



CUADERNO DE BITÁCORA

385
8E



Dr. Escipi3n Oliveira



Dr. Escipión Oliveira

Nació en Paysandú, Uruguay, el 13 de Mayo de 1927 y murió en Santo Domingo, el 5 de Diciembre del año 2000. Adquirió la nacionalidad dominicana el 28 de Noviembre de 1963.

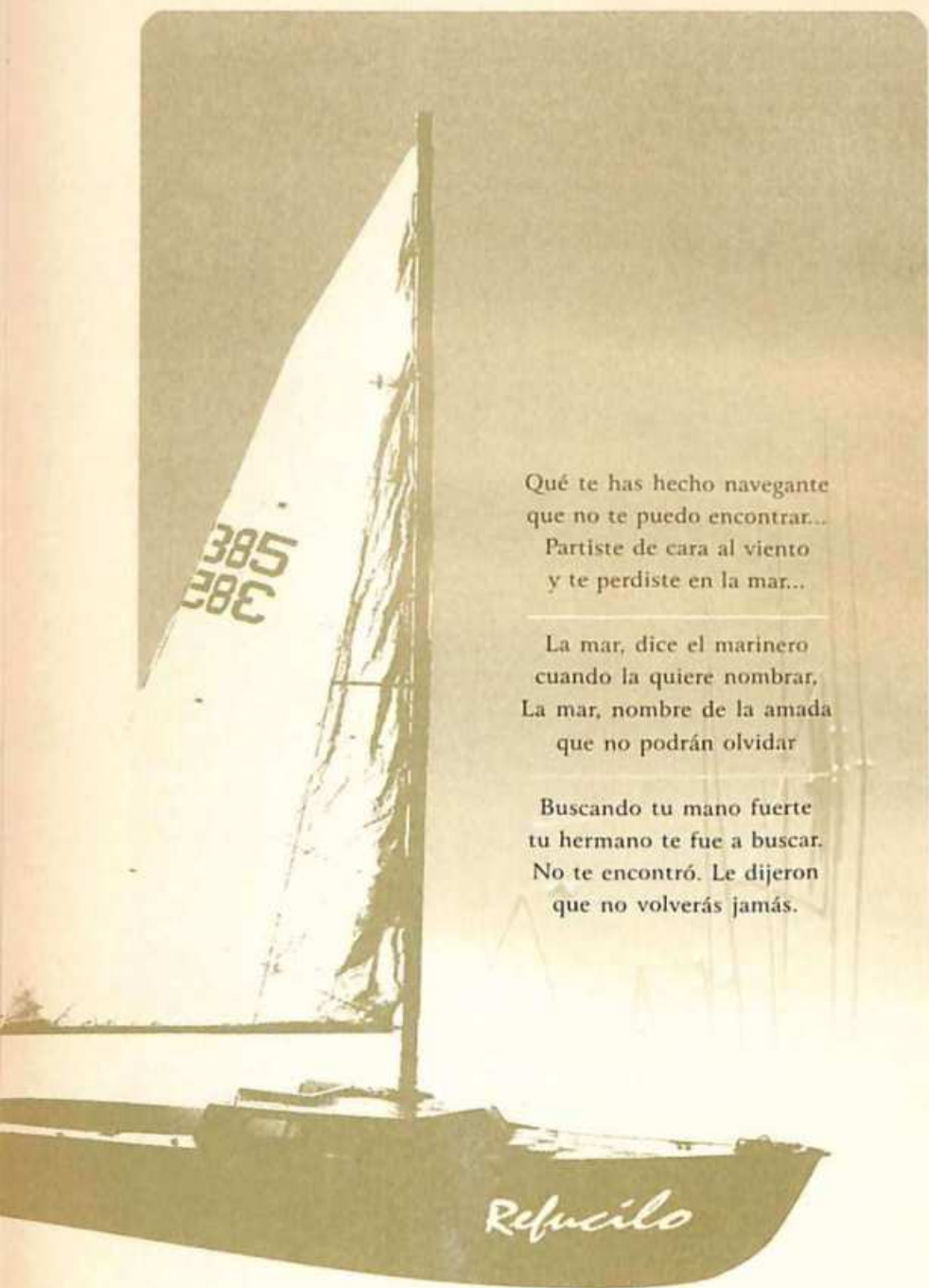
Realizó estudios universitarios en la Facultad de Medicina de Montevideo, Universidad de la República Uruguay e hizo postgrado en el Instituto Ignacio Chávez de Cardiología, en México.

Fue Interno, Residente y Jefe de Residentes del Instituto Ignacio Chávez de Cardiología en México; Médico del Hospital Dr. Salvador B. Gautier del IDSS; Jefe del Departamento de Electrocardiología y Profesor Titular de Medicina Interna y Cardiología de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD).



CUADERNO
DE BITÁCORA

Dr. Escipión Oliveira



Qué te has hecho navegante
que no te puedo encontrar...
Partiste de cara al viento
y te perdiste en la mar...

La mar, dice el marinero
cuando la quiere nombrar,
La mar, nombre de la amada
que no podrán olvidar

Buscando tu mano fuerte
tu hermano te fue a buscar.
No te encontró. Le dijeron
que no volverás jamás.

CUADERNO DE BITÁCORA

*Selección de artículos de la columna Cuaderno
de Bitácora, del Dr. Escipión Oliveira,
del periódico Última Hora y otros textos.*

RD
797.124
048c

Oliveira, Escipión
Cuaderno de Bitácora/Escipión
Oliveira; Edición al cuidado de Aura
Celeste Fernández R.-Santo Domingo;
Edt. UNIBE, 2001
450p.

ISBN 99934-48-04-4

1. Deporte de Velas 2. Navegación
3. Deportes Acuáticos 4. Fernández R.,
Aura Celeste; edt. II.Tit.

Cuaderno de Bitácora
Dr. Escipión Oliveira

• Edición al cuidado de:
Aura Celeste Fernández R.

• Asistente:
José Aracena

• Selección de artículos:
Dr. Julio A. Castaños Guzmán

• Diseño de portada:
Lic. Rafael Rincón

• Diagramación:
Milbert Pérez
Michel Pérez

• Impreso por:
Editora Taína, S.A.

Publicación de la Universidad Iberoamericana -UNIBE-
Avda. Francia No. 129, Gazcue
Apartado postal 22333
Teléfonos: (809) 689-4111; (809) 686-5821
Santo Domingo, D.N., República Dominicana
www.unibe.edu.do

Primera edición
Julio 2001

©Prohibida la reproducción total o parcial, sin la previa autorización,
por escrito, de UNIBE

Impreso en la República Dominicana



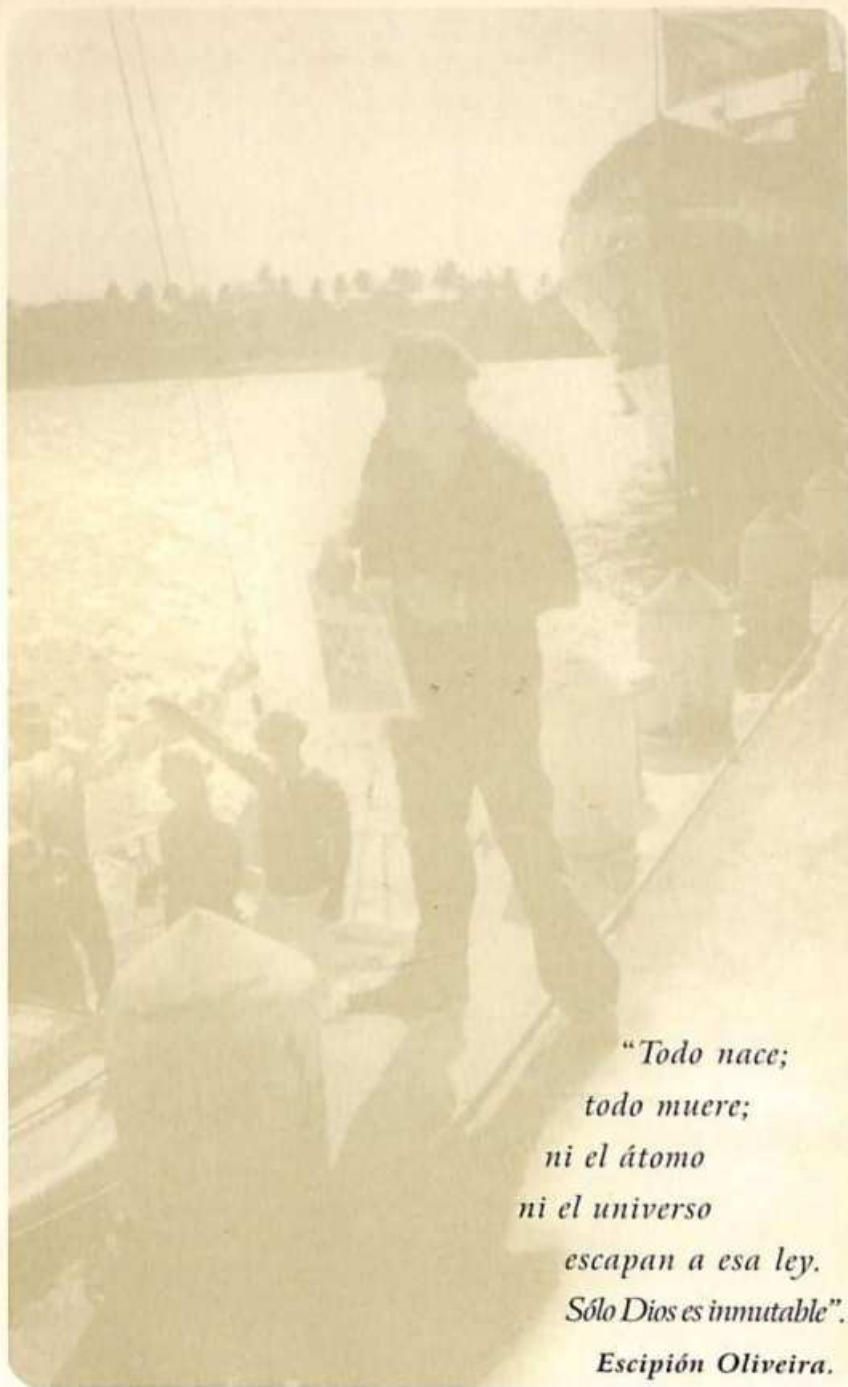
101584

RD
797.124
048c
2



30-8-2011

Donato



*“Todo nace;
todo muere;
ni el átomo
ni el universo
escapan a esa ley.
Sólo Dios es inmutable”.*
Escipión Oliveira.



Agradecimientos

Ala Dra. Norma Italia Gómez Patiño, esposa del Dr. Escipión Oliveira, por su amable ayuda cada vez que le fue solicitada.

Al Lic. Ruddy González, Director General del periódico Última Hora, por habernos facilitado el acceso a los archivos de ese vespertino.

Al personal de la Universidad Iberoamericana (Unibe) y de la Editora Taína, que trabajó con denuevo y entusiasmo para que este modesto esfuerzo, se hiciera realidad.



Contenido

Agradecimientos 9

Presentación 23

Prólogo 27

En donde quiera que te encuentres 29

Médico de Cabecera 37

(Artículo del Dr. Julio Amado Castaños Guzmán)

Escipión Oliveira: 41

(Entrevista de Angela Peña)

Un adiós a Escipión,
eterno batallador 49

(Artículo de los señores Felipe Mora y Juan Burgos)

Año 1993

Balance 57

El Pacífico (I) 61

El Pacífico (II)	65
El Pacífico (III)	69
El Pacífico (IV)	73
Arrancamos	77
Ocaso	81
Hawaiian Tropic	85
A Catalina	89
La Regata	93
Jorge y Omar	97
Medalla Segura	101
Fin de gestión	105
XV Regata	109
Marina de Guerra	109

Regata Marina de Guerra I.....	113
Regata Marina de Guerra II	117
Regata de Corpus.....	121
Regata del Encanto (I)	125
Regata del Encanto (II).....	129
Cartagena de Indias	133
El increíble tullido	137
Regata de Colombia.....	141
Muerte Súbita	145
en Atletas	145
Agresores (I).....	149
Agresores (II)	153
Regata Parque Submarino	157

Maxi y Mini.....	161
Internacionales.....	165
Regata Intertrans.....	169
Whitbread.....	173
(Sin Titulo).....	177
Del Lobo, un pelo.....	181
Gymkana.....	185
Hombre al agua.....	189
La Gymkana.....	193
Withbbreed (I).....	197
Whitbread (II).....	201
Vida a Bordo.....	205

Año 1994

Essex (I)	211
Essex (II)	215
El Essex (III)	219
Whitbread	223
Piratas	227
Regata de San Valentín	231
27 de Febrero	235
Ariel	239
Jonás	243
En el Mar de Galilea	244
Internacionales	247
XVI Regata	251

Marina de Guerra	251
Relevo	255
Whitbread	259
Uruguay Natural (I)	263
Uruguay Natural (II)	267
Santuarios	271
Mujeres	275
Lusitania	279
Regata el Encanto	283
Regata Hawaian	287
Tropic (I)	287
Regata Hawaian	291
Tropic (II)	291

Regata Hawaian.....	295
Tropic (III)	295
Hobbie Cats	299
Regata El Encanto (II)	303
El paso del noroeste (I)	307
El paso del noroeste (II).....	311
Venturas y desventuras.....	315
Regata de Advelco.....	319
Una batalla	323
Cigüatera.....	327

Año 1995

1995	333
Copa Louis Vuitton (I)	337

Copa Louis Vuitton (II).....	341
Don Federico.	345
In Memoriam	345
Invierno	349
El Progreso del Peregrino	353
Copas	355
Copa América (I).....	359
Copa América (II).	363
Regata Hawaian Tropic.....	367
El Encanto	371
Naufragios	375
Preparativos (I)	379
Preparativos (II)	383

La aventura (I)	387
Franceses	391
Festival Olímpico	395
Marinos Franceses (I)	399
Regata Intertrans	403
La República de Caracciolo	407
Ponce	411
Patagonia	415

Año 1996

Hispaniola Cup	421
Celtic V	425

Cuento

El Viaje	429
----------------	-----

Presentación





■ La recopilación en un libro, por nuestra Universidad Iberoamericana (UNIBE), de una parte considerable de los artículos publicados por el Dr. Escipión Oliveira Solari, en el Diario vespertino Última Hora, no responde al azar.

El Dr. Oliveira fue el Decano Fundador de la Facultad de Ciencias Médicas de esta alta casa de estudios y representa una referencia notable, para toda la comunidad universitaria, por su probada capacidad, dedicación y compromiso de servicio en el ejercicio de su misión como maestro de medicina y como médico.

UNIBE desea resaltar los méritos del Dr. Escipión Oliveira, como ejemplo para las generaciones presentes y futuras de médicos, por su gran calidad humana, su actuación ética en el campo de la medicina y por su personalidad polifacética, practicante de las artes, como la pintura y la escultura, líder en el deporte, escritor, periodista y defensor del medio ambiente, todo ello unido a sus indiscutibles méritos como esposo, padre y amigo.

Con este libro se pretende resaltar las cualidades enunciadas del Dr. Oliveira Solari, que fue un miembro distinguido de nuestra academia, y sobre todo un investigador en el campo de la medicina y estudioso sistemático y riguroso en esa área y en todas aquellas en las cuales incursionaba.

Constituye el Dr. Oliveira, un referente significativo para nuestros estudiantes, porque en él podemos identificar las cualidades más importantes que definen el perfil del egresado que esta Universidad tiene como meta lograr.

Sea pues este libro tan ameno y refrescante, por su contenido variado, en donde el mar y la naturaleza son los protagonistas fundamentales, un homenaje al Dr. Oliveira, y con él, al estudio, a la valoración de la vida en el planeta, a la rigurosidad científica, a la creatividad positiva, a la responsabilidad y ética profesional y a los que hacen una opción por la excelencia para todo lo que se proponen o les toca hacer.

Dr. Gustavo Batista Vargas
Rector

Santo Domingo, D.N., 17 de julio, 2001

Prólogo



En donde quiera que te Encuentres...

«Los niños parecían esos pajaritos que se posan unos junto a otros en los alambres del tendido eléctrico de cualquier pueblo. Los veía así, sentados junto a la puerta, cada vez que salía de su casa a visitar a su padre enfermo, mirándome fijamente a los ojos, entonces yo siempre me repetía lo mismo: no se puede morir.»

Eso contaba el Dr. Oliveira muchos años después.

Nuestras relaciones venían de mucho tiempo atrás. En mi pueblo, Barahona, Don Rafael Peguero había pedido al Dr. Nicolás Pichardo que se trasladara con urgencia hacia esa ciudad para que atendiera en su gravedad a su yerno Julio Batlle, que había sufrido un infarto cardíaco. Por razones ajenas a su voluntad el conocido galeno no pudo corresponder a la solicitud que se le hiciera y envió en su lugar al Dr. Escipión Oliveira...

Alto, blanco y con abundante pelo castaño, el Dr. Oliveira nos sorprendió por una de las puertas de la residencia del paciente. Me acerqué a el, y después

de presentarme, le dije que era amigo de su esposa y de su familia, desde mi 3poca de estudiante y que por lo avanzada de la hora me tem3a que no hab3a almorzado todav3a. Me lo confirm3. Me dirig3 entonces al cercano restaurante de Jaime Lee, y ped3 que le prepararan pollo frito con papas, ya que pensaba que ese m3dico de hablar tan raro, no se hab3a acostumbrado todav3a, al pl3tano.

Ese d3a comenz3 una amistad fraterna que dur3 muchos a3os, toda una vida.

El Dr. Escipi3n Agust3n Oliveira Solari naci3 el 13 de mayo de 1927, en Paisand3, hermanas: Ana Mar3a, Julieta, Elvira y Beatriz.

Fue fan3tico del f3tbol, deporte que practic3 intensamente en su juventud. Pero en nuestro pa3s y como si el agua fuera su medio natural, practic3 el velerismo con vehemencia, por lo que tendr3 que ser recordado siempre por sus compa3eros.

Su amor por el mar y sus secretos, los expresaba a la naci3n a trav3s de su columna semanal Cuaderno de Bit3cora, en el diario vespertino Ultima Hora.

Ensayos y relatos de experiencias en veleros y balandros, marcaron su huella como una estela, en su camino entusiasta arrastrado por el viento sobre el mar. Sus asiduos lectores podían encontrar en los mismos, además, noticias sobre océanos, velerismo, barcos, regatas y bellos versos. En todo ello se permeaba la defensa de nuestros preciados tesoros naturales.

Estuvo siempre pendiente de todo lo importante de su país de adopción, así como de sus amigos, también de su amado Uruguay al que llevó constantemente en lo más profundo de su alma, sirviéndole como Cónsul Honorario, hasta el fin de sus días. También, como es natural, espigó en literatura y le fue concedido el primer premio Internacional Menarini, por su cuento "El Viaje."

Me consta que nunca perdió las esperanzas de volver a su querido Paysandú y que estaba entendido que sus restos mortales habrían sido llevados, junto a los suyos, a su lugar natal. Pero el destino lo impidió en forma trágica con la muerte de su amada hija Rosa en un accidente automovilístico. Esto lo impactó grandemente y cambió su vida. Pidió entonces descansar junto a su querida hija en la tierra de su patria, de su segunda patria.

Mientras se especializaba en el célebre Instituto de Cardiología del profesor Chávez, en México, conoció a la doctora Norma Italia Gómez Patiño, su futura esposa.

Antes de desposarle e irse juntos a residir al Uruguay, como tenían planificado, Escipión se empeñó en conocer a la familia de Norma quien con razón le advirtió que habiendo caído preso, por razones políticas un pariente cercano de ella, no era prudente, para sus planes, volver a Santo Domingo, ya que si así lo hacía, correrían el riesgo de que les establecieran un impedimento de salida del país. Pero su estirpe de caballero lo obligó a insistir en que era de regla tener el placer de conocer a la familia de su futura esposa. Y así sucedió. La tiranía de entonces no permitió la salida de ella hacia el exterior. Los recién casados tubieron que fijar su residencia, de inmediato, en Santo Domingo.

Dedicó su vida a Dios, a su familia, a sus pacientes y a los centenares de discípulos que pasaron por sus enseñanzas de médico experto. Por su educación exquisita conquistaba a todos. Para poner sólo algunos pequeños ejemplos les contaré que trató siempre de usted, a su cuñada Milagros. A mi esposa nunca le dirigió la palabra sin llamarla Señora.

Desinteresado, fue siempre resistente a los obsequios y los halagos. Así también puedo confesar que en tan largos años de fraterna amistad, nunca le escuché ejercer la crítica en lo personal, contra nadie.

Tiempo después de habernos conocido, y residiendo todavía con mi familia en Barahona, alguien le dijo a mi esposa que el más pequeño de nuestros hijos tenía un soplo en el corazón y que no debíamos contar con su vida. Aquello, como es natural, fue una gran tragedia familiar.

En un par de días recorrimos con los ojos inundados de lágrimas, los consultorios de los más afamados especialistas. La última junta médica se celebró en un hospital, en donde escuchamos, mi esposa y yo, muchas cosas. En fin, salimos como “perros apaleados” y llorando hacia el parqueo del hospital a recoger nuestro auto, llevando mi mujer al pequeñín, casi un recién nacido, en los brazos.

En ese momento y sin saber de dónde salió, nos abordó Escipión, que había estado durante esa junta médica en la cual tuvo la oportunidad de auscultar al niño y que al parecer calló, para no desautorizar públicamente a algunos colegas. Se dirigió a nosotros y nos comunicó que no hiciéramos caso de lo que allí

se había dicho, ya que el niño no tenía nada de importancia. Luego, fuera del país, eso nos fue confirmado.

Pasaron muchos años hasta 1976, cuando a mi esposa le informaron en la clínica en la que estuve hospitalizado por un infarto cardíaco, que no valía la pena seguir luchando conmigo, por la gravedad de las lesiones que me mantenían en un coma profundo, y que ya no debía de contar con mi vida. Ella no lo aceptó y entonces empezó a llamar con una guía telefónica en las manos, y ya bien avanzada la noche, a los más conocidos cardiólogos de la ciudad. Los primeros en llegar fueron mis queridos amigos Bernardo Defilló y Escipión Oliveira. Más tarde se sumaron otros buenos amigos cardiólogos, los cuales organizaron junto a mí, turnos por hora, interesados en ayudarme. Con el mismo fin me asistieron también, muchos otros queridos colegas de distintas especialidades.

No creo oportuno contar las grandes vicisitudes pasadas por mí y mi joven familia en aquel entonces. Básteme decir, que de la manera más suave y respetuosa, Escipión fue haciéndose cargo, poco a poco, del paciente, su amigo.

Después del alta de la clínica, las condiciones de mi salud fueron empeorando día tras día. Casi dia-

riamente hac3a crisis de insuficiencia card3aca, con sus serias consecuencias respiratorias. Era la de no terminar, queriendo convencerse de que yo tomaba las debidas dosis del medicamento, Escipi3n fue un d3a, personalmente, a darme las m3ltiples dosis de Digital.

Soy m3dico y puedo decir, con toda sinceridad, que despu3s de la voluntad de Dios, s3lo la dedicaci3n sistem3tica y el afecto con que durante, casi dos meses, me atendió, mi hermano Escipi3n, hizo posible que siguiera viviendo.

Por fin, a los dos meses del infarto Escipi3n fue a buscarme a casa en una silla de ruedas. Llev3 aquel guiñapo humano, que no ten3a fuerzas ni para hablar, hasta el mismo asiento del avi3n, dej3ndome en manos del doctor William Jana, mi querido amigo, que hab3a trabajado por mucho tiempo en Cleveland Clinic, y que se hab3a ofrecido en forma espont3nea a acompañarme en el viaje.

Durante casi 24 a3os estuvo Escipi3n a mi lado como hermano entrañable y como m3dico. Me dio soporte total durante todo ese tiempo. A veces durante meses no me atrev3a a llamarle por tel3fono para consultarle cualquier minucia, porque ensegui-

da me decía que pasaría luego a verme, y me dolía que se molestara tanto .

Publicó gran cantidad de artículos sobre investigaciones médicas; pero nada ni nadie podría explicar la profunda confianza y seguridad que podía transmitir a los pacientes y sus familiares.

Partió el día 5 de diciembre del año 2000.

Desde entonces no he visitado el consultorio de ningún colega. Sé que tendré que hacerlo algún día, cualquier día, y sé que pensaré en el maestro de la medicina de centenares de médicos dominicanos. El respetuoso y discreto, el desinteresado, el católico militante, el esposo y padre amante. El velerista a quien yo llamaba a veces el navegante, a quien querían tanto sus compañeros de la Federación de Yatismo y Vela y sus colegas médicos, y lo más importante: a quien no podrán olvidar jamás sus pacientes.

El no tuvo un hermano varón, yo tampoco. Quiero darle gracias a Dios por haberme enviado desde el lejano Uruguay, un hermano que se llamó Escipión.

Dr. J. Abraham Hazoury Bahles.

Santo Domingo, abril del 2001.

Médico de Cabecera

Fue en 1967 y siendo quien suscribe apenas un niño, le vi por primera vez. No puedo negar que su altura y su cabeza brillante, sin una sola hebra de cabellos, me impresionó y más aún, cuando le escuché hablar con su acento extranjero, lo cual no niego que me costó entenderle en un principio.

De apellido Oliveira y de nombre Escipi3n, médico y cardiólogo de estirpe y de vocaci3n, en aquel entonces nos visitaba en nuestro domicilio, donde acudía todos los días con un aparato, el cual por su peso y complejidad, se resistía a ser trasladado de su morada, y del cual, más tarde, comprendí su utilidad en las dolencias del corazón. Mi padre, siendo Rector de Nuestra Universidad Centenaria, es decir, la Universidad Autónoma de Santo Domingo, había tenido un infarto al corazón, producto de las grandes tensiones y lidias que tenía que padecer cualquiera que ocupara esa posición en aquellos turbulentos años.

El doctor Oliveira durante esos meses, nos consolaba cada día con su visita y le informaba a nues-

tra angustiada madre de la evoluci3n de su paciente. Aquella devoci3n profesional se transform3 en todos nosotros en un testimonio ejemplar de lo que un hombre hac3a con su profesi3n, en este caso, la de m3dico.

