

¿Cómo describir una larga travesía sin que sea una pesadez?

Para mi resulta emocionante. Si ya sé, que a muchos las travesías se les hacen largas, y todavía recuerdo cuando mis hijos me preguntaban: ¿cuánto falta?, nada mas zarpar de Cambrils para pasar unas semanas en Ibiza.

Pero ya entonces para mi eran emocionantes.

Lo son por muchas cosas, el reto de llegar a dónde quieres a vela, es siempre mayor cuanto más larga es la distancia. Es solo uno de ellos.

Las noches con el cielo para ti solo, cuando estás de guardia, con estrellas o con nubes. Mirando los planetas y jugando con las aplicaciones de móvil que te ayudan a reconocerlos. Nunca te acostumbras a sentirte muy pequeño.



Las olas, que intentas “leer”, porque se cruzan y van en aumento o no. Hay cosas que no te cansas de observar, el fuego y el mar.

Las nubes, de esas hay muchas muy diferentes. Las vamos leyendo también,

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas

traerán viento, lluvia, o nada. Será un chubasco corto o será violento. Te cuentan muchas cosas.



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Los colores del cielo, rojizo al anochecer, hará bueno, rojizo al amanecer, no lo hará. Siempre diferente.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Optimized by www.ImageOptimizer.net



El reto de hacer “andar” el barco, escoger las velas o ajustarlas para conseguir algún nudo más o algunas décimas, es constante y me entretiene mucho.

Ahora la navegación, con tanto GPS, ya no tiene ningún misterio, pero siguen pasando muchas cosas y yo las disfruto todas. Ya no llevamos cartas de papel de todo el océano, y claro tampoco apuntamos la posición con un lápiz.

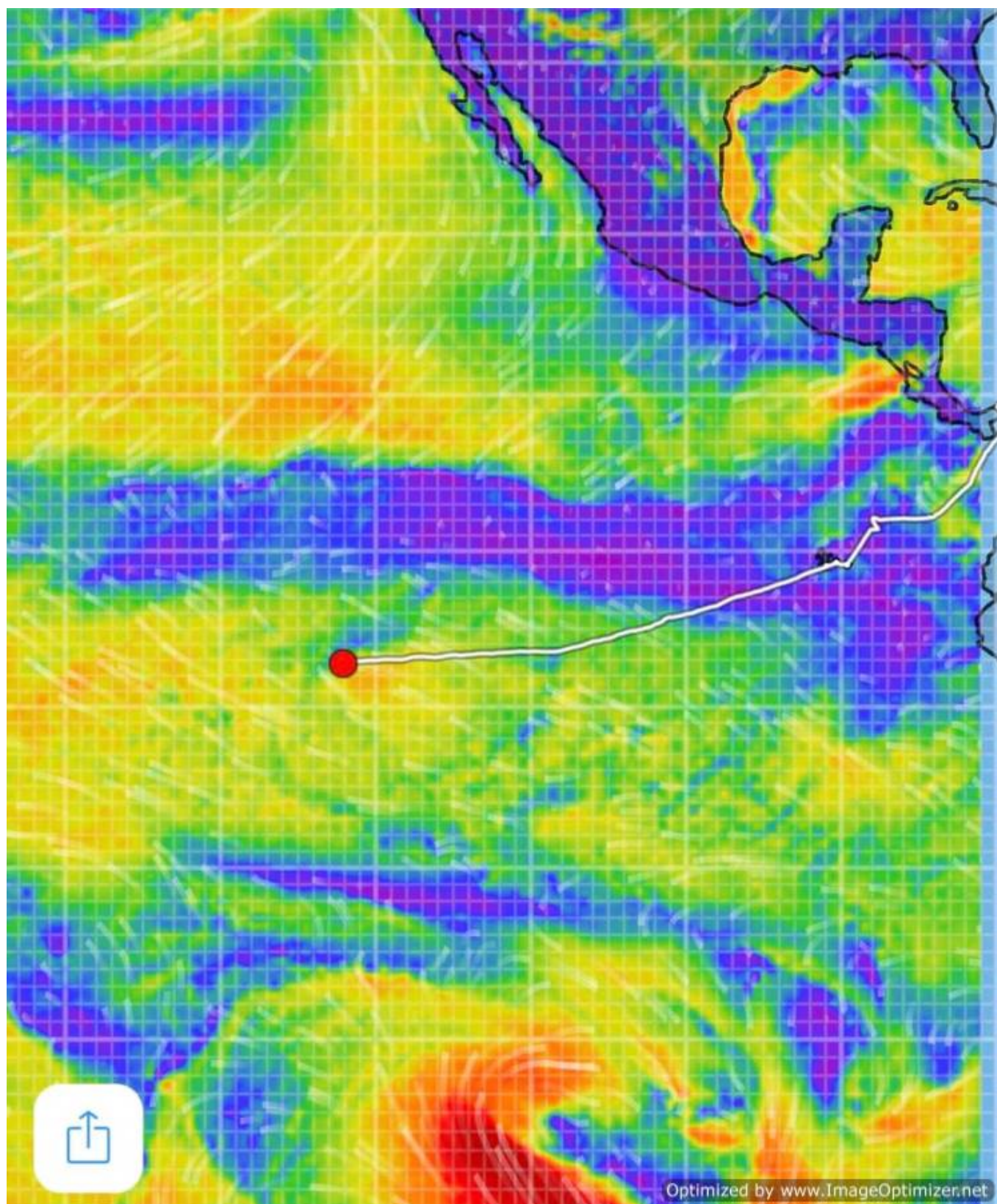
La meteorología era una incógnita hasta que internet, los satélites y los rutólogos, la han reducido a una variable a tener en cuenta, pero ya no navegamos con el desconocimiento de los 80', cuando no teníamos ni idea de lo que nos esperaba. Bueno el mediterráneo guarda sus cuotas de impredecibilidad.

