



DIARIO DE BITÁCORA DEL PROS

AGNYEE TRAS LA ESTELA DE ELCANO



10 DE AGOSTO 2019- 8 SEPTIEMBRE 2022

ENTRADA 10: EL PROS EN TIEMPOS DE PANDEMIA (1)

MADRID 14 DE SEPTIEMBRE DE 2020

El 25 de marzo el PROS fondeó en coordenadas I: 12° 4´29" S; L: 77° 10´ 40" W, en el Puerto de El Callao (Perú). El 1 de setiembre sigue fondeado en las mismas coordenadas.

El compañero de cálamo de la entrada 4.1 del Cuaderno de Bitácora tituló ésta, no se sabe si visionario o agorero, "Contra los Dioses". Su escrito versaba sobre los imponderables y dificultades que acechan cualquier proyecto humano y sobre el espíritu y condiciones para sobrellevarlo. Pues bien, esta vez los dioses nos han castigado con un clásico: una pandemia universal,

que ha puesto las vidas y haciendas de la humanidad –el orden es indiferente pues al final resultan ser lo mismo– “patas arriba”.

Cuando la arriscada tripulación comandada por Jorge Mallo arribó a destino ya se empezaba a vislumbrar que el asunto iba en serio: conatos de cuarentena, fondeos preventivos y una laboriosa repatriación hasta retornar a la Madre Patria.



El Pros quedó, a buen recaudo, amparado por la seguridad castrense de la Dársena de la Escuela Náutica Peruana, tras impagable gestión de nuestros protectores de la Armada Española. Desde entonces nuestro proyecto, como otros muchos, ha quedado inmovilizado en la espesa bruma de la incertidumbre.

Se inició un periodo de inquieta espera que no ha supuesto tregua en la toma de decisiones pues el devenir del tiempo es por esencia dinámico y la mar y la naturaleza lo son todavía mucho más.

Al poco tiempo empezó a apreciarse una “papilla” de aspecto blanco sucio sobre cubierta y demás elementos del Pros. La variada avifauna austral había considerado que sus botavaras, crucetas y obenques no sólo eran un magnífico



observatorio sino cómoda letrina para necesidades básicas. Este “Nitrato de Perú” además de su tendencia a la fosilización tiene características corrosivas que pueden alterar elementos delicados de la cubierta. Había que actuar. Como primera medida se organizó un servicio de limpieza semanal que remediara el lamentable aspecto que mostraba el Pros. La prolongación en tiempo y la persistencia de la plaga aconsejaban medidas más drásticas. La confección ex profeso de fundas de plástico aluminizado para cubrir, dentro de lo posible, la cubierta del Pros se ofreció como la mejor solución y así se realizó.

El muelle al que está atracado el Pros no es un pantalán flotante sino totalmente rígido, por lo que no permite adaptabilidad



alguna a las condiciones de la mar tanto sean los flujos de sus mareas, apreciables en estas latitudes, como las consecuencias de los distintos cambios de humor meteorológicos que en un periodo largo de tiempo son de seguro acaecimiento. La consecuencia ha sido una progresiva pérdida de eficacia de los elementos de defensa, no especialmente adecuados para una larga estancia ni para el persistente roce con un elemento abrasivo como un muelle. A los tres meses las defensas dejaron de cumplir su función y fue necesaria su complemento con otras esféricas y de gran tamaño.

Asimismo, pronto se advirtió que el muelle y sus bitas y cornamusas no eran las requeridas para embarcaciones de gran capacidad de desplazamiento. Las 36 Tm. del Pros (sin considerar la carga) han tensionado los amarres hasta deformar los elementos supuestamente rígidos como se ilustra en la foto adjunta. Todo ello ha ocasionado desperfectos en la regala y algunas humedades.