Este navegante sentimental que vino a nuestro pa3s, y gracias a Dios para quedarse, nos deleitaba semanalmente en un peri3dico nacional con su columna "Cuaderno de Bit3cora". Con sus f3bulas y sus relatos, donde el protagonista era el mar, aprendimos a conocer su temperamento y profundidad. Cada uno de sus escritos derramaba ense1anza, y nos impregnaba una especie de vivencia marina, a1n en aquellos que nunca hab3an estado a su deriva.

En el a1o 1979 un grupo de estudiantes le tuvimos como profesor de Semiolog3a M3dica. Nunca olvid3 el sentimiento de orgullo y satisfacci3n que me produc3a pasearme y exhibirme por los pasillos del hospital Salvador B. Gautier como disc3pulo de Oliveira, y siguiendo la estela de su bata sin nunca perder de mi vista el brillo de su calva. Se mov3a muy r3pido y al menor descuido se encontraba atrapado por la muchedumbre.

Uno de los fundadores de la Escuela de Medicina de la hoy pujante y prestigiosa Universidad Iberoamericana -UNIBE-. Su participación en los inicios de esa academia es una muestra de su sentido y compromiso con la solidaridad y abnegación a la amistad.

Este uruguayo de nacimiento y dominicano por la gracia de Dios, es un ejemplo vivo de lo que debe ser el verdadero médico que se consagra al hábito de asistir a los enfermos y consolar a los desfavorecidos. Su entrega a este país le hace merecedor de sus bondades y del reconocimiento de toda nuestra sociedad.

Dr. Escipión Oliveira: Qué Dios lo Bendiga!

(Artículo publicado por el Dr. Julio Amado Castaños Guzmán, en el periódico Listín Diario, el 10 de marzo de 1999.)



Dr. Escipión Oliveira y su esposa, la Dra. Norma Italia Gómez Patiño.

Escipión Oliveira:

Médico y Deportista, Dedicó También Tiempo al Arte, Periodismo.

Imparte Cátedra Medicina; Vino a Casarse y se quedó.

Además de ser el consagrado médico que hace 17 años ejerce en el país, el doctor Escipión Oliveira es un pintoresco y ameno personaje que comparte la profesión con más de una actividad distinta a su especialidad.

Es un dedicado deportista que no sólo practica diversas disciplinas, sino que escribe artículos semanales calificados de “muy bien escritos” por quienes le siguen.

Pinta y esculpe, y aún tiene tiempo para, luego de un día ocupado, tratar los problemas de salud de sus pacientes, ir a la universidad a dar cátedras.

Otra de sus profesiones que ya no ejerce en el país, pero que desarrolló en México y en Uruguay, su país nativo: la de periodista.

Por la ma1ana atiende a los enfermos del hospital Doctor Salvador Gautier; toda la tarde, hasta entrada la noche va a su consultorio particular, y luego estudia e investiga hasta la pasada media noche.

Entre ese tiempo se las ingenia para dedicar una hora a la gimnasia, escribir su art3culo deportivo semanal y otro relacionado con estudios relativos a su especialidad.

Aqu3 ha jugado en diferentes equipos y en ocasiones ha recibido medallas y trofeos.

Ocurrente y sonriente, el doctor Escipi3n Oliveira, responde a cada pregunta con una amena contestaci3n.

Es natural de Paysand3, Uruguay, y vino al pa3s en 1959.

¿A qu3?

■ "A casarme"

Mientras hac3a su especialidad en el Instituto Nacional de Cardiolog3a de M3xico, conoci3 a la que es su esposa, Do1a Norma G3mez Pati1o.

■ "Vine a eso, me qued3 y hoy tenemos seis hijos, cinco hembras y un var3n".

Desde entonces ejerce la medicina en el pa3s.

■ *En deportes*

El doctor Escipión Oliveira, ha practicado en el país fútbol, basquetbol, natación, fotografía submarina, navegación a vela...

■ “Jugaba fútbol en el equipo Maturana de Uruguay, siendo estudiante, participé, también en el equipo The Five, como basquetbolista”.

En República Dominicana jugó con el “Team” calaveras, en la época de la cervecería. También tuve una época jugando fútbol por San Pedro de Macorís.

■ “El básquetbol lo dejé porque tengo un brazo roto. Me caí de un caballo y puede salirse fácil”.

Todo el tiempo que puede lo dedica a practicar deportes.

Las diferentes disciplinas con las que se ejercita lo mantienen activo, “creo en el ejercicio como forma de conservarse”.

Es asiduo en Juan Dolio, Boca Chica, Guayacanes... en los torneos de Boca Chica de Yuma, es famoso por las consultas y recetas ambulantes con las que atiende a los participantes.

■ “Juego también los sábados en el Calazanz, con personas mayores”.

¿Qué ventajas tienen los ejercicios deportivos para la salud?

■ “Está plenamente demostrado que el deporte incide necesariamente en las enfermedades de las arterias coronarias”.

Expresa que los mismos son una gran ayuda contra la obesidad, y agrega: “La vida compleja y las actividades cotidianas hacen que desarrollemos un cierto grado de agresividad, el deporte le da salida en forma inofensiva, no lastima, no hiera a nadie... ayuda a controlar el equilibrio emocional de una persona” y pone como ejemplo la descarga emocional que podría significar patear una pelota.

Aparte de esto añade, sonriendo, “te distrae”.

■ “Hay que mantener un equilibrio entre el trabajo y distracción. Y con el deporte se consigue, aunque no alargara la vida ni diera salud, la distracción justifica el deporte”.

El Dr. Oliveira practica una hora diaria de gimnasia.

En Uruguay, recuerda, jugué pelota básquet en el centro Pelotaris de Fray Bento.

■ Artista, Periodista

Tambi3n, “cuando tiene tiempo”, el Dr. Oliveira, Escipi3n Oliveira pinta “generalmente paisajes”. A veces tambi3n, “tallo madera”.

Esta producci3n artstica del conocido cardiol3gico, se exhibe tanto en su residencia como en las casas de sus amigos a quienes les regala.

No ha abandonado el estilo y conocimientos periodsticos que inici3 en Uruguay. Para mantenerlos, escribe semanalmente en este peridico una columna deportiva que aparece los viernes y adem3s, colabora con publicaciones cientficas del extranjero.

Los 3ltimos son: “Trabajos de investigaci3n que han salido en revistas de M3xico, Estados Unidos, Espa3a”.

En Uruguay, el Dr. Olivero ejerci3 el periodismo en el peridico “el Tel3grafo Paisand3”.

Tenía 16 a3os cuando se dedic3 a este oficio.

■ “Entonces el periodismo era muy distinto al de ahora. El periodista tenía que hacer de todo: Artículos, noticias, reportajes y luego venir a corregir las pruebas. Era la época de las galeras”.

Ahí estuvo durante dos años. Después volvió a trabajar en la revista Siempre, de México, en donde aparecían sus trabajos con un seudónimo. Escribía generalmente de historia, junto con Alcides Richetto, mi compadre.

■ El país, Kojak

En sus años en República Dominicana. El Dr. Escipión Oliveira ya se ha “integrado” a las costumbres y hábitos de los criollos, pese a que no ha variado mucho su acento extranjero.

■ “Aquí notan que soy extranjero cuando hablo, y en cambio cuando voy a Uruguay me dicen que cuanto he cambiado”.

Además de las consultas particulares y en el hospital, el doctor Oliveira es profesor de Medicina Interna, en la Universidad Autónoma de Santo Domingo y ha trabajado como médico para deportistas.

Es vocal de la Federaci3n de Medicina Deportiva. El Doctor Carlos Lamarche es el Presidente.

■ “Trabajo todo con submarinistas. Se calcula que hay m3s de cinco mil personas aqu3 que practican el submarinismo”.

Se encuentra “a gusto, c3modo, bien establecido” en el pa3s y al pregunt3rsele cu3l es la caracter3stica del criollo que mayormente le ha llamado la atenci3n, contesta: “El amor que tiene el dominicano por conseguir su casa. El dominicano es la persona que m3s quiere su casa. Pasas por el Ensanche Luper3n y te percatas de que fueron construidas todas iguales, ahora est3n todas reformadas”.

Despu3s de que se ha puesto de moda Kojak, el famoso personaje de la televisi3n que encarna Telly Zavalas, mucha gente le compara con el doctor Oliveira, que tiene la cabeza similar al artista.

¿No le han dicho que se parece a Kojak?

■ “Kojak se parece a mi, yo empec3 a afeitarme antes que 3l”, responde a carcajadas. Sin embargo, “m3s me dicen que me parezco a Taira”.

No por lucir, sino por circunstancias fue que el doctor Oliveira comenzó a ser calvo.

■ “Fue durante la guerra, en el 65 no había peluquerías y yo tenía que recortarme siempre los cabellos de los lados”.

Siendo usted médico, ¿ningún colega le ha aconsejado algún tratamiento para la calvicie?

■ “Me ha dicho un amigo que si el Rey de Inglaterra es calvo es por que no hay ningún tratamiento para la calvicie”.

(Entrevista por la escritora Angela Peña, en el vespertino Última Hora, 1976)

Un adiós a Escipión, eterno batallador

Sus restos fueron velados en la Funeraria Blandino de la Avenida Abraham Lincoln, y recibió cristiana sepultura pasadas las 11:00 de la mañana en el cementerio Cristo Redentor. La rumorosa mar está hoy de duelo. Quedó vacío, deshecho, el armario o bitácora, sin timonel que en tantas ocasiones condujo a puerto seguro. Es que se ha ido Escipión Oliveira, que con sus "Cuadernos de Bitácora" rememorara en innumeradas ocasiones las aventuras de capitanes que surcaban en refulgentes embarcaciones de vela las intrépidas aguas de la mar Océanía.

Se fue un gran titán, un batallador, amante de las aventuras del mar. Y su partida hacia lo ignoto también es sentida por toda esa legión de pacientes que a diario acudían a su consultorio de la Clínica Gómez Patiño.

Médicos, pacientes, funcionarios, académicos, empresarios, en fin, amigos del Escipión médico afable y resuelto, y también del deportista, fueron hasta la funeraria a darle el último adiós.

El doctor Escipión Oliveira, eminente cardiólogo, hombre de un corazón inmenso, uruguayo de origen, pero dominicano como el que más, dejó de existir este martes, aquejado de un cáncer estomacal. Su enfermedad lo obligó a que en los últimos meses se mantuviera apartado del ejercicio de su profesión.

Durante varios años, Escipión publicó en Última Hora la columna "Cuaderno de Bitácora", contentiva de aventuras marinas en botes de vela, que él tanto disfrutó.

Aunque oriundo de Uruguay, vivía en el país desde hace 41 años, cuando se casó con la también médico Norma Gómez Patiño, hoy viuda Oliveira, unión que precisamente el pasado 31 de octubre cumplió 41 años de casados.

A la que sería su compañera de toda la vida la conoció en México -donde se casaron- tras coincidir con ella en la universidad, luego de que ambos fueran becados para cursar estudios allí.

Escipión Oliveira se distinguió como un eminente profesional de la cardiología, tanto en Montevideo, Uruguay, como en la Clínica Gómez Patiño, aquí en Santo Domingo, donde ejerció por espacio de 40 años, desde 1959, cuando se radicó en el país.

Fue profesor de la cátedra de Cardiología en la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), y ocupó la dirección del Departamento de Cardiología del Hospital Salvador B. Gautier. También fue cónsul honorario de Uruguay en República Dominicana. Padre ejemplar, su hijo, Escipión Oliveira Gómez, lo define como un excelente padre, que siempre sacó tiempo para compartir con la familia, no obstante el cúmulo de compromisos que tenía, lo que -según confesó a este diario- era una de las cualidades que más admiraron de él.

“Era un excelente padre, no porque fuera mi padre. El era especial, siempre tenía tiempo para la familia, siempre nos orientaba y guiaba”, indicó.

El doctor Oliveira procreó nueve hijos: Escipión, Julia, Néstor, María, Ana, Jesús, Florencia, Norma y José Antonio.

Su deceso se produjo a las 9:00 de la mañana de ayer.

Trayectoria Profesional

Habiendo nacido en Paysandú, Uruguay, adquirió la nacionalidad dominicana por Decreto 9121 del 28 de noviembre de 1963.

Realizó estudios universitarios en la Facultad de Medicina de Montevideo, Universidad de la República de Uruguay e hizo post-gradó en el Instituto Ignacio Chávez de Cardiología, México, donde conoció y se enamoró de su esposa por más de 40 años, Norma Gómez Patiño, con quien engendró seis hijos: Julia Dolores, María Florencia, Ana Elvira, Rosa Beatriz (Fallecida el 7 de Julio de 1989), Escipión Joaquín y Norma Agustina.

Fue interno, residente y jefe de residentes del Hospital Salvador B. Gautier, del Instituto Dominicano de Seguridad Social desde 1960, en la actualidad ocupa el cargo de Jefe del Departamento de Electrocardiología y es profesor titular de Medicina Interna y Cardiología de la Universidad Autónoma de Santo Domingo desde 1966.

Participó en la mayoría de los congresos de cardiología realizados en el país. Participó y presentó trabajos sobre enfermedades coronarias en los congresos mundiales de cardiología de Buenos Aires (1978) y de Moscú (1982).

Publicó más de cien trabajos sobre temas de cardiología en revistas nacionales y extranjeras, y los libros "Fisiología del Buceo" y "Ciguatera". Participó

en la publicación del libro: "Cardiodinámica" editado por el Dr. Rafael González de Peña. En 1955 obtuvo el primer lugar del "Premio de Cuento Menarini", el cual busca incentivar a los médicos escritores, y contribuyó por varios años al periódico "Última Hora" con su columna "Cuaderno de Bitácora".

Perteneció a la Sociedad Médica Dominicana, es miembro Fundador de la Sociedad Dominicana de Cardiología, la Asociación Médica del Instituto Dominicano de Seguridad Social y la Sociedad Española de Cardiología. Fue miembro del Comité Gestor de los XII Juegos, presidido por el Dr. Rogelio Lamarche Soto y es miembro fundador de la Federación Dominicana de Yatismo.

(Artículo de los señores Felipe Mora y Juan Burgos, publicado en el vespertino Última Hora)



Dr. Escipión Oliveira y Lalo, en la Pirámide Del Sol.

CUADERNO
DE BITACORA

Año 1993

Balance

Levántalas y deja en vértice rugiente las
unas tras las otras con regia majestad avancen y
salpiquen mi atormentada frente y luego ante
mis plantas se vengan a estrellar.

Josefa Perdomo.

El Mar.

Es costumbre, al terminar el año, realizar un balance, recordar los acontecimientos pasados, y a la luz de un tiempo que todavía no los ha convertido en sombra, evaluarlos; apreciar su valor y extraer de la experiencia que nos han dejado directivas para un mejor futuro. Y a esta costumbre no pueden escapar la vela nacional ni su institución rectora: La Federación Dominicana de Yatismo.

El año ha sido fructífero, tanto para la vela ligera como para la de altura. La primera fue impulsada por el entusiasmo del Presidente de la Federación Arq. Héctor Bolívar Duval y la segunda, por el Presidente



de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica -ADVELCO- Sr. Carmindo Gómez. Y junto a ellos, trabajando de forma incansable y comedia, la Ing. Noemí Penzo de Nordbruk, quien ha sido la persona imprescindible, para el éxito alcanzado, junto con Giorgio Maratos y Enna Rosa Henríquez, quienes han desempeñado el más sacrificado e ingrato de los quehaceres de la vela: el ser jueces.

La Ing. Noemí Penzos de Nordbruk se encargó puntualmente de organizar las regatas, de repartir mapas e instrucciones para su desarrollo, de vigilar que las boyas que marcan las trayectorias fueran puestas en su lugar en el tiempo preciso. Giorgio Maratos y Enna Rosa Henríquez, en su cometido de jueces, pasaron horas al sol aplicando el subir y bajar de banderas que cronométricamente preparan y ordenan la salida de los competidores, siguiendo su trayecto por el mar y esperando sobre pie firme en la meta, la llegada del último.

Por primera vez en la historia de la Federación Dominicana de Yatismo se ha organizado un campeonato de vela ligera. Esta comprende embarcaciones menores por su tamaño, pero de complicado manejo como el Hobbie Cat, el Snipe, el Láser, el Sunfish y la

tabla a Vela. Son embarcaciones rápidas e inestables en las cuales el tripulante debe de transitar por el compromiso de obtener la mayor velocidad y evitar volcarse y ponérsela de sombrero, pues su precario equilibrio depende del peso de quien va arriba. El campeonato, del cual se han corrido ya siete regatas, permitirá a la Federación elegir a sus representantes para los próximos juegos Centroamericanos y del Caribe que se celebrarán en noviembre en la vecina isla de Puerto Rico.

La vela de altura empezó tarde este año: se inauguró con la tradicional regata de la Marina de Guerra, que contó con un número de participantes superior al de los años anteriores, con mejor organización y que brindó frente al malecón, un espectáculo difícil de olvidar. El desarrollo posterior del año fue normal, aunque faltó el patrocinio de la Heineken para la regata que desde hace años esta firma solventa. No conocemos la causa de esta ausencia, pero en su lugar ADVELCO organizó una regata que resultó -tanto por el número de sus participantes como por la competitividad- una de las mejores del año. Finalmente, el año cerró con la regata del Club Náutico de Santo Domingo, que comentamos en la anterior bitácora.

Junto con una brillante temporada de regatas, la vela de altura tuvo su momento culminante en el viaje de la flotilla de yates dominicanos a San Juan, Puerto Rico, para participar en la gigantesca parada naval Rawolfia. Fueron el Delicia, el Jessica, el Santa Mónica, el Nathol y Uthopy que allá se juntaron con el Liberty Belle y con el Gaviota. Esta flotilla de vela que representó dignamente a la República en tan importante evento, vivirá por siempre en la memoria de quienes navegaron en ella.

2 de enero de 1993

El Pac3fico (I)

Coloso formidable de ing3nita armon3a,
que abarca con tus brazos el globo terrenal,
por ti levanta el vuelo mi hirviente fantas3a
hasta las mismas gradas del trono de Jehov3.
-El Mar. Josef3a Perdomo.

Aprovechando la brisa del norte y la corriente del r3o la nave se hace a la mar; una vez salvada la barra del Ozama levanta sus velas y sale rumbo sur. Va para tierra firme. Aparece en el alc3zar de su capit3n, Mart3n Fern3ndez Enciso -el Bachiller- tambi3n conocido como el muerto vivo, flaco, seco de carnes, de escasa estatura, de rostro cetrino. Viste de riguroso luto: totalmente de negro. Lleva consigo el ata3d donde un d3a lo pusieron crey3ndole muerto y el cual desde entonces, usa como lecho.

Al atardecer descubren un hombre escondido en el castillo de proa; pendenciero, amigo de enamorar mujeres ajenas y enemigo de pagar deudas, jugador y

tramposo, escapa de Santo Domingo. Había llegado al Nuevo Mundo con la expedición de Rodrigo de Bastidas y con él naufragó en 1502 en aguas del Cabo Engaño; sin oficio ni beneficio sobrevivió ocho años en la Hispaniola. A rastras lo llevan donde el capitán. -¿Quién eres?, pregunta con voz cortante.- Vasco Núñez de Balboa, extremeño y habilidoso con la espada; por ello me llaman el esgrimidor. Me ofrezco a vuestro servicio. -Os acepto, contestó el Bachiller y se retiró a su cámara. Tiempo después habría de arrepentirse amarga y profundamente de haber aceptado los servicios del esgrimidor.

Cuando llegaron a Santa María de la Antigua -en la costa atlántica del actual Panamá- empezó a conspirar. Su carrera militar y su capacidad como hombre de armas le aseguraron tener ascendiente sobre la tropa y aduciendo que Santa María estaba en la jurisdicción de Diego de Nicuesa, desconoció la autoridad de Enciso y se hizo nombrar alcalde junto con Martín Samudio.

A Santa María llegó Nicuesa dispuesto a hacerse valer como Gobernador; venía de explorar la costa norte del continente donde sólo había encontrado selvas impenetrables y tribus pobres y hostiles y traía sus barcos en malas condiciones. Balboa lo echó al

mar -nunca más se supo de él- se autoproclamó gobernador y puso preso a Martín Fernández de Enciso.

Para afirmarse como Gobernador inició la exploración del istmo. Arrasó poblados indígenas, intervino en las guerras triviales, se hizo amigo de los Caciques Careta, Pona y Comagre, y consiguió cantidad de oro, parte del cual envió a España junto con el deportado y confiscado Enciso. Pidió, además, su confirmación como Gobernador, la que le fue otorgada por Diego Colón.

Enterado por sus amigos caciques de que allende de la tierra había un gran mar y que en sus costas existían imperios fabulosos, inició el cruce del istmo de Panamá el 1º de septiembre de 1513. El 25 del mismo mes llegó a la costa, tomó posesión del océano -al que llamó Mar del Sur- y de todas sus costas e islas en nombre del Rey de España, y se dedicó a explorar la costa adyacente. Trató de construir barcos para ir hacia el Perú, pero desistió y cargado de oro y perlas volvió a Santa María de la Antigua.

Su hazaña le valió el título de adelantado, pero también tuvo que recibir, al año siguiente, a la flota de Pedro Arias Dávila -Pedrarias- que venía con el título de Gobernador, acompañado por Martín Fernández de Enciso.

Mal podían convivir Pedrarías, Enciso y Balboa; éste se casó por poder con la hija de Pedrarías y se dedicó a explorar las selvas y montañas del istmo; fue al Mar del Sur y volvió cargado de oro y perlas. Sin embargo, no llegó a Santa María de la Antigua. En Ancla, lejos de donde estaban sus amigos y partidarios, fue hecho preso por los soldados de Pedrarías. Lo mantuvieron varios meses entre rejas y a principios de 1517 lo decapitaron por golpe de espada.

8 de enero de 1993

El Pacífico (II)

*Tu música solemne más grata es a mi oído
que la sonora orquesta de espléndido festín,
que de nocturna lluvia el compacto ruido,
que el canto de las aves en el plácido jardín.*
-El Mar. Josefa Perdomo.

■ En aquellos primeros años del siglo dieciséis, España miraba con envidia y recelo a su vecino, el pequeño Portugal. Alejandro VI había dividido el mundo entre ambos países y al parecer al segundo le había tocado la mejor parte. Y era lógico, pues mientras los españoles se dedicaban a su guerra contra los árabes, los portugueses exploraban el océano bajo la dirección del Príncipe Enrique el Navegante.

En 1434 Gil Eanes, costeando África, pasó al sur del Cabo Bojador y encontró, que contrariamente a lo que entonces se creía allí, el mar no hervía ni se precipitaba al abismo. En 1484 Diego Cam llegó a la desembocadura del Río Congo y dos años más tarde

Bartolom3 Díaz cruz3 el Cabo de Buena Esperanza -al que llam3 Cabo de las Tormentas- y abri3 la ruta al oriente, lo cual hab3a hecho en 1497 Vasco de Gama. Y mientras Espa3a consegu3a en Am3rica algo de oro -no se hab3a conquistado M3xico ni Per3- llegaban al Portugal barcos cargados hasta el tope de especias -m3s valiosas que el oro- sedas, oro y piedras preciosas del lejano Oriente. Esa ruta era propiedad exclusiva de los portugueses; pues fue buscando llegar a ese emporio de Oriente que Col3n se tropez3 con Am3rica. Y cuando, en 1513, Vasco N3ñez de Balboa descubri3 el Mar del Sur, la b3squeda de un paso hacia 3l se hizo obsesi3n del Rey, de los comerciantes, de los financistas y de los marinos espa3oles.

En 1517 llega a Sevilla un portugu3s: Fernando de Magallanes. Anda pisando los cuarenta a3os que ha navegado hasta el Lejano Oriente y que ha hecho la guerra en 3frica, recuerdo de 3sta es su cojera. Viene a proponer al Rey de Espa3a una expedici3n al Oriente atravesando un paso que s3lo conocen 3l y su socio Ruy Faleiro, hombre ducho en las artes de la Astrolog3a y la Cartograf3a. Antes hab3an expuesto su proyecto al Rey Manuel de Portugal y no hab3an merecido su atenci3n.

Por alguna razón que no conocemos, Magallanes convence al joven rey Carlos I de España y V de Alemania y consigue que éste apoye y financie su empresa. Y el 20 de septiembre de 1510 zarpó la flota con Magallanes de Almirante; la componían cinco naves: la Trinidad como capitana, la San Antonio con Don Juan de Cartagena como capitán y persona conjunta, la Concepción con Don Gaspar de Quezada al mando, la Victoria capitaneada por Don Luis de Mendoza y la Santiago comandada por el portugués Juan Serrano.

La presencia de Don Juan de Cartagena como Capitán de la Mayor de las naves y como persona conjunta, era prueba de que Magallanes no gozaba de la irrestricta confianza del Rey Carlos; él era grande de España, rico entre los ricos, veterano de las guerras de reconquista en las que había perdido ambas piernas y hombre de la intimidación del Rey que iba en la empresa sólo por su sed de aventura y su afán de gloria. Según las instrucciones reales dictadas a última hora, compartía el mando de la escuadra con Magallanes, lo cual disgustó profundamente a éste.

Desde que se inició el viaje, Magallanes se mostró como persona arbitraria y desconfiada. Sólo en-

fundado en su armadura, cubierto de hierro de pies a cabeza, salía de su camarote y no consultaba el parecer de sus capitanes ni atendía sus reclamos. Sólo daba ordenes y Don Juan de Cartagena se resintió de esta conducta. Haciendo valer sus derechos pidió una reunión con el Almirante y éste le citó a su nave, la Trinidad, y lo hizo preso. En medio del Atlántico, Don Juan de Cartagena fue despojado de su rango y de sus funciones, hecho preso y sustituido por un hombre de la confianza de Magallanes: Antonio de Coca, otro oficial español.