Ahora es mucho más fácil que entonces, pero, aun así, para nosotros esta travesía,

que es de las largas para los cruceristas en general y para nosotros hasta la fecha, la más larga, nos la tomamos muy en serio.

Son 3.000 millas, van a ser unos 19 a 20 días de navegar. La zona y la época no tienen nada de especial, se esperan vientos flojos a moderados, alguna tormenta típica de los alisios. Eso sí hubo una tormenta tropical en las costas del Ecuador unos días antes de nuestra llegada a las Galápagos, nos sirve para recordarnos que no nos podemos relajar.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Puedes caer en la tentación de pensar que es fácil, si no fuera por que apenas unos días antes de zarpar, leemos la noticia de un barco que haciendo la misma ruta que empezamos nosotros, se ha hundido por chocar con una ballena, y que pocos días después, a otro barco le tuvieron que rescatar un tripulante, porque le dio un infarto y no podían esperar 10 días en llevarlo al hospital.

Pues eso, es mucho más fácil que hace años, pero sigue teniendo riesgos como siempre.

Somos tres a bordo, Mónica, Francesco y yo.

Al igual que desde Panamá a las Galápagos, nada más salir, ponemos en marcha nuestra rutina de guardias de 3h. de noche y 4h. de día, así que puedes descansar casi 6 hrs. seguidas. Un lujo para los que estamos acostumbrados a no tener más de 4h.

Arrancamos como un tiro, mar plana, viento de través, las primeras 60nm, las hacemos en menos de 8hrs. Mejor imposible.

Nos cruzamos con algún mercante, pronto dejaremos de verlos. Éste le vemos y tiene AIS. Más tarde veremos otros, o mejor sus luces, pero no aparecen en nuestro navegador, no llevan AIS. Nuestro radar sigue estropeado, así que esperemos que todos los que no lleven AIS, lleven luces, porque en Brasil no era así... Vemos muchos barcos de pesca, por el AIS vemos sus nombres, son chinos. Se ponen en aguas internacionales alrededor del santuario de los galápagos a pescar de todo, sobretodo tiburones. Hace unos meses la armada ecuatoriana cazó a uno que cruzo las aguas jurisdiccionales y llevaba cientos de toneladas de tiburones. Los isleños estaban muy ofendidos.

Los días se suceden con navegaciones de 160 a 170 millas día. No hemos puesto el motor desde la salida. Vamos bien.

Al 4ª día, aparece la primera tormenta, quitamos spi, y cuando esta ha pasado, nos quedamos sin viento, va a durar unas horas, pero no me quiero quedar flotando, vamos a ir a motor, sólo 8hrs, vuelve a saltar viento. Volvemos a poner Spi.

Por fin hemos llegado suficientemente al sur cómo para encontrar la corriente ecuatorial, que nos va a ayudar con un nudo y a veces más en dirección oeste. La hemos estado esperando impacientemente casi 3 días.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas

Día 7º, todo va estupendamente, ya hemos hecho las primeras 1.000nm, lo celebramos con jamón del bueno, queso y un Malbec de Mendoza, que a Francesco le entusiasma.



