



DIARIO DE BITÁCORA DEL PROS

AGNYEE TRAS LA ESTELA DE ELCANO



10 DE AGOSTO 2019- 8 SEPTIEMBRE 2022

ENTRADA 8.1: ETAPA RIO GALLEGOS-VALPARAÍSO

ESTRECHO DE MAGALLANES, 17 DE FEBRERO DE 2020

Los tres días que llevamos de navegación por el Estrecho han significado un aprendizaje intenso. Todo lo que habíamos leído sobre este lugar en los confines del mundo -y era mucho- lo hemos tenido que experimentar para hacerlo nuestro, para comprobarlo. Los vientos dominantes, las corrientes, las mareas, la intensidad y dirección de estos fenómenos diarios eran conocidas desde que Pigafetta escribió la primera crónica del paso de la Expedición Magallanes-Elcano. Para no mencionar la abrumadora información de la que nos han dotado las modernas cartografía e hidrografía, al alcance de cualquier curioso. Y, sin embargo, nada más acercarnos a la entrada del Estrecho, como si este fuera un ser vivo con derecho a seleccionar a los viajeros que le desafían con penetrarlo, hemos sentido cómo nos ponía a prueba durante horas. No mucho al principio, como si el Estrecho tratara de mostrarse acogedor y de animarnos a tomar confianza; algo más al cabo de unas horas, para hacernos sentir que esto de ninguna manera era un paseo, y que sólo conseguirían atravesar sus dominios

los que aprendieran y respetaran las reglas de gobierno vigentes en estas latitudes desde tiempo inmemorial.

Recordamos entonces los viejos relatos, los que están escritos en la larga historia de las expediciones españolas que se sucedieron después de que Fernando Magallanes armara la primera que llegó a la Especiería: las de Loaysa- Elcano en 1557, Juan Fernández Ladrillero en 1558, Pedro Sarmiento de Gamboa en 1580, entre las primeras, pero no las únicas. Relatos que son idénticos en lo sustancial a los que aparecen en las crónicas de origen británico o francés de muchos años después.



Vista aérea del PROS en Río Gallegos, rumbo al estrecho de Magallanes

Cuando el capitán inglés Fitz Roy, a bordo del famoso barco *Beagle*, de tan sólo 18 metros de eslora pero atestado de gente, hizo su primera entrada en el estrecho en abril de 1829, ya constató lo que significa luchar con un barco de vela contra una corriente de marea de más de 5 nudos y un viento del WNW. Es preciso ceñir a rabiar y hartarse de hacer bordos para avanzar poco a poco y ganar algunos pocos metros en la dirección de la Primera Angostura. Tan poco a poco que puede uno caer extenuado sin haber penetrado media milla en el corazón del monstruo. Es el momento en que algunos desisten y casi todos se enfadan, sin que nadie pueda proseguir su camino sin superar al menos, esta primera prueba. El capitán Fitz Roy la superó una vez que aplicó a su oficio la

paciencia y la observación. Como no había manera de avanzar tras dar incontables bordadas durante el día, esperó a la marea de la noche, aferró las velas para sorpresa de su tripulación y dió orden de avanzar a palo seco hacia la Primera Angostura, dejándose llevar por la corriente.

Si eso ocurría con el bergantín *HMS Beagle*, podría imaginarse que la experiencia de entrada en el estrecho de las naos de Magallanes, muy aptas para los vientos portantes pero escasamente dotadas para la ceñida, no sería muy diferente. Si damos crédito técnico al relato de Pigafetta, en realidad fue una tempestad la que acabó por facilitar la penetración por las dos primeras angosturas del estrecho a las naves españolas.

El PROS ha sido más afortunado. Siendo el velero muy apto para la ceñida, su capitán, Fernando Fernández de Mesa, ha aprovechado la subida de marea para navegar las primeras millas. Ha sido un avance efectivo, aunque lento, con una velocidad que no superaba los 4 nudos en ningún momento por efecto de la corriente y el viento en contra. La mesana y la trinqueta, bien trimadas para cada bordada, daban sus buenos 6 a 7 nudos sobre el agua que, para nuestro disgusto, se convertían en cuatro o cinco menos sobre el suelo. Como resultado, ninguna pericia ha podido impedir que la alianza de la corriente de la bajamar, fortalecida al avanzar la noche, y el persistente viento en contra, hicieran penosa la ceñida y tan escasa la distancia ganada que diera más la impresión de retroceso que de avance. Así lo atestigua el registro gráfico del barco.