16 de enero de 1993

El Pacífico (III)

*Si en la borrasca fiera tus campos de zafiro
azota con sus alas furioso el aquilón.
de asombro estremecida tu inmensidad admiro
y ante ella se anonada mi tímida razón.
-El Mar. Josefa Perdomo.*

■ Ruy Faleiro había convencido a Magallanes -no sabemos con qué argumentos- de que el paso entre el Atlántico y el Mar del Sur estaba a los cuarenta grados de latitud sur; más o menos donde se encuentra la hoy llamada Bahía Blanca. Cuando Magallanes, que por lo visto no tenía ninguna noticia de Solís, encontró la desembocadura del Río de la Plata, creyó haber hallado el paso. Tardó quince días en convencerse de que era un río. Y entendió que estaba obligado a encontrar el paso. Si fracasaba en la empresa y volvía a España con un fracaso después de haber defenestrado, desconsiderado y encarcerado a Don Juan de Cartagena, el válido del Emperador, iba de cabeza a la cárcel. Y así siguió hacia el sur, a lo

largo de la costa oriental del continente, costa agreste en la que se suceden páramos, abras y bahías, costa que parece como labrada por un picapedrero loco, costa habitada sólo por leones marinos y pingüinos en ese entonces. Y en su viaje al sur viajó hacia el invierno, que en ese hemisferio, al revés que en el nuestro, empieza el 21 de junio. Sólo encontró mares encrepados, vientos violentos y días cada vez más cortos y al llegar a la Bahía de San Julián, prácticamente luego de un año de errar por el mar, decidió quedarse para aguantar el invierno.

En aquella lúgubre bahía, ateridos por el frío, azotados por vendavales, rodeados por una costa de arenas grises que se prolonga en el páramo de la meseta patagónica, con días breves y noches interminables, sobreviven los expedicionarios, y su capitán permanece encerrado en su camarote sin ver a nadie, sin dar a nadie explicaciones. Los capitanes se inquietan y deciden pedir una junta; pero saben que un pedido no basta y toman el San Antonio que queda al mando de don Gaspar Quesada. Son dueños de la flota, si el sublevarse hubiera sido su intención, pudieron marcharse tranquilamente o caerle a cañonazos a la Trinidad de Magallanes. Pero no lo hicieron; sólo pidieron una reunión de capitanes para analizar a Victoria a Gonzalo Gómez de Espinosa con una carta

para su Capitán, Don Luis de Mendoza; y cuando éste comienza a leerla, Gómez de Espinosa lo asesina con una puñalada en el cuello. Así Magallanes recupera el mando y castiga a los supuestos sublevados: Don Gaspar de Quezada es decapitado y su cabeza puesta sobre una pica junto a la de Don Luis de Mendoza; Don Juan de Cartagena es condenado, junto con un cura que intercedió por los capitanes, al abandono. Y otros sublevados, Juan Sebastián Elcano, entre ellos, son perdonados. Solo sobre los nobles y un cura infeliz se descarga la ira de Magallanes.

En abril zarpó la flota dejando en tierra a Don Juan de Cartagena aposentado en su sillón -había perdido ambas piernas- y al cura cubierto de harapos y loco. Las cinco naves pusieron rumbo al sur y al fin después de incontables peripecias, Magallanes encontró el paso; en el empeño naufragó la San Vicente y cuando entró al Pacífico se encontró con solo tres naves: La Trinidad, La Victoria y La Concepción, pues la San Antonio, mandada por Estebao Gómez -supuesto pariente de Magallanes- se había vuelto para España.

Más de cien días navegan los tres navíos por ese océano al que por su tranquilidad Magallanes bauti-

zó como Pacífico, mar y cielo y viento suave, mientras las provisiones se agotaban, mientras los marinos se dedicaban a cazar las pocas ratas que había en las bodegas para alimentarse, y al fin comenzaron a ver islas, unas pobres, y otras deshabitadas, hasta que llegaron a las Filipinas. En ellas, Magallanes encontró la muerte en una escaramuza intrascendente con la hueste del reyezuelo de una pequeña isla: Silapulapú. Le tocaría a Elcano llegar hasta el Maluco y volver a España con su nave cargada de especias y 18 de los 245 hombres que salieron de España con Magallanes.

22 de enero de 1993

El Pacífico (IV)

■ La especias que trajo consigo Juan Sebastián Elcano alcanzaron para pagar los gastos de la expedición emprendida por Magallanes y dejaron una considerable ganancia, tanta, que el Pacífico y sus islas se convirtieron en una obsesión para la Colonia Española.

En 1520, cuando hacía casi dos años que no tenían noticias de Magallanes, el Emperador Carlos decidió enviar otra flota a las islas de la especiería, aunque por un camino distinto: por Panamá. El 13 de septiembre salieron de Sevilla tres naves y un bergantín que, después de una escala en Santo Domingo, llegaron a Panamá. Cargadas cruzaron el istmo y junto con cuatro naves allí construidas, se hicieron a las mar, mandadas por Andrés Niño. No se sabe cuál fue su destino.

El 24 de agosto de 1525 partió de la Coruña, una armada de siete naves al mando de Frey García Jofre de Loaisa, Comendador de la Orden de Santia-

go, con el propósito de seguir la ruta de Magallanes. Llevaba como piloto mayor a Juan Sebastián Elcano. Tardaron cuatro meses en atravesar el estrecho y sólo salieron de él cuatro naves: la Santa María de la Victoria, la Santiago, La Santa María del Parral y la Lesmes. Durante la travesía del Pacífico murieron Joyfre de Loisa y Juan Sebastián Elcano; azotadas por temporales las naves se separaron: la Santa María del Parral fue a dar a las Filipinas, la Santiago a Acapulco y la Lesmes se perdió hacia el sur en cuyas islas se establecieron sus tripulantes y fundaron dinastías que mantenían su vigencia cuando, dos siglos y medio más tarde, el capitán Kood las visitó. Sólo la Santa María de la Victoria pudo llegar a las Molucas.

Hernán Cortés, quien fuera un señor harto independiente, también puso su visita sobre El Maluco; al fin y al cabo el Pacífico bañaba las costas de su país y con un poco de suerte podía apoderarse de él. En 1527 mandó a su primo Álvaro de Saavedra al mando de tres navíos. Llegó a las Molucas con relativa facilidad, pero no pudo volver; las corrientes y los vientos contrarios, que son de dirección oeste en el océano Pacífico se lo impidieron; y víctima de una fiebre allí contraída, murió. La suya fue la última expedición española al Maluco, pues Carlos V, abrumado por sus deudas, vendió Las Molucas a Portugal en

1529. Le quedaban a Espa1a s3lo dos opciones en el Pac3fico: las islas del sur y las Filipinas.

En 1536 Cortez, atendiendo a un pedido de Pizarro, envi3 dos nav3os al Callao: el Trinidad al mando de Fernando de Alvarado y el Santiago capitaneado por Hernando de Grijalva. El primero se devolvi3; el segundo, siguiendo las instrucciones de Pizarro, viaj3 hacia el oeste a lo largo del Ecuador. La tripulaci3n se amotin3, asesin3 a Grijalva y fue a dar a Nueva Guinea.

En 1542 el virrey Antonio de Mendoza manda a su pariente Ruy L3pez de Villalobos a las Filipinas; corre la misma suerte que Saavedra: llega f3cil, no puede volver y muere, dejando sus marinos dispersos en las islas.

En Nueva York -M3xico- se encuentra retirado en un convento agustino Fray Andr3s de Urdaneta; fue el segundo hombre que dio la vuelta al mundo; en sus a1os mozos naveg3 todo el pacifico y ya en la mitad de su vida, eligi3 el sacerdocio como vocaci3n y entrega. A 3l se dirige el Rey y el Virrey, pidi3ndole que vuelva al mar como piloto de la flota de Don Miguel L3pez de Legazpi. Y Urdaneta conduce la flota a las Filipinas y la trae de vuelta por una nueva

ruta, hacia el norte que aprovecha la contracorriente norecuatorial. Y as3 se inici3 el tr3fico regular entre Filipinas y M3xico, que se mantuvo durante doscientos cincuenta a3os.

Todas las expediciones espa3olas al Pac3fico, incluida la de Magallanes, fueron dejando gente -n3ufragos y desertores- en las islas. Cuando a fines del siglo XVIII, Kood las redescubre, se asombra de la presencia en ella de s3mbolos como la cruz, y de c3nticos y leyendas de asombroso parecido con la Biblia. Probablemente esos ignotos espa3oles hayan sido los responsables.

29 de enero de 1993

Arrancamos

Saona de cone de indie
jungla de sal y de sol
en tu sueño de pirata
sueña un negro caraeol.
-Saona. Juan Sánchez Lamouth.

■ En el Escudo de la Ciudad de París puede leerse: "*Navigare necessere, vivere non necessere*", que traducido a nuestro idioma significa: navegar es necesario; vivir no es necesario. Aunque sin tomar al pie de la letra-con todas sus implícitas implicancias- la sentencia latina, la vela ha iniciado con ímpetu singular sus actividades de este año.

La Federación Dominicana de Yatismo, presidida por el Arq. Héctor V. Duval, ha empezado una serie de tareas encaminadas a completar su organización y a preparar el equipo nacional que habrá de representarnos a fin de año en los centroamericanos de Puerto Rico.

Se ha comenzado el registro de federados; cada uno de los miembros de la federación debe llenar un formulario con sus datos personales y entregar dos fotografías, a cambio de ello recibirá un carné que lo acreditará como miembro de la Federación y que será necesario para participar en las actividades de la misma, incluyendo las elecciones que se han fijado para el próximo 31 de marzo.

En los Centroamericanos de Puerto Rico, la Federación estará presente con cuatro clases: Láser, J24, Hobbiee Cat y Tabla Velas. Dos de los miembros del equipo Láser, Jorge Abreu y Omar Bross, concuivían este mes a las competencias de dicha clase en los Estados Unidos. En J24 aspiran a la representación de los equipos de Osean Abreu, Julio Fortuna, Carlos Aguiló y José Rodríguez Carrasco. A fin de seleccionar la delegación se iniciarán próximamente las competencias eliminatorias, las cuales estarán supervisadas por un comité técnico integrado por la Ing. Noemí Penzo de Nordbruk y el J. Antonio Wittkop.

Cuando el presidente de nuestra delegación hizo su exposición ante el Comité Olímpico Dominicano, surgió la inevitable pregunta ¿Traerán ustedes medallas?, el conseguir medallas es algo que depende de numerosos factores y nadie puede dar seguridad acer-

ca de ello. Pero la Federación Dominicana de Yatismo puede asegurar sin sombra de duda que preparará minuciosamente a sus atletas, que sólo irán los mejores y que darán de sí mismos el máximo posible.

El domingo pasado la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica (ADVELCO) que preside el Sr. Carmino Gómez, realizó la primera regata del año en aguas de Andrés, Boca Chica; fue organizada por la Ing. Noemí Penzo de Nordbruk y actuó como Juez el Sr. Giorgio Maratos. Se corrió en dos clases: Racing y Crucero; la salida se dio mar afuera, lo que supone extraordinario sacrificio para el Juez que desde una pequeña embarcación tiene que aguantar los sacudiones del oleaje, y su recorrido fue triangular entre la boca del puerto de Andrés y Pipinca. Hubo viento considerable con una velocidad entre diez y quince nudos (millas por hora) y mar moderado. En la clase Racing ganó el Celtic de Don José Rodríguez Lomba y el crucero el Refucilo con Luis Anibal Lora en el timón.

Ya se está organizando para el primer fin de semana de marzo, la regata a la Isla Catalina, que hace varios años no se corre; cuenta ahora con el patrocinio de Hawaiian Tropic y con la entusiasta cooperación de su gerente la Lic. Adalgisa Díaz Carrasco. Es

una regata larga, de dos días, que incluye navegación nocturna y diurna a lo largo del litoral sur de la República, entre Boca Chica y la Isla Catalina. La época augura una regata benigna, con viento de través durante la ida nocturna y de popa a la vuelta; hay que cruzar en ella dos puntas: Punta Malena y Punta Mortero, y ya se sabe que aun con buen tiempo las puntas y los cabos suelen ser impertinentes.

12 de febrero de 1993

Ocaso

El río, rumbo que canta,
fue mi maestro primero:
junto a un espejo viajero
creció indígena mi planta;
él me puso en la garganta
las voces elementales,
cuando en tardes estivales
pasaba verde su canto,
como un torrente de llanto
vertido por sauzales.

-Canción para mi río. Osiris Rodríguez Castillo.

Este fin de siglo que estamos viviendo arrastra consigo las sombrías características de un ocaso; ocaso en los continentes y en los océanos expoliados por la codicia de una minoría que se atribuye-injustamente y por la fuerza- la representación de la humanidad. El conocido, publicitado y políticamente explotado desastre humano de África es un ejemplo; otro,

la depauperización de los mares, en los cuales hasta los tiburones están desapareciendo.

Existen más de 350 especies de tiburones; algunas tan pequeñas que pueden criarse en peceras, otras tan grandes como el tiburón ballena que puede alcanzar los 50 pies de longitud; unas, como el tiburón blanco, el tiburón carite y el tiburón tigre son altamente agresivas; por su capacidad para atacar seres humanos se los ha llamado tiburones réquiem, aunque en realidad el número de sus víctimas a lo largo de cada año es menor que las que mueren por acción de los rayos. Sin embargo, los tiburones tienen mala fama, mala prensa y a ello han contribuido las películas *Tiburón del I al IV* que presentan al gran tiburón blanco como un monstruo astuto, voraz e inevitable.

La serie comenzó con tiburón basada en la novela homónima de Peter Benchley, cuya tesis se tergi-versó; la película se centra en los ataques del tiburón y en su increíble, imposible y falsa cacería. La novela establece un paralelo entre el tiburón que acecha en el mar sus posibles víctimas y los miembros de la comunidad que esperan sus ganancias en la temporada veraniega que el animal amenaza; entre el tiburón del mar y los tiburones de tierra; y en la novela, los últimos resultan más feroces que el primero.

Los tiburones son, al igual que las cucarachas, animales pr3cticamente perfectos, llevan alrededor de trescientos millones de a3os sin un cambio evolutivo importante, lo que significa que han alcanzado la m3xima adecuaci3n en su medio ambiente y que han desarrollado un sistema inmunitario de excepcional eficacia. Samuel Gruber de la Universidad de Miami, investigador y experto en estos peces, mundialmente reconocido, se3ala con respecto al sistema s3per inmune que poseen: *“les hemos inyectado vibriones col3ricos en cantidad suficiente para matar a diez caballos y ellos los han eliminado”*, se3ala tambi3n su resistencia a los tumores que los hace potencialmente valiosos en las investigaciones sobre c3ncer y su capacidad de aprendizaje que les permite memorizar durante m3s de un a3o los detalles de un laberinto, aprendidos en condiciones experimentales.

En el mar desempe3an un papel importante; eliminan los peces d3biles, los peces enfermos y en parte aquellos que son carro3a. Y hoy est3n desapareciendo; cualquiera que haya visitado nuestras costas y bah3as, cualquiera de nuestros asiduos pescadores es testigo de ello. Los pesqueros que barrieron con sus redes de arrastre nuestro Caribe en la d3cada de los 80' los diezmaron. Cada a3o decenas de millones de tiburones son muertos en los mares del mundo

como alimento, por sport o accidentalmente en redes camaroneras o de pesca.

Grubber piensa que los tiburones están en peligro de extinción y en coalición con grupos ambientalistas, por esta razón se dirigió al Gobierno de Estados Unidos solicitando que se los proteja; Reagan y Bush no le hicieron caso.

Ahora cifra sus esperanzas en el prometido Gobierno verde de Clinton.

20 de febrero de 1993

Hawaiian Tropic

Que sobreviene
la invisibilidad
y todo tan temporal
y despiadado!
O mar expuesto
ahora
a gigantescas arideces!.
-Humberto D3az Casanueva.

■ El pr3ximo fin de semana con el patrocinio de Hawaiian Tropic y la entusiasta labor de la Lic. Adalgisa D3az Carrasco, se renovar3, la cl3sica regata de la vuelta a la Catalina. Se ha corrido irregularmente, en parte por lo pesado del trayecto y en parte por la falta de patrocinio. En su 3ltima versi3n, el Juez, que iba a bordo de uno de los competidores, se mare3 y los tiempos -tomados por cada uno- no fueron aceptados al final. Se dio salida desde Cumayasa, pero nadie recib3 los yates a la llegada y as3, con ganadores reales pero no reconocidos la regata ingres3

al anecdotario náutico nacional, sin pasar por los reglamentarios registros de ADVELCO ni de la Federación.

El patrocinio de Hawaiian Tropic es además oportuno y adecuado para un deporte que, como la vela, expone a sus cultores a las inclemencias del tiempo y en particular de los rayos solares, pues Hawaiian Tropic fabrica y vende filtros que bloquean los rayos ultravioleta.

Bajo el título *“Australia sufre una epidemia de cáncer de piel”*, Jack Anderson inició su columna del miércoles pasado con esta frase: *“Al otro lado del globo, ésta nación de adoradores del sol esta pasando por algo parecido al terror de la polio. De la misma manera, que en la década del cuarenta, los niños de Estados Unidos eran advertidos de que se mantuvieran alejados de las áreas públicas por miedo del contagio de la polio. Australia ha cambiado su agenda nacional para enfrentar la peor amenaza a la salud pública de la ciudadanía que ha tenido en décadas: el cáncer a la piel; sus ciudadanos se han transformado en conejillos de indias de una enfermedad que está creciendo a niveles de epidemia, mientras la capa de ozono de la tierra decrece.”*

La tierra está envuelta allá en lo alto en el límite de su estratósfera por una capa de ozono, y se des-

plaza por su órbita alrededor del sol como si estuviera en el centro de una enorme vejiga formada por ese gas. El sol, fuente del calor y la luz necesaria para mantener la vida en nuestro planeta, es en realidad una gigantesca central nuclear que manda una extensa gama de radiaciones, algunas de las cuales, como los rayos cósmicos y los rayos ultravioleta son ferozmente agresivos; estos rayos son detenidos por la capa de ozono, un gas derivado del oxígeno.

En 1985 los científicos encontraron que sobre la Antártida no había ozono; se había formado un agujero en la capa de ozono que nos protege y empezaron las controversias entre ambientalistas y desarrollistas. Los primeros, acusaban del agujero a la acción de gases procedente de la actividad industrial; los segundos, negaban esa hipótesis y continuaban favoreciendo la expansión de la industria al margen de sus consecuencias ecológicas con la intervención militante de los ex-presidentes Reagan y Bush. Este último trató de parecer gracioso cuando calificó al actual Vicepresidente Gore, "*como el hombre ozono*" por su posición ecologista.


El tiempo -que es un gentilhomme que todo lo arregla y que todo lo demuestra según frase de Domingo Bordoli- se ha encargado de dar la razón a los

ambientalistas. El agujero de ozono ha crecido rápidamente y en la Tierra de Fuego y Australia, el cáncer de piel mata a la gente y las ovejas se quedan ciegas, mientras que el plancton perece en los mares antárticos por la acción de los miembros letales de la radiación solar. Contra ellos Hawaiian Tropic nos brinda una protección adecuada y necesaria en zonas inundadas de sol como la nuestra.

26 de febrero de 1993

A Catalina

Catorce sabios de la vieja Europa
estudian con afán
desde la lente que a los cielos mira,
un caso singular.
Son dos estrellas nuevas,
como iguales no viéronse jamás.
Su proyección? Ignota! Nadie supo
de donde vienen y hacia donde van.
Con los últimos tintes de la tarde
en el espacio se las ve brotar,
y breve tiempo en el espacio
radian su intensa claridad.
-Fabio Fiallo. Astronomía.

 Este fin de semana se está corriendo la regata Hawaiian Tropic, nueva versión de la antigua vuelta a la Catalina; el patrocinio para ella se consiguió gracias a la decisión directa de un deportista náutico que es pescador y velerista- lo primero en tono ma-

yor y lo segundo en tono menor- el Lic. Máximo Valdez, presidente de la compañía. Y en la organización del evento se ha contado con la entusiasta participación de la Lic. Adalgisa Díaz Carrasco, Gerente General de la firma patrocinadora, quien hace sus primeras incursiones en este campo en el cual tenemos la esperanza de que permanezcan y perseveren.

La isla Catalina tiene un perímetro de 22 Km, en un derrotero de la isla de Santo Domingo con letra de siglo 18, encontrado por Emilio Rodríguez Demorizi, en el Museo Naval de Madrid. Se la describe -modernizando el texto- de la siguiente manera: *"Pero si desde la Saona se hubiera de ir costeando la isla de Santo Domingo, luego de propasar el arrecife que echa la Saona por la banda del oeste, harás rumbo hacia el oeste y a ocho leguas de camino hasta una isleta que llaman Santa Catalina, la cual es muy pequeña y está cerca de la tierra firme, si bien se puede pasar por la banda de ella así por ser fondable como por no haber de que recelarse sino de la que está en la vista, y a la banda del norte tiene buen anclaje con fondo limpio y diez a doce brazas de agua. Y si cuando fueres cantando esta isleta dejándola por estribor estuvieres algo franco, alcanzarás a ver la Saona y te parecerá una arboleda plantada."*

Más concisa -naturalmente- es la descripción que da al derrotero de la isla de Santo Domingo publicado por el Departamento Hidrográfico de la Marina de Guerra: *"Isla Catalina, la cual tiene unas dos millas y media de extensión, cae dentro de la curva de las cien brazas a una milla frente a la costa y a tres y media millas al suroeste de la Romana. La isla está cubierta de árboles y de vegetación baja. Su parte norte es baja y llana, pero la parte sur se eleva hasta la altura de 115 pies. Punta Pérez el extremo occidental, es un cabo rocoso. En punta de Berroa, la punta sureste, se encuentra localizado un faro. El canal entre Punta Blandino, que es el extremo norte de la isla y tierra firme, puede ser navegable por todo tipo de embarcaciones, pero se debe navegar del lado de la tierra firme para evitar los bajos junto a la Isla. Frente a la parte nordeste de la isla hay buen fondeadero con profundidades entre 31/2 y 12 brazas."*

La regata transcurrirá a lo largo del litoral sur de la República, entre Andrés -Boca Chica- y la Catalina; deberá cruzar dos puntas particularmente fastidiosas: Punta Malena, poco después de Andrés y Punta Mortero después de San Pedro de Macorís. Cruzará frente a la desembocadura del Río Higuamo y Soco y frente al río de Cumayasa. Se hará según dos categorías: la categoría Crucero con salida el viernes y llegada el sábado en la mañana a Catalina. Ten-

drá un día de descanso antes de iniciar el retorno el domingo; y la categoría racing con salida el sábado en la noche y vuelta, luego de rodear la isla, al punto de partida sin descanso ni escala.

La regata es interesante aunque dura, el número de inscriptos es grande, sólo falta que acorde con el...

5 de marzo de 1993

La Regata

Como estaba previsto la regata Hawaiian Tropic se corrió en dos clases: la clase crucero y clase racing. La clase crucero zarpó en la noche del viernes: estuvo formada por los veleros Triad, de Jhon Van Allen, Nathol de Klaus Nordbruk, Jurel de Francisco Reynoso, Terral de la Esc. Naval, Rawolfia de Manuel Nerys, Volare, de Fabio Comali y Jessica de Eduard Cahrdonais. Navegaron con viento del norte-noroeste que les permitió hacer un rumbo bastante próximo a la costa, Con mar tranquilo y con luna llena.

Cuando llegaron a la isla Catalina la rodearon y se anclaron en la playa que se encuentra sobre su costa norte proxima a la punta Blandino. Tenían por delante casi veinticuatro horas para descansar de la fatigosa-y a veces necia- navegación nocturna, y las aprovecharon a cabalidad.

En la noche del sábado partieron los veleros de la clase racing: fueron el Celtic V de José Rodríguez

Lomba, el Liberty Belle de Gary Jackson, el Titi I de J. Antonio Wittkop, el Dragonfly de Osian Abreu, el Celtic II de Nelson Ocampo y Omar Bross y el Santa Mónica de Carmino Gómez.

Salieron de Andrés -Boca Chica- con viento suave del norte, luna llena y mar tranquilo. Enarbolando los focos (velas delanteras) mayores que tenían partiendo raudos rumbo a Catalina, disfrutando del fresco y de la luminosidad de la noche.

Poco después, cuando la flota se encontraba frente a Macorís: unas ráfagas de aire cálido anunciaron el cambio; el viento empezó a soplar con fuerza creciente desde el este, El horizonte se cubrió de nubes oscuras iluminadas fugazmente por el resplandor de los relámpagos y el mar se llenó de olas desordenadas de más de seis pies de altura coronadas por penachos fosforescentes. Hubo necesidad de reducir velas y de navegar forzando contra el viento hacia una meta invisible, pues las nubes habían cubierto totalmente la luna. Catalina, isla baja y con un faro que nunca se prende, se había transformado en un obstáculo para la navegación y hubo que esperar hasta el alba para darle la vuelta. Una vez completada ésta, la flota enarboló sus spinakers y con el Celtic V al frente, hizo un rumbo a la meta, en Andrés-Boca chica.

El Celtic V y el Liberty Belle se despegaron del resto de la flota e iniciaron unas luchas singular por el primer puesto. Detrás venían el ,Tití I, el Dragon Fly, el Celtic II y el Santa Mónica que rompió el Spinakers y se vio en la necesidad de navegar solo con foque y mayor. Después fue el broaching del Celtic II; usamos el vocablo broaching para designar una situación particularmente peligrosa y difícil; por la acción de una ola, el barco se atraviesa al viento, el spinakers queda tirando de uno de los costados y la embarcación -si no se reacciona a tiempo hunde la proa- levanta la popa y se da vuelta. Es preciso quitarle la fuerza al spinakers y la forma más rápida de conseguirlo es soltándolo de modo que flamee como una bandera hasta que se recupere el dominio del barco. Eso fue lo que hizo la tripulación de l Celtic II, aunque con tanta mala suerte que la enorme vela se enredó en el mástil. Más de media hora tardaron en arreglar el percance y ello le costó la regata. El Titi I y el Dragon Fly continuaron su lucha sin cometer errores.

El primero en llegar fue el Cetic V que mantuvo el spinakers hasta la meta. Le siguió a escasos minutos el Liberti Belle y detrás de él vinieron el Tití II y el Dragonfly, cuando el Juez Giorgio Maratos computó los tiempos, resultó ganador el Tití I, que se im-

puso al Celtic V. Este fue segundo al Dragon Fly tercero y Liberty Belle cuarto. El Nathol ganó en crueros

13 de marzo de 1993

Forge y Omar

Niña dime. Sí, qué miras
por las rejas de las ondas?

No ves que te ve la luna
por su celosía redonda.

Señales de "quiero verte"
te están haciendo las nubes.

Niña, no toques el agua
que ella por tu cara sufre.

