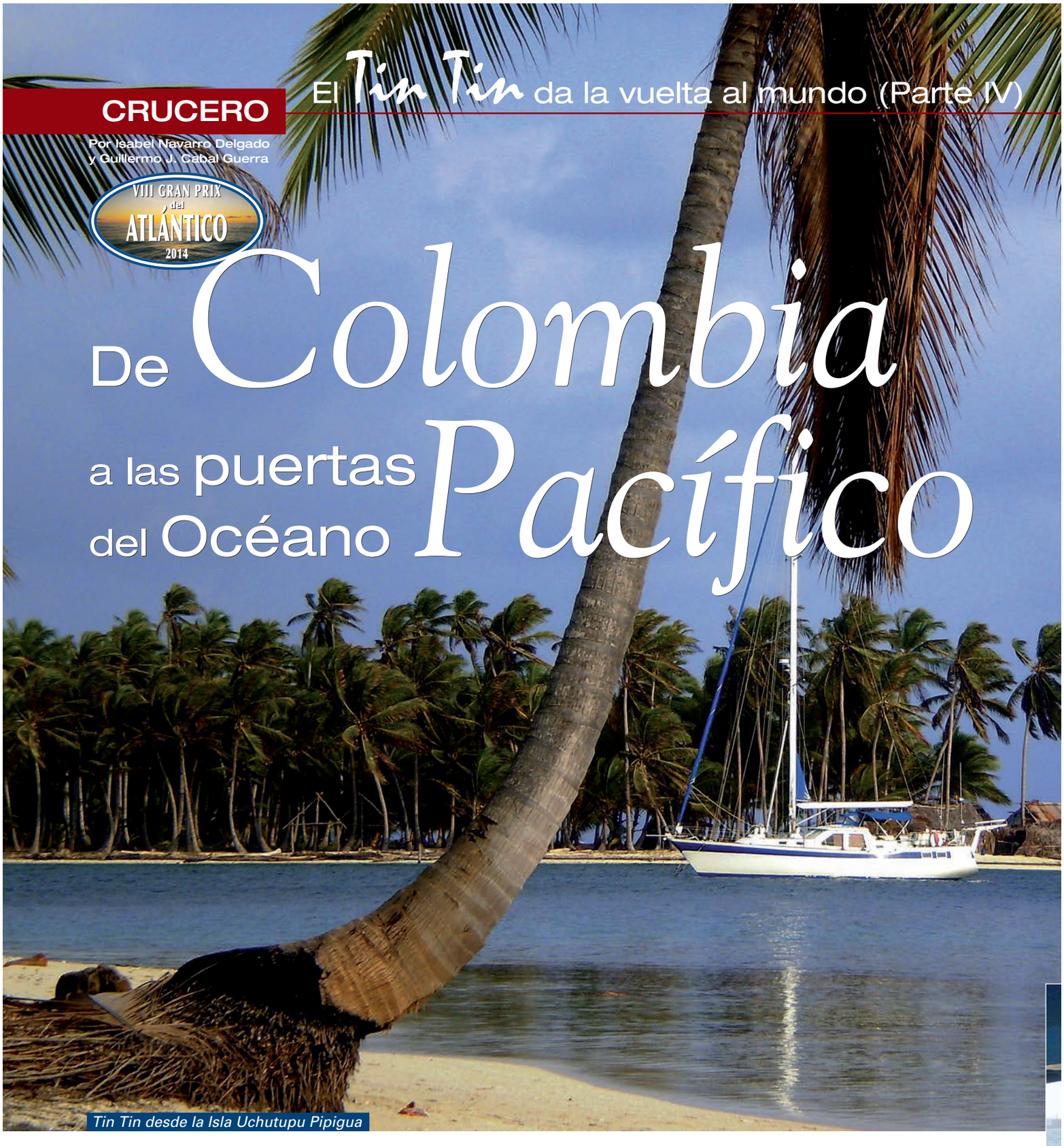
CRU tin tin IV:Maquetación 2 23/1/14 16:05 Página 1



CRUCERO

El Tin Tin da la vuelta al mundo (Parte IV)

Por Isabel Navarro Delgado
y Guillermo J. Cabal Guerra

VIII GRAN PRIX del ATLÁNTICO 2014

De Colombia a las puertas del Océano Pacífico

Tin Tin desde la Isla Uchutupu Pipigua

Tras haber recorrido 483 millas desde la isla de Curaçao, la travesía hasta la ciudad colombiana de Cartagena de Indias había finalizado y se encontraban fondeados frente al Club Náutico. La ubicación era perfecta, lo que permitió a nuestros protagonistas explorar los alrededores y visitar prácticamente a diario el barrio histórico de la ciudad.