Esa pauta se ha sostenido al paso de la Segunda Angostura, aunque en condiciones menos extremas. El Estrecho parecía ya sonreír con cierta sorna y mayor complacencia a los viajeros, una vez superada con nota la primera y decisiva prueba de acceso. La subida y bajada periódica de la intensidad de la corriente con el paso de las horas y el ciclo de los vientos, más calmados al anochecer con carácter general, han determinado nuestro caminar, pocas veces por encima de los cinco nudos.

Los avatares de la navegación dominan nuestras conversaciones y nuestra jornada completa. Las guardias se suceden con normalidad y precisión y los equipos van ganando en compenetración personal y sincronización técnica en la maniobra. Todo el mundo tiene muchas millas ya a la espalda y el entendimiento es fácil. Por si fuera poco, para general contento, la propia experiencia náutica nos ha dado a todos la madurez necesaria como para asegurar el respeto colectivo y la exclusión de la sobreactuación. Claro que quien decide —unas

veces tras escuchar a todos, otras tras anunciar simplemente lo que vamos a hacer– es el capitán. Como debe ser en un barco que se precie.

El paisaje cambia de aspecto a medida que nos adentramos por esta vía de agua. Lo que no cambia es el buen humor colectivo, al que ayuda de modo decisivo nuestro imaginativo chef Alberto. Con una variedad limitada de existencias, a causa de la forma apresurada en que hubo de hacerse el abarrote en Rio Gallegos, Alberto crea – en realidad, lo suyo es más un diseño completo– nuevos platos, de muy cuidada presentación, que la tripulación recibe alborozada en su cuerpo y en su espíritu. Todo el mundo está dispuesto a ayudarlo a los fogones, pero nuestro chef es muy suyo y mantiene elevadas las fronteras de sus dominios. Con elaborada sabiduría, sólo acepta el apoyo de Friqui y Maite, con las que conspira entre risas para sorprender a los demás. La actual tripulación del PROS no pretende competir con otras tripulaciones que también han gozado de estimables chefs en su dotación, pero hay unánime acuerdo en que al nuestro no lo cambiamos ni sometidos a tormento. Quizás, después de todo, no sea una mala idea organizar, en algún momento, un certamen de cocina marinera, una suerte de Master Chef de AGNYEE.

El almirante Víctor Zanelli es el Secretario Ejecutivo para la Armada chilena en la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de Chile por mar y del Estrecho de Magallanes. Gracias a los buenos oficios institucionales de la Armada española, hemos hecho una amistosa relación con él, fruto de la cual hemos disfrutado de su apoyo en todo momento para esta etapa y recibimos a diario sus consejos y sugerencias. Un poco después de *Cabo Froward*, el punto más austral de la masa continental de América, superada la ciudad de Punta Arenas, hay una excelente bahía – nos dice– para fondear y descansar. En ella fondeó Magallanes y envió embarcaciones menores a investigar más al norte, que descubrieron la salida occidental del Estrecho de Magallanes. Alborozado por tal descubrimiento –no era para menos, la verdad–, el Almirante de la flota ordenó desembarcar y dispuso al capellán de la expedición, Fray Pedro de Valderrama, de Ecija (Sevilla), para que colocara una cruz y dijera una misa para celebrar lo ocurrido. Un hecho singular que confirma que fue una expedición española la primera en descubrir tierra chilena y que se hizo por mar, dieciséis años antes de que lo hiciera por tierra y por el norte, Diego de Almagro. La bahía fue bautizada por Magallanes como *Puerto de las Sardinias*, por la abundancia de estos peces. Una expedición inglesa, al mando de John Narborough, le cambió el nombre, a mayor gloria británica, por *Fortescue*.

No sólo para descansar un poco sino por rendir homenaje a tal lugar y atender la sugerencia de nuestro amigo Víctor, fondeamos muy entrada la noche, casi al alba, para guarecernos y descansar, sin encontrar rastro alguno de sardinas. La tripulación disfrutó de un merecido descanso. Al amanecer del día 16 contemplamos con admiración la cruz que se yergue en el monte vecino y la belleza deslumbrante del lugar entre cambiantes condiciones de luz. Lluve con intermitencias, que dan paso a un magnífico sol que devuelve a la frondosa vegetación todo su salvaje esplendor.

En esta bahía, el 21 de octubre próximo –nos dice Víctor Zanelli– se celebrará una misa para conmemorar el histórico acontecimiento referido, con la presencia de nada menos que 7 buques escuela, entre ellos el J. S. Elcano. Una celebración que, al parecer, contará también con la participación del Rey Felipe de España.