-Juan Sánchez Lamouth. Nubes y Ríos

■ En la segunda quincena del mes pasado se corrió una serie internacional de regatas en los Estados Unidos; estuvo dedicada a la clase Láser y tuvo, entre otros motivos, el de elegir a los miembros del Equipo Olímpico Norteamericano, pero estuvo abierta a competidores de todo el mundo. Concurrieron representantes del país sede, de Canadá, de México, de Gran Caimán, de Colombia, de Holanda y de la República Dominicana. Nuestra delegación estuvo

integrada por Jorge Abreu y Omar Bross, quienes fueron por su cuenta, al parecer sin la inevitable, imprescindible y codiciable ayuda oficial; y sin otro aval que el de la Federación Dominicana de Yatismo.

Jorge Abreu, quien fue electo por la Federación como Yatista del Año, tiene una considerable experiencia internacional que se inició hace ya muchos años en San Pablo, de donde volvió con un merecido trofeo en Láser. Posteriormente estuvo entre los diez primeros en el Sunfish que se corrió en las Bermudas y ahora ha vuelto a reverdecer sus laureles en la Florida Masters, en la cual ocupó el sexto lugar entre más de cincuenta participantes. En este evento, Omar Bross, quien hizo sus primeras armas en el campo internacional, ocupó el octavo lugar con un tercer lugar en una de las regatas. Luego de la Florida Masters, que tuvo como escenario a Palm Beach, los yatistas se trasladaron a Sarasota para las Midwinters en las cuales Omar Bross, ocupó un catorce lugar entre más de cien competidores. La destacada actuación de nuestros representantes impactó a las autoridades de la clase Láser Internacional y las indujo a organizar, para el año próximo, las Dominican Masters con igual categoría que las norteamericanas. Parafraseando al desaparecido y siempre recordado

Alberto Verdeja Ibáñez, podemos decir que la vela dominicana -por intermedio de Jorge Abreu y de Omar Bross- ha expresado sin discursos ni alharacas, su verdad con la fuerza contundente de los hechos.

El mes próximo, después de la tradicional regata de la Marina de Guerra, la Federación Dominicana de Yatismo empezará el Campeonato de Vela; este año servirá para elegir los atletas que nos representarán en los juegos centroamericanos de noviembre en Puerto Rico. Concurrieron con las clases J-24, Láser y Hobbie Cat. No tenemos seguridad de conseguir ninguna medalla; hasta donde sabemos sólo el equipo de la NBA ha contado con esa seguridad hasta la fecha. Pero estamos seguros de desempeñar un papel digno como lo hemos hecho en todas las competencias internacionales en las cuales hemos participado.

Nuestra participación en los juegos de Puerto Rico es, por otra parte, un compromiso ineludible. En todas las competencias realizadas en nuestro país han estado presentes nuestros vecinos, sería un desaire no concurrir ahora cuando son ellos los anfitriones. Para hacerlo la Federación cuenta con el aval de la International Yackt Racing Union y con el apoyo

personal de su Secretario Ejecutivo Mr. Mike Evans. En lo que al financiamiento respecta, si no se consigue por la vía oficial -lo que es improbable- tenemos la seguridad de que aparecerá por vías...

19 de marzo de 1993

Medalla Segura

Soltando flores

como aves

rumbo a la tristeza.

pienso en las aguas

aradas

por quillas milagreras.

-Juan S3nchez Lamouth. Soltando flores.

■ El viernes pasado-19 de los corrientes- una nutrida delegaci3n de la Federaci3n Dominicana se reuni3 con el Presidente del Comit3 Ol3mpico Dominicano, Dr. Jos3 Joaqu3n Puella, para o3r de sus labios sacrosantos una conferencia acerca de la nueva pol3tica que regir3 la selecci3n de los atletas que representar3n a la Rep3blica en los pr3ximos juegos Centroamericanos y del Caribe que se disputar3n en Ponce, Puerto Rico, en noviembre del presente a3o. S3lo ir3n, nos dijo, aquellas Federaciones que tengan la seguridad de ganar por lo menos una medalla de bronce; pero, no hay medallas seguras.

En el a3o 1930 se realiz3 el primer campeonato mundial de f3tbol, organizado por la FIFA; se eligi3 como sede a Montevideo, pues Uruguay era entonces el campe3n ol3mpico. Pero el favorito, el seguro ganador del campeonato, era el equipo de la Rep3blica de Argentina.

El equipo uruguayo estuvo formado por Ballesteros, Mascheroni y Nazari; Dorado, Gestido y Andrade; Cea, Scarone, Petrone, Iriarte y Castro. Lleg3 a duras penas a la final y entr3 al segundo tiempo perdiendo por dos goles a cero contra los argentinos. En la mitad del segundo tiempo, un formidable tiro de Petrone dio en el medio del pecho del portero argentino y lo desmay3; cuando, con el fin de auxiliarlo, de reanimarlo, le quitaron la camiseta, se vio que debajo llevaba otra cruzada con la frase "ARGENTINA CAMPEON DEL MUNDO".

Los jugadores argentinos hab3an aprovechado el entretiempo para ponerse debajo de la reglamentaria, otra camiseta, y perdieron por cuatro goles contra dos un partido seguramente ganado; y los uruguayos, seguros perdedores, se alzaron con la Copa Jules Rimet.

Año 1950; después de la Segunda Guerra Mundial se reanuda el campeonato Mundial de Fútbol, organizado por la FIFA: Brasil obtiene la sede y construye en Río de Janeiro el estadio más grande del mundo: Maracanã, con capacidad para doscientas cincuenta mil personas. Tiene, además, el equipo más brillante, el equipo mejor de entonces; aún no había empezado a jugar Pelé, pero Ademir asombraba a los entusiastas de todo el mundo con su dominio del balón y su sentido de gol. Flavio Costa, el entrenador brasileño, aseguraba que la copa Jules Rimet se quedaría en Brasil a quien quisiera oírle.

Después de muchas discusiones y acompañado por un pesimismo general, el combinado uruguayo decidió asistir; fueron Máspoli, González y Tejera; Rodríguez Andrade, Obdulio Varela y Gambetta; Ghighia, Pérez, Miguez, Schiaffino y Vidal, quien fue sustituido en el partido final por Morán. El entrenador, Juancito López, asistía a las entrevistas con la cabeza baja y no hablaba. Uruguay llegó a la final a los tropezones, empató con España a dos goles gracias a un tiro providencial, desde treinta metros, de Obdulio Varela. Al final, con gol de Miguel Miguez le ganó a Suecia tres a dos.

Brasil, que había goleado a todos sus contrarios, se clasificaba campeón con un empate. El primer tiempo terminó con un gol de Ademir a favor de Brasil. A mediados del segundo tiempo, Shiaffino empató el partido. Faltando cinco minutos para terminar, el grito BRASIL CAMPEON DEL MUNDO, coreado por más de doscientos mil personas, estremecía en el ambiente. En la ciudad empezaban a explotar cohetes y a prenderse fuegos artificiales para festejar el triunfo. Faltando tres minutos, Ghighia toma la pelota, elude a Bigode, se corre por la línea derecha, y cuando todos esperan un centro, pateo directo al arco. La pelota entró como un rayo. Un silencio pesado, oprimiente, se apoderó de Maracaná y los inesperados campeones fueron sacados furtivamente.

26 de marzo de 1993

Fin de gestión

*Niña del oleaje
parece que te metes
entre un mundo
de azahares.*

- Juan Sánchez Lamouth. Niña del oleaje

■ Con el mes de marzo termina el mandato del Comité Ejecutivo de la Federación Dominicana de Yatismo presidido por el Arq. Héctor A. Duval, quien el pasado día 25, presentó ante la Asamblea General Ordinaria las memorias correspondientes. Son nutridas y pretenden abarcar cuatro años de una gestión brillante en una columna, es tarea insensata por lo imposible, pero al menos, se puede intentar un resumen.

Se ha reorganizado la Federación haciendo una lista de sus miembros y dotándolos de un carné que certifica su condición de federados; dicho carné, además de su valor nacional posee valor internacional y



le permite a su portador acreditar su condición en cualquier club de velerismo en el mundo y en consecuencia tener acceso a sus facilidades. La clase náutica es una clase internacional; una cofradía o una fraternidad que trasciende los límites nacionales y el carné que ha editado la Federación certifica que sus portadores son miembros de dicha fraternidad.

Las relaciones internacionales de la Federación establecidas por la doble vía de la International Yacht Racing Unión y del contacto directo o epistolar, se han fortalecido, y aunque carecemos de posibilidades para concurrir a los campeonatos europeos, asiáticos y americanos, recibimos puntualmente las invitaciones para participar en ellos. Sin embargo, no hemos estado totalmente ausentes de las competencias internacionales; la Republica Dominicana ha estado presente en las regatas de Puerto Rico, donde el Celtic V ocupó un honroso tercer lugar. En el Cort'92 donde el Liberty Belle ocupó el primer lugar físico en todas las competencias, en los mundiales de Sunfish donde fuimos distinguidos con la adjudicación de la república como sede de los mundiales de Sunfish de 1995, en los Midwinters, en los Masters y en el campeonato de la Florida de Láser, donde fuimos honrosamente representados por Jorge Abreu y Omar Bross y en donde se decidió realizar los Dominican

Masters en enero del año próximo, en las regatas de clase olímpica de Miami donde Rannik y Sees se situaron entres los diez primeros y en la Regata Colón-92 en la cual la representación dominicana fue superada numéricamente sólo por la representación de la República de Argentina.

En lo nacional se ha revitalizado la vela ligera; la clase sunfish, bajo la presidencia de Andrés Santana ha recuperado el esplendor que tuvo en años anteriores y cuenta hoy con dos divisiones: la A, en la que militan veleristas mayores en años y en experiencia y la B donde se inician los novatos. En la clase Láser, motorizada por el entusiasmo de Jorge Abreu y de Omar Bross hay en la actualidad veinte unidades; En la Hobbie Cat que parecía extinta hay trece unidades activas, en la Snipe hay cinco y se ha incorporado la clase Hobbie One para niños como vía para iniciarlos en el deporte.

La vela de crucero, agrupada en la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica, presidida por Don Carmindo Gómez, ha continuado con su calendario de regatas con un número creciente de participantes. Este año acaba de celebrar la regata Hawaiian Tropic -antigua vuelta a la Catalina- y se prepara para celebrar la clásica regata de la Ma-

rina de Guerra el próximo 18 de abril; y lo que es aún más importante, la Marina de Guerra se ha integrado de lleno a la práctica de la vela con el Jurel de Francisco Reynoso -quien ganó el campeonato de cruceros del 92- y el Terral de la Academia Naval.

Este mes culminan cuatro años de arduo trabajo en la Federación Dominicana de Yatismo: su presidente, Arquitecto Héctor Bolívar Duval, ha motorizado a la Federación, pero su éxito ha sido posible gracias a la entusiasta cooperación de todos los federados.

2 de abril de 1993

XV Regata Marina de Guerra

La goleta de Separación Dominicana junto con la María Chica, dirigiendo sus bordos sobre tierra, hicieron con mucha viveza fuego a los enemigos con bala y metralla, y es probable que haya habido en ellos porción de muertos y heridos, y los dos buques que quedaban en el puerto vararon cerca de tierra.

-Del comunicado de la Junta Central Gubernativa del día 23 de abril de 1844.

■ Hace quince años, por iniciativa del entonces Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra Vicealmirante Francisco Amiama Castillo, se instituyó la Regata Aniversario de la Marina de Guerra y desde entonces se la ha corrido puntualmente; en el

fin de semana al quince de abril, día en que con la victoria de Tortuguero nació la Armada Nacional.

Este año se la correrá el próximo domingo en aguas del litoral sur de Santo Domingo, según un recorrido triangular y su salida se hará desde la avenida del Puerto, el sábado se correrá, en la misma área, la primera regata puntuable para el Campeonato Nacional de Vela Ligera del año en curso. De esta manera los cultores de la vela rendirán cumplido homenaje a los capitanes -Juan Bautista Cambiaso, Juan Bautista Maggiolo y Juan Alejandro Acosta- y a los marinos que a bordo de las goletas Separación Dominicana y María Chica y del bergatín San José, se cubrieron de gloria en la batalla de Torguero.

Esta batalla, fundamental para el triunfo de las fuerzas nacionales en la campaña del Sur, dio origen al primer incidente diplomático ocurrido entre la República Dominicana y los Estados Unidos de Norte América. Dice Emilio Rodríguez Demorizi en una de las notas al pie de su obra: *La Marina de Guerra Dominicana 1844-1861*: "Enemigos de la República acusaron a la escuadra dominicana de haber hecho fuego, en la batalla del 15 de abril de 1844, contra un bergatín que enarbolaba la bandera americana. Con ese motivo fue enviado a Santo Domingo el co-

mandante americano J.S. Chauncey, en la fragata de guerra Vandalia, para hacer las investigaciones del caso, cuyo libro de a bordo, con las curiosas anotaciones de su llegada a Santo Domingo, hemos examinado en los Archivos Nacionales en Washington. El 25 de enero de 1845 tuvo una entrevista con el Presidente Santana, a quien asistía Bobadilla, y el caso qued3 amistosamente resuelto, mediante intercambio de notas.

La nota del Comandante Chaucey, despu3 del encabezamiento de rigor dec3a *“El que suscribe, Comandante de la Marina de los Estados Unidos y al comando del bergat3n de los EU. VANDALIA, tiene la honra de requerir que las explicaciones en relaci3n con el tema de la conversaci3n sostenida por el que suscribe, en esta fecha, con la Presidencia del Gobierno Dominicano y su Consejo, as3 como toda informaci3n relativa a la transacci3n y para que 3ste pueda formar una opini3n en cuanto a los m3ritos del caso.*

Ser3a asimismo recomendable producir un extracto de las minutas del libro del buque que estuvo al comando del oficial principal de la expedici3n que se puso en contacto con el Brig. Americano PANDORA con ocasi3n del bloqueo del puerto de Azua por los barcos del Gobierno Dominicano.

En vista de que el buque bajo el mando del que suscribe está operando en un servicio urgente, no sería conveniente retrasar su partida de este puerto por muchos días. Confía pues, en que será favorecido con una pronta respuesta al contenido de esta comunicación“.

La pronta respuesta le fue otorgada dos días después en nota firmada por Tomás Bobadilla.

16 de abril de 1993

Regata Marina de Guerra I

Navegar

impulsados por el viento.

Navegar.

con la meta en barlovento

- Himno de la Federación Dominicana de Yatismo.

Alberto Verdeja

Desde que la mayoría de los veleros tiene su domicilio en el Club Náutico de Santo Domingo -en Andrés, Boca Chica- la regata de la Marina de Guerra comprende, además de la competencia en sí, la tarea de llevar los barcos a la Capital, anclarlos en Avenida del Puerto y devolverlos a Boca Chica. Y como no es costumbre de los veleristas el delegar funciones, son los habituales capitanes y tripulantes los encargados de cumplirla; el viernes bajaron el Santa Mónica, el Cap. John Perciva, el Jurel y el Terral, encontraron un mar muy fuerte en Caucedo y poco vien-

to, en la madrugada del sábado salió el Nathol que tuvo que hacer su trayecto prácticamente a motor.

En la mañana del sábado viajaron el Xerxes, el Delicia, el Magic y nuestro Refucilo; más tarde los siguió el Celtic II.

Cuando llegamos al Club Náutico nos encontramos, desayunado placidamente, al Dr. Jesús Feris con Fernández Giraldi y Pichí Mella, habían salido temprano, se les había llenado el Xerxes de agua por un desperfecto en la bomba de achique y habían vuelto a repararla, de la reparación se ocupó Alvaro Acuña quien dejó al velero listo y se incorporó a la tripulación del Refucilo.

Alvaro Acuña es un navegante nativo de Piriápolis, ciudad balnearia de la República Oriental del Uruguay situada a la vera del Río de la Plata. Deberíamos definirlo como oriental, que tal es el patronímico que oficialmente corresponde a quienes nacen en dicho país, pero diremos que es -al igual que el que esto y escribe Angel Cuervo- uruguayo. Ejerció por años su profesión de técnico en electrónica y un buen día decidió dejarlo todo y embarcarse. Se incorporó a la vasta cofradía de navegantes deportivos que recorren los mares del mundo. Lo conocimos a bordo

del Mart3nez en ocasi3n de una paella cocinada por Rafael Abell3. Est3bamos anclados en Puerto Rico a donde hab3bamos llegado con motivo de la Gran Regata del Quinto Centenario, ellos hab3an cruzado el Atl3ntico y nosotros el Canal de la Mona pero all3 est3bamos confraternizando con gente de todo el mundo. Volvimos a encontrarlo en Boca Chica, en el muelle de Gilles Dubuc, a bordo de su velero, ven3a del otro lado del oc3ano.

Angel Cuervo, ingeniero en Inform3tica y secretario de la Embajada de Uruguay en la Rep3blica Dominicana es nativo de Fray Bentos, ciudad que se levanta en la orilla del r3o que dio su nombre al pa3s. Desde la infancia aprendi3 lo que todos los fraybentinos aprenden: a jugar f3tbol, a nadar y a navegar. Los a3os le han quitado la capacidad para jugar f3tbol pero su amor por la navegaci3n se mantiene intacto y encuentra a bordo del Refucilo la ocasi3n de satisfacerlo.

Luis Valdez es la 3ltima adquisici3n del Refucilo, no tiene antecedente familiares ni personales de marino, si se except3a que naci3 en La Romana. Es mec3nico, soldador y desabollador de oficio y como tal se encarga de la reparaci3n de calderas, aparatos y m3quinas diversas en la Cl3nica G3mez Pati3o. Des-

de hace tiempo me pedía que lo llevara; ante tanta insistencia, aunque con íntimas dudas lo invité un domingo, y desde entonces ha sido un entusiasta, inteligente y diligente marino que ha aprendido el arte con una velocidad extraordinaria.

Con ello nos embarcamos en el Refucilo un sábado gris y opaco, con el cielo cubierto de nubarrones grises en el que las lanchas de pesca volvían al puerto diciendo que el mar estaba insoportable.

24 de abril de 1993

Regata Marina de Guerra II

Hay que soñar en los pájaros que viajan
entre el día y la noche como una huella
Cuando el sol se aleja entre los árboles
y hace de sus hojas otra pradera.

-George Sheade

Salimos con viento suave del noreste y remontamos el borde de Caucedo sin problemas; estos empezaron cuando nos encontrábamos al sur del cabo: un viento apenas perceptible y un oleaje alto, cruzado, desordenado que nos sacudía sin clemencia, dando tumbos avanzamos lentamente mientras veíamos que nuestras espaldas el cielo se cerraba con el velo gris de la lluvia. Pronto estuvo la turbonada sobre nosotros y con ella llegó el viento; viento duro, racheado, y agua en torrentes que nos empujaron y mojaron a cabalidad hasta llegar a la altura del nuevo hipódromo. Allí volvió a caer el viento sin mejorar

el mar y dando tumbos entramos, junto con el Magic de Joseph Woodard remontamos el Ozama y, en la avenida de Pueto, nos anclamos a la vera de Nathol de Klaus Nodrbruk.

El domingo amaneci3 radiante con viento fuerte, del sur. En la Avenida del Puerto se encontraba desde temprano el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, Vicealmirante Iv3n Vargas C3spedes, acompa3ado por su oficialidad y el Hon. Embajador del Uruguay Don Horacio Barrios Tasano. Luego de la bendici3n impartida por el Rdo. De la Torriente, Capell3n de la Armada y de la ejecuci3n de los himnos Nacional, de la Marina y de la Federaci3n, los veleros zarparon y el jurado integrado por Ena Rosa Henr3quez, Giorgio Mratos y Ariosto Ortiz, levant3 bandera blanca.

Puntualmente a las once ocurri3 la salida ceremonial de la regata; la otra, la real, se hizo una hora m3s tarde en mar abierto; la primera, en plena Avenida del Puerto desde la cual fot3grafos, c3maras de televisi3n y p3blico pueden verla, pero navegar desde all3 hasta la boca del Ozama con corriente en contra -pues a esa hora entra el mar- no es precisamente como dir3a como compadre Julito, un rulo. Y por eso la salida real se eligi3 la mar abierta, poco espectacu-

lar pero adecuada. La regata se corrió en dos clases, la A y la B. Antes de que se iniciaran los tira y jala por los handicaps las clases A y B estaban definidas: en la A militaban los barcos de clase raicing -una clase internacionalmente definida- y en la B los de tipo crucero. Para los primeros se mantuvo el handicap PHRF y para los segundos se aceptó el llamado Dominican Handicap System. Pero se dejó al arbitrio de los competidores el elegir el handicap y por tanto la clase en que militarían en cada regata.

Para asombro de los cruceristas un buen número de los que se habían manifestado como ardientes defensores del PHRF se acogieron al DHS, y en consecuencia se colocaron subrepticamente en la B. El perjudicado con esta astuta pirueta fue el Nathol que equipado con velas nuevas, conducido sin errores, merecedor de un triunfo, se vio excluido del podio de los triunfadores por el Santa Mónica. El Jurel -también un racing por definición- ganó el primer lugar y el Delicia ocupó el segundo. En la clase A el Liberty Belle, que era puntero tuvo que abandonar por lesión de uno de sus tripulantes. El Titi II de J. Antonio Withkop volvió a ganar, el Celtic V quedó segundo y el Xerxes, que hacía su primera regata bajo el mando de Luis Feris quedó tercero.

El lunes temprano el Delicia y el Refucilo emprendieron el regreso; en el mar los esperaban una serie de chubascos, un frente que tapaba todo el cielo, y que se encarnizó mandando vientos sur de veinte nudos y lluvia tupida. Nos mojamos pero navegamos, las olas que días antes nos sacudían eran cortadas por la velocidad del barco y en tres horas llegamos a Boca Chica.

30 de abril de 1993

Regata de Corpus

Su luna de pergamino,
precios a tocando viene
por un anfibio sendere
de cristales y laureles.
El silencio sin estrellas
huyendo del sonsonete,
cae donde el mar bate y canta
su noche llena de peces.

- Federico García Lorca. Preciosa y el aire

■ En la semana antepasada la fiesta de Corpus, que hábida cuenta de la ubicación astronómica de las fiestas eclesiásticas cae siempre jueves, propició un puntual e irresistible puente muy oportuno para un prolongado fin de semana; y con la bendición de ADVELCO, el Sr. Gary Jackson, organizó -con la eficiencia que lo caracteriza- una serie de regatas en la bahía de la Altagracia. Esta amplia bahía, comprendida entre Punta Gumayasa y Punta Delfín de la isla Saona, tiene al sur la triangular isla Catalina, en cuya



punta Berroa aún se levantan los restos de un faro ha tiempo olvidado. En ella, el mar es habitualmente sereno y el viento sopla, como en toda la costa sur, desde el este con variaciones que van del noreste al sur.

En la costa isleña se abren la ría de Cumayasa, el río de la Romana, el casi extinto río Chavon y se suceden las playas y proyectos turísticos como las de Boca del Chavon, La Minita, Bayahíbe, Casa de Campo y Dominucus.

Gari Jackson estableció como centro de reunión de los veleros participantes, la ría de Cuyamasá. El sábado 5 partieron el Nathol y el Liberty Belle; el miércoles 9 fueron el Mig de Tony Torres, el Triad de John Van Allen, el Celtic II de Nelson Ocampo y el Simpony de Frank Mc Cabe.

Los que salieron el sábado navegaron con un mar relativamente tranquilo y escaso viento, debiendo hacer el recorrido con el auxilio del motor. Los del miércoles tuvieron una faena dura: viento de frente con una velocidad de quince a veinte nudos (millas por hora) y mar alto con olas entre seis y diez pies de altura.

El primero en salir fue el pequeño Mig de Tony Torres; lo hizo a las nueve de la mañana. Es un barco de apenas 23 pies de eslora (largo) y su capitán dio harta demostración de su capacidad y audacia marinera cuando lo trajo desde Samaná hasta Boca Chica. Entre ésta y punta Magdalena navegó cómodo con un viento norte y un mar tranquilo; después de la punta, el mar se levantó y el viento giró hacia el sudeste pero pudieron llegar a San Pedro con relativa facilidad. Allí sufrieron el embate de la corriente parada y llena de lirios del Higuamo que los empujó al sur, entraron en la ensenada calma del Soco y se enfrentaron a Punta Mortero, formidable guardián de Cumayasa. Avanzaron penosamente con la ayuda del motor -un modesto motor fuera de borda- y al fin, tanteando porque no conocían el lugar entraron a Cumayasa, pero no todo fue sangre, sudor y lágrimas -para usar el efecto de la célebre frase de Churchill-; en el camino pescaron un guatapaná -¿Quizás un carite?,- y con él se alimentaron.

A los que salieron más tarde les fue mejor; pero no demasiado. En la tarde el viento viró al sur con un mar que si no fue intransitable, fue por lo menos impertinente; y si los primeros hicieron gárgaras contra el viento, los segundos las hicieron contra el mar.

Una vez agrupados los barcos, el Sr. Gary Jackson fue dando las salidas escalonadas de acuerdo con los handicaps, a fin de que el ganador entre Bayahíbe y Saona, el Celtic II de Nelson Ocampo; en la vuelta, con viento en popa el Symohon hizo valer sus características y en la última regata se impuso el Triad. Tenemos la impresión de que el Liberty Belle, en su calidad de anfitrión, no hizo mucho por el triunfo.

25 de junio de 1993

Regata del Encanto (I)

A la hora del crepúsculo arriban
a la isla solitaria y hasta las
mismas rocas parecen sonreír con
su regreso. Todo el motivo de alegría.
Un murmullo corre por el puerto:
los botes van y vienen sobre las rizadas
ondas y hasta los delfines, surgiendo
de entre la espuma con saltos ecuestres
parecen más contentos.

-El Corsario Lara. George Gordon Byron

■ Si el movimiento se demuestra andando, la Asociación Dominicana de Veleros Cruceros (ADVELCO) va marchando a un paso excepcionalmente rápido; y sin tropezones. Apenas de vuelta de Cumayasa donde durante el fin de semana de Corpus se corrió una serie, los capitanes fueron convocados el pasado domingo para correr una regata informal -fuera del calendario oficial y sin premios- en el

área de la Bahía de Andrés, Boca Chica, donde la ADELCO ha colocado, con el permiso de la Marina de Guerra, tres boyas permanentes.

