



El sueño más peligroso del mundo

Oswaldo Escobar Torres tiene un aro plateado en la oreja izquierda. En cualquier bar de marinos del mundo eso debiera granjearle muestras de respeto y admiración. Quizás hasta una cerveza gratis, porque la argolla identifica a quienes navegan por uno de los rincones más peligrosos del mundo, el Cabo de Hornos. Y no contentos con ello, lo hacen de la peor manera posible: a vela. Claro que de eso nos enteramos luego. Por ahora, en el Tante Sara, el café de Ushuaia donde nos encontramos, el aro sólo parece una curiosidad que desentona un poco con los modales caballerosos y el hablar modulado de este chileno de 28 años en el que, hay que decirlo, a primera vista cuesta reconocer a un bravo capitán de mar.

El velerista Oswaldo Escobar Torres hace travesías a la antigua. A punta de viento y coraje, cada verano se dedica a navegar varias veces las temibles aguas del Cabo de Hornos y la Antártica. Todo por complacer a turistas-marinos que están dispuestos a arriesgar la vida por un sueño: conocer los rincones más peligrosos y míticos del fin del mundo.

Texto: Mauricio Alarcón C., desde Ushuaia, Argentina

Retrato: Cristián Carvallo F.



USHUAIA. Desde esta hermosa ciudad argentina salen casi todos los cruceros de lujo y veleros que van al Cabo de Hornos y a la Antártica.

CRISTIÁN CARVALLO

Oswaldo es el hombre tras el timón del Santa María, un velero de 15 metros que se pasa el verano desafiando al mítico y temible Cabo de Hornos, y viajando hasta la Antártica. Todo para complacer a turistas-aventureros que han decidido cumplir el sueño de todo marino de verdad: alcanzar el fin del mundo sin más ayuda que el viento.

—¿A quién se le ocurre navegar así por esta zona?

—Mira, tuve unos pasajeros de Rottweil, un pueblo muy pequeño del sur de Alemania. Eran amigos que desde el colegio, luego de una clase de historia, se quedaron pegados con el tema del Cabo. Más grandes empeza-

ron a navegar, y el año pasado, con 54 años, cumplieron su sueño. Ésta es la proeza más grande: rodear el Cabo ¡y hacerlo a vela! Es un sueño. Por eso vienen, y se toman su whisky y se fuman un buen cigarro para celebrar. Después de todo trabajaron bastante para lograrlo.

—¿“Trabajaron bastante”?

—Ellos tienen claro que esto no es un crucero de placer. A bordo somos dos tripulantes que necesitamos toda la ayuda. Cualquiera puede pensar: ¿Cómo pagas tanta plata para rodear el Cabo, y más encima tienes que trabajar? Pero así es: te puede tocar lavar la loza, limpiar el baño, subir y bajar la vela mayor, o hacer guardia de noche. Para un navegante, eso es parte de la idea.

—Pero ellos no son “navegantes”. Son turistas.

—En realidad son marinos; gente que ha soñado toda la vida con esto y que ha navegado por muchos otros sitios. Algunos hasta tienen su propio yate. Viajamos mucho con alemanes y austriacos, porque nuestra agencia está allá, y ellos son marinos por esencia. Su sistema está tan estructurado que si quieres sacar una licencia, te exigen millas navegadas. Por eso andan con una libreta donde registran cada viaje, indicando quién era el capitán, cuántas millas recorrieron, en qué barco y en qué lugar.

—Bien profesionales.

—Muchos lo toman casi como





OSVALDO ESCOBAR TORRES

ANTÁRTICA. Osvaldo y el Santa María en el continente austral. A diferencia de los cruceros, acá todo se vive y se siente más de cerca.

una capacitación. Es gente que llegó acá luego de cruzar el Mediterráneo, ya navegaron en el Caribe, seguro hicieron un cruce atlántico...

—¿Cuáles son los otros "hitos" de este tipo de turismo?