Cayo Limón

Tin Tin fondeado en Cayos Holandeses, Kuna Yala

Abandonando Cartagena rumbo a Kuna Yala

Cartagena de Indias es una ciudad moderna con muchos vestigios de la época colonial española, los cuales se encuentran perfectamente conservados, donde reina un considerable nivel de seguridad -pudiendo pasear sin problema a cualquier hora del día-. Lo único negativo son las aguas cerradas de la rada y el increíble tráfico de embarcaciones, que sin ningún tipo de escrúpulo pasan a toda velocidad ocasionando un oleaje bastante incómodo para los que vivimos a bordo. Pero la ciudad vale la pena, traspasar el umbral de la muralla que rodea la vieja ciudadela es como trasladarse a otro tiempo, donde los coches de caballos y las casas de estilo español inundan cada rincón. Los días transcurrieron rápido y las fiestas navideñas las pasamos en Cartagena, tras lo cual partimos rumbo al archipiélago de Kuna Yala (bautizado por los descubridores españoles como San Blas) en Panamá, después de permanecer en Colombia cincuenta días.

Rumbo a Kuna Yala

El día 5 de enero de 2009 levamos ancla del fangoso tenedero de la Bahía de Cartagena. El pronóstico meteorológico daba vientos de 15 a 20 nudos del NE para los próximos tres días, con una importante mar de fondo que generaría olas de entre dos y tres metros en el Cabo de la Aguja. A sabiendas de ello decidimos partir sin más demora. Este hecho condicionó que no arrumbásemos a las islas del Rosario, situadas a 16 millas al sur de Cartagena. Los vientos previstos eran de componente norte y muy posiblemente producirían un importante mar de fondo que

haría de nuestra estancia en las islas un auténtico suplicio, ya que están demasiado expuestas al primer y cuarto cuadrante. Por ello, decidimos realizar la travesía al archipiélago de Kuna Yala sin escalas. Nuestro plan de navegación estimaba una duración de dos días, por lo que sería suficiente alcanzar una velocidad media de cinco nudos para llegar a primera hora de la mañana a destino. Al salir a mar abierto y comprobar que el viento soplaba de un largo, navegamos sólo con el génova atangonado, logrando con ello la velocidad efectiva deseada. Nuestra ruta transcurrió ligeramente más al sur de la comercial, ello disminuyó drásticamente el riesgo de encuentro con el intenso tráfico de grandes buques hacia Panamá. Según lo establecido y con la tranquilidad que envuelve el alba, observamos por la amura de babor y en lontananza una fina línea quebrada que anunciaba la proximidad de tierra. Deseosos de descubrir lo que nos esperaba en la lejanía, cogimos los prismáticos y vimos las siluetas recortadas entre la bruma de islas colmadas de altos cocoteros.