Fue una regata movida e interesante; antes del medio día el viento empezó a soplar en forma consistente con una velocidad de veinte nudos (millas por hora), el cielo se cubrió de nubarrones preñados en agua y el mar, tranquilo al amanecer, se fue encrespando con ese oleaje alto, coto propio del Caribe. Veinte nudos no es un viento excepcional, pero es un viento responsable; y si una ráfaga con esa velocidad agarra un velero desprevenido y cargado de velas, puede ocasionar averías. Pero conociendo el viento uno puede salir con las velas adecuadas y navegar sin problemas; eso fue lo que hicimos. Al medio día el Sr. Gary Jackson dio salida desde el Liberty Belle y partimos hacia la primera boya situada al sudeste frente a los abandonados edificios OMI dominicana.

Cruzaron la línea de salida el Magic de John Woodward, el Titi II de Antonio J. Wittkop, el Dragonfly de Osian Abreu, y el Celtic V de José Rodríguez Lomba, nuestro Refucilo y el propio Liberty Belle. Hubo un gran ausente: el Nathol que aún no había regresado de Cumayasa.

La navegación hacia la primera boya fue trabajosa: viento de frente y chubascos surtidos en un mar que poco a poco se fue cubriendo de espuma. La vuelta en cambio fue con viento al largo y a favor de la corriente. Terminando la regata llegaron el Nathol y el Symphony desde Cumayasa.

Para el domingo próximo la actividad continuará con la tradicional regata del Encanto patrocinada por los almacenes El Encanto. Firma que preside el Sr. José Rodríguez Lomba. Como es costumbre la regata saldrá de Pipina y recorrerá el triángulo delimitado por las boyas de ADVELCO. De acuerdo con lo tradicional se establecerán dos categorías: una con handicap PHRF y otra con handicap nacional establecido en base a las posibilidades demostradas por cada embarcación en un número determinado de competencias nacionales.

El tiempo es impredecible en esta época en que se forman temporales en el golfo de México, descienden frente de presión alta desde el norte y avanzan desde el Atlántico ondas tropicales. Ya estamos en temporada ciclónica -tanto en el Atlántico como en el Pacífico- y este año la temporada, además de prometer una actividad desmesurada, muestra un des-acostumbrado desorden: en el pacífico han ocurrido

tres ciclones: dos originados en la costa de México y otro que arrasó con Filipinas, Hong Kong y Macao. Todavía no ha nacido el primero de los habituales ciclones que nacen frente al cabo verde de Africa, pero ya van también tres ciclones formados en el Golfo de México; y nosotros como muestra claramente la foto del satélite, estamos influidos por los sistemas vecinos que nos obsequian un tiempo variable e imprecipitable.

3 de julio de 1993

Regata del Encanto (II)

Calmaron sus sobresaltos,
sus ondas y sus sonidos:
ya no hay juego del que llegue
primero a la mar bravía
ni se oyen bajar cantando
por las tierras en declive.
Los ríos ya no corren.
- Juan Sánchez Lamouth

■ El pasado domingo se corrió, de acuerdo a lo previsto, la regata de El Encanto; el día fue radiante, el viento fue fuerte y el mar duro, condiciones ideales para competir en circuito delimitado por las boyas permanentes que ha colocado la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica. Sin embargo, aunque podemos dar los resultados, no podemos relatar el evento, pues razones profesionales nos impidieron participar en él.

Justo en el momento en que, prácticamente sincronizados con la bandera roja, cruzábamos la línea de salida a bordo del Refucilo, oímos al Arq. Héctor B. Duval, gritarnos desde la Santa Mónica. Pensábamos que nos protestaba, aunque estábamos conscientes de no haber infringido ningún reglamento; en realidad nos avisaba que uno de los participantes tenía un problema de salud y que nuestros servicios eran requeridos. Tuvimos que abandonar la regata y devolvernos; lo mismo hicieron, en acto de solidaridad con el enfermo, el Santa Mónica y el Dragonfly.

Las restantes embarcaciones, después de algunos momentos de duda, decidieron acogerse al viejo adagio que dice "el espectáculo tiene que continuar" y compitieron. En clase A ganó el Celtic de don Juan José Rodríguez Lomba, seguido por el Titi II de Antonio J. Wittkop y el Xerxes de la familia Feris. En clase B volvió a ganar el Jurel seguido por el Nathol de Klaus Nordbruk y el Delicia de Guillermo Santoni. Quienes se retiraron, el Santa Mónica y el Dragonfly, lo hicieron creyendo cumplir con un deber de solidaridad. Quienes compitieron cumplieron con el deber contraído con los patrocinadores de la regata que había incurrido en gastos que la hacían irrepetible; ambas actitudes son respetables. Por otra parte el Sr.

Manuel Santa, Gobernador del Club Náutico de Santo Domingo tomó las medidas rápidas, adecuadas y precisas que permitieron una pronta asistencia del paciente y su oportuno traslado a Santo Domingo.

Todo esto me recuerda un suceso ocurrido "allá lejos y hace tiempo" -según el decir de Hudson- en el hipódromo de mi ciudad natal: Eran cuatro amigos inseparables; habían nacido, crecido y vivido en el mismo ámbito ciudadano; sus experiencias infantiles y juveniles habían sido comunes, y ahora, ya en el ocaso de sus vidas, compartían iguales entusiasmos: el fútbol y las carreras de caballos. Hubo un momento en que fueron felices propietarios de un caballo, y hubo otro momento en que con sus esperanzas vencidas en incontables jornadas de derrota, fueron los felices expropietarios del caballo. Ahora eran asiduos del hipódromo; iban todos los domingos desde el mediodía y antes de ocupar su consuetudinario lugar en el palco, recorrían las cuadras conversando con cuidadores y jockeys, observando los caballos, haciendo cálculos y estableciendo cábalas que les permitieran conocer los resultados de la tarde.

Ese día, mientras realizaban su habitual recorrido, uno de ellos se desplomó sin sentido; los otros lo consideraron muerto; y como un muerto adquiere



indiferencia y no necesita de auxilios materiales, decidieron esconderlo en un establo y asistir a las carreras. Cuando terminadas éstas fueron a buscarlo, no lo encontraron, el difunto sólo había sufrido un desmayo y al recuperarse se fue tranquilamente para su casa.

10 de julio de 1993

Cartagena de Indias

Oh ¡Gloria inmarcesible.

Oh ¡Júbilo Inmortal

en surco de dolores.

el bien germina ya.

-Himno Nacional de Colombia

■ En el fin de semana que comprende los días 24 y 25 se realizará una serie de regatas en honor a la República de Colombia; ella ha sido organizada por la iniciativa del capitán de Navío Don Jaime Correa, agregado naval de la Embajada del hermano país, persona que por sus magníficos dotes como caballero y marino, ha sabido ganarse un lugar de privilegio en el afecto de todos los dominicanos y en particular de quienes formamos la familia que se agrupa bajo la denominación común de Federación Dominicana de Yatismo. Don Jaime es un marino profesional a cabalidad y un exquisito cultor de la vela; Como tal formó parte del equipo olímpico de su patria y es en la actualidad juez internacional de la IYRU. Con sus



conocimientos y su esfuerzo ha contribuido al desarrollo de la Vela Nacional, por lo que le guardamos un profundo agradecimiento y por lo que estas regatas, en honor a su Patria, son también un sentido homenaje a él.

Si esto fuera una composición escolar la iniciaríamos con *"la hermana y democrática República de Colombia es un hermoso país situado en el extremo noroccidental de la América del Sur"*. Pero si nos atenemos a Mario Benedetti, que hace años definió la dirección postal de la República Oriental de Uruguay como: Río de la Plata esquina Atlántico, diríamos que la de Colombia es Pacífico esq. Caribe, pues es el único país sudamericano con costa en ambos.

En el Caribe se encuentran los puertos de Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena; en el Pacífico, como puerta marítima del Valle de Cauca, esta Buena Ventura. A principios del siglo quince, bajo la égida de Carlos I de España y V de Alemania, los descubrimientos se suceden con una velocidad vertiginosa y la conquista los sigue estableciendo el dominio español a sangre y fuego, sobre pueblos e imperios, sobre selvas y montañas. A Santo Domingo llegan flotas de la Metrópoli y salen presurosas, apenas reabastecidas, para tierra firme -el

continente-. En 1513 Vasco N3nuez de Balboa encuentra el oc3ano Pacifico, en 1519, Cort3s inicia la conquista de M3xico, en 1523 Alvarado -huyendo de Cort3s- entra en Centroam3rica y en 1531 Pizarro empieza la campa3a del Per3. Ese mismo a3o Jim3nez de Quezada -abogado metido a conquistador- remonta el r3o Magdalena en Colombia y somete su autoridad al Imperio Chibcha. Deja a Pedro de Heredia la tarea de reconocer la costa de tierra firme y 3ste, en 1533 encuentra una bah3a protegida por islas que promete ser un puerto seguro. Sobre una de sus islas, la Getseman3, establece aqu3 el primer asentamiento. Luego se puebla la pen3nsula y en torno a la poblaci3n se construye una muralla; ha nacido Cartagena de Indias, la cual se ir3 fortificando hasta construir el formidable tri3ngulo que delinda el Castillo de San Luis, el fuerte de Santa Cruz y la fortaleza de San L3zaro -o de san Felipe de barajas-.

Por su posici3n Cartagena se convierte en el puerto m3s importante de Am3rica, en 3l se guardan esperando el viaje a Espa3a, los tesoros del Per3 y de Bol3via, las maderas del Paraguay y las pieles de R3o de la Plata. A 3l llegan la mercanc3a que manda la Metr3poli para todo el continente, incluyendo esclavos que por la extra3a filantrop3a de Fray Bartolom3 de las Casas viene a sufrir y a morir en las minas y

plantaciones para liberar a los indios de igual destino. Un sacerdote los defiende: San Pedro Claver cuyos restos cubiertos con vestiduras litúrgicas descansan en una urna de cristal, al pie de Altar Mayor de la Catedral, esperando el día de la Resurrección para iniciarlo con la Sagrada Misa.

16 de julio de 1993

El increíble tullido

A orillas del Caribe hambriento un pueblo lucha
horrores prefiriendo
a perversa salud.

Oh si ¡de Cartagena
la abnegación es mucha
y escombros de la muerte
desprecia su virtud.

- Himno Nacional de Colombia

■ En el siglo diecisiete Cartagena de Indias es la ciudad más rica de América; la defienden veintinueve fuertes y una sólida muralla en cuyo seno la Inquisición dispone de unos celebres cubos; de unas habitaciones excavadas en la piedra, de paredes lisas y de cierre hermético a las cuales sólo se entra por el techo su piso está en la baja mar, a nivel del agua, pero en la pleamar, ésta entra por una serie de agujeros obligando a los condenados a permanecer de pie para evitar ahogarse.



Ha sido asediada reiteradas veces por corsarios y piratas y uno de ellos, Sir Francis Drake, atacándola por la tierra, la tomó, la saqueó y la abandonó. En 1697 reina en España Carlos II, el Asombrado y en Francia Luis XIV, el Rey sol; bajo su disimulada protección se funda una sociedad de navieros y comerciantes franceses cuyo objetivo es saquear las colonias españolas de América. Con tal fin se armó una flota al mando de Jean Bernard Desjeans, barón de Pointis, quien se unió en Haití a un grupo de filibusteros capitaneados por Jean B. Ducasse, Gobernador de la colonia. La expedición marchó contra Cartagena y la tomó a sangre y fuego, a cañonazo limpio, pese a la defensa organizada por su gobernador Don Diego Núñez de los Ríos. De Pointis cargó en sus naves las riquezas encontradas en la ciudad y se marchó dejando a Ducasse y a sus hombres en la estacada. Una flota anglo-británica enviada por Guillermo II de Orange, los acabó cuando intentaban huir.

En 1739, debido al comienzo de la guerra entre España e Inglaterra, llegó a Cartagena, Don Blas de Lezo, o mejor dicho lo que quedaba de Don Blas. Este ingresó a la armada como guardiamarina a los catorce años de edad. A los diecisiete perdió la pierna izquierda, a los veintitrés el ojo izquierdo y a los veintitrés recibió una herida que le inutilizó el brazo iz-

quierdo, lesiones todas habidas en batalla, pero cojo, manco y tuerto, ese audaz hombre de mar mandó navíos, ganó batallas, cautivó fuerzas enemigas, comandó escuadrones, conquistó plazas y llegó a ser Almirante de la Armada. Tenía un año como gobernador cuando le llegaron noticias de que los ingleses concentraban en Jamaica una escuadra formada por treinta y seis navíos y doce fragatas fuertemente artilladas. La dirigían los almirantes Vernon, Lastoke y Ogle y conducía treinta mil infantes de marina. Sabiendo que Cartagena de Indias era la presa más codiciada por los ingleses, Lezo organizó la defensa de la ciudad con la ayuda del virrey de Nueva Granada, Don Sebastián de Slava. Puso cadenas y ancló barcos cerrando la entrada a la Bahía y se atrincheró en el fuerte San Luis.

En marzo de 1741 se presentó la flota inglesa frente a Cartagena; las fuerzas de la defensa llegaban apenas a dos mil hombres. A cañonazos se abrieron paso y anclaron dentro de la bahía; desembarcaron fuerzas e iniciaron el ataque del Fuerte de San Luis que resistió diecisiete días. Durante ese asedio fueron heridos Don Blas y el Virrey.

Después de la caída de San Luis, los ingleses empezaron a bombardear la ciudad a la que toma-



ron luego de una semana cruenta de lucha; los de Cartagena se retiraron entonces a la fortaleza de San L3zaro-tambi3n conocida como San Felipe de Barajas- y cuando la victoria de los ingleses parec3a inminente, los asediados los atacaron con tal vehemencia que se vieron obligados a retirarse y volver a Jamaica, Hab3an perdido en la acci3n nueve mil hombres y veinte buques.

24 de julio de 1993

Regata de Colombia

El mar sus millares de olas
mece, divino.

Oyendo a los mares amantes
mezo a mi niño.

El viento errabundo en la noche
mece los trigos.

Oyendo a los vientos amantes,
mezo a mi niño.

Dios Padre sus miles mundos
mece sin ruido.

Sintiendo su mano en la sombra
mezo a mi dueño.

-Meciendo. Gabriela Mistral

■ El pasado domingo fue el día de la Armada de Colombia; con tal motivo el agregado naval de dicha nación organizó, con la cooperación de la Asociación Dominicana de Competencia Oceánica, una serie de regatas que ocupó todo el fin de semana. La organi-



zaci3n fue excelente como corresponde a la categor3a y antecedentes del organizador que, adem3s de haber cumplido una brillante carrera en la Armada de su pa3s, fue miembro de su equipo ol3mpico y que es en la actualidad Juez Internacional de la Yacht International Racing Uni3n. La salida de las embarcaciones no se hizo, como habitualmente, en conjunto, sino en forma escalonada de acuerdo con sus respectivos handicap. No hubo, por otra parte distinci3n entre las clases racing y crucero, como handicap se us3 el controvertido PHRF.

El fin de semana no se present3 propicio para regatas; una onda tropical hizo sentir su rigor sobre la Isla el jueves y el viernes y, seg3n los informes meteorol3gicos mantendr3a su vigencia el s3bado. Pese a ello m3s de diez yates asistieron a la convocatoria; entre ellos nuestro Refucilo y como el tiempo no estaba para fiestas, salimos parcos de vela. Cruzamos la l3nea a la hora justa, con la bendici3n radiof3nica de la Dra. Ena Rosa Henr3quez -miembro del jurado- y pusimos rumbo a la primera boya con viento franco del noreste; para buscar la posici3n que nos permitiera librar la siguiente boya fuimos hacia altamar. Por el norte la costa se hab3a perdido tapada por un extenso nublado del que pend3a una densa cortina de lluvia y que se iluminaba intermitente con los fuegos artificios de sus

relámpagos, cuando lo vi les previne a Luis Lora, Antonio Yapur y Luis Valdez: -Eso no trae nada bueno-; en un momento va a parar la brisa y después tirará un ventarrón; vamos a prepararnos por las dudas, y nos preparamos mentalmente aunque sin bajar las velas. Y tal como lo habíamos previsto, una ráfaga de cuarenta nudos nos azotó de improviso, el barco hundió su borda de sotavento bajo el agua y cuando el timonel lo puso proa al viento, se enderezó. Parecía como si una orquesta de locos estuviera ensayando una sinfonía a la vez disparatada y sobrecogedora: el restallar de las velas azotadas por el viento, silbido con variaciones de agudo a grave y viceversa en las jarcias, el ruido del mar súbitamente enfureció y el tambor desacompañado pero imponente de los truenos, hacían vibrar el aire. Para el que está mentalmente preparado y tiene confianza en su barco nada lo distrae; sólo la maniobra acapara su atención; y rápidamente bajamos foque, dominamos el bote, pusimos popa al viento y reanudamos la marcha. La tormenta duró más de lo habitual; al cabo de media hora no amainaba y la lluvia no se hizo esperar; después vino la calma, una calma fastidiosa y total por lo cual prendimos el motor y nos retiramos.

El domingo gozamos de un día radiante, ideal para la competencia; viento entre diez y quince nu-

dos, mar moderado y cielo claro. Al final ganó el Xerxes seguido por el Dragonfly y el Celtic V. Pero para todos la emoción de controlar la tormenta fue el premio de la regata.

31 de julio de 1993

Muerte Súbita en Atletas

Oh destino, no apartes la copa
que aturde esta maltratada vida,
a la que me aferro en obsesionante
terror a la muerte.

Haz que desdeñe, los polvorientos
caminos recorridos bajo pies;
el mañana incierto vivido por un hoy
estéril, y siempre presente en el futuro
-Carlos Lebrón Saviñón. Kayamnicó JJ

■ Por lo general no me gusta abordar temas científicos -y menos médicos- en mis artículos periodísticos; pienso que cada tema tiene su lugar determinado y que los médicos contamos con publicaciones especializadas y congresos para exponer las ideas y el resultado de nuestras investigaciones y experiencias. Esta es quizás una actitud elitista que desdeña la

divulgación científica y que ignora el valor educativo que ella puede tener, pero que también evita alarmas injustificadas e interpretaciones erróneas ajenas a la intención del autor. Sin embargo, con la masificación del deporte y la búsqueda de records estirando al máximo las capacidades de los atletas, nos encontramos frente a un problema que ha adquirido indudable importancia estadística: el de la muerte súbita de atletas durante ejercicio o inmediatamente después de él.

Feidipido fue el primer atleta muerto súbitamente que registra la historia; soldado y campeón olímpico, se encontraba en Atenas cuando llegó la noticia de que los persas estaban a punto de desembarcar en terreno griego, en Marathon. Durante dos días y dos noches cubrió mas de 240 kilómetros para pedirles ayuda a los espartanos, los que se la negaron pretextando que tenían en marcha un festival religioso. Volvió entonces y luchó en Marathon y después de la derrota persa corrió hasta Atenas para comunicar a los funcionarios y al pueblo la noticia del triunfo. "*alegraos, vencinos*", alcanzó a decir y cayó muerto. En su honor y memoria es que se corre hoy el Maratón en las modernas olimpiadas.

Recuerdo allá por el 1957, cuando era Residente del Instituto de Cardiología de México, en conversación con su entonces Director el Dr. Ignacio Chávez, alguien sacó a colación el caso de Feidipido y el maestro opinó que probablemente sufría de una cardiopatía reumática compensada y por lo tanto ignorada, la que fue descompensada por el ejercicio provocando la muerte por edema agudo de pulmón. Esta presunción fue apoyada por el profesor Froment, francés que se encontraba de visita en el Instituto y que participaba de la tertulia. Han pasado treinta y seis años y desde entonces en ellos se ha descubierto e introducido a la cardiología nuevos y sofisticados métodos de diagnósticos y técnicas de estudio y tratamiento, y con ello numerosas enfermedades cuya existencia entonces ni sospechábamos.

En días pasados mi amigo -y colega- el Dr. Timo Pimentel, me envió un cuestionario sobre muerte súbita en atletas y entre sus preguntas se incluía la de si yo-en el hipotético caso de que fuera su médico- le permitiría seguir jugando a Reggí Lewis; mi respuesta fue NO: Al igual fue la opinión de los médicos del New England Baptist Hospital de Boston, pero en su afán de continuar con su carrera, Lewis consiguió una opinión favorable a sus deseos en el Brigham Hospital; tuvo la mala suerte de emitir esta opinión el Dr.



Gilbert Mugde, pues según la prensa: “Lewis murió el martes 27 de julio en la noche, después de derrumbarse durante un trabajo ligero mientras hacía lances en Brandeis University.”

7 de agosto de 1993

Agresores (I)

Oír, oír, oír
la noche como valva,
con ijar de lebrel
o vista acornejada,
y temblar y ser fiel
esperando hasta el alba.
-Gabriela Mistral. *La Cabalgata*

Las agresiones por ballenas se han hecho, si no comunes, por lo menos frecuentes. En el Océano Pacífico hace poco fue llevada al cine la odisea, de una familia que sobrevivió más de cuarenta días en el mar luego de que su yate fuera atacado y hundido por un grupo de orcas. Una experiencia similar vivieron Bill Butler y su esposa Simone, según su relato publicado en el número de julio de la Revista Yachting.

"Hacia la media noche una brisa cálida del sudeste llenó las velas del Siboney poniéndolo a caminar a una velocidad de cuatro nudos y medio. Es lo mejor que ha podido



conseguir nuestro barco, cargado hasta el m3ximo de combustible, agua y alimentos para el largo viaje entre Panam3 y Hawai. Estoy solo en cubierta; Simone ha bajado a dormir y por la escotilla me llega el suave sonido de su respiraci3n serena y acompasada. Nuestra 3ltima posici3n fijada por sat3lite fue de cinco grados y medio de latitud norte y noventa y ocho grados un minuto de longitud oeste a las dieciocho horas (6 P.M.) del 14 de junio de 1989".

Me acomodo en la timonera; un chapoteo y un gentil ruido de jadeo me sorprende. Formas aerodin3micas cortan el agua a nuestro lado. El Siboney est3 rodeado por lo que parece ser una docena de delfines negros; ellos acompa1an el bote; emergen para respirar y entonces, con un golpe de cola, se hunden en las profundidades de un mar de tinta. Donde quiera que miro veo aletas dorsales en forma de cuarto de luna cortando el agua.

Cuando Simone despierta le silbo; en pocos momentos est3 a mi lado; s3 que disfrutar3 de sus Cabriolas. -son maravillosas me dice; ¿Sabes Bill que no hemos visto delfines en tres semanas? Desde que salimos de Panam3-. Bueno, ahora los estamos viendo, contesto. Debe de haber centenares.

Simone se inclina sobre la Borda para verlos mejor; no satisfecha va hasta el panel el3ctrico y enciende las luces de

los mástiles. El bote queda rodeado por un aura de luz blanco verdosa; estudia atentamente la negra masa que se mueve alrededor nuestro y levantando sus brazos exclamó: ¡no son delfines si no ballenas!! Ballenas piloto!

Se mueven como ejército con un propósito determinado; con cada cabeceo de la proa del Siboney aparecen ballenas más grandes. Aún no hay nada concreto pero la horda parece apretarse en torno nuestro. Hasta ahora sólo hemos tenido pensamientos positivos, una actitud de amistad hacia las ballenas: pero percibimos que su humor está cambiando; y también el nuestro. Somos intrusos en su espacio? Lo impensable comienza a formarse en nuestras mentes y ya no disfrutamos el encanto de su compañía.

Las ballenas que se nos acercan son ahora más grandes, casi tanto como nuestro bote; respiran con fuerza y aparentemente empiezan a enojarse, nadan rápido, y a veces se embisten unas contra otras como si lucharan por obtener una posición. De pronto el bote tiembla, se estremece, pues un cuerpo negro pasa rozando uno de sus lados. Una ballena nos golpea por estribor; dos golpes suenan a babor con el estruendo de un bombo. El Siboney escora a estribor, se endereza y salta fuera del agua empujando con una tremenda fuerza desde el fondo, frenéticamente mueve la rueda del timón buscando una salida, pero un nuevo golpe estremece

*el casco y el mar penetra por una extensa grieta abierta en
su maltratada fibra de vidrio. Nos hundimos.*

14 de agosto de 1993

Agresores (II)

Desde tiempos remotos los marinos han hablado de monstruos horribles y agresivos que surgen de las profundidades o habitan en islas desiertas, y que son capaces de destruir las más robustas embarcaciones, la más antigua de las novelas marítimas -la Odisea- relata como las sirenas seducen con sus cantos a los marinos para después devorarlos como Escila y Caribdis, monstruos de increíble tamaño, acechan el paso de los barcos para destrozarlos con sus agudos dientes y afiladas garras.

Estas historias han sido creídas unas veces y consideradas como fantasías de personas imaginativas o alucinaciones de hombres asustados, otras veces la gente de tierra suele escuchar con desconfianza los relatos de quienes vienen de allende los mares. Pero esos relatos han sido recogidos en libros, por lo general de dudoso valor científico y aún perduran.

A mediados del siglo dieciséis el capitán Jean Magnus Dens, persona considerada como honesta y veraz hizo el siguiente relato: *“Después de haber hecho varios viajes a China como Capitán Mercante, me retiré a Dunquerque; hasta ahora no había tenido la oportunidad de contar lo que nos sucedió entre santa Helena y Cabo Negro. El mar estaba en calma y aproveché la forzada inmovilidad de mi tripulación para limpiar y pintar los costados de mi barco. Cuando tres de mis hombres estaban trabajando sobre un andamio colgado de una de las bordas, un enorme calamar surgió del agua y enredó uno de sus tentáculos alrededor de dos de los marineros llevándoselos junto con el andamio; con otro tentáculo intentó apresar al tercer hombre, que trepó rápidamente por una de las sogas que colgaban en la Borda dando gritos en procura de auxilio. Con hachas y cuchillos sus compañeros le salvaron la vida cortando el tentáculo mientras el animal se revolvía furioso en el agua. Por otra parte, un amigo que dijo que vio en una tienda en China, un dibujo de un calamar abrazado a un junco de aproximadamente trescientas toneladas, y arrancando los marineros como si fueran grosellas de una mata”*. Esta historia no fue aceptada como verídica en su época; posteriormente el hallazgo de tentáculos enormes en el estóma-

go de cachalotes, el encuentro de la corbeta Alectón con un calamar gigante que no pudo capturar, y los ataques de calamares gigantes ocurridos en nuestros días contra buques petroleros en el estrecho de zona, certifican la veracidad del relato del capitán Jean Magnus Dens.

