línea de meta mi cuerpo y mi mente se juntaban y cruzamos la línea como una sola persona, creo que es realmente fascinante.

Ocho meses después de la salida serán nueve los participantes que celebrarán su regreso a Newport quitando así la razón a Robin Knox-Johnson que les había dicho: *El que vuelva ganará.*

Estos nueve hombres borran la imagen trágica del Golden Globe y demuestran que es posible regatear alrededor del mundo en solitario.

Cuarto años más tarde el Boc Challenge se ha convertido ya en una auténtica regata en la que participan varios navegantes profesionales, Philippe Jeantot que gana esta segunda edición imagina con otros

navegantes franceses una regata todavía más radical, una vuelta alrededor del mundo sin escalas en solitario y sin asistencia. Trece participantes zarpan de Sables d'Olonne para competir en la Vende Globe una nueva regata sin escalas y sin asistencia, aunque sus monocascos son mucho más marineros y están mejor equipados que los de sus antecesores, sus inquietudes siguen siendo las mismas con-seguir regresar sano y salvo algunos de ellos a las Sables d'Olonne.

Con un intenso frío la vuelta al mundo comienza por el momento del mismo modo que una regata. Loick Peyron sale encabeza. Al principio muy pocas personas consideraban a Titouan Lamazou como uno de los favoritos, no conocían su coraje su obse-siva voluntad de vencer y su perfecta preparación, ya desde el segundo día se pondrá encabeza de la regata.

Philippe Jeantot nos cuenta:

Acabo de pasar hace dos días por el Potro-Nua, ahora ando por los 4 grados 10 minutos sur y además es la primera vez que retransmito el diario de abordaje porque hasta ahora he tenido bastante trabajo y también bastantes problemas pero necesitaba un poco de tiempo para sentirme a gusto, para recuperar el contacto con mi barco para compenetrarme con él para tratar de arreglar todos los pequeños problemas que hemos tenido desde el principio está claro que tengo todo el tiempo del mundo para ocuparme de mi barco pero necesito tiempo para poder estar un poco a solas, para olvidarme un poco de la tierra de los ritmos terrestres y hacer todo lo que forma parte de la vida de un navegante, ahora estoy bien me siento completamente compenetrado con mi barco.

Las calmas del atlántico sur que ensañan con Philippe Jeantot y el grueso de la flota dejan paso a una primera tempestad que saluda a la llegada de Titouan Lamazou, Philippe Poupon y Lobegoun con los fuertes vientos de los 40 grados de latitud. Más de mil kilómetros separan ahora ha este trío de cabeza de sus perseguidores.

Loick Peyron nos relata:

El Philou a puesto en marcha la radio brújula de socorro, vamos a dar la vuelta para tratar de ir a buscarlo, está a 13 millas al sur.

Al sur del océano Índico a miles de kilómetros de tierra firme Philippe Poupon pide ayuda por primera vez en su carrera Loick Peyron que ha acudido en su auxilio descubre un espectáculo increíble, algo jamás visto, el barco de

Poupon se encuentra volcado como un vulgar velero cuando el peso de su quilla debería de haberlo enderezado.

Hola, ¿Qué tal está, amigo?

¡ Ya ves que desastre! ¿Cómo ha sido?

Un golpe de mar me ha inundado la cubierta y ya lo ves, aquí estoy. Ha sido hace más de 24 horas. Mi intención es sacarlo de proa. Espero poder pasarte un cabo. Gracias por la ayuda. Debo confesar que ayer pase miedo.

¿Hay alguien ahí? Si, por supuesto.

He pasado a sotavento del Philou. Está bien, lo tengo en VHF. Volcó hace 24 horas y continúa volcado. Poupon piensa que el barco puede enderezarse. Así que va a lanzarme un cabo y voy a tratar de tirar de la panza de su casco. Según dice, y tiene razón, es la superficie del casco lo que tiene inmovilizado sobre el agua. Va a tratar de soltar el palo de mesana, es decir, el mástil de popa tiene dos, con los dos mástiles volcará completamente el barco con las dos velas y soltando una de ellas del todo tal vez lo consiga.

El vuelco de Poupon hace que los hombres que van encabeza pongan pies en Polvorosa, para los demás significa la esperanza de compensar su retraso forzando sus barcos a riesgo de guiñadas espectaculares.

Uno de ellos Jean-Luc Van Den Heede un profesor de matemáticas del Orien totalmente desconocido para el gran público empieza a ganar terreno de una forma increíble, el 28 de enero consigue situarse en segundo lugar.