—Hay varios destinos. Todo el Caribe. Muchas empresas alemanas ofrecen, por ejemplo, el tramo Martinica-Trinidad-Belice; circuitos pequeños, pero cada cruce de isla en isla es un gran viaje. Otro destino es el Mediterráneo: Sicilia, Grecia, Creta, Turquía... El año pasado estuve navegando en España, en Las Palmas, Ibiza, Menorca y Mallorca: destinos muy populares. Cuando acá termina la temporada de verano, muchos barcos se van a Noruega, Finlandia o Groenlandia. Navegar el Cabo de Buena Esperanza en cierta época del año es bien arriesgado. Pero el Cabo de Hornos es igual en invierno o verano: siempre malo.

—¿Y no es suficientemente peligroso como para además querer hacerlo en velero?

—Es como terminar una etapa. La fama del Cabo viene de la época de los barcos a vela y de los *caphorniers*, los capitanes que viajaban por aquí. Y la gracia es precisamente hacerlo

así. Es la forma de sentir en verdad el poder de esta zona. Puede sonar a locura.

—Mmh. ¿Por qué es tan difícil la zona?

—Por varias razones. Una de las principales es el clima, que te traiciona con rapidez. O sea, tienes la carta meteorológica y el pronóstico de la Armada dice que va a amanecer bien, pero al mediodía tienes un temporal. El año pasado, mientras estábamos en el Cabo, noté algo raro así que apuré el viaje. Justo llegó un helicóptero pequeño con dos pasajeros; iban a la Antártica. En Puerto Williams supimos que el helicóptero había caído antes de llegar. Los pronósticos eran excelentes, pero después se desató un temporal. Eso pasa en cualquier momento. Hay un estudio que registra unos 800 naufragios en el Cabo, y unos diez mil marinos muertos acá.

—¿Tus pasajeros en verdad están conscientes de todo eso?

—Lo tienen bastante claro y lo que uno puede hacer es tomar todas las medidas. Ellos traen sus propios equipos y usamos salvavidas con arneses...

—Igual deben haber tenido problemas, ¿no?

—A veces los pasajeros preguntan si no te aburres haciendo lo mismo, pero nunca un



ALBATROS. Según la tradición, esta ave es el alma de los marinos muertos. Aquí, el monumento que puede ver en el Cabo si el clima lo permite.

PILAR ESPINOZA

viaje es igual a otro. Mi peor experiencia fue en el último viaje de la temporada pasada. Llegamos a la caleta Lennox, luego de dar la vuelta al Cabo, y colocamos el ancla. Eran como las seis de la tarde y el mar era una taza de leche. El informe meteorológico indicaba todo normal. A la una de la mañana había un temporal terrible, con agua-nieve. No se veía nada, salvo que a veinte metros estaba la isla e íbamos hacia las rocas. Prendí los motores y los puse a *full*, pero había tanto viento que el barco no avanzaba. Le pedí a dos pasajeras que subieran el ancla como pudieran para que no se enredara con la hélice: lo hicieron a mano, con las olas cayéndoles encima, porque el switch se quemó. Por suerte el viento bajó durante unos diez minutos, y pudimos salir. El problema fue que el ancla se había enganchado en una trampa de pescadores, y nunca se agarró bien. Es imposible saber eso desde la superficie. Pasamos toda la noche despiertos.

—¿Nunca un accidente?

—No, nunca.

Antes de dedicarse al turismo-naval, Osvaldo estuvo en la Armada desde los 15 años. Aprendió a navegar en varios

tipos de veleros pequeños pero, curiosamente, nunca sintió particular interés en el tema. Cuando dejó el uniforme, se largó a recorrer el continente: Perú, Bolivia, Ecuador, trabajó en una granja en el Pantanal brasileño, Paraguay, Uruguay y el norte de Argentina. Estaba en eso cuando recibió el mail de un capitán alemán que había conocido mientras sirvió en la base de la Armada en Cabo de Hornos. El hombre quería que le ayudara con su barco turístico.

Han pasado cinco años y ahora capitanea el Santa María, el barco de su amigo. Claro que antes de eso tuvo que probar su talento al timón, y hacerse de la licencia de Skipper Yachtmaster Off Shore, una prestigiosa acreditación que entrega la Royal Yachting Association inglesa.

