DIARIO DE BITÁCORA DEL PROS

AGNYEE TRAS LA ESTELA DE ELCANO

10 DE AGOSTO 2019- 8 SEPTIEMBRE 2022

ENTRADA 11.6: ETAPA LIMA- GUAYAQUIL (6)

GUAYAQUIL 27 DE OCTUBRE DE 2021

El Inquilino del Henry Morgan

El Pros llega a Guayaquil. Ha navegado casi veinticuatro horas desde La Libertad, en la punta Norte del amplio estuario del Guayas, defendido por la isla de Puná, las últimas siguiendo las inconstantes balizas que, en el canal, señalan el paso para evitar los inestables bajíos del río Guayas.

Balizas señalizadoras del canal del rio Guayas

Para entrar en el centro de la ciudad, una vez superada el área portuaria, debe atravesar un puente levadizo que separa ésta de la isla Santay, santuario natural donde acuden los guayaquileños y algunos turistas. A partir de este puente el tráfico fluvial queda muy limitado a escasos pescadores artesanales, a embarcaciones navales de servicio y a algunos lanchones de transporte entre las poblaciones de ribera. El paso de embarcaciones de navegantes particulares es extraño pues son escasísimos los puntos de amarre.

El Pros a su paso por el puente remontando el Guayas

El puente se abre a demanda en restrictivos portillos horarios de treinta minutos. El Pros ha obtenido licencia para pasar entre las 12:30 y las 13:00 horas. Desde las 12:00 horas los tres tripulantes, que trasladados desde España se encuentran en Guayaquil, esperan con impaciencia y la vista puesta en la brumosa lejanía, el atisbo de su palo mayor. El militar que comanda la operación de levado no solo consiente nuestra inmediata presencia, sino que instruido en el objeto de la misma se incorpora al grupo de acogida. Por fin y casi por sorpresa, pues el canal discurre muy pegado a costa cuyas edificaciones emboscan la visión de su llegada, el Pros traspasa el puente y finaliza la etapa Algarrobo-Guayaquil que "solo" le ha llevado veinte meses.

El Pros tiene trato de privilegio y se le permite el atraque en medio del Malecón 2000, inmediato al Yacht Club Naval, en área totalmente restringida donde solo atracan BE Guayas, de la Armada Ecuatoriana, embarcaciones de servicio de la marina y eventualmente visitantes distinguidos tipo buque escuela. Apoyados por la dotación de dos embarcaciones militares y aprovechando la pleamar atraca sin mayores inconvenientes. Se produce el emotivo encuentro entre los que llegan y los esforzados que llevan meses afanados en su puesta a punto.

El Cónsul Pedro Rizzo recibe a la tripulación del Pros en Guayaquil

No sabemos si el Guayas ha sido alguna vez azul, en estos momentos se desplaza absolutamente fangoso, lo que sí sabemos es que sus aguas son siempre turbulentas, como así lo indican los textos. La marea tiene un rango de tres metros y medio y especialmente en la bajamar, en la que convergen el efecto de la retirada del agua salada con el empuje del vertido de los dos grandes ríos y de los esteros que van a morir al estuario, se producen fuertes corrientes y sorpresivos remolinos en sus orillas. Todo ello casa mal con nuestro rígido atraque en un muelle que no supera los diez metros protegido por tres estructuras verticales de plástico duro. Apenas el nivel del río baja un metro, nuestro acceso al muelle ya es imposible pues no hay escalera de pates. Al poco rato nuestro paisaje de estribor es un muro de cemento. La turbulencia de las aguas hace que el aparejo de atraque no resulte suficientemente eficaz y el Pros se bambolee en todas las direcciones golpeándose contra el muelle.