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



El barco está a punto, pero aun así lo revisamos cada día, y vamos descubriendo que le pasan cositas, algún grillete que se afloja, porque, aunque todos van además de cerrados con alicates, con bridas, éstas se rompen y los grilletes se aflojan.

Día 10^a de navegación. Llevamos 1.600nm, estamos a mitad del viaje. En una travesía larga, lo que más me preocupa son las averías y las roturas. Después de un día de navegación fantástico con mayor y gennaker, navegando durante más de 20h a más de 8 nudos, decido arriarlo. El viento pasa de 23 nudos y hay riesgo de romperlo. Esta anocheciendo. Vamos a pasar a modo de navegación más conservadora, llegar sin romper es nuestro objetivo.

A media maniobra de arriado, la vela no baja, ¿Qué pasa? Miramos arriba, la driza esta casi rota y aunque sigue aguantando, la vela queda a medio palo sin bajar. Se hace de noche en 30' hay 25 nudos de viento y la vela no baja. Va a tocar subir al palo, a desengancharla, cortar la driza o algo. Cuando ya se preparaba Francesco para hacer el mono, Mónica tira un poquito, luego otro poquito y parece que poco a poco baja algo. Al final llegamos a desenganchar la vela sólo subiendo a la botavara. Hemos tenido suerte, subir al palo con bastante mar, hace que te golpees contra todo y hay riesgo de hacerse daño de verdad. Se hace de noche, ponemos mayor y foque, mañana pensaremos que hacemos.

Día 11. Mientras miramos que vamos a hacer con la driza rota y sobretodo porque se ha roto, pongo en marcha la potabilizadora, a los 30' y suena una alarma. La potabilizadora se ha parado. La ley de Murphy, todo pasa a la vez.

Francesco lo detecta rápidamente, es una bomba de alimentación que se ha estropeado y un fusible muy escondido. Afortunadamente no sólo llevábamos el recambio, (llevo una bomba de recambio de cada tipo de todas las que llevo en el barco, si de todas y hay más de 12 diferentes), si no que Francesco es un experto, conoce la potabilizadora y la reparó en un par de horas. Francesco, the watermakerman. Lo más difícil será reponer la bomba, a ver cómo me llega a dónde sea desde los USA. Podríamos haber llegado a destino sin potabilizadora, vamos preparados con agua embotellada llevo unos 3 lit. / día para 20 días, y teníamos 500 litros de reserva en los tanques. Pero la vida a bordo sin las duchas diarias no sería lo mismo. Mientras escribo, ahí va nuestra querida Spectra (es la marca de la potabilizadora), haciendo 50 litros por hora alimentada por energía solar.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas



Hablando de energía, este es uno de los elementos mas importantes de los barcos modernos. Necesitan bastante energía: Sistemas de navegación, piloto automático, neveras, congelador, luces y por supuesto cargadores de telef., PC y del Starlink, todos quieren lo mismo: watios. Nosotros además de un montón de placas solares, para estas travesías llevamos un hydrogenerador. Es como un timón de un hobie cat, con una hélice y funciona como las dinamos de las bicis antiguas. La hélice gira por la fricción del agua y genera electricidad. Durante el día no es necesario, pero en el ecuador los días sólo duran 12 hrs, es decir en el mejor de los casos sólo tenemos luz para las placas solares la mitad del día. La realidad es que es bastante menos. Navegamos hacia el oeste, las velas van delante del barco, y las placas detrás. Por las tardes el sol nos queda en la proa, las velas lo tapan y las placas no cargan, conclusión, disponemos de sol de 9 a 10hrs sobre 24h. son las que disponemos para cargar. Al hidro, le da lo mismo, funciona 24/24 le importa más la velocidad, como a la bici, que otra cosa. A nuestra velocidad media de 6 a 8 nudos carga entre 10 y 18amp/H. durante 14hr que trabaja solo hace que nuestras baterías nunca bajen del 90% de carga. Y eso además de un lujo, es una tranquilidad enorme. No necesitamos poner nunca el generador, ni usar los motores. Si hay viento podríamos hacer toda la travesía sin gastar un litro de gasoil.