Los ataques de ballenas contra embarcaciones también ha sido objeto de numerosas comunicaciones, y una de las novelas más hermosas que se ha escrito -Moby Dick-, trata de la lucha del Capitán Ahab contra el Cachalote Blanco que da su nombre a la obra. También se han incriminado, como agresores ocasionales a las orcas o ballenas asesinas. Y se ha considerado que tanto cachalotes como orcas reaccionaban así por haber sufrido agresiones anteriores por parte de balleneros. Pero el caso de Siboney y sus ocupantes, Billy y Simone Bulter es distinto; fueron atacados por ballenas piloto, una especie gregaria que no es considerada agresiva; la longitud de los machos es alrededor de seis metros y la de las hembras cinco; tienen una cabeza en forma de globo, son de color oscuro -entre gris y negro- y recorren el mar en grupos. Es indudable que el caso de Siboney y su ataque



fue concentrado y deliberado, hecho con ordenada saña y sin causa aparente.

21 de agosto de 1993

Regata Parque Submarino

Gimiendo por ver el mar,
un marinerito en tierra
iza al aire este lamento:
ay mi blusa marinera!
Siempre me la inflaba el viento
al divisar la escollera.
-Rafael Alberti

■ Hace ya varios años por iniciativa del Grupo de Investigaciones Submarinas (GIS), formado por el arquitecto Pedro J. Borel, el señor Federico Schad y el Lic. Frank Moya Pons, se hundió al Hickory cerca de la Caleta, frente a la torre del Aeropuerto de las Américas. El Hickory fue el Barco que bajo la capitanía de Tracy Bowden, sirvió como base para las exploraciones y rescates submarinos que se realizaron en la bahía de Samaná y el Banco de la Plata. Pertenecía a la compañía Caribe Salvage, S. A. representada en la República por el Dr. Freddy Staffeld

Mazden, quien empezó a trabajar entre nosotros a principios del 1976.

Una vez terminados sus trabajos en el Banco de la Plata, se lo consideró obsoleto y por iniciativa del GIS encontró en la caleta su tumba y su destino: ser el núcleo de un parque submarino; y aunque ha sido víctima de anónimos depredadores, aún permanece en el fondo, dando abrigo a peces y sustentando corales.

Todos los años en una mezcla de competencia y peregrinación, la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica (ADVELCO), organiza la Regata del Parque Submarino. Esta sale de Andrés, Boca Chica, da la vuelta a Cabo Caucedo y regresa al punto de partida después de bordear una boya colocada sobre los restos del Hickory, antes servía de baliza el mástil del navío ha tiempo desaparecido, víctima de una irrespetuosa segueta.

Este año la regata se hizo en dos clases: la clase A, Rancing, y la clase cruceros, la primera, más larga se corrió con handicap PHRF; y la segunda, larga, con el controvertido handicap nacional. Fue una regata interesante a la que el tiempo matizó de emoción, fastidio y sacrificio.

El informe meteorológico informaba que una onda tropical se desplazaba hacia el oeste sobre la porción norte y central de la isla con su cortejo de lluvias, vientos y tronadas, pero el día amaneció luminoso, con cielo despejado, mar tranquilo y viento suave del norte. A la hora de salida el viento, que había virado al este favoreció a las embarcaciones en su camino hacia la punta del cabo; los más rápidos llegaron sin dificultad; los más lentos tuvieron que realizar varias orzadas (navegación contra viento) pues el viento se había ubicado al sur. En ambas clases se habían entablado luchas: en la A, peleaban por el primer lugar, el Celtic V, el Titi I y el Dragonfly; en el B, el Delicia, el Terral, el Refucilo y el John Percival. El cruce del Cabo fue fácil; viento del sur, mar tranquilo y navegación de través; después de doblar la boya, empezó a complicarse la regata. Todo el norte se puso negro; la tormenta que se empezaba a formar chupó aire y el viento del sur se intensificó levantando el mar; por el este avanzó otro batallón de nubes con redoblar de truenos; se fue el viento y los barcos quedaron unos minutos a la merced de la corriente; volvió el viento desde oeste-viento haitiano, viento malo- pasó al norte, al este, al sur y de nuevo al norte. Timoneles y tripulantes aflojaban velas, cazaban velas, buscaban rumbos en un mar cuyas olas ya venían rompiendo, cubiertas de espuma. Al final

llegó la lluvia densa que nos dejó a todos empapados y en medio de la cual terminamos la regata. El comentario general fue que Cindy, con toda su publicidad, era apenas un disturbio comparado con el temporal que sufrimos.

28 de agosto de 1993

Maxi y Mini

“Una cosa viva, sutil, rugosa, fría y viscosa se arrolló alrededor de su brazo desnudo en las tinieblas del abismo. Se enrustó contra su pecho, abrazó su dorso con la fuerza de una gigantesca tenaza... la zarpa no es nada comparada con la ventosa. La zarpa es la bestia que penetra en la carne de uno; la ventosa, es uno que entra en la bestia. Se hinchan los músculos, se retuercen las fibras, estalla la piel bajo una presión inmundada, brota la sangre de uno y se mezcla horriblemente con la linfa del molusco”.

Así describe Víctor Hugo -en su novela *Los Trabajadores del Mar*- el encuentro y la lucha de Gilliat, su héroe, con un pulpo en una caverna submarina.

Víctor Hugo, persona capaz de recrear el mar con su imaginación, no lo había vivido, y mucho menos sabía sobre los pulpos. Sacó sus datos del Libro: *El mar de Michelet*, editado en 1861, quien por lo visto tampoco sabía acerca de los pulpos, pues los deni-

gra sin razón ni conocimiento de causa; para él es una araña prodigiosa, una masa gelatinosa que necesita destruir y que aún saciado, aún reventando, sigue destruyendo.

Contrariamente las opiniones de Michelet y de Hugo, el pulpo es un animal prodigioso, una maravilla de la naturaleza, una obra especial del Artífice Divino. Es también un desafío a la doctrina de la evolución de las especies consideradas como un ordenado ascenso en la organización anatómica y en la adquisición de facultades en la escala zoológica. El pulpo es un molusco; como tal pertenece al mismo grupo que las ostras, las almejas y los caracoles; y a los crustáceos; cangrejos, langostas, y langostinos, etc. En estudios de laboratorio se ha demostrado que el pulpo posee una inteligencia y una capacidad de aprendizaje similar a la de los mamíferos; tiene un ojo cuya organización es similar a la de los animales superiores, su piel está sembrada de cromatoforos, células que le permite cambiar de color según su estado de ánimo o su ambiente, se desplaza a reacción, tirando un chorro de agua por un tubo especial. La hembra cuida celosamente los huevos hasta que termina el período de incubación y su sistema nervioso ha servido para los más sofisticados estudios sobre la fisiología del nervio.

Los pulpos de mayor tamaño se encuentran en la costa oeste del continente americano, en Vancouver. Allí Henry Hubsner capturó, en 1964 un pulpo que pesaba 45 kilos (alrededor de 100 libras) y tentáculos de cinco metros de largo. Según Rod Palm estos enormes pulpos son tímidos eremitas que reaccionan huyendo cuando un buzo se les acerca. Si se les captura resisten sin atacar, agarrándose a las rocas del piso con sus tentáculos, pero como carecen de resistencia, pronto se aflojan y se dejan llevar, son pues, animales tímidos e inofensivos.

No se puede decir lo mismo de su mínimo pariente, el pequeño pulpo de anillos azules de Australia; vistoso, colorido, con su piel hornada por anillos de color azul brillante, mide 10 cms. como máximo. En 1956 Kirke Dyson Holland, submarinista de fama mundial, vio uno de estos animales en el fondo de una poza, cerca de Darwin, parecía una joya, lo tomó en sus manos, lo puso sobre su espalda y nadó hacia la costa: a los diez minutos estaba muerto. Se pensó que había sido víctima de un problema alérgico, pero muertes posteriores en relación con este pulpo obligaron a estudios que demostraron que posee uno de los venenos biológicos más potentes del rei-

no animal, capaz de matar por parálisis respiratoria en sólo diez minutos.

6 de septiembre de 1993

Internacionales

Oh! Guardas verticales
de nervios delirantes.

sombrillas que se mueven
con vientos afiestados.

Tantas aguas posadas:
puede que sean los ángeles
que almacenan sus lágrimas.

-Cocoteros. Juan Sánchez Lamouth

■ La vela dominicana ha recibido, el fin de semana pasado, un significativo reconocimiento internacional. La República fue elegida como sede oficial para el Campeonato Mundial de Sunfish de 1995 en la reunión de Saint Thomas. Fuimos representados en ella por el presidente de la Federación Dominicana de Yatismo Arq. Héctor Duval y por el presidente de la Asociación Dominicana de Sunfish Sr. Andrés Santana.

Fueron varios los países aspirantes a dicha sede; nuestra candidatura había sido presentada hace un año por el Dr. Miguel Feris Iglesias. Durante ese año fuimos sometidos a escrutinio e inspección por las autoridades correspondientes. Vinieron veedores que recorrieron nuestras costas para evaluar sus posibilidades y facilidades y finalmente en Saint Thomas se nos otorgó la sede y se nos indicó que Boca Chica era el lugar elegido.

En Saint Thomas estuvieron presentes, entre otras personalidades, Peter Johnston y John Burhan; el primero, que es presidente de la firma J. Boats, se mostró asombrado de que aún no hubiéramos conseguido el aval para concurrir a competir en los Juegos Centroamericanos y del Caribe dentro de la categoría J-24; el segundo, que es el editor de la revista *Sailing Word*, nos prometió su apoyo para todas las actividades de la Federación que lo necesitaran.

La vela dominicana aún no ha conseguido el aval necesario para participar en los juegos Centroamericanos y del Caribe que se celebrarán en Puerto Rico durante el próximo mes de noviembre. Dos de sus atletas, Ranick y Sees han demostrado

en sus actuaciones internacionales previas y con su participación en los campeonatos nacionales de Estados Unidos, que tienen categoría de medallistas. Aspiramos además a compartir con J-24 y Láser; para ello el mes próximo se realizarán competencias internacionales de fogueo en Boca Chica. Al margen de los resultados pensábamos que la actitud del COD de enviar sólo a posibles ganadores a competir, aunque económicamente conveniente, es deportivamente incorrecta. El movimiento olímpico fue creado por el Barón de Coubertín para promover la relación entre los jóvenes de todo el mundo a través del deporte. Lo esencial era entonces competir lealmente; sin embargo, el profesionalismo deportivo ha permeado las instituciones de amateurs imponiendo un triunfalismo que exige medallas y presuponiendo que una derrota humilla a la nación representada. Un ejemplo de ello lo tenemos en la derrota de Argentina por Colombia ocurrida el domingo pasado. Los cinco goles colombianos se han convertido prácticamente en un problema de Estado. Por otra parte, hay que pensar que para que haya ganadores es necesario que haya perdedores y que, finalmente, si sólo los medallistas concurren, terminaremos enviando las medallas por correo a quienes acrediten

su capacidad para ganarlas y así nos ahorraremos los gastos y molestias que implican las competencias internacionales.

10 de septiembre de 1993

Regata Intertrans

Estos meses de lluvia me golpean la sangre
y hacen de mis palabras mariposas
nocturnas:

un pájaro del mar, muchas veces o un loro,

desgarra mi silencio como fresca calumnia.

- Juan Sánchez Lamouth. Meses de Lluvia

■ El domingo pasado se corrió la Regata Intertrans, organizada en forma prolija y espléndida por el presidente de dicha compañía, Sr. J. Antonio Wittkop, cariñosamente Tony; en forma prolija porque todos los requerimientos y detalles técnicos fueron cabalmente cumplidos y en forma espléndida por atenciones que tanto él como su esposa Nora brindaron a los participantes en la reunión de capitanes y en la cena de entrega de premios.

La regata tuvo condiciones variables de tiempo y viento. Empezó bajo una lluvia torrencial, tuvo un momento de calma, hubo vientos fuertes y vientos

medianos; una situación climática que no era habitual en esta época del año pero que ahora se hace presente. Afortunadamente para nosotros hasta la fecha nos hemos escapado de los desastres que el tiempo ha provocado en otros países.

El número de septiembre de la revista Life trae en su tapa como principal titular "*The Year of Killer Weather. Why was the nature gone Mad*" (El año del tiempo asesino) ¿Por qué se ha vuelto loca la naturaleza? y como acotación: "*la fuerza de la naturaleza. Primero el huracán Andrew; luego la descomunal tormenta de nieve de marzo, las inundaciones torrenciales del Mississippi y una sequía devastadora en el sudeste. ¿Sabe alguien qué pasa con el tiempo?*".

"*Considerados en conjunto, estos fenómenos nos obligan a preguntarnos si el modelo climático mundial esta cambiando*", dice Elbert Friday, Director del Servicio del Tiempo de los Estados Unidos, y agrega: "*El niño, esa misteriosa corriente cálida del Pacífico oriental esta alterando el clima este año mientras que el calentamiento global del planeta por el efecto invernadero puede ser causa de otros disturbios. No sabemos si estos cambios son irreversibles, -agrego Friday- pero sí sabemos que la única y más poderosa fuerza natural, el sistema responsable del mal tiempo, es la tormenta eléctrica. Fueron las tormentas eléc-*

tricas quienes proporcionaron la energía para los vientos devastadores de Andrews, para los cuatro pies de viento que cubrieron el este de los Estados Unidos entre Maine y Florida y para las lluvias que inundaron al Mississippi". Y hay sistemas de nubes cargadas de electricidad conocidas como "Super Cells" que pueden cubrir un área de 120 millas cuadradas y que cada 20 minutos descargan una energía equivalente a 200 bombas atómicas.

Fue un sistema de este tipo dispuesto sobre la parte central de la isla, cuyos tentáculos avanzaron sobre la costa, el que determinó las condiciones de mar y tiempo de la regata. Pero ésta se realizó sin problemas. En la clase A, ganó el Celtic de Don José Rodríguez Lomba; hizo una regata impecable. En la clase B ganó el Santa Mónica de Carmino Gómez con el Arq. Héctor B. Duval en el timón; no podía ser de otra manera, pues el Santa Mónica es un velero Racing y su presencia en la clase B es comparable a lo que sería la presencia de Luis Méndez o Adriano Abreu en sus Fórmulas uno en una carrera de carros públicos.

Hace aproximadamente un año la Asociación de Veleros de Competencia Oceánica, en moción propuesta por el Arq. Duval adoptó el PHRF como han-

dicap 3nico y estableci3 las clases A y B de acuerdo con dichos handicaps. Por presiones minoritarias esa decisi3n fue revocada y se acept3 que cada barco pueda correr en la clase que elija: hoy el Santa M3nica compite con derecho en la clase B y nadie puede ni podr3 ganarle.

18 de septiembre de 1993

Whitbread

Duermen las aves marinas,
el mundo olvida su llanto
y el mar murmura
su suave canción de cuna
sobre la arena umbrosa.
-Roden Noel. Canción de Cuna del Mar.

El sábado de esta semana partirá de Soutampton, Inglaterra, la sexta versión de la regata alrededor del mundo que patrocina la firma Withbread, conocida principalmente como fabricante de cerveza. Contará este año con el copatrocinio Heineken, que paradójicamente ha retirado la modesta ayuda que prestaba a la vela nacional al decretar la desaparición de la regata anual que llevaba su nombre.

La regata, alrededor del mundo se inició en el año 1969 por iniciativa del periódico inglés London Observer y en 1973 recibió el respaldo de la



whitbread; en esta oportunidad la regata la ganó el velero mexicano, Sayula II, de Carlín. En ese entonces el recorrido era: Southampton, Ciudad del Cabo, -Sudáfrica-Frematle-Australia-Mar de Plata,-República Argentina- y nuevamente, Southampton para terminar cruzando el Atlántico. Comprendía dos famosos y peligrosos cabos: el de Buena Esperanza y el de Hornos y, obligaba a las embarcaciones a navegar al sur de los cuarenta bramadoes, en las aguas heladas que rodean la Antártida.

Consideraciones de orden político hicieron que se abandonara la Ciudad de Cabo primero y el Mar de Plata después, como puntos de escala; este última fue sustituido por la ciudad balnearia de la Republica Oriental de Uruguay, Punta del Este, que goza de merecida fama como punto de atracción turística internacional. Por otra parte se incluyó en el recorrido a Fort Lauderdale, Florida, con el fin de involucrar a los Estados Unidos en el evento.

El recorrido de la regata este año será en: Southampton, Punta del Este, Fremantle y Auckland en Nueva Zelandia, desde donde volverán a Punta del Este para, remontando la costa Oriental del continente, llegar a Fort Lauderdale , ciudad donde iniciaran el último cruce atlántico para volver al punto

de partida. El único cambio con respecto a la regata del año pasado fue la inclusión de la Isla del Príncipe Eduardo en la ruta con el fin de desplazarlo hacia el norte y evitar en lo posible la navegación en aguas polares.

Los participantes están divididos en dos clases; la de los Maxi y la Whitbread 60. En la primera correrán el assol de Rusia con Yaroslav Khorev, el Fortuna de España con Lawrie Smith, el La Poste de Francia con Daniel Malle, el Merit Cup de Suiza con Pierre Fehlman, el New Zeland Endeavour con Grand Dalton y el Uruguay Natural con Gustavo Vanzini Pons. Los Buques de Francia, Suiza y Nueva Zelandia han sido diseñados por Bruce Farr expresamente para esta competencia. En 1989 los 3 primeros puestos fueron ocupados por los diseños de Farr.

El Uruguay Natural corrió en la anterior Whitbred bajo el nombre de Martela Of, en el recorrido de vuelta perdió la silla cerca de Punta del Este, fue rescatado por las autoridades marítimas uruguayas y abandonó la regata. Fue adquirido con capital mixto, oficial y privado, y reacondicionado por uno de los mejores arquitectos navales deportivos del mundo; el argentino Germán Frers hijo, y aunque sin posibilidades de ganar, llevará con dignidad la bandera nacional alrededor del mundo.

En la clase whitbread 60 correrán el brooksfield de Italia con Guido Maisto, el Dolphin de Inglaterra con Mathew Humpries, el Galicia 93 con Javier de la Gándara, el Hetman de Ucrania con Antoly Verba, el Intrum Justitia con Roger Nilson, el Odesa de Ucrania con Anatoly Verba, los Japoneses Tokio y Yamaha y el Americano Winston.

25 de septiembre de 1993

*Que sí: que no,
que azúcar y canela
que nadie conoce
el mal de Micaela.*

-Canción necesariamente anónima.

■ Ya está por entrar octubre, los Juegos de Ponce están a un mes y medio y todavía la Federación Dominicana de Yatismo no sabe si recibirá el aval del Comité Olímpico Dominicano para participar en ellos. Aspiramos estar presentes en tres clases: Tabla a Vela, Laser y J-24. En tabla a vela se han elegido los Sres. Jefe Rannik y Jasón Sees, como nuestros representantes. Ambos cuentan con los antecedentes deportivos necesarios para asegurar una actuación destacada: en la selección del tema olímpico de los Estados Unidos, Rannik ocupa el sexto lugar y Sees, el décimo en la modalidad Mistral Imco, que es la tabla adoptada por los juegos olímpicos.

En Laser, nuestros posibles representantes eran el Ing. Jorge Abreu y el Ing. Omar Bross, ambos participaron a principio de año en los Florida Masters y en los Laser Midwinters, donde ocuparon buenas posiciones y ambos se han sometido desde entonces a un riguroso entrenamiento; éste ha sido realizado con sacrificio y automotivación pues, ya que a pesar de haberlo solicitado reiteradamente a lo largo de cuatro años, aún no hemos conseguido al entrenador que el señor Presidente del Comité Olímpico Dominicano nos prometiera. Cansado de esperar el Ing. Omar Bross ha decidido no asistir a los juegos y el Ing. Jorge Abreu está al borde de tomar una decisión similar. Ambos han invertido esfuerzo, tiempo y dinero -pues adquirieron personalmente los equipos- y ahora piensan, con la paciencia agotada, que han merecido un mejor trato de las autoridades olímpicas.

En J-24 nuestros competidores no han podido participar en competencias internacionales, sencillamente porque no las ha habido. Como reiteró en nota al Comité Olímpico Dominicano el Presidente de la Federación Náutica de Puerto Rico, Lic. José Fuentes-Agostini, nuestras solicitudes para regatas de fogueo fueron rechazadas al igual que las de otros países del área, pues ellas interferirían con sus programas de entrenamiento.

Nosotros ni otra persona puede dar seguridades al Comité Olímpico Dominicano de conseguir medallas; en deportes pierde el mejor y puede alzarse con el santo y la limosna cualquier gallo tapado; allí están los ejemplos de Bolivia, que nunca le había ganado a nadie, clasificando para la ronda final del Campeonato Mundial de Fútbol y de Colombia que tampoco le había ganado al equipo Argentino invicto, durante 43 partidos consecutivos, metiendo una goleada de antología como visitante.

Las medallas son un premio, certifican un triunfo; pero no rebajan a los perdedores; éstos también son necesarios para que haya competencia. Y por otra parte, las medallas no siempre significan lo que nuestro Comité Olímpico quiere ver en ellas.

Hace algunos años, en uno de tantos cónclaves internacionales después de terminada la Segunda Guerra Mundial, conversaban tres generales: un inglés, un norteamericano y uno procedente de un país sudamericano, cuyo nombre, por discreción, mantendremos en secreto. Inevitablemente cayó sobre las condecoraciones que cada uno de ellos ostentaba. Una cruz pequeña, el inglés; un corazón esmaltado en rojo el norteamericano y una constelación de cruces y medallas cubriendo su entorchado pecho el sud-



americano, esta cruz, dijo el inglés, es la orden del Imperio Británico; me la dieron por mi participación en la batalla del Alamein, en África, en la que a pesar de haber sido herido continué luchando. La mía es el corazón púrpura, explicó el norteamericano; fui de los pocos sobrevivientes del primer grupo que desembarcó en Normandía y fui herido en acción, ¿y la suya? BUENA CONDUCTA contestó orgullosamente el sudamericano.

2 de octubre de 1993

Del Lobo, un pelo

*Déjame estrechar fuertemente
tu mano.*

*Rugen las tormentas
sobre la tierra y el mar.*

*Solo el amor durará
-C. Alice Elgar.*

En el puerto.

■ El lunes, cuando llegué como lo hago habitualmente, a la Clínica Gómez Patiño, fui interceptado por el Dr. Jorge Olivero Melo, quien me pregunta: ¿Qué había ayer en Boca Chica? Respondí a su pregunta con otra ¿Por qué? porque el mar estaba lleno de veleros. Indudablemente la vela Dominicana empieza a hacerse notar y los que transitan por el litoral sur, entre Boca Chica y Punta Magdalena, no pueden permanecer indiferentes ante el espectáculo -por cierto, gratuito- que ella brinda.



A quienes están acostumbrados al rugir de los motores y a los desaforrados bigotes de agua que acompañan las lanchas rápidas y esos moscardones acuáticos conocidos como "scooters", les resulta extraño y maravilloso el silencioso transitar de los veleros que con gracia montan sobre el mar un armónico ballet, cuya música de fondo proviene de las olas y del viento.

El domingo pasado la Federación Dominicana de Yatismo continuó con su campeonato anual de regatas y se corrió en clase Laser y Hobie Cat.

El láser es un prototipo que está adquiriendo gran popularidad por su velocidad y por su aparente simplicidad, su manejo requiere la conjunción de una exquisita habilidad marinera con un esmerado estado atlético, pues muchas de las maniobras que exige de sus tripulantes son fronteras de la acrobacia. En la regata hubo quince embarcaciones.

Fueron sus tripulantes Jesús Ferís, relativamente nuevo en la clase aunque con experiencia en sunfish y en veleros cruceros, Gabriel Alonso, Jorge, Javier y Pepiño Rodríguez quienes militan en el Celtic V y tiene experiencia en J-24, Luis José Cabral, que vuelve a la vela después de un lapso considerable, los vete-

ranos Jorge abreu y Omar Bross que unen a su experiencia internacional una dedicación constante al deporte, los hermanos Santana –Andrés y Miguel- que no son ni nuevos ni veteranos, Xavier Gómez Poncio Pou e Igor Bordas que se inician en estas lidas y los corredores de J-24 Osian Abreu y Samuel Fortuna quienes decidieron probar suerte en una clase que no es la suya. Se corrió mar afuera, en las proximidades de Pipinca, con un recorrido calculado para ofrecer a los competidores todas las alternativas de un viento que sopló consistente con una velocidad de quince nudos (millas por hora). Como siempre hay ganadores, los diremos en orden de llegada: Jorge Abreu, Omar Bross y Jesús Feris. Pero por esto no debe de inferirse que hay perdedores, pues todos los competidores lucharon entre sí contra el mar, y en su lucha contra éste todos fueron vencedores.

En Hobie Cat, el rápido velero de dos cascos que porta velas multicolores, hubo sorpresas: el orden de la llegada fue: Ricardo Fiallo & Cia. Guaroa Vásquez y Rilly Lainez, José Acosta, Rodolfo Henríquez y Luis Aníbal Lora y Tony Yapur. Estos últimos que en el año no habían bajado de un segundo puesto conquistando varios primeros, en esta oportunidad comieron cola; pagaron un lógico tributo a su falta de dedicación y a la tendencia de Lora de forzar la



orzada. De correr contra el viento para obtener la ruta más corta, despreciando las ventajas de la velocidad.

Con respecto a los Juegos Puerto Rico, el Comité Olímpico Dominicano aceptó la inclusión de la vela en su modalidad de tabla. Nos representarán Jeff Rannik y Jasón Sees, quienes están moralmente obligados a conseguir medallas.

16 de octubre de 1993

Gymkana

Te fuiste, ja, já
Que te vaya bien:
Pianta de la vía,
No te cache el tren.
- Gardel.