Un desnivel de marea de 3,5 metros se hace difícil de soportar

Tras deliberaciones sobre las tensiones, que rozan la trigonometría, y con la ayuda de los chicos de la marina, reforzamos el atraque con largos cabos de amarre. La estabilidad mejora, pero la situación no es suficientemente tranquilizadora y las guardias nocturnas serán necesarias. Para la noche se establecen guardias de tres tripulantes/tres horas de intensa actividad vigilando el movimiento y posición de las defensas. Dos de ellas reventarán en acto de servicio, defendiendo el cintón recién reparado hace apenas tres días. Ha sido un buen estreno para la nueva tripulación, pero se conviene que la posición del velero no es sostenible y es necesario buscar alternativas.

Apenas a doscientos metros aguas abajo, más allá de las embarcaciones militares y bajo la zona comercial, se encuentra un remedo de antiguo galeón pirata que atiende por Henry Morgan y que tiene el privilegio de estar atracado en un amplio pantalán flotante de madera sobre el fangal ribereño, lo que le permite fácil acceso al paseo del Malecón. Dadas las escasas alternativas se impone una gestión de solidaridad marinera solicitando permiso para abarloarnos y utilizar su cubierta como paso de tránsito al mundo terrestre.

La cubierta del Henry Morgan y el Pros a su costado

Después de consultas, y parece ser que influido por el parecido físico de nuestro capitán a su padre, el armador nos permite hacer la maniobra al día siguiente con la pleamar, lo que hacemos después de una escrupulosa preparación de la operación.

El Pros abarloado al MV Henry Morgan cerca del Cisne Branco

Apenas han trascurrido veinticuatro horas, pero ya hemos recibido la visita del Cónsul Honorario Pedro Rizzo, que nos

Abundante provisión de guineos para el Pros

abruma con su amabilidad, ofrecimiento de apoyo y un cargamento de guineos (plátanos dulces).

Asimismo, acude a visitarnos el representante de la Cofradía Oceánica Luis Eduardo Gómez. El día 14 a las 17:00 horas está programado un acto cultural organizado desde nuestra Embajada en la sede del Yacht Club Naval. A pesar de que a la misma hora las selecciones de fútbol de Ecuador y Colombia dirimen su acceso al Campeonato Mundial, la asistencia en número es satisfactoria y lo es aún más por su calidad, pues se encuentran representantes de las Cofradías más importantes, de la Armada Ecuatoriana, así como personal de la Embajada española y del consulado en Guayaquil, además de otros representantes de la vida civil.

Los ponentes con los organizadores y autoridades en el Acto Cultural

Hace la introducción del acto el Primer Secretario de la Embajada, Pablo Pérez Guerreira, que se apoya en "El Viaje Más Largo", un video sobre la V Circunnavegación producido por AC/E, dando posterior entrada a la Embajadora Dª Elena Madrazo que brevemente comenta el objeto y significado de la

Embajadora Elena Madrazo junto al Consejero Cultural Pablo Pérez Guerreira

convocatoria. Posteriormente Pepe Solá, nuestro Presidente, presenta, como ya tantas veces, nuestro proyecto y la trascendencia de la efeméride.

Intervención de Melvin Hoyos y Jose Solá

Por fin el historiador local D. Melvin Hoyos Galarza ilustra sobre la génesis y el importante papel que tuvieron los Reales Astilleros de Guayaquil en el Virreinato de Perú y su contribución, tanto a la Armada del Sur como al Galeón de Manila. La charla resultó realmente interesante. Posteriormente un vino español permitió el conocimiento e intercambio de impresiones entre los asistentes.

Cumplido uno de los objetivos de nuestra presencia en Guayaquil, nos enfrentamos al más importante: completar las labores pendientes para el correcto alistamiento del Pros para las etapas venideras. Aquí van a ser de gran ayuda los contactos establecidos. De manera inmediata recibimos la visita de distintos mandos navales que nos ofrecen especialistas para la revisión o reposición que necesitamos. El apoyo del personal de la Armada Ecuatoriana será una constante. Desde sus marineros y especialistas hasta los altos mandos, se ofrecen a colaborar en todo lo que pueda ayudar a nuestro proyecto.