La historia de la driza acaba cuando puedo ver ampliada una foto que hago del tope del palo, tumbado en cubierta, cámara en ristre con teleobjetivo y veo que se ha roto la polea. No tengo solución para eso hay que pedir una nueva al fabricante del palo en Francia. Un verdadero fastidio. Mi lista de la compra pendiente es la siguiente: un radar que debe venir de UK, una bomba que sólo venden en USA, y una polea de palo de Francia. Parece un chiste de niños. Y vamos a dónde no hay nada.

Sacamos la driza rota, y usamos la segunda driza. Llevo dos drizas montadas de Spi (y otras 2 de recambio), y 2 drizas montadas de mayor (y otras 2 de recambio). Volvemos a izar el Spi, y como dice nuestro amigo Francesco, "we are back on the

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas

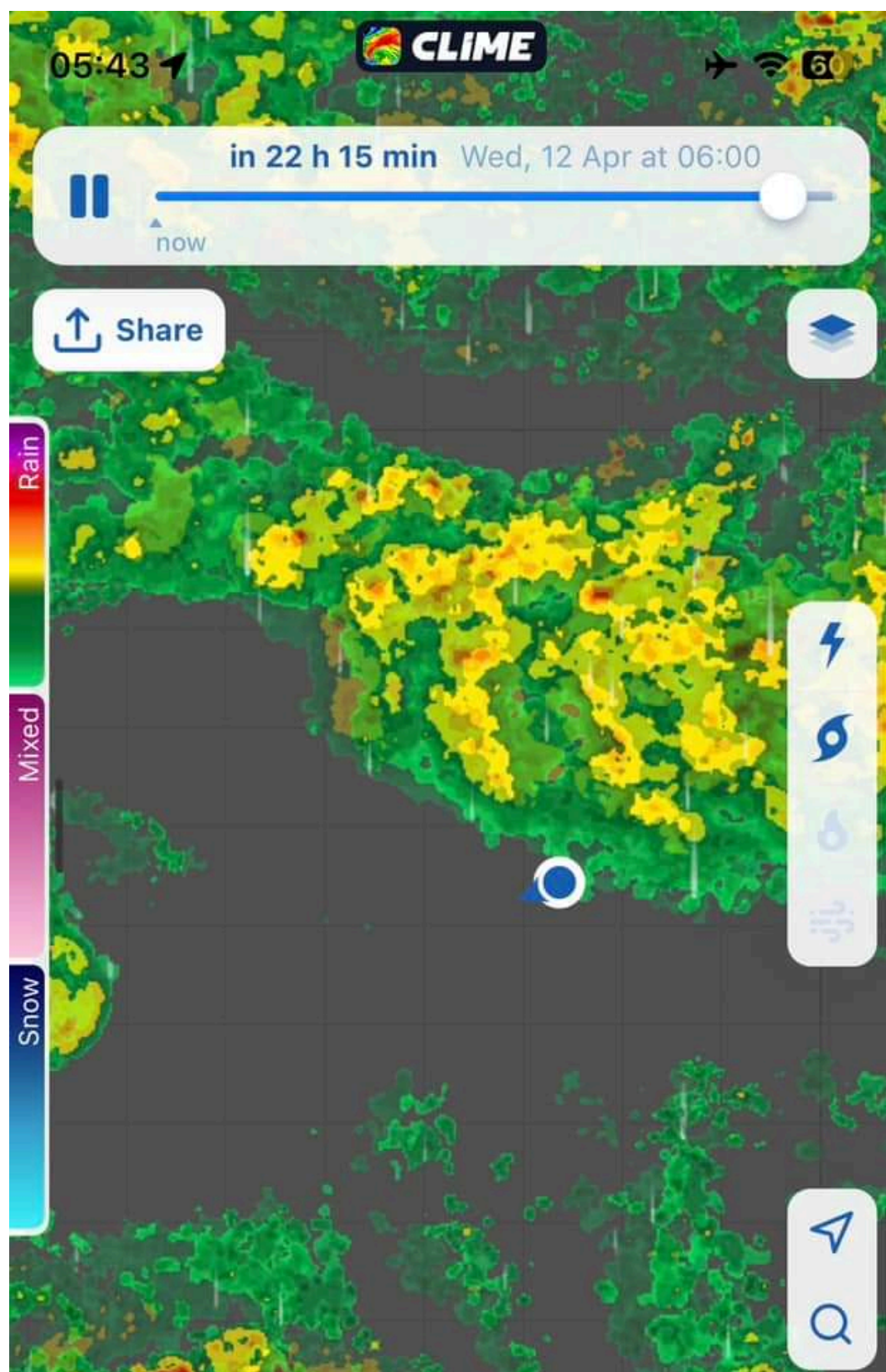
race.”