■ Esto de los Juegos Centroamericanos y del Caribe en Ponce ya se está volviendo fastidioso, al menos para mi persona, en calidad de Secretario de la Federación Dominicana de Yatismo, porque como tal, tengo la obligación de recibir y de contestar la correspondencia. A diario llegan faxes y cartas inquiriendo el motivo por el cual estaremos notoriamente semiausentes de la competencia de vela; hoy llegaron dos, una de la Asociación de Hobbie Cat de Puerto Rico y otra de la Federación Francesa de Vela. España, Argentina, Brasil, Venezuela y naturalmente el Secretario Ejecutivo de la Iyru Sr. Make Evans, han externado idéntica preocupación. Y es que los cultores de la vela formamos una subclase de la In-

ternacional clase de los marinos, una hermandad que funciona al margen de los conceptos de nacionalidad aunque sin traicionarlos cuando la ocasión lo exige. Decía un amigo militar que, cuando -por ejemplo- en Colonia del Cabo, un marino se ponía la gorra ladeada hacia la derecha, en una semana los marinos del mundo la llevaban igual; y es cierto.

Sólo podemos contestar a dichas cartas que el Comité Olímpico Dominicano mutiló nuestra delegación reduciendo la tabla a vela, pues entendía que en las otras clases somos incapaces de ganar medallas. Y los del comité sólo quieren medallas, muchas medallas, aunque, como en el caso de Cuba, ellas hayan contribuido en grado importante a la crisis que asfixia a esa desdichada nación. Porque como nos decía un economista cubano: -"Fidel recibió millones de la Unión Soviética"; si los hubiera usado para fomentar la agricultura y la industria hoy seríamos poderosos, pero los invirtió en el deporte, en la educación y en la salud, tres renglones que generan gloria pero que no multiplican los cuartos. Y ahora estamos refundidos!!!

Por eso en nuestra Bitácora anterior dijimos que habíamos salido a cazar el lobo pero que apenas le habíamos arrancado un pelo de la cola. Esperemos que en Puerto Rico el lobo no quede pelado.

Para el próximo domingo el Presidente de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica ha organizado una Gymkhana a vela. Consiste en realizar una serie de maniobras marinas en el curso de la regata ; esta es, naturalmente interrumpida por ellas y quienes gasten menos tiempo en superar las dificultades irán con ventaja.

Entre las maniobras que se realizarán está la del hombre al agua; cuando un tripulante se cae al agua hay siempre un peligro potencial. El bote, naturalmente se aleja del náufrago y éste queda expuesto a los peligros del mar, tiburones incluidos. Por consiguiente, es necesario dar vuelta rápidamente, acercarse a él y levantarlo. Arrojarle una cuerda es inoperante, pues la fuerza de la marcha del barco le daría al accidentado un tirón capaz de zafarle los brazos. Por tanto, sangre fría, precisión

y velocidad son los ingredientes propios de la maniobra.

23 de octubre de 1993

Flombre al agua

En una tarde de obscuras nubes
y fuertes brisas llegué hasta ti
tu blanca arena, tu bella playa
con casitas de piedra y cana.

el mar de tonos vi.

-Bayahíbe, Isabel de Santoni.

■ La Gymkana programada y prolijamente organizada por el presidente de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica, Sr. Jr. Antonio Wittkop, no se corrió. El domingo pasado fue hasta ahora el único del año en que no sopló una gota de aire.

El sábado sopló el sur consistente con una velocidad que en algunos momentos, acompañando a los chubascos vespertinos, alcanzó los 40 nudos (millas por hora). Con ese viento se corrieron las regatas de Sunfish y hubo momentos en que los participantes se vieron en la necesidad de inventar piruetas in-



verosímiles para evitar que sus veleros se dieran vuelta.

Es indudable que el clima está cambiando a nivel mundial y a nosotros nos ha tocado nuestra tajada en el reparto, aunque no sé de las peores; por ahora se ha reducido a lluvias copiosas en tiempo que es tradicionalmente seco y chubascos vespertinos puntuales que dejan la ciudad inundada. A otros les ha ido peor: En Nepal las inundaciones no han dejado un camino, una carretera, ni un campo de sembrado entero. La tragedia del Missisipi es de común conocimiento y aunque con menos publicidad, en Italia, China y el sureste asiático han ocurrido desastres similares. Y todo ello es consecuencia del desbarajuste ecológico que el hombre ha producido en su planeta.

En la Gymkana, que esperamos celebrar el próximo domingo, está programada una práctica de hombre al agua. Este es un accidente importante aunque no frecuente y la maniobra necesaria para rescatar al náufrago incluye su localización y su aproximación. En una oportunidad, navegando en el Refucilo con el Ing. Nelson Ocampo timonel y el Ing.

Julio Fortuna como invitado, se nos fue al agua Ángel Cuervo. En un imprevisto balanceo perdió el equilibrio y cayó al mar; afortunadamente es buen nadador y el percance ocurrió de día. En dos minutos el barco se había apartado unos doscientos metros y su cabeza apenas se veía en medio de las olas. Viramos con la práctica adquirida en maniobras similares en las que mi hijo era el previsible accidentado, paramos el Refucilo a la vera de Ángel y lo subimos a bordo. No se podía hacer otra cosa; arrojarle una soga para que se agarrara de ella —solución que parece fácil y viable— no es la práctica aconsejable, pues el tirón que el bote en marcha puede dar, es capaz de zafar los brazos del socorrido.

La caída de hombres al agua fue utilizada en antiguas regatas como medio para obtener ventaja. El barco zarpaba repleto de gente para la parte que se corre contra el viento. Sentados en la borda hacían contrapeso para mantener el barco derecho pese al exceso de velas y cuando llegaban a la boya en que se dobla para tomar el viento por detrás, de popa, se tiraban todos al agua y el barco seguía corriendo libre del ahora innecesario peso. O sea, que la gente se usaba como lastre. Por ello se estableció

que en regata todo participante debe de volver a bordo y no a nado o en embarcación ajena.

30 de octubre de 1993

La Gymkana

Hola mar
me hacías falta.
Estoy acostumbrado a ti
como a una novia
que gusto tu mecer
de ola!
que gusto tu arena
suave y sola
tu humedad profunda
y pensadora.
-Salutación al mar. Osiris Madera.

■ Al fin, el domingo pasado se realizó la Gymkana organizada por el Presidente de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica (ADVELCO), Sr. Jr. Antonio Wittkop, fue un rotundo éxito. El tiempo y el mar contribuyeron sin duda para ello; el mar, aplanado por el terral de la noche anterior

se mantuvo en calma, el sol brilló en un cielo azul con escasa nubosidad, y la brisa sopló consistentemente permitiendo a los veleros una amplia movilidad.

Las maniobras exigidas por la Gymkana fueron realizadas por la mayoría de los participantes con la habilidad requerida por las circunstancias. Para la maniobra de hombre al agua se usaron boyas en vez de personas, pues el organizador prefirió, en esta ocasión, la seguridad a la espectacularidad. Y es bien cierto, como lo ha mostrado recientemente el cine, que la caída de un hombre al mar puede ser un espectáculo tanto en el mejor como en el peor sentido de la palabra.

En *Capitanes Intrépidos*, película basada en la novela homónima de Sir. Rudyard Kipling, hay dos accidentes que constituyen puntos modulares para la película: la caída del niño rico al mar, desde un trasatlántico y la muerte de Manuel.

Freddy Bartholomew protagoniza un niño rico huérfano de madre y consentido por su padre, cae al mar desde un trasatlántico frente a la costa Terranova en los Grandes Bancos, sitio famoso desde hace siglos por su riqueza en bacalaos. En medio de la niebla lo rescata un humilde y alegre pescador portugués –

Manuel- quien lo lleva al buque madre, protagonizado por Spencer Tracy. Una vez terminada la temporada, con la bodega llena de pescado, la goleta inicia su retorno a Boston, regateando con los otros veleros, pues, el buque que llega primero es el que obtiene los mejores precios.

Sobrecargada de velas la goleta en que sirve Manuel, parte un m3stil que cae al mar arrastrando consigo al portugu3s enredado en su cordaje; para salvar el barco hay que cortar definitivamente el m3stil y sacrificar a Manuel. Lionel Barrimore -que interpreta el Capit3n- da la orden y el palo cortado se hunde llevando consigo al resignado Manuel, que desaparece bajo el agua con una triste sonrisa, dejando a los espectadores con los ojos llenos de l3grimas y un nudo en la garganta.

En Moby Dick -memorable pel3cula de John Huston- la ca3da al mar de un an3nimo marinero sirve para subrayar la indiferencia del capit3n Aab, protagonizado -por Gregory Pick- ante la suerte de sus marineros pues en su mente s3lo hay lugar para la ballena blanca que lo obsesiona. Finalmente son numerosas las pel3culas que usan la ca3da de un hombre al mar y su perse-

cución por tiburones para crear un fácil momento de suspenso que se resuelve con una sangrienta muerte, si la víctima milita en el mundo de los malos o con una milagrosa salvación si ella pertenece al de los buenos.

6 de noviembre de 1993

Withbbreed (I)

Partió la nave con rostro solemne
al encuentro de las tinieblas abismales.

Ahí va la nave solemne.

Inclino mi cabeza cansada.

Lágrimas de despedida y el sueño
hacen pesados mis párpados.

-Elizabeth Barrett-Browning. Domingo por la mañana
en el mar

La primera etapa de la Withbbreed, está a punto de culminar si es que ya no ha hecho. Las naves deben estar por llegar a Punta del Este, el balneario uruguayo que por su posición, sus facilidades y su belleza natural se ha convertido en el eje de la regata, pues es el único punto en el cual la nave recalca dos veces.

Según Mecha Gattas y Blanca Guiria, Punta del Este es un gran reloj de arena que marca las horas de cada verano, destinado a ser desde su origen un

constante desaf3o al futuro. Su realidad es producto de un largo proceso social-cultural, y econ3mico, donde, cada tanto, el balneario afronto crisis de crecimiento que llevaron a tomar decisiones que, equivocadas o no, conforman el presente. Su atractivo, que tiene mucho de m3gico, dio el marco de referencia para el despliegue de una vida que no es 3nicamente tur3stica. Contradiendo los estilos de los lugares de verano, "Punta del Este" fue tambi3n testigo de los pa3ses del Plata, ya sea como fuente de inspiraci3n o tranquilo lugar de retiro para los esp3ritus creadores. En ella se produce la dualidad de los conceptos que definen vacaci3n: la vinculaci3n con otros seres humanos y la b3squeda de la soledad en las playas, en el mar, en los bosques.

Este presente que contemplan turistas y veraneantes no fue siempre as3. El perfil de gran ciudad, su bah3a llena de velas, los diversos barrios y la arquitectura que se integra al paisaje, fueron en alg3n tiempo dominio exclusivo de la naturaleza. Ya desde su geograf3a, la pen3nsula marcaba diferencias. Ese cabo que penetra en 3l se3alaba el punto de ingreso al estuario y el Virreinato del R3o de la Plata. Y en tiempos a3n m3s lejanos, que la memoria del hombre, cuando los continentes acababan de for-

marse, la naturaleza creyó conveniente inventar frente a la costa uruguaya, tres pequeñas islas. Con los años una de ellas se unió a la costa de roca, arena, Gorriti y la isla de Lobos se quedaron en el mar.

Así comenzó esta crónica de naufragios, viajeros, hombres y mujeres que se transformaron en protagonistas de inolvidables episodios de un lugar donde nadie escapa a una sensación de bienestar. Hasta los piratas y los bucaneros –producto intrínseco de nuestro Caribe– anotaron en sus prófugas bitácoras, la existencia de una fuerza que los atraía a este punto del planeta.

Y esa punta metida como cuña entre en el Océano Atlántico y el Río de la Plata, ese Río grande como el mar en el decir de Juan Díaz de Solís, ha sido tierra de marinos. Entre ellas y la isla de Lobos, nuestro dilecto amigo y maestro, el Ing. Nelson Ocampo, aprendió a capear tormentas en la dura escuela de los hechos, de ella salió el grupo de muchachos que con Zaffaroni como capitán cruzó el Atlántico a bordo de Martínez, para dejar la impronta de la presencia uruguaya, en el Gran Regata Almirante Cristóbal Colón y en ella vino Pepe Corvina, el pescador y buzo que una noche encon-

tró entre los restos de un anónimo naufragio, el nunca
vuelto a encontrar mapa del Paraíso Terrenal.

13 de noviembre de 1993

Whitbread (II)

*Sobre el acantilado:
debajo el mar oscuro
verde y blanco de espumas
y arriba las estrellas
y la gigante luna.
-Osiris Madera. Solo con ella.*

El sábado pasado, justo al mediodía, el Dr. Luis Alberto Lacalle -Presidente de la República Oriental de Uruguay- disparó en Punta del Este el cañonazo que ordenó la salida de la segunda etapa de la regata Whitbread. Tiempo antes habían llegado los competidores al famoso balneario uruguayo donde descansaron por varios días de la fatiga producida de las fatigas del cruce atlántico.

La regata se corre en dos clases: la clase Maxi en la cual compiten los tradicionales grandes veleros, uno de los cuales -el Taurangase- se encuentra anclado en el muelle del Club Náutico de Santo Do-

mingo y la clase W-60 (por whitbread 60) formada por veleros más livianos, de sesenta pies de eslora (largo) que tienen lastre de agua. En ellos el contrapeso les impide ceder el empuje del viento y darse vuelta, no es como en los veleros tradicionales de hierro y plomo; sino que está formado por dos grandes tanques laterales que se llenan o se vacían según la situación, para actuar como un lastre móvil.

En el cruce del Atlántico se retiró el Fortuna por rotura de uno de sus mástiles; el exceso de vela con que fue equipado le resultó fatal. El primero en llegar fue el Maxi New Zwaland Endeavour, capitaneado por Gran Dalton, tres horas y siete minutos después cruzó la línea W-60 Tokio de Chris Dickson, el cual mantuvo el liderazgo de su clase durante toda la etapa. Con ocho y trece horas respectivamente de distancia, con respecto al primero, llegaron el Merit Cup de Pierre Felman y el Galicia 93 Pesacanova de Javier Gandara. Es decir que el representante del país gallego ocupó al gin del cruce trasatlántico, el segundo lugar de su clase con una diferencia de solo diez horas con relación al Tokio. Las restantes posiciones fueron para los maxis, La Poste de Daniel Mallé y Uruguay Natural de Gustavo Vanzini y para los W-60, Yamaha,

Brookfield, U. S. Women's Challenge, Hatman Sahaidachny y Odessa.

El Uruguay Natural, que ocupó un honroso cuarto lugar gracias a la defección de los Maxi Fortuna y Odessa, fue recibido en altamar y escoltado por un buque de guerra uruguayo con el Presidente Lacalle a bordo. El Women's Challenge, barco tripulado exclusivamente por mujeres había anunciado su retiro por falta de fondos. Seguro que los consiguió después, pues partió para la segunda etapa.

El sábado pasado los primeros en cruzar la línea fueron cuatro W-60: el Intrum Justitia de la Comunidad Económica Europea, el Women's Challenge de los Estados Unidos, el Winston de igual nacionalidad con Dnhis conocer como timonel y el Brookfield de Italia. Sin embargo, pocos minutos después, el New Zealand Endeavour tomó la delantera. Sopla un viento de veinte nudos y para la noche se esperaba cuarenta.

Esta etapa, que tiene una longitud de catorce mil kilómetros, bordeará el continente antártico, navegando entre los paralelos cuarenta y cincuenta y terminará en Framantle, Australia; donde se espera

que los veleros lleguen dentro de aproximadamente un mes.

20 de noviembre de 1993

Vida a Bordo

Embarcarse es como ir
a la cárcel; pero
con el peligro
de ahogarse.
-Dr. Samuel Jonson.

■ En la Gaceta Sportiva del 14 de noviembre hay una página dedicada a la regata Whitbread que actualmente se encuentra en el Atlántico Sur, corriendo su segunda etapa que terminará dentro de dos o tres semanas –probablemente– en Freemantle, Australia, luego de 13,997 kms. de navegación.

En la página de la gaceta mencionada arriba hay una entrevista de Rosella Malaspina con el título: “Ritmo masacrante, estrés prolongado”. “Qué dura es la vida a bordo!”. El entrevistado es Rudi Guerrini, uno de los dos italianos enrolados en la tripulación del Maxi Suizo Merit Cup. La jornada se divide en períodos de cuatro horas: cuatro horas de trabajo,



cuatro de disponibilidad y cuatro de sueño. Regularmente se van sucediendo los períodos día tras días y semana tras semana mientras se navega. En los 14 barcos que participan en la regata la rutina es la misma: respetar el horario y cumplir prolijamente las tareas asignadas. A esta regla, a la cual nadie puede substraerse pues la transgresión por uno solo de los miembros de la tripulación, puede comprometer el resultado de la regata e incluso la vida del barco.

Cuando partimos de Inglaterra —dice Guerrini— la idea de mantener este ritmo me asustaba un poco; pero después de unos días en el mar, el horario riguroso se transforma en una rutina y ya no se le hace ningún caso. La excitación de la prueba es tan grande que nadie se acuerda del tipo de vida que lleva.

Uno sólo trata de satisfacer las necesidades más elementales: dormir y comer. Apenas abres los ojos, te vistes a la disparada y vas a timonear o a manejar las velas y así, sin un minuto de descanso pasas cuatro horas. Viene después las cuatro horas de “standy by”; comes cualquier cosa y te tiras encima del saco de una vela con el ánimo alerta; en cualquier momento pueden llamarte de cubierta para ayudar; o si hay algo roto, debes de repararlo, lo que no se te permite es leer, dormir o distraerte durante estas cuatro ho-

ras. Y al final de ellas, a dormir. Y aquí, como en todo, el que anda más rápido o usa mejor astucia sale ganando; las literas no son todas de igual tamaño, las hay grandes, medianas y pequeñas y uno se las tiene que arreglar en el momento del cambio de guardia, para despertar al compañero que duerme en una litera cómoda; y en cuanto él se apea uno salta dentro y cae irremisiblemente dormido. Uno está tan cansado que no puede hacer más nada; a veces trato de leer algunas líneas del único libro que se me permite llevar, pero los ojos se me cierran. Has de saber que el equipaje personal que se permite es bien pequeño: el cepillo de dientes, un toca cassettes, un peine y un libro.

Y esto no es lo peor, agrega Guerrini; uno vive bajo la tensión de la regata; cada seis horas se recibe un boletín con las posiciones de los yates y todos nos esforzamos por conseguir una ventaja; cuando cruzamos el ecuador y alcanzamos al New Zealand, pero un golpe lo favoreció y se nos fue delante por nueve horas. Y encima, tenemos a Pierre Fehlmann, nuestro capitán; ese hombre no duerme, está siempre atento, vigilando todo y si el timonel se aparta un grado de la ruta trazada se pone hecho un basilisco.



Estas son impresiones al fin de la primera etapa relativamente fácil en comparación con la circumpolar que los espera.

27 de noviembre de 1993

CUADERNO
DE BITACORA

Año 1994

Essex (I)

Canto mi canción triunfal
al rey,
prevista de aletas está.
No hay en el proceloso mar,
ballena más poderosa
y ella recorre orgullosa
las aguas del mar polar.
-Charles Lamb. El triunfo de la ballena

La vida de Herman Melville transcurrió, casi hasta el final de sus días, al borde de la pobreza y oscilando entre sus deseos de establecerse pacíficamente en un empleo estable y su insaciable sed de aventuras. A los quince años de edad entra a trabajar en un banco y da clases para sobrevivir; tres años más tarde se enrola como camarero de una fragata de pasajeros y cuando la abandona se inscribe en la tripulación del ballenero Acushnet, fletado en Nantucket para operar en los mares del sur. La vida



a bordo debió resultarle insoportable, pues desertó en las islas Marquesas y anduvo vagando por las islas del Pacífico -entonces poblada por caníbales- durante cuatro meses. Escapa a bordo de un ballenero australiano, participa en un motín y es encarcelado en Tahití, huye de la cárcel y de barco en barco vuelve a su patria a los veinticinco años de edad. Ha pasado siete años como aventurero e inicia su carrera como escritor. Volverá a embarcarse en 1860 a la edad de cuarenta y un años.

La obra cumbre de Herman Melville fue *Moby Dick*; en su época tuvo poco éxito. La crítica literaria la ignoró y tuvo un rotundo fracaso económico. Hoy se le considera una de las obras cumbres de la literatura universal.

Para escribir su novela Melville se inspiró en un hecho real: el hundimiento del Ballenero Essex por un cachalote furioso en medio del océano Pacífico.

A principios del siglo dieciocho Natucket, en el estado de Massachussets, era una aldea que vivía de la pesca y de la caza de las ballenas que se acercaban a sus costas; en botes abiertos impulsados por remo y vela, similares a los que aún se usan en las Azores y en las islas caribeñas de Barlovento -se hacían al mar

armados con arpones y lanzas para capturar a las ballenas y llevarlas a la playa donde eran faenadas para obtener su grasa, su aceite, su carne y hasta sus huesos. As3 fue estableci3ndose una industria que proporcionaba sebo para hacer las m3s finas velas, aceite para mantener las l3mparas encendidas, l3minas c3rneas para moldear los corsets de las damas elegantes y carne de consumo.

Las acosadas ballenas se alejaron de la costa y en 1715 un grupo de empresarios aparej3 seis veleros de altura que produjeron, para entonces la desorbitante cantidad, de 1.100 libras esterlinas. A mediados del siglo Nantuket ten3a alrededor de ocho mil habitantes de los cuales un tercio eran cu3queros, personas modestas, ahorrativas, industriosas y con un acentrado esp3ritu de empresa. Ellos hicieron florecer la industria ballenera; contaban con m3s de cien barcos dedicados a la caza en todos los mares de la tierra, los que daban empleo constante a m3s de seiscientos marinos, hombres de intrepidez proverbial. Con esta ciudad compet3a New Bedford con una dotaci3n de veinte veleros.

Los viajes duraban entre dos y tres a3os y los barcos eran equipados en consecuencia; adem3s de los oficiales y marineros necesarios para hacer nave-

gar el barco y cazar a las ballenas, llevaban carpintero, herrero, maestro, velero, cocinero y un practicante que hacía de médico; calderos para derretir la grasa, guinches para levantar los gigantescos cuerpos y empezar su carnicería y provisiones de boca para tres años. Eran verdaderamente fábricas flotantes.

15 de enero de 1994

Essex (II)

*El mar, como un vasto cristal azogado,
refleja la lámina de un cielo de cine;
lejanas bandadas de pájaros manchan
el fondo bruñido de pálido gris.*

-Rubén Darío. Sinfonía en Gris Mayor

El Essex, bajo el mando del Capitán George Pollard Jr. y con Owen Chase como primer oficial, salió de Nantucket el 12 de agosto de 1819 con rumbo a la zona de caza de ballenas en el Pacífico Ecuatorial. Iba con equipos y provisiones adecuados para una campaña de hasta tres años. El viaje era largo y lento: para llegar al estrecho de Drake, al sur del Cabo de Hornos, era necesario cruzar el Atlántico hasta las islas Azores, poner rumbo sur hasta las islas de Cabo Verde en la costa de África y volver a cruzar el Atlántico-esta vez en dirección opuesta- bajo el impulso de los vientos alisios hasta la costa de América del Sur, a la altura del Río de la Plata. Siguiendo esta costa se llegaba al Cabo de Hornos, se le doblaba y



así se alcanzaba el Pacífico. Una ruta similar, si se exceptúa el primer cruce Atlántico, a la que sigue la regata de la Withbread que se corre en estos meses. Una ruta que transcurría bajo la amenaza de los huracanes estivales en la costa norteamericana, de los maperos en la costa patagónica y de los vientos polares al sur del Cabo de Hornos.

El Essex la cumplió luego de sobrevivir a un huracán que lo embistió dos días después de zarpar de Nantucket, y un año después llegó a las islas Galápagos donde hizo acopio de tortugas. Al respecto Owen Chase escribe: *"Anclamos en la isla de Hood donde conseguimos trescientas tortugas; fuimos a la isla de Charles donde obtuvimos otras sesenta. Estas tortugas son deliciosas y pesan alrededor de cien libras, pero las hay que pasan de las seiscientas, con ellas los barcos se provisionan para un largo tiempo y hacen ahorro de otras provisiones. No comen ni beben ni parecen sufrir; se las acoteja sobre cubierta o en la bodega y duran hasta un año, aunque mueren en clima frío"*.

El Essex enfiló a lo largo del Ecuador hacia el oeste e inició la caza de los cachalotes, la inició con mala suerte pues según Owen Chase: *"Perdimos un bote mientras trabajábamos con un grupo de ballenas; fue mi propio bote. Estaba parado en proa con el arpón*

en mi mano listo para ser arrojado, vigilando atentamente el mar. Juzgue cuál sería mi asombro cuando me sentí volando junto con mis cinco compañeros mientras los restos del bote se dispersaban por el agua. Una ballena había venido directamente debajo de él y lo había destrozado con un golpe de su cola. Nosotros, con poca dificultad, nos sostuvimos con los restos del naufragio hasta que otro bote vino en nuestra búsqueda; aunque parezca extraño ninguno de nosotros fue herido en ese accidente. Esto ocurre con frecuencia en el negocio ballenero; los botes son destrozados, los remos, arpones y líneas quebrados y hombros, rodillas y tobillos zafados; los hombres quedan por horas en el agua, hasta que terminada la faena sus compañeros los rescatan. Estos accidentes son tan repetidos que uno termina acostumbrándose a ellos y al final uno acepta el peligro y soporta sin preocuparse sufrimientos físicos y mentales que exceden todo lo imaginable; y son este peligro y este sacrificio quienes forjan a los marineros".

La conquista de los mares, que no ha terminado aún, fue posible gracias al esfuerzo de hombres que impulsados por la vocación o por el afán de lucro, o embarcados a la fuerza, navegaron despreciando el peligro inherente a su trabajo; de ellos se dijo que eran hombres de hierro en barco de madera; y el Dr.



Johnson, agregó, en el siglo dieciocho: *“embarcarse es lo mismo que ir a la cárcel, pero con el peligro de ahogarse.”*

22 de enero de 1994

El Essex (III)

*El sol, como un vidrio redondo y opaco,
con paso de enfermo camina al cenit;
el viento marino descansa en la sombra,
teniendo de almohada su negro clarín.
-Rubén Darío. Sinfonía en Gris Mayor*

Según el relato de Owen Chase "el 20 de noviembre descubrimos un grupo de ballenas. El Capitán ordenó colocar el navío al paio (detenerlo poniendo frente al viento) y bajar los botes para iniciar la caza. Yo iba de arponero en el segundo bote; el capitán estaba en el primero. Cuando llegamos al punto en que esperábamos encontrar nuestra presa, no vimos nada; el mar estaba en calma y mirábamos ansiosos su superficie con los remos fuera del agua y los arpones listos. De pronto un cachalote salió cerca nuestro, le clavé el arpón y al sentirse herido vino contra nosotros y golpeando el costado de nuestro bote le hizo tremendo agujero.