Otro punto clave de nuestra presencia es desenredar la tramitación administrativa de nuestra presencia en Ecuador. La tramitación del paso de un velero por aguas ecuatorianas es procelosa y más aún si el velero supera las 50 toneladas de registro bruto (el Pros tiene 60, de acuerdo con su ficha técnica). La complejidad radica básicamente en que cada entrada en un puerto exige una tramitación de arribo y zarpe, con su cascada de tasas y gabelas variopintas, y con la inexcusable presencia de un "agente", con licencia privada que exige jugosos emolumentos por mover los papeles de aquí para allá. En Ecuador continental tocaremos al menos dos puertos. El acceso a Galápagos, que tiene estatuto especial, todavía es más exigente en requisitos, pero amén de tasas más elevadas, incluye la necesidad de preaviso de arribo de distintas características según tenga por finalidad la cultural-científica, la turística o la

forzosa por necesidades de navegación. Según el interlocutor con el que tratamos nos aconseja un distinto camino. Por supuesto, todos son onerosos y requieren el fielato de la agencia. En fin, lo arreglaremos de la mejor manera que podamos.

Nuestra vida cotidiana es muy distinta a la de Callao, el trabajo es más específico y la inmediatez física al bello paseo del Malecón aleja la sensación de aislamiento monacal que nos asolaba en el amarre chalaco. Eso sí el trabajo, los actos sociales y las visitas no nos permiten relajo alguno. La vecindad con el Henry Morgan es cotidiana y será provechosa. El Henry Morgan es un artefacto de casco de chapa con obra muerta de aparatoso maderaje, cuyos elementos son masteleros, cabilleros, cangrejas, etc. Su habitual cometido ha sido ejercer "el corso festivo y etílico", ofreciendo viajes por el Guayas con música, copas y parrilladas. Varado en el fangal por la pandemia, por el momento no tiene intención de ponerse a "son de río" y acaba de ponerse en servicio con la oferta de comidas, copas y música en vivo. Se anuncia entre flases de luces fucsias y atronadora música del país, con los tradicionales temas de pulsiones y traiciones amatorias.

Su armador, Claudio, un argentino en la sesentena con pendientes y arreos dorados como debe ser, nos invita amablemente a visitar el navío y tomar una copa. Cuando no está Claudio, está Julio, de edad indefinida y castellano intrincado, que nos ofrece todo tipo de servicios. No se trata de economía sumergida, todo el mundo sabe que la economía de Agnyee es "flotante", se trata de economía "nocturna": vigilancia, agua, combustibles … Todos estos servicios solo se suministran de noche.