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas



Dia 12. Seguimos recibiendo partes y consultando varias webs meteo constantemente, hay una app, Clime, que te muestra las nubes y lluvia en tiempo real, nos dice que la noche será movida. Muchos chubascos, lluvia, puede que el viento suba bastante. Preventivamente, sacamos vela, ponemos un rizo y nos pasamos las siguientes horas con varios chubascos. Que lujo poder hacer la maniobra de día, y con todos en cubierta y antes de empezar a llover. Hemos perdido mucho del romanticismo de la navegación de los viejos tiempos, pero a veces me alegro mucho de vivir estos tiempos.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas

Al día siguiente ya con sol, ponemos primero mayor toda y al cabo de unas horas Spi. Los próximos 2 días iremos así día y noche. Vientos entre 12 y 18, alguna rachita hasta 20. Barco sobre rieles a casi 8 nudos.



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Día 13, Vamos con Spi, viento y mar en popa, oímos el ruidito del carrete de pescar. La velocidad a la que se desenrolla el hilo nos dice que la presa es importante.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas

Francesco empieza a recoger hilo, Mónica y yo arriamos el Spi, llego a popa a tiempo a coger el gancho y ayudar a subir la pieza a bordo. Es un magnífico Merlín Blanco de más de 1,5m. Francesco disfruta enormemente y nosotros todavía más, se dispone a filetearlo y todo. Cuando ha picado Mónica estaba preparando la cena, cambia el menú rápidamente, hoy toca pescadito fresco.



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las
Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Llevar a Francesco es una gran ventaja y un lujo enorme, no sólo nos ayuda en todo, se autonombró lavaplatos y lo hace casi todos los días. Se apunta a todas las maniobras y escoge el lado dónde más se trabaja. Además, es un gran conversador

y me aguanta mis rollos. Hablamos en inglés, y me ayuda a mejorarlo constantemente. Tiene una manera muy elegante de hacerlo, en cuanto digo algo mal, no me dice: esto se dice así. Si no que lo repite de forma correcta o pronunciado correctamente, yo me doy cuenta casi siempre, e intento acordarme para la próxima.

Es un entusiasta de todo, sobretodo de los menús de Mónica, cada vez que sale el plato a la mesa, lo fotografía lo envía a sus amigos y lo aplaude. Es Fantástico.

Cada día escribe en Facebook para sus/nuestros amigos la crónica del viaje, y allí salen nuestras conversaciones sobre, vino, la transición española, historias de navegantes, velas, técnicas de navegación, en fin, mil temas. Las anécdotas del día y las fotos las comparte puntualmente.

Los días transcurren, pero no rutinariamente. Una de las cosas que estamos pendiente, es el control de la hora en la que vivimos, tenemos que adaptar el reloj del barco a la hora que corresponde en función de nuestra longitud. La tierra gira cada 24 horas, los meridianos están divididos en 360º, así que cada 15ª de meridiano corresponden a una hora. Durante el viaje lo vamos a hacer tres veces. En Europa, vivimos en el meridiano de Greenwich, y es dónde se fija la hora universal o UTC. A ambos lados de Greenwich y hasta 7,5º, es el tiempo UTC. A partir de aquí, cada 15ª hacia el oeste será una hora en negativo y hacia el este en positivo. En España hemos convenido vivir en UTC, + 1, y en verano en UTC +2. Nosotros salimos de Panamá, que nuestra hora local era UTC -6, y cuando lleguemos a Marquesas, la hora local será UTC - 9,5. nos llevamos en verano 11,5 horas con España.

Mientras nos aproximamos a nuestro destino, leemos mucho, sobre la historia, y lo que nos espera al llegar.

Tengo que leer bastante, para no sólo aprender lo de los tramites de entrada, si no dónde ir, donde fondear, dónde están las cosas, que se puede hacer, etc. pero isla a isla y hay en este primer grupo varias.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Optimized by www.ImageOptimizer.net

Otra de las cosas que me entusiasma y me hace disfrutar mucho en estas largas navegaciones, como ya sabéis es descubrir y aprender que es lo que ha pasado por aquí, y es que el océano pacífico tiene 4 siglos de historias apasionantes.

Os las iré relatando en función de los sitios en los que vayamos, pero ahora os

cuento un par de ellas.