Y nos cuenta:

El problema es que estamos tan cerca del Polo Sur, tan cerca del lugar donde esta el sur magnético junto a la Tierra Adeli que nos vemos obligados a gobernar constantemente, porque el compás, incluso el compás tiende a desplazar el barco. Por eso tengo que ponerme al timón, voy más rápido llevando el timón sobre todo cuando hay un oleaje como esté, pero en las olas grandes es divertido. Hoy paso de un extremo a otro de la carta, es importante porque psicológicamente cambias de paisaje, aquí, está el otro trozo, todavía me queda por hacer toda esta parte de la ruta.

Sin embargo, Loick Peyron nos relata desde su barco:

Estoy pasando más miedo que en toda mi vida tres Iceberg, he salido a arriar un poco las velas, a la derecha a media milla a unos 500 metros o quizá algo mas a una milla me encuentro con un enorme Iceberg, a la izquierda hay otro todavía más grande y des-pués a media milla otro algo más pequeño. Hay Glouger por todas partes, es como estar en un terreno minado y ahora de pronto anochece seguramente los hay por todas partes, voy a pasar la noche fuera y hace un frío que pela debemos estar a menos de 15 grados, no es posible fuera hay 0 grados, por lo tanto, el agua está a 0 grados, estamos a la altura de 61 sur.

Para ganar terreno a Lamazou sus perseguidores han decidido acortar la ruta acercándose al continente antártico, está ruta tan al sur les conduce en medio de los Iceberg. Para los que van equipados con un radar comienza una larga y angustiosa vigilia, para los demás es algo así como jugar a la ruleta rusa, pero el mayor peligro para todos es un enemigo invisible llamado Glouger, es decir, témpanos de varias toneladas que se separan de los Iceberg y flotan entre dos aguas, en el momento en que el casco de un velero choque contra un Glouger será el final del viaje tanto para el barco como para su patrón.

Una cosa es correr riesgos para que el barco avance lo más rápido posible y otra es vivir todo el tiempo atemorizado por los Iceberg. Estoy hasta la coronilla nos dice Jean-Luc Van Den Heede el matemático.

A las 5'15 horas del 9 de febrero Titouan Lamazou es el primero en abandonar lo que él ha bautizado como la región de la sombra. Ha causa de la niebla no distingue el Cabo de Hornos, pero no importa, lo fundamental para él es continuar encabeza delante de Jean-Luc Van Den Heede y de Loick Peyron que doblan el Cabo de Hornos 24 horas más tarde, la regata se va a decidir según la derrota que tome cada uno de los tres en la travesía atlántica hacia el norte.

La mejor derrota es la que no sigan los demás, es decir, si ellos van a dar la vuelta por el este nosotros probaremos suerte por la Petol. Aquí según mis datos meteorológicos tal vez el anticiclón se desplace un poco hacia el este lo cual sería magnífico. De esa forma tendríamos dos ventajas, la primera es que el poco viento que hay es mejor tenerlo de proa porque en todo caso vamos a favor de la corriente, y la segunda y tercera es que tal vez es que el viento bloquee a los demás que pasen a la derecha, sino sucede así nos hundi-remos en la miseria.

Una vez cruzado el ecuador el suspense continúa después de cuarenta mil kilómetros de regata Lamazou solo saca una ventaja de unas decenas de kilómetros a Jean-Luc Van Den Heede y a Loick Peyron el último obstáculo meteorológico el anticiclón de las Azores se encarga de desempatar los.

Laurent Fraisi se encuentra en las Sables d'Olonne para retransmitir en directo la victoria de Titouan Lamazou.

Esta vez lo ha conseguido. Titouan Lamazou cruza la línea de llegada y hace un gesto con los brazos.

Titouan Lamazou es tímido, es muy tímido, pero se ha vuelto hacia todos los lados y ha sonreído a todo el mundo.

Es claramente el vencedor. Si bien Peyron no está muy lejos ya que por haber ayudado a Poupon ha perdido un día. Y esta victoria es mayor por el alto nivel de sus adversarios.

Victoria de alto nivel para Titouan Lamazou.

Titouan Lamazou había pulverizado el record de velocidad alrededor del mundo dejándolo en 109 días, es decir, la tercera parte de la que había tardado Robin Knox-Johnson veinte años antes. Los veleros de las regatas en solitario alrededor del mundo siguen evolucionando en las siguientes competiciones. En lo sucesivo un hombre solo podrá dominar una superficie de velamen idéntica a la que los catorce miembros del Pen Duik VI maniobran en la primera Whitbread impulsados por quinientos metros cuadrados de velamen estos veleros oceánicos de fibra de carbono se deslizan a 50 kilómetros por hora dirigidos por pilotos automáticos, una asistencia electrónica que deja al navegante todo el tiempo necesario para decidir en la mesa de navegación su estrategia en la carrera.