“Tuve que ir a Southampton, otro destino para navegantes. En la zona sur de Inglaterra las condiciones para aprender son ideales. Un club de yates tiene aproximadamente dos mil embarcaciones. A cada rato llegan cruceros de lujo. De ahí zarpó el Titanic, y hay un museo notable con una réplica y muchos objetos de ese barco”.

—¿Difíciles los ingleses?

—Para lograr la licencia tie-





PASO DRAKE. Los barcos grandes, como cruceros de lujo o este rompehielos de la Armada, tardan un par de días en cruzar el paso que separa a América de la Antártica. El velero de Escobar se demora seis. Claro que hay días en que el Drake amanece de mal humor, y entonces sólo queda afirmarse.

♦♦♦
nes que acreditar que tienes más de 500 o 1.000 millas navegadas, más de doce días de navegación nocturna sin tocar puerto, y una licencia previa como capitán. Tomas clases teóricas y prácticas, y después un examinador se embarca contigo y te dice: *Usted es el capitán hoy; vamos de aquí hasta allá, quiero fondear en tal lugar, quiero navegar por esta ruta y quiero saber a qué hora vamos a llegar.* Cuando vas navegando, te conversa y de pronto te dice: *¡Hombre al agua!*, y mientras preparas el rescate, te dice que se rompió la vela o se quemó el motor. Situaciones imposibles. Lo que más interesa en esta licencia es el tema seguridad.

—Un tema más que importante para tu trabajo.

—La seguridad es vital, pero nunca es suficiente. Hace tres años llegó a Puerto Williams un velero, el Ole Hoop, con una pareja de alemanes que siempre

había querido rodear el Cabo, pero que siempre tenía problemas. Esa vez hubo tanto viento que la punta del mástil casi tocaba el agua. Desistieron y se fueron a Puerto Montt, Isla de Pascua y parece que a Tahití. Volvieron y lo intentaron de nuevo.

“Hay un estudio que registra unos 800 naufragios en el Cabo de Hornos, y unos diez mil marinos muertos acá”.

Se perdieron. Nunca se tiene suficiente cuidado ni experiencia.

—También vas a la Antártica. Ésas sí que son palabras mayores.

—Es un viaje de 28 días. Salimos de Puerto Williams y demoramos una semana para llegar a Isla Decepción, y pasamos diez días allá, recorriendo.

—¿Qué es lo que más disfrutan los viajeros?

—Sin duda, el Estrecho Le

Maire: se ven grandes montañas, glaciares, muchos témpanos y sobre todo ballenas.

—Okey, ésa es la parte linda, pero antes tienes que cruzar el paso Drake, que separa a la Antártica de América.

—Todo es variable. Si el Drake

estás tan cerca del agua que el avistamiento de ballenas o icebergs lo sientes como jamás lo podrías sentir en un crucero. No hay comparación.

—Cuatro semanas en un velero de 15 metros. Eso tampoco debe tener comparación.

—Cuandos logras crear espíritu de equipo, es mucho mejor. Pero aún así, es difícil. Los espacios son chicos. Piensa que trabajamos con las velas todo el tiempo, siempre muy abrigados. De pronto podrías calentar agua para darte un baño, pero el agua es valiosa a bordo.

—Cuesta creer que alguien pueda pasarse la vida haciendo esto. Siempre arriesgándose.

—Cuando partí, sólo pensé en pagarme mis estudios y ya. Pero terminé de estudiar y sigo en esto. Es mi pasión. Mi novia es alemana y también navega. Lo que quiero es comprar un barco pequeño, pero que sea mío, para seguir haciendo lo mismo. Ese es ahora mi sueño. ■

está malo, esperamos. Si ya estás en el medio, realmente no hay muchas opciones: sólo navegar y aguantar el temporal. Ese cruce es de más o menos seis días, pero puede ser mucho más si se complica. Los cruceros necesitan sólo dos días, pero para ellos todo es diferente.

—Más cómodo, seguro.

—Claro, pero la perspectiva es completamente distinta. Aquí