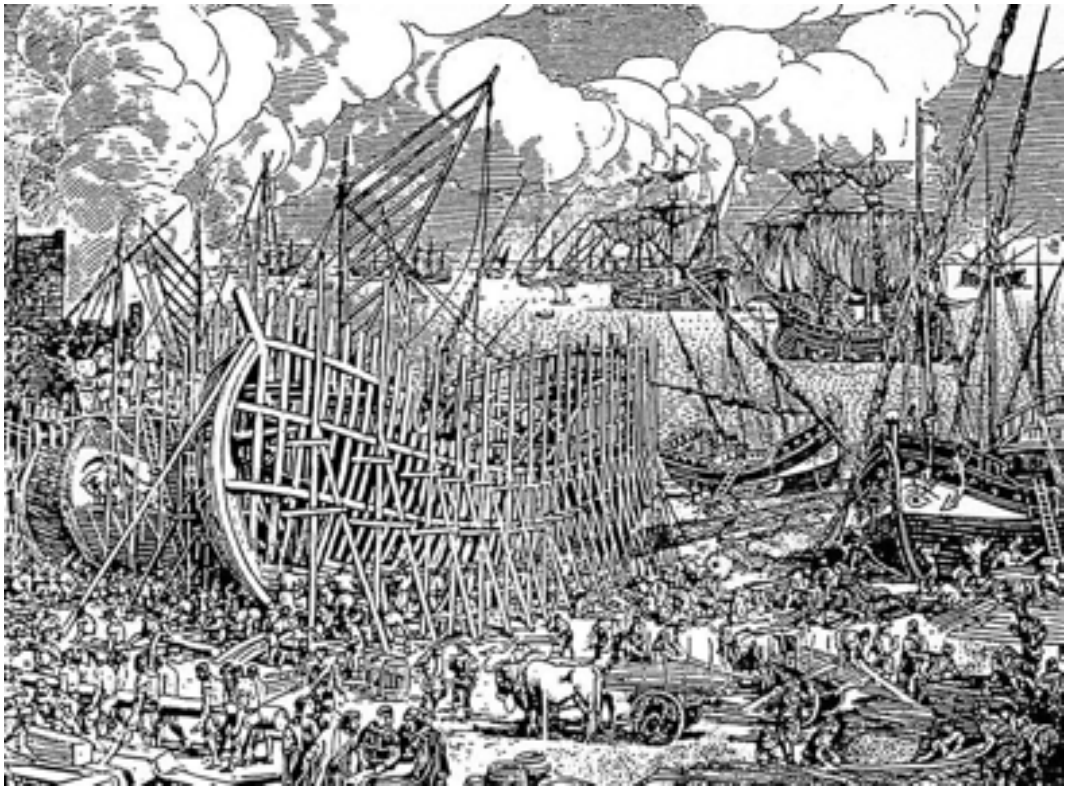
Nuestra condición de navegantes errantes en vuelta al mundo siempre suscita curiosidad e incluso cierta admiración. A instancias de Claudio nos visita Amílcar Villavicencio, contraalmirante en la reserva y que ha ostentado importantes responsabilidades en la Armada ecuatoriana, entre ellas la

El Pros abarloado al MV Henry Morgan y detrás el Cisne Branco

capitanía del Guayas, buque escuela ecuatoriano, Jefe del Estado Mayor de la Armada, y como coordinador de la primera respuesta gubernamental en la lucha contra los efectos del Covid. Persona aguerrida y muy bien relacionada, nos ofrece todo tipo de ayuda, especialmente en lo que concierne a la tramitación administrativa.

La relativa notoriedad del Pros en el malecón se ve notablemente oscurecida por la llegada del Cisne Branco, el buque escuela brasileño, un bello tres palos de diseño holandés, que es recibido con salvas de ordenanza y banda de música. Queda atracado en el muelle en el que pasó el Pros su primera noche, si bien su mayor francobordo y estar situado en un espacio de longitud adecuada, le garantizará una estancia más plácida. Sus guardiamarinas pronto se harán notar en el malecón

Guayaquil ha renacido muchas veces. Desde los primeros asentamientos que intentó Sebastián de Benálcazar y que eran puntualmente destruidos por los autóctonos, hasta los devastadores ataques de holandeses y franceses, que buscaban destruir sus astilleros para quebrar la superioridad naval del Imperio Español, pasando por las plagas, sucesivos incendios y revueltas, esta ciudad ha sido destruida y levantada muchas veces.



El astillero en tiempos de la colonia

Cuando sus astilleros dejaron de ser competitivos por la propulsión a vapor y los cascos de metal, Guayaquil se convirtió en el principal puerto exportador de cacao de Hispanoamérica. Hoy en día sigue siendo una dinámica plaza comercial y el corazón económico de Ecuador frente al quietismo de Quito. Es inútil buscar restos tangibles de la huella hispana. Sus construcciones más antiguas datan de principios del siglo XX.

El Malecón 2.000 ha supuesto una regeneración urbana de gran calado. Inaugurado en el año 2.000, significó el pilotaje ex novo de dos kilómetros y medio de ribera fluvial en el corazón de la ciudad, dando lugar a una vasta área donde se encuentran centros comerciales, ágoras cívicas, jardines, parque de atracciones etc.