Inmersos en el paraíso de Kuna Yala

Tras recorrer 193 millas, habíamos arribado a Cayos Holandeses. Este lugar está compuesto por veintiún islas deshabitadas en su inmensa mayoría y protegidas por un arrecife de coral de siete millas de longitud. La aproximación y entrada al fondeo precisa mucha atención, pues con la quietud del mar que había en aquel momento, el arrecife que protege el anclaje no se podía observar, lo que invitaba a seguir de frente, cuando en realidad hay que bordear por el sur tres islas para hallar el paso adecuado. El entorno era espectacular, rodeados de aguas cristalinas, islas paradisíacas y como fondo el arrullo del mar rompiendo contra la barrera de coral. Sin duda, era un lugar de ensueño, por lo que nos dejamos perder por allí durante treinta días, tras lo cual partimos hacia la isla de Porvenir, centro administrativo del archipiélago, donde efectuamos la entrada oficial en Panamá. Como el fondeo era excepcionalmente profundo y lleno de cabezas de coral, decidimos partir nada más concluir el papeleo y fondear en Cayo Limón del Este, otro pedazo de paraíso situado a tan sólo cinco millas de distancia. En este lugar nuestra estancia se prolongó veintiocho días, en los cuales tuvimos jornadas de pesca espectaculares, llegando a capturar abundantes meros y pargos, de entre tres y diez kilos, junto con las omnipresentes langostas. Pero Kuna Yala es muy grande y debíamos partir para conocer otras zonas, así que decidimos arrumbar a la isla de Nargana. La aproximación al área protegida es sencilla, siguiendo escrupulosamente la marca que señala la entrada, situada a estribor de un gran bajo que cierra el área de fondeo. El panorama de la isla era completamente diferente a lo que hasta ahora habíamos visitado. Altas antenas de comunicaciones y tendidos eléctricos coronaban los tejados de chapa de algunas de las casas construidas con cemento. También había cabañas de estilo tradicional

Aguas como el cristal

Vida cotidiana en la isla Tigre

entremezcladas, pero éstas eran más bien pocas. Dispuestos a descubrir lo que la modernidad hizo en esta población, que se desarraigó de sus tradiciones y costumbres en pro de la modernidad, nos propusimos pasar allí un par de días, pero el paso de una onda tropical nos retuvo una semana con fuertes chubascos y vientos racheados, tras la cual partimos hacia Kanlildup, también conocida como Green Island. Recorrimos las ocho millas que nos distanciaban empujados por un suave viento de través de quince nudos. Disfrutamos del lugar, aunque a decir verdad en Kuna Yala es difícil no encontrar un rincón paradisíaco donde el paisaje no esté formado por islas coronadas por esbeltas palmeras y rodeadas de fina arena blanca. Pero como el tiempo parecía escaparse de las manos, decidimos, tras cuatro días de estancia en Kanlildup, ir a conocer los Cayos de Coco Bandero, considerado uno de los lugares más bonitos del archipiélago. El fondeo era espectacular al encontrarse situado entre cuatro islas muy próximas, el único problema estriba en el pequeño espacio que dispone para largar el hierro. Todas ellas están rodeadas por pequeñas barreras de arrecife y, aunque existe un paso que acorta la distancia para entrar en el fondeo, nosotros preferimos bordear las islas de Dainyadup y Gorgidup aproximándonos por el sitio más seguro. Fue aquí donde tuvimos la suerte de ser invitados a una ancestral ceremonia de los indios kuna "la chicha fuerte", para tal acontecimiento nos trasladamos a isla Tigre, situada a nueve millas. Ésta es una de las más auténticas y con las costumbres más arraigadas de Kuna Yala. Cuando una niña llega a la pubertad, se lleva a cabo un ritual por el cual se comunica a toda la población que ya es una mujer. Las ancianas del poblado cubren todo su cuerpo con una tintura negra y la encierran en lo que denominan "la casita" durante sus primeros días de menstruación. Mientras tanto los denominados "químicos" elaboran una bebida alcohólica denominada "chicha brava", resultado de la fermentación del maíz o la caña de azúcar al que añaden café o cacao, adquiriendo un sabor dulzón parecido al vino dulce, pero con un toque agrio. Después de obtener el permiso del shaila o jefe del poblado, fuimos muy afortunados al poder compartir un ritual en el que el pueblo kuna nos acogió como si fuéramos uno más. Isla Tigre nos dejó un recuerdo imborrable, un lugar donde se respiraba tranquilidad, donde la gente es buena y sobre todo cargado de historia y tradición. La temporada seca (de noviembre a mayo) se estaba terminando y debíamos partir hacia el oeste, pero antes conoceríamos los cayos de Coco Bandero del Oeste, los Holandeses del Oeste y Chichime.