Esta visita no nos ha privado, sin embargo de dedicar un recuerdo emocionado y el homenaje de nuestro respeto a los muchos españoles, hombres y mujeres, que perdieron la vida en el primer asentamiento europeo creado en el Estrecho de Magallanes, el lugar bautizado por la expedición británica de Cavendish como *Puerto del Hambre*. Habían llegado en 1580 en la expedición de exploración de Pedro Sarmiento de Gamboa. Su final fue trágico, víctimas de la climatología, el hambre y la imposibilidad de recibir ayuda desde España, a pesar de los denodados esfuerzos por hacerlo del propio Sarmiento, fundador de los dos asentamientos creados: Jesús y Rey Felipe. Hoy persiste el lúgubre nombre que le dio el inglés y que ilustra la ubicación del lugar en la carta, a mitad de camino entre Punta Arenas y el *Paso Froward*.

Nos alegra la vista la contemplación de la isla de Carlos III, una masa de tierra de casi 9 millas de longitud en medio del *Paso Inglés*. La naturaleza, fiera por la latitud austral, es, sin embargo, amena a la vista. Los frecuentes chubascos no



consiguen privarle de su brillo y su verdor al que el sol contribuye generoso en cuanto las nubes le hacen pasillo.

Javier, el buen Javier, quien, además de nuestro principal sanitario a bordo, es un excelente serviola, da la voz siguiendo el relato de Melville: "Por allí resopla". Y todos nos abalanzamos a la banda de estribor para descubrir el géiser anunciado por nuestro oteador. Conseguimos hacer algunas fotos, algo alejadas, tras varias emersiones del magnifico rorcual que tenemos por vecino. Creemos que habrá más oportunidades.

Esta tripulación está repleta de galones y estrellas, todas civiles. El capitán es la autoridad que nadie discute. Pero, claro, están también la historia y el *pedigree*,



que se pueden disimular pero no se pueden esconder. Llevamos a bordo a Diego y a Pepe, dos capitanes del PROS de etapas anteriores, que prudentes como son, integran el consejo asesor del capitán y su segundo. Y, además, contamos con Pepe, el almirante civil de la expedición de AGNYEE (denominación que nuestro amigo el Almirante Horcada, de la Comisión Nacional del V Centenario entenderá muy bien y no creo juzgue impropio), quien, a pesar de tener los dedos dañados por sucesivas incursiones en la jarcia de labor, se lanza sin reservas, como es habitual en él, a indagar las razones de cada cosa que ocurre. No importa si eso significa salir a la cubierta en plena cellisca o sumergirse en la sentina para dictaminar con su fino instinto el origen de una vibración o el correcto funcionamiento de una bomba.

Lo más delicado en estas latitudes es acertar con las previsiones meteorológicas. Las últimas no nos son favorables. El capitán, oído su consejo asesor, ha decidido que la cosa esta *chunga* y ha mandado parar. Hay que buscar refugio. Lo que se

avecina, si no cambian las previsiones, no nos puede coger desprevenidos sino bien preparados. Estamos en medio de una fuerte depresión. El barómetro lo hemos visto en niveles de 980 Hpa y, aunque ya ha empezado a subir, el paso del frente lo tenemos en nuestra misma derrota. Buscamos la actualización de la información meteo y medimos la magnitud de lo que se avecina. Recibimos consejo de la oficina en tierra de AGNYEE, sobre los lugares más idóneos para refugiarnos. Hay quien desea fijarse únicamente en la previsión del viento medio –seguramente, para no preocuparse en exceso por los datos que llegan–, pero se impone la visión prudente y más preocupante, asentada en la previsión de las rachas de viento y su duración. Es lo que procede.

Decidimos fondear con tiempo suficiente para preparar la seguridad del barco. Lo hacemos en la bahía Tilly, justo al final de la Isla de Carlos III, en nuestro caminar hacia la salida del Estrecho.

Con lluvia y una temperatura poco propicia para permanecer a la intemperie, largamos dos anclas a barbas de gato. Aferramos las velas y aseguramos la jarcia. Y volvemos a consultar la meteo. Se prevén rachas de hasta 70 nudos que nadie hemos experimentado, ni fondeados ni en navegación.

Hemos tomado todas las medidas a nuestro alcance, estamos en un fondeadero bien orientado y deseamos, con todo nuestro corazón que las previsiones se revelen equivocadas por esta vez; que se modifiquen para bien, para mucho mejor; y que, en todo caso, la duración del frente sea breve. Por este orden.

Esperaremos. Tenemos toda la intención de contarlo.

Bahía Tilly, 17 de febrero de 2020. HRB 15:37h