Diseñado por un estudio de arquitectura norteamericano, goza de gran predicamento entre la población que, especialmente en los fines de semana, ocupa sus espacios. Un monumento en un extremo recoge las contribuciones económicas de cada uno de los habitantes de Guayaquil para su construcción. Como característica curiosa reseñar que todo el Malecón está "enjaulado", con accesos cada trescientos metros con control de uniformados. Ello indudablemente resta belleza al importante equipamiento, pero le otorga una gran seguridad en su paseo, en una ciudad no precisamente valorada como "segura".

Las aguas del Guayas son arteras y nunca tranquilas salvo en los cortos periodos de estoa, en que parece que dudan y mantienen más o menos inmóviles los restos vegetales, lechuguillas les llaman, que se desprenden de sus anegadizas riberas. En la tarde ha ocurrido un triste suceso: el Cisne Branco, en su salida de Guayaquil, ha colisionado con el puente levadizo. Ha embocado el angosto paso con una fuerte corriente de popa y a pesar de contar (o quizás por ello mismo) con asistencia de "práctico portuario" y dos remolcadores, ha tratado de abortar su paso, gripando su motor y derivando la popa, estampándose finalmente contra el puente y provocando la zozobra de uno de los remolcadores. No ha habido desgracias personales, pero si daños apreciables en mastelero y jarcias del velero, y la

embarcación de apoyo, arrastrada por la corriente, todavía no ha sido hallada.

Tres momentos de la colisión del Cisne Branco (Twitter @fperaltagye)

Dentro de la secuencia de actos programados está la firma de un convenio de colaboración de AGNYEE con la Cofradía Amigos del Mar COFRAMAR y la Asociación Ecuatoriana de Derecho Marítimo ASEDMAR. La Cofradía está especialmente interesada en indagar información sobre los acontecimientos que rodearon el hundimiento de los galeones españoles, cuyos restos de naufragio reposan en el Mar Territorial de Ecuador. El presidente de la Asociación Ecuatoriana de Derecho Marítimo hace entrega de un libro autografiado sobre la recuperación de los restos del "Jesús y María de la Limpia Concepción", nave capitana de la Armada de los Mares del Sur, que naufragó en costas ecuatorianas. Agradable reunión que convoca nuevamente a las más altas autoridades navales ecuatorianas y a personas relevantes que ya empiezan a ser amigas.

Al día siguiente visitamos el Museo Municipal, donde hay programada una exposición temporal por parte del Consulado

General de España en la ciudad, sobre el V Centenario de la Circunnavegación de Magallanes-Elcano.

La exposición consiste en un video y una serie de paneles explicativos que tienen como soporte las crónicas históricas más importantes sobre dicho evento. Posteriormente realizamos una visita guiada del propio museo. A través de la muestra y explicaciones sobre sus más importantes fondos, conoceremos la agitada historia de esta ciudad vital, que durante un corto y convulso periodo fue estado independiente.

Realmente entre actos protocolarios, visitas que recibimos en el propio Pros y desplazamientos para la búsqueda de repuestos y materiales, se nos pasan los días sin sosiego. Con ayuda de nuestros anfitriones hemos podido dar respuesta a algunas de las deficiencias pendientes: la nevera funciona a pleno rendimiento y hemos tomado decisiones sobre las baterías. Hemos decidido la adquisición de un conjunto de menor desempeño que el deseable, pero de marca fiable y que operará como back-up hasta el definitivo agotamiento de las presentes. Así mismo recibimos repuesto para la potabilizadora, pero queda en nuestras manos su puesta en operatividad que demoraremos hasta tratar de potabilizar agua marina y no el lodo del Guayas. Por lo demás tenemos problemas con las bombas de agua dulce revisadas en el Callao. Otras actividades como el lijado y barnizado de la tapa de regala y otros elementos de madera no pueden ser abordados por las limitaciones de no contar con energía eléctrica en nuestro amarre. La dependencia permanente del generador es un serio inconveniente.