Todos sabéis que Magallanes, zarpo en 1513, y que Elcano acabó la primera circunnavegación en 1522. Pero sabíais que Elcano se embarcó en la expedición de García Jofre de Loaysa que zarpo de la Coruña en 1525. Que fue un cúmulo de penalidades con tormentas terribles, rompieron mástiles, velas ya que iban por el sur y que después de 4 meses, tanto Loaysa como Elcano fallecieron por escorbuto, en verano de 1526. Sólo dos de las 7 naves que salieron llegaron a Filipinas. Y otra vez solo una regresó a la península ibérica.

Hay muchísimas expediciones españolas en el XVI y XVII, las primeras fueron duras, hasta 1565 no se descubrieron las corrientes y vientos que permitieron mas tarde comunicar Manila con Acapulco. El tornaviaje. En esas primeras o volvían por la ruta de los portugueses con los que estábamos en permanente conflicto o no volvían.

La otra aventurita, es que Darwin después de dejar atrás las Galápagos, dónde estuvo sólo 6 semanas, siguió exactamente la misma ruta que hacemos ahora y se dirigió a las Islas marquesas. Que se llaman marquesas en honor a la Marquesa García Hurtado de Mendoza, esposa del virrey del Perú que patrocinó la expedición de Álvaro de Mendaña, que llegó aquí como primer europeo en 1595.

A medida que nos vamos acercando a nuestro destino, empezamos a mirar a que hora llegaremos. Queremos llegar de día, sabemos como son y no nos vamos a perder, pero deseamos disfrutar del espectáculo de las islas altas y verdes.

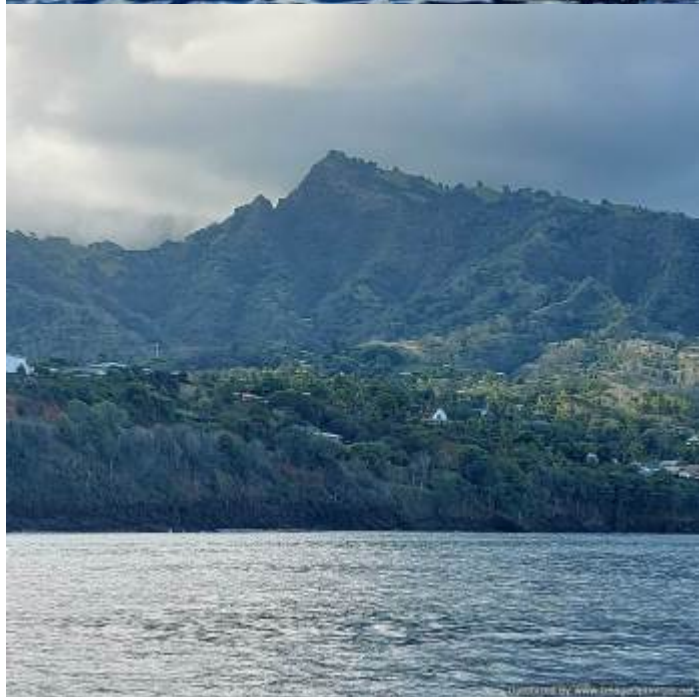
Vamos muy bien, día y noche con Spi, muy cómodo, y muy tranquilo. Pero sabemos que los últimos dos días no va a hacer viento. Nos queda muchísimo gasoil y decidimos hacer las ultimas 300 millas a motor.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Llegamos a la isla de Hiva Oa, no es la que está más al sur, pero casi, fondeamos en Atuona, la capital a las 5 de la tarde. ¡¡El fondeadero está lleno de barcos, casi no cabemos!! ¡Hay más de 20 !. Luego sabremos que después de dos años de COVID, este año hay avalancha, más de 200 cruceristas han pasado por aquí, y se esperan otros 300 para la temporada.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas



Al final han sido 2.986 millas desde Galápagos y 4.126 desde Panamá. En esta etapa hemos tardado 19 días y 9 horas, nos ha salido una media de 6,5 nudos. Y hemos navegado casi 80 horas a motor. La única avería, la polea del palo. La driza

la hemos salvado.

Ya estamos a mitad de camino de Nueva Zelanda, Ahora vamos a disfrutar de la Polinesia. Ya os iremos contando.

124 Navegando por los mares del sur, de las Galápagos a las Marquesas





Te te gusta comparte:

- [Comparte en Facebook \(Se abre en una ventana nueva\) Facebook](#)
- [Compartir en WhatsApp \(Se abre en una ventana nueva\) WhatsApp](#)