A estos problemas de naturaleza física se han unido los de índole administrativa. El atraque de cortesía permitido por la Escuela Naval Peruana era de naturaleza temporal y por tanto sin formalidad documental alguna, y no preveía una estancia "sine die" como la realidad está exigiendo. La Marina de Guerra de Perú ha inquirido sobre los planes futuros de permanencia del Pros en la Dársena de la Escuela Naval del Callao. Ante ello se

han sondeado soluciones alternativas. La mejor solución hubiera sido situar el Pros en marina seca pero esta alternativa es costosa, exige una grúa capaz de desplazar 36 Tms y supondría contar con un muelle con altas condiciones de seguridad. Su atraque en un pantalán próximo y más adecuado, en este caso el Yacht Club de Peruano, en Ancón, tiene los mismos problemas de coste y es menos seguro que el actual. Por el momento y tras diversas gestiones seguimos contando con la benevolencia de la Marina Peruana.

Como solución a las deficiencias de la situación del atraque se ha decidido el fondeo en medio de la Dársena, en una zona denominada la Poza, dejando al Pros fijado a dos "muertos" uno por proa y otro por popa, que confiamos no le permitan ni un leve borneo. Para ello contamos con la colaboración del Yacht Club Peruano que nos cede los muertos y se responsabiliza del transporte y siembra de los mismos.

Todas estas vicisitudes vienen suponiendo un goteo de desembolsos que roen la escuálida base financiera del proyecto y cuyo impacto final todavía no podemos evaluar.

Por otro lado, han permitido constituir una "red de protectores" que paliando el gran problema de la distancia física no sólo nos mantienen informados de la situación sino que ofrecen y hacen operativas las soluciones que requiere cada momento. Esta red es muy ilustrativa de la simpatía con que desde distintas instancias, públicas y privadas, es visto nuestro proyecto.

Ha resultado fundamental contar con Alberto Morillo, socio de Agnyee y navegante con destino laboral en Lima, que nos ha puesto al corriente de las vicisitudes del atraque y que ha coordinado los primeros trabajos, hasta que él mismo ante la persistencia de la pandemia y sus extraordinarios efectos fue repatriado a España.

La colaboración y apoyo de personal de la ESNA en la tutela del Pros y la comprensión, ante una situación extraordinaria de difícil gestión, por parte de los mandos de la Escuela Naval personificados en la persona del Almirante Indacoechea está resultando fundamental para que el Pros siga disfrutando de un fondeadero seguro.

Por último, la ayuda del Yacht Club Peruano y de su Director Enrique Ballen no sólo está suponiendo un alivio por su conocimiento del terreno y sensibilidad a nuestras demandas sino que han ofrecido su disposición a apoyar la movilización del Pros tan pronto la situación lo permita.

Al día de hoy no es posible prever el momento en que podamos reemprender la navegación en condiciones de seguridad para tripulaciones y velero. Por un lado ni Perú ni España están entre los Estados virtuosos en la gestión de la pandemia a tenor de las discutidos y discutibles parámetros que miden la eficiencia en la gestión de la misma. Ello puede hacer que un velero de tripulación española y con origen El Callao sea recibido con suspicacia en puertos del Pacífico, hasta ahora parece que no especialmente castigados. Por otro lado, la propia evolución de los efectos de la pandemia, de los remedios paliativos que se anuncian y del cansancio mundial ante la ralentización económica que todo ello conlleva, podrían flexibilizar la situación.

En el momento en que se den las condiciones, o al menos una ventana que permita el desplazamiento, habrá un equipo preparado para hacerse cargo del Pros. El trabajo de nueva puesta a punto será apreciable: evaluar desperfectos, volver a activar los elementos motrices –en estos momentos las baterías de arranque están muertas–, limpieza de la obra viva con una previsible capa de “paleocaracolillos” y otros parásitos, y

solventar cualquier otra anomalía sobrevenida por tan larga estancia sin navegación.

Al igual que Magallanes y Elcano tuvieron que sufragar dificultades e imponderables con largos lapsos temporales de inactividad, el Pros todavía está en disposición de arribar a Sanlúcar el 10 de setiembre de 2022 para cumplir su objetivo de circunnavegar la Tierra cumpliendo con la efeméride. La ruta y los tiempos previstos tienen todavía holguras y capacidad de adaptación para hacerlo realidad y esa es nuestra intención y en ello pondremos nuestro esfuerzo.