La tripulación del Pros de la 7ª etapa. De izquierda a derecha: Juan Carlos Gisbert, José Miguel Montejo, Arantza Galarza; José Solá (Capitán), Eduardo Boix, Luis Fouz y José Peciña

Después de los días pasados en La Punta y sus bajas temperaturas, la estancia en un ambiente rabiosamente urbano con diez grados más de temperatura resulta gratificante. La climatología es tan constante como la de La Punta. Amaneceres grises, viendo el ancho brazo del río que nos separa de la isla Santay, por donde emerge un pálido sol que va ganando una luz ambarina. A mediodía el sol aparece con descaro, subiendo la temperatura hasta cerca de treinta grados, luego decae y las tardes pueden acabar con un cierto frescor. Por lo demás la actividad de "nuestro casero" nos hace tener curiosos que atisban nuestro velero amén de la permanente música.

Las aguas marrones siguen arrastrando "lechuguillas", troncos y restos de la incuria humana en su camino al Océano Pacífico, que nunca alcanzarán, pues en seis horas la contracorriente cambiará su dirección. No tenemos que precavernos de la fauna avícola pescadora, aquí no se puede dar y la vida animal visible es escasa: pinzones, cotorras, alguna garceta y, en la pasarela que nos une al malecón, iguanas de aspecto mineral y mirada melancólica. No tenemos problemas de guano pero la humedad y la abundancia vegetal propician la presencia de mosquitos. A la lluvia no se la espera hasta diciembre.

Almuerzo con el Cónsul honorario Pedro Rizzo y oros amigos

Invitados por el Cónsul Honorario Pedro Rizzo almorzamos en el Bankers Club. Nos acompañan miembros de su familia, todos ellos grandes aficionados a la vela. Amén de la jugosa conversación y la estupenda comida, la visita a la azotea del edificio, de treinta y tres plantas, permite una visión panorámica de la ciudad y su entorno y una mejor comprensión de su evolución en el tiempo.

En una última revisión de la jarcia y arboladura, aparece una falla en la cruceta superior, lo que obligará a un trabajo de soldadura.

El ingeniero Peña arreglará la cruceta dañada

Casi con toda seguridad se debe a un "toque" con la estructura del travelift utilizado en Puerto Lucía. Puestos en contacto con uno de nuestros protectores nos recomienda un operario que, de manera precisa y puntual, nos resuelve el tema en veinticuatro horas. Las correrías de Juancar por el palo mayor son seguidas desde el Malecón por numerosos curiosos.

Juan Carlos, ajeno al mal de altura, instalando la cruceta reparada

Estamos perfilando la fecha de salida y después de un cambio de agencia empezamos a tramitar la entrada en Galápagos. El Capitán del Puerto, que en principio admitió exonerarnos de la obligación de práctico para la navegación de subida por el río Guayas, nos comunica que, dado el precedente del Cisne Branco, deberemos contar con sus servicios para el paso del puente y salida de la ciudad río abajo. Más allá de la relativa molestia, esta exigencia supondría un apreciable desembolso.

Galápagos, tanto por las limitaciones de atraque y de oferta comercial, así como por sus precios supuestamente más altos, no parece ser el lugar más adecuado para un abarrote para más de 40 días. Chemi Montejo ha realizado un análisis escrupuloso de las necesidades en base a unos menús preconcebidos. Nos dirigimos a la gran superficie de Guayaquil que nos parece más adecuada a nuestro propósito. Dada la importancia de nuestro acopio obtenemos que nos lo acerquen al Malecón. Con todo, su acarreo desde la calzada al Pros, atravesando la cubierta del Henry Morgan, resultará penosa. Como indicativo el acarreo para agua es de 50 bidones de 10 l. La ayuda de nuestros vecinos del

Morgan es un alivio. El encaje de las viandas entre nevera y congelador exige orden y criterio. Queda todo estibado quedando solo pendiente del fresco y artículos de limpieza. Al día siguiente acudimos al Mercado Central de Guayaquil. Tiene buena oferta, pero queda lejos de la espectacularidad del de Callao. No obstante, sin ser exótico mantiene el encanto de los mercados tradicionales con oferta ambulante de todo tipo, aguadores, porteadores con carretilla, etc. Hacemos la compra a satisfacción y a precios muy convenientes.