Isabel con las doce ruedas y los cuatro cabos de amarre

Tin Tin en Coco Bandero

Cruce del canal de Panamá

Tras 102 días en Kuna Yala, partimos rumbo a isla Linton, lugar desde el que gestionamos el cruce del Canal de Panamá, evitando así recalar en la ciudad de Colón, un lugar desordenado, sucio, muy inseguro y peligroso. Cuando el

Nos acercamos a la primera esclusa

tema burocrático estuvo en orden, recorrimos las veintinueve millas que nos separaban de Colón dirigiéndonos directamente hacia el área de fondeo para barcos de pequeña eslora denominado los "flats", donde permanecimos a la espera de instrucciones para cruzar. Sabíamos que las autoridades portuarias, para agilizar el tránsito, prefieren abarloar dos o incluso tres barcos (si uno de ellos es un catamarán), por lo que debido a nuestra amistad con dos barcos brasileños, uno de ellos un multicasco, sugerimos a las autoridades nuestro deseo de pasar juntos, quedando la decisión pendiente hasta que se efectuara la medición y se decidiera la fecha exacta del tránsito. Nuestro agente nos suministró el material indispensable para el tránsito: cuatro líneas de 38 metros de largo cada una y 20 milímetros de grosor junto con 12 cubiertas de ruedas de automóvil que servirían de protección para los costados. Otra de las exigencias oficiales era llevar cuatro personas a bordo, además del patrón, para encargarse de los cabos de amarre y maniobra, para lo cual nos acompañó la tripulación de otro velero amigo, que en breve pasarían por la misma experiencia. El 16 de mayo, a las 16.15, vimos como se aproximaba el remolcador que transportaba al primer piloto que habían asignado al Tin Tin, tras breves instrucciones, nos encaminamos hacia la primera esclusa llamada Gatum, pues nuestra entrada estaba prevista para las 18.00. Media hora después de la partida, el catamarán y el otro velero acompasaron su rumbo y velocidad con el Tin Tin. El primero iría en el centro de la formación, por lo cual se adelantó para así facilitar a los monocascos la maniobra de abarloado a cada uno de sus costados. Los tres pilotos oficiales se situaron en las bandas de cada barco para dirigir la maniobra, y mientras los patrones sostenían tres nudos de velocidad, el resto de las tripulaciones preparaban los cabos de amarre que solidarizarían las tres embarcaciones entre sí. A la hora prevista, se abrieron las compuertas de la primera esclusa y los asesores, al unísono, asistían a los patrones para adentrarnos en su interior. Una vez cerrada ésta y con el convoy bien amarrado en el centro, un flujo impresionante comenzó a fluir bajo las quillas e inmediatamente las aguas se convirtieron en un hervidero de remolinos. Por un momento, las turbulencias nos sacudieron con dureza intentando descentrar la posición de los barcos. Fueron momentos de tensión, los cabos trabajaban tensos y firmes sujetos a las cornamusas. A los pocos minutos, que parecieron una eternidad, las aguas se calmaron y las compuertas comenzaron a abrirse accediendo a las otras dos esclusas, donde se volvió a repetir la operación, aunque sin tantas turbulencias como en la primera. A las 18.39 dejábamos por la popa la última esclusa, adentrándonos en el impresionante Lago Gatún, donde quedaríamos amarrados a dos gigantescas boyas para pasar la noche. Al día siguiente, a las 05.30 embarcó el nuevo piloto, el cual nos exigió una velocidad mínima de siete nudos para cruzar el lago. Debíamos surcar las 28 millas que nos separan de la esclusa de Pedro Miguel y cumplir con el horario establecido, pues a las 10.58 se cerraría la primera compuerta de descenso hacia el Pacífico. Llegamos en el horario previsto y después de cruzar esta primera esclusa, navegamos durante diez minutos en conserva para atravesar el pequeño Lago Miraflores, donde procedimos a pasar la última esclusa que lleva su nombre. Poco después, la proa del Tin Tin cortaba las aguas del Océano Pacifico, teniendo como fondo el Puente de las Américas y hacia el oeste una línea de horizonte limpia y ligeramente curvada que rápidamente atrajo nuestra mirada.□

En el interior de la esclusa compartimos el viaje

Felices ante el puente de las Americas, Océano Pacífico

www.velerotintin.blogspot.com