Acaece un serio inconveniente, el generador ha dejado de funcionar y alcanza altas temperaturas. Está recién revisado y no encontramos explicación. Sin embargo, pronto resolvemos la incógnita. Se refrigera con agua del Guayas y, especialmente si es marea baja, arrastra una gran cantidad de limo, por lo que la hipótesis más plausible es un embozamiento del filtro de la bomba de succión que ocasiona el calentamiento y su inoperatividad. Es un tema serio pues, entre otros, deja sin servicio la nevera y congelador que están a tope dispuestos para la travesía de medio Pacífico. Claudio nuestro casero nos ofrece conexión a su instalación eléctrica y nos resolverá el problema hasta nuestra salida.

En páginas anteriores se comentó la generosa donación recibida de unos 100 Kgs. de plátanos en estado agraz. El inconveniente es que están todos madurando al mismo tiempo. Se establece una frenética carrera contra reloj entre la progresiva obsolescencia natural del producto y la capacidad de ingesta de los tripulantes. A pesar de establecer una cuota diaria individual de consumo de plátano y del empeño de Arantza en preparar e improvisar platos que lo tengan como base, parece que vamos a ser superados por el ritmo de maduración.

Hemos planteado la solicitud de nuestro permiso de entrada a Galápagos bajo la modalidad de visita turística, pues la cultural promovida desde la Embajada tiene una resolución más lenta y no parece que garantice su obtención en fecha de arribo. El primer requisito es la fumigación (fuimos ya fumigados y desinfectados al entrar en Puerto Lucía) y responder a un largo cuestionario sobre productos de prohibido ingreso y que pudieran alterar el delicado equilibrio ecológico de las islas. El sábado día 24, a las 14:00 horas, recibimos la visita de una funcionaria acompañada de dos individuos con los atavíos e instrumentos propios de los "cazafantasmas" y nos ocupan el velero durante una hora para fumigar, tanto la cubierta, como el interior del Pros. Hasta las 18:00 horas no nos permitirán el acceso al interior. Una vez más, acudiremos al Morgan para sustituir nuestro almuerzo cancelado, por una "picada argentina" y la suite subsiguiente de cervezas y chupitos.

El domingo siguiente se produce un acontecimiento que altera el ritmo diario de la tripulación. Incluso para los no futboleros, un Barcelona-Madrid lejos de la madre patria es un acontecimiento. A las 9:15 horas, invitados por Claudio, estamos de nuevo en el "Morgan" comportándonos como hooligans, inclusive en las cervezas muy mañaneras, siguiendo con pasión el partido que finalizará con victoria de equipo merengue. Finalizado el partido recibimos a los mecánicos que inevitablemente nos cambian la bomba de refrigeración del generador definitivamente dañada.

Pasaremos la tarde del domingo haciendo los últimos preparativos para el zarpe, poniendo el velero a son de mar. Definitivamente el lunes zarparemos, arrumbados a Galápagos, en la estoa de la mañana, dirigidos por práctico y acompañados por el Almirante Amílcar Villavicencio, por Pedro, el Cónsul Honorario, y por Claudio, que quieren participar, siquiera sea

testimonialmente, en nuestra vuelta al mundo y que recuperarán tierra a la altura de Posorja.

Jose Solá entrega la metopa de Agnyee a Pedro Rizzo Cónsul de España

Con Jorge Friend Cónsul español en Guayaquil

Con Octavio Jarrín, Presidente Confederación sudamericana de vela

Visita al Pros del Contralmirante Villavicencio, Ex AJEMA de Ecuador (centro)

Dejamos en Guayaquil muchos amigos a los que darles las gracias: Pedro, Jorge, Luis Eduardo, Octavio, Claudio, Amílcar ... A todos ellos nuestro agradecimiento por el apoyo y afecto recibidos. Quedarán en nuestro recuerdo y en los anales del proyecto.

También, dice el tesorero, nos hemos dejado muchos dólares.