Inició entonces una carrera arrastrándonos tras de sí y me vi obligado a cortar la cuerda del arpón.

Tapamos el hoyo como pudimos con nuestras chaquetas y volvimos al navío. Una vez a bordo hice aparejar las velas para alcanzar los botes que proseguían la cacería y dispuse que el carpintero reparara nuestro bote. Me hallaba en esa tarea cuando ví que un gran cachalote, según mis cálculos, de ochenta y cinco pies de largo, abandonaba el grupo y se dirigía hacia el barco nadando con tanta velocidad, que a cada lado de su cabeza el mar se alzaba en gigantescas olas de espuma. Arrojó dos veces un chorro de vapor y se sumergió para salir a corta distancia; chocó contra nosotros y el barco se estremeció desde lo más profundo de su casco hasta la punta de sus mástiles. Las tablas del costado se habían roto con el impacto. La ballena salió a sotavento (el sitio hacía el cual sopla el viento) y se sacudió en convulsiones; se sacudía violentamente azotando el mar con su cola con las mandíbulas apretadas, envuelta en espuma, arranco de pronto y con inaudita fuerza volvió a chocar con nosotros; el agua entraba a raudales y las bombas eran insuficientes para sacarla. El monstruo se elevó frente a nosotros, sacó medio cuerpo nadando lentamente esta vez, pasó a todo lo largo por debajo nuestro,

rozando la quilla con su cuerpo; no volvimos a verlo. El barco se llen3 de agua y se hundió, su cubierta qued3 a ras de agua, manteniendo en flote precario por el aceite de ballena que almacenaba en sus bodegas”.

Dos d3as estuvieron los infelices n3ufragos a bordo de sus botes, amarrados a los restos del naufragio. Tres fr3giles botes comandados por el capit3n, por el primer oficial y el contraamaestre.

Recuperaron algunas provisiones y unas tortugas, y sin instrumentos de navegaci3n, gui3ndose s3lo por el instinto, el sol y las estrellas pusieron rumbo a la costa pac3fica de Am3rica del Sur. Las cercanas islas del Pac3fico, habitadas todas ellas por can3bales, no eran opci3n para los n3ufragos. Luego de navegar 1,500 millas llegaron a la isla de Elizabeth; una isla peque1a y sin recursos a la cual abandonaron dejando dos de sus compa1eros en ella. Los que llegaron -el tercer bote se perdi3- tuvieron que navegar 3,000 millas m3s. En el bote del Capit3n, de siete hombres llegaron dos; uno qued3 en la isla, otro fue transferido al bote que desapareci3, dos murieron de forma natural y el tercero fue asesinado; todos los muertos se los co-



mieron. En el bote del Primer Oficial –Owen Chase– de seis hombres sobrevivieron cinco; uno quedó en la isla; también se lo comieron. Los que quedaron en la isla fueron rescatados con vida.

20 de enero de 1994

Whitbread

*Las ondas que mueven su vientre de plomo
debajo del muelle parecen gemir.*

Sentado en un cable, fumando su pipa,

está un marinero

pensando en las playas,

de un vago, lejano, brumoso, país.

-Sinfonía en Gris Mayor. Rubén Darío.

■ La semana pasada se cumplió la tercera etapa de la actual versión de la regata Whitbread alrededor del mundo; los barcos fueron desde Fremantle, en la costa noroccidental de Australia, hasta Auckland en Nueva Zelanda sobre una ruta que los obligó a cruzar los cabos Leeuwin Naturalista e internarse en el mar de Tasmania.

En Fremantle hubo cambios: el Women's Challenge cambió de nombre y de capitán; ahora se llama Heineken y tiene por capitán a la norteameri-



cana Dawn Riley; continúa tripulado por mujeres, y sigue teniendo problemas debido a averías diversas que una de las tripulantes, Gloria, ha logrado superar gracias a su habilidad como mecánica automotriz. En el Yamaha se incorporó como nuevo, el navegante Murria Ross, y Eric Tabarly asumió el mando del Maxi francés La Poste. Eric Tabarly es una de las grandes figuras del yatismo internacional, entró por la puerta grande cuando en 1964 ganó la regata trasatlántica en el solitario con el Pen Duick II.

El Wintons, con Denis Conner en el timón, eligió una ruta distinta del resto de la flota; se fue hacia el sur buscando los vientos polares que lo ayudaron a obtener ventaja en base a velocidad. En todas las regatas -las grandes y las pequeñas- siempre hay dos opciones: elegir el recorrido más corto, aunque ello signifique menor velocidad por viento desfavorable, o hacer un camino más largo con velocidad superior. Ambas opciones tienen sus partidarios y no se puede, al respecto, emitir un juicio definitivo.

El mar, aunque duro para todos, hizo sufrir a unos más que a otros; el Uruguay Natural, que ocupa la última posición, tuvo varios días de mal tiempo con vientos superiores a los cuarenta nudos que obligaron a reducir el velamen a la mitad. Transitado por

un mar frío, con el cielo cubierto constantemente de nubes grises, con las olas rompiendo sobre la cubierta, con las ropas y los utensilios empapados, sin poder preparar una buena comida caliente por los sacudones del velero, estuvieron por lo menos, incómodos. Al cabo de seis días volvieron a navegar normalmente. De todos los yates que participan en esta regata, el Uruguay Natural, capitaneado por Gustavo Vanzini, es el que menos ambiciones tiene. No entró para ganarle a nadie, sino para participar y tan sólo desean -porque ese será su triunfo- terminar la regata.

El orden de llegada fue, para los primeros: el Maxi New Zealand Endeavour, el Winston, el Tokio, el Yamaha y el Galicia 93/Pescanova, cuyos capitanes son: Grant Dalton, Dennis Conner, Chris Dickson, Ross Fiel y Javier de la Gandara respectivamente.

La casa Heineken que se ha colado en esta regata, tiene como patrocinadora a su rival inglesa Whitbread. Ha otorgado un trofeo especial para el ganador de esta etapa y ha construido en Auckland la Villa del Trofeo Heineken, destinada a dar alojamiento a los competidores de la regata fue inaugurada el 20 del mes pasado por el primer ministro Jim Bolger.



El interés de la casa Heineken por la vela es evidente, no sólo por su intromisión en la Whitbread, sino porque este año patrocinará las regatas de primavera en Puerto Rico. Desafortunadamente en nuestro país no hemos tenido la misma suerte, después de un modesto patrocinio a dos regatas, Heineken nos ha abandonado. Dicen que más vale caer en gracia que ser gracioso; y por lo visto aunque nos creamos graciosos, a la Heineken local no le caemos en gracia.

5 de febrero de 1994

Piratas

El Viejo, ese lobo: testaron su cara
los rayos del sol de Brasil:
los regios tifones del mar de la China
lo han visto bebiendo su fracaso de gin.
-Sinfonía en Gris Mayor. Rubén Darío

Los piratas y los salteadores son más viejos que la historia. Ya los antiguos egipcios tenían el problema de los primeros en el mar y de los segundos en el desierto. Ellos fueron uno de los factores que decidieron el fracaso de la gran aventura vikinga en Groelandia y en América cinco siglos antes de la llegada de Colón. Las colonias groelandesas, fundadas por Eric el Rojo fueron saqueadas sistemáticamente a principios del siglo quince por piratas ingleses y escoceses que capturaban a los colonos para venderlos como esclavos en los califatos musulmanes del norte de Africa.

Cuando en el siglo séptimo Musa y Tarif cruzaron el Estrecho de Gibraltar para iniciar la conquista de España, surgieron a lo largo de la costa



norafricana, en las islas griegas y la costa de lo que hoy es Líbano y Siria, pequeños puertos que no eran otra cosa que las bases desde las cuales los piratas árabes y sus aliados ejercían su dominio sobre el Mediterráneo. La gran edad de la piratería en el Atlántico surgió como consecuencia de la colonización del Nuevo Mundo por los europeos. Las colonias españolas no eran en un principio, sino centros destinados a reunir los botines producidos por el saqueo de los recién descubiertos y subyugados Imperios Inca y Azteca. Desde que estos tesoros tenían que ser llevados a través del Atlántico a España y desde que los ingleses, los franceses y los holandeses habían aprendido a fabricar barcos más rápidos, más ágiles y mejor armados que los de los españoles, éstos constituían una irresistible tentación para los piratas y los corsarios del noroeste europeo.

La distinción entre un pirata y un corsario era sutil; se basaba en que el último navegaba con el beneplácito de su gobierno, que lo autorizaba a capturar barcos de los países con los cuales estuviera en guerra o barcos que surcaban aguas consideradas -por el gobierno del corsario- como tierra de nadie. Los piratas, por el contrario, operaban por su propia y libérrima iniciativa, no hacían distinción alguna

entre sus v3ctimas y se embolsaban sus ganancias sin dar cuenta a nadie de ellas.

Los corsarios llevaban consigo cartas de su gobierno que los autorizaba a hacer presa s3lo en barcos de determinadas naciones.

Durante los siglos dieciseis y diecisiete Inglaterra emiti3, y puso en pr3ctica, una curiosa tesis: en ella expon3a que era para ella l3cito estar en paz con Espa3a y en guerra con sus colonias americanas. Espa3a, dec3an era una naci3n europea debidamente establecida pero sus colonias le hab3an sido otorgadas por el Papado. Y, para la protestante Inglaterra el Papa carec3a de autoridad y por tanto las tierras por 3l otorgadas a Espa3a carec3an de valor jur3dico, raz3n por la cual pod3an ser atacadas y saqueadas sin escr3pulos morales. Y los tambi3n protestantes holandeses encontraron la tesis inglesa impecable desde los puntos de vista moral, jur3dico y teol3gico y se sumaron a la horda que con Hawkins y Drake a la cabeza, se dedic3 durante a3os a capturar, con ping3es ganancias nav3os espa3oles.

Junto a los corsarios actuaron, con igual o mayor entusiasmo, los piratas; y aqu3 los hab3a de todas

las nacionalidades incluyendo portugueses y espa3oles; entre estos 3ltimos se destac3 Gasparilla, antiguo oficial de marina que estableci3 su base en la Florida.

Con el paso de los siglos desaparecieron los corsarios y declinaron los piratas; aunque 3stos a3n, no han desaparecido.

12 de febrero de 1994

Regata de San Valentín

La espuma impregnada de yodo y salitre
ha tiempo conoce su roja nariz.
sus crespos cabellos.
sus bíceps de atleta.
su gorra de lana, su blusa de drill.
-Sinfonía en Gris Mayor. Rubén Darío

■ Cuando dos culturas, y a veces con ellas dos religiones, entran en obligado contacto es frecuente que la que aparenta menos fuerza use elementos de la otra, aunque sin renunciar a sus dogmas; el débil se disfraza para engañar y entretener al fuerte. Es seguro que la Navidad que celebramos no corresponde a la fecha del nacimiento de N.S. Jesucristo. En los Evangelios se nos narra que esa noche los pastores que pernoctaban en las colinas bajaron a adorar al Niño-Dios.

Y en diciembre en Israel es imposible pernoctar en las colonias por el frío y la nieve. Pero los



primeros cristianos, súbditos obligados del Imperio Romano, usaron la fiesta grande de la pagana religión imperial, para festejar el nacimiento de Dios hecho hombre: el solsticio de invierno, el día a partir del cual el sol aumenta su presencia en el cielo, el día que para los paganos marcaba la resurrección del Sol. Algo parecido, aunque en menor escala, pues no tiene patrocinio eclesiástico, sucede con el día de San Valentín. Valentín es el nombre de dos legendarios mártires cristianos. Uno fue un sacerdote y médico romano martirizado durante la persecución de Claudio II Gótico; se le enterró en la vía Flaminia y sobre su tumba el Papa Julio I hizo construir una basílica. El otro, también muerto en Roma, fue obispo de Terni. Es probable que la consagración del 14 de febrero como día de los enamorados, no tenga relación con los santos, sino que sea la prolongación de la Lupercalia o festival romano de la fertilidad que celebra el comienzo de la época en que las aves se aparean.

En el siglo dieciséis, con el comienzo del romanticismo, el día de San Valentín se erigió como el día de los enamorados y hoy, despojado de sus connotaciones eróticas, se ha transformado en el día de la amistad, que es, probablemente, la más pura de las formas del amor.

Con motivo del día de San Valentín la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica (ADVELCO) organizó la segunda regata del año; se corrió dentro de la bahía de Andrés según un recorrido triangular, con viento fuerte y mar gruesa; ya los tradicionales vientos de Cuaresma se han hecho presentes y el domingo pusieron a correr a unos veleros y a enfrentar problemas a otros. Los premios fueron originales; en lugar de los tradicionales trofeos de madera y metal consistieron en pudines valentinianos que, aunque de corta duración física en manos de sus ganadores tendrán ilimitado recuerdo en sus memorias.

19 de febrero de 1994



27 de Febrero

*En medio del humo que forma el tabaco
ve el viejo el lejano, brumoso país
adonde una tarde caliente y dorada,
tendidas las velas, partió el bergantín.*

■ El común amor por el mar y la especial calidad de sus quehaceres ha creado a lo largo de los años y a pesar de las guerras, un sentimiento de hermandad entre los marinos de todo el mundo.

Este lazo es particularmente estrecho -en todas las naciones de Europa y en muchas de América- entre los miembros de la Armada y los amateurs, los que navegan por afición deportiva, pues mientras los marinos mercantes tienen todo el mundo como opción, los últimos se ven limitados a las aguas de su país de origen. En España, en Suecia, en Inglaterra, en Dinamarca, en Bélgica y en Noruega los miembros de las Casas Reales pertenecen a ambas instituciones aunque suelen regatear dentro del grupo ama-



teur. En otros países como Francia, Rusia y Ucrania son miembros de la Armada quienes dirigen y en parte tripulan las embarcaciones deportivas como en el caso del Francés Eric Tabarly y el ucraniano Eugene Platón.

La amistad, y la cooperación entre los marinos aficionados y los profesionales fue la que salvó el ejército inglés de una definitiva derrota y le permitió continuar luchando para ganar la Segunda Guerra Mundial.

En los primeros meses de mayo el ejército alemán había avanzado con una velocidad inesperada, aterradora, sobre Europa; como único campo de batalla en el continente quedaba Francia donde se encontraba, luchando junto a los nacionales el Ejército Británico bajo el comando del Vizconde Gort. Los tanques alemanes al mando del Gral. Guderian cruzaron victoriosamente Francia y aislaron al Ejército Británico empujándolo contra la costa; buscando en el regreso a Inglaterra su salvación, este ejército se concentró en el puerto de Dunkerke situado en la costa francesa del paso de Caláis.

Las tropas alemanas pusieron cerco al derrotado ejército aliado y la Luftwaffe -aviación militar ale-

mana- destruyó completamente las instalaciones portuarias de Dunkerke. Miles de hombres quedaron atrapados contra una costa de diez millas, formadas por playas a las que no podían siquiera acercarse los destructores y transportes británicos, pues su calado (la profundidad de sus quillas) no se lo permitía.

En la noche del 27 de mayo el Almirantazgo Británico hizo un dramático llamado; pidió a todos los marinos aficionados del país que concurrieran en sus pequeñas embarcaciones a Dunkerke para trasladar a los soldados desde la playa hasta los buques que esperaban en alta mar. Embarcaciones pesqueras, yates deportivos y hasta botes de remo cruzaron el canal; un enjambre de embarcaciones a cargo de aficionado desafiando los cañones y los aviones alemanes se dieron a la tarea de rescate y el 7 de junio, aunque se había perdido gran parte del equipo, habían regresado a Inglaterra 198.000 soldados británicos y 140.000 soldados franceses.

En nuestro país la compenetración amistosa entre los miembros de la Armada y los marinos deportivos, se debió a la iniciativa del Vice-Almirante Francisco Javier Rivera Caminero, y se afianzó bajo la Jefatura del Vice-Almirante Francisco Amiama Castillo. Mañana las unidades de la Armada y las embar-

caciones deportivas desfilarán juntas frente al malecón en un significativo acto de patriótica confraternidad.

26 de febrero de 1994

Ariel

La siesta del tr3pico. El lobo se duerme.


Ya todo lo envuelve la gama de gris.

Parece que un suave y enorme esfumino
del curvo horizonte Borrará el confín..

La siesta del tr3pico: la vieja cigarra
ensaya su ronca guitarra senil

y un grillo preludia un solo mon3tono
en la 3nica cuerda que est3 en su viol3n.

-Rub3n Dar3o. Sinfon3a en Gris Mayor

 Se llamaba Miguel-Miguel R. L3pez -pero todos le conoc3an como Ariel; en el Club N3utico de Santo Domingo, en Andr3s y en Boca Chica, en el ensanche Ozama y en Boca del Yuma, en Barahona y en Cabeza de Toro le conoc3an como Ariel; nunca supe, pues nunca me lo dijo, por qu3 le llamaban Ariel; tampoco se lo pregunt3.

Ingresó en la Marina de Guerra siendo apenas un adolescente; probablemente en 1945 o a principio de 1946 porque integró como tripulante la dotación de la corbeta Colón en su viaje a Río de Janeiro bajo el mando del Capitán de Corbeta Ramón Julio Didiez Burgos. Entre los oficiales que dirigieron esa travesía estuvieron Víctor Gómez Pierret y Fidas Etanislao Esquea, con quien Ariel mantuvo estrecha relación amistosa y profesional hasta su trágica muerte.

Fueron esos los años en que el Gobierno Dominicano reorganizó y profesionalizó la Marina de Guerra bajo la Presidencia de Rafael Leonidas Trujillo Molina. El 3 de abril de 1943 se emitió el Decreto 1081 cuyo artículo 1ro dice: *"Se crea, por el presente, una fuerza marina militar, que funcionará bajo la jefatura de la Comandancia de la Marina Nacional que por este decreto se establece"*. El 1ro de mayo de 1944, bajo la dirección del comandante Didiez Burgos, fue inaugurada la Escuela de Marina en la base naval de las Calderas. Al mismo tiempo se fueron adquiriendo las unidades navales necesarias para formar la Armada Nacional.

Ariel, que ingres3 como marinero, baj3 al cuarto de m3quina; ten3a curiosidad y una habilidad innata para la mec3nica. De la Marina de Guerra pas3 a la Mercante; ingres3 como maquinista en la Marina Mercante Dominicana que contaba con tres buques: el Fundaci3n, el Angelita y el Radham3s, todos ellos fabricados en Suecia. Cubr3an con carga y pasajeros la ruta entre Nueva York y Santo Domingo. Ariel form3 parte de la tripulaci3n del Fundaci3n que ten3a como Capit3n a Fideas Esquea y que en el a3o 1953 pas3 por el ojo de un cicl3n cumpliendo una haza3a que en su tiempo mereci3 una rese3a en la revista Readers Digest. Acompa3ando a Esquea, Ariel pas3 al Antares como "Chief" (Jefe de m3quinas) y estuvo en 3l hasta la tr3gica muerte del Capit3n.

Cuando el Club N3utico de Santo Domingo abri3 su Casa Club en Boca Chica, Ariel se instal3 en sus predios para ofrecer sus servicios como mec3nico diesel especializado en motores marinos. All3 abri3 luego un taller que s3lo 3l entend3a y se consagr3 como persona afable, capaz y responsable. Siempre alegre, con una sonrisa a flor de labios, conversador ameno y comedido, nunca neg3 un consejo o

una herramienta a quien lo necesitara. Hace varios días tuvo un accidente en la autopista de las Américas y el domingo pasado le llamaron a prestar servicio en el Cielo.

5 de marzo de 1994

Jonás

Jehová, que no sólo velaba sobre el pueblo judío, sino también sobre sus vecinos, se alarmó por la depravación imperante en la ciudad de Nínive, capital del imperio Asirio; el hedor de sus pecados era intolerable pero, en su infinita clemencia, decidió darle una oportunidad de enmienda. Y para ello eligió a Jonás, hijo de Amittay, a quien habló en estos términos: *“Levántate, vete a Nínive, la gran ciudad y clama contra ellos, porque su maldad ha subido hasta mí”*.


Los mandatos del Señor no son fáciles y el de Jonás era particularmente difícil porque a los poderosos no les gusta ser corregidos ni aun en nombre de Dios. Y asustado, Jonás trató de poner tierra de por medio, intentó fugarse. En el Puerto de Joppe, hoy Haifa, encontró un barco que salía para Tarsís -Cádiz en la actualidad- y cuando estaba en alta mar, Jehová mandó un gran viento que puso al navío al borde del naufragio. Reconocido culpable, Jonás fue arrojado al mar donde un pez lo tragó. Desde el vientre del pez clamó Jonás misericordia y a los tres días -con sus noches- el pez lo vomitó en la playa.

Marchó Jonás a Nínive a proclamar su destrucción y se sentó a la vera de la ciudad para ver su profecía cumplida; esperó en vano pues los Ninivitas, con su Rey al frente hicieron penitencia y Jehová los perdonó. Furioso Jonás increpó a Dios porque en su sentir, lo había hecho quedar mal. Dos veces pecó Jonás: primero por desobediencia y luego por soberbia; y fue perdonado; y comprendió que Nínive, al igual que el, merecía el perdón de Dios "*Clemente y misericordioso, tardo a la cólera y rico en el amor*".

En el Mar de Galilea

*Desde mi angustia clamé a Yahvé
y él me respondió.*

*Desde el seno del Sol grité,
y tu oíste mi voz.*

 El pueblo judío no fue un pueblo de marineros a diferencia de sus vecinos fenicios; fue un pueblo de agricultores, comerciantes y pastores, una minoría se dedicaba a la pesca artesanal en el mar de galilea, mar pequeño y turbulento, y fue en esa minoría de

gente pobre, sin otro patrimonio que algunas barcas y redes, que Jesús eligió a sus primeros discípulos.

En los evangelios se nos relatan dos experiencias de Jesús y sus discípulos en el mar de galilea: “Subió después a la barca y sus discípulos le siguieron. De pronto se levantó en el mar una tempestad tan grande que las olas llegaban a cubrir la barca; pero él estaba dormido. Acercándose, pues, le despertaron diciéndole: Señor, sálvanos que perecemos, ii. Díceles: ¿Porque estáis con miedo, hombres de poca fe?, entonces, se levantó, increpó a los vientos y al mar y sobrevino una gran bonanza”. Mat. 8:23-26. “Después de despedir a la gente, subió al monte a solas para orar. Y la barca se hallaba ya en medio de la mar zarandeada por las olas pues el viento era contrario. Y a la cuarta vigilia de la noche vino hacia ellos caminando sobre el mar. Los discípulos, viéndolo caminar sobre el mar se turbaron y decían: Es un fantasma; y de miedo se pusieron a gritar. Pero al instante les habló Jesús y dijo: ánimo, que soy yo; no temáis. Respondióle Pedro: Señor, si eres Tú, mándame ir donde Ti sobre las aguas. Él le dijo: Ven! Bajó Pedro de la barca y se puso a caminar sobre las aguas, yendo hacia Jesús. Pero, viendo la violencia del viento le entró miedo y como comenzaba a hundirse gritó: Señor, sálvame! Al punto Jesús, tendiendo la mano, asió de él y le dice: Hombre de poca fe, por qué has dudado?. Mat. 14-23-31. Y fue ese mismo Pedro quien negó a Jesús tres veces antes del cantío

del gallo. Porque Pedro como Jonás era un hombre común y corriente; con sus dudas, sus resquemores y sus miedos; y es a los hombres corrientes a quienes el Señor usa, porque al superar con humildad sus flaquezas dan el más elocuente testimonio de la existencia de Dios”.

6 de abril de 1994

Internacionales

El mes pasado el Xerxes, con el Dr. Jesús Feris Iglesia y familia a bordo, y el Celtic de Don José Rodríguez Lomba cruzaron el canal de la mona, navegaron a lo largo de la costa sur de Puerto Rico y llegaron a Fajardo. Iban a participar en las regatas del circuito Caribe que se iniciaron con la copa Heineken el viernes 25 de marzo.

El circuito del Caribe es uno de los eventos de mayor categoría en el mundo de la vela; regatear en él no es fácil: el número de participantes supera el centenar, la competitividad y la agresividad de capitanes y tripulaciones es muy alta y los vientos del área -en esta época- son fuertes, del orden de los veinte nudos.

El Xerxes es nuevo en estas lides; participa en ellas por primera vez. Está tripulado por un conjunto de jóvenes dominicanos animados por un extraordinario entusiasmo, pero con una experiencia limita-



da a las regatas nacionales. Compitió en la clase D y conquistó el tercer lugar en la serie. Estuvo en el podio de los vencedores y tuvo el honor de escuchar las notas de su himno nacional y de ver ondear su bandera.

El Celtic también ocupó en su clase el tercer lugar y recibió además el trofeo para el bote más rápido, o sea, para el bote que empleó el menor tiempo en completar el circuito en una de las tres regatas de la serie.

Cumplido su compromiso en Fajardo, el Celtic marchó a Saint Thomas para participar en la Copa Rolex donde debía enfrentar ciento doce competidores, entre ellos al Cachondo de Puerto Rico, que ganó la regata Ruta del Descubrimiento, El Creighton, natural de Nueva Zelandia, que compitió en la anterior; Whittbread, el inglés Merit Thought, los norteamericanos Schwacht y Donny Brook y el Italiano Orquídea, se preparan para competir en el Admiral Cup, que es la copa más prestigiosa después de la Copa América. La serie tuvo cuatro regatas y al final de la misma quedaron empatados por puntuación olímpica, el Merit Thought y el Celtic, ambos con dos primeros lugares, un segundo y un tercero, se tomó como criterio para el desempate de los tiempos hechos por

cada yate durante la serie. El Mewrit Thought gan3 por cuarenta segundos.

Este fin de semana se cierra el circuito del Caribe con la regata de las Islas V3rgenes Brit3nicas; a ellas acudir3 el Celtic acompa3ado, esta vez, por el Liberty Belle, que ya zarp3 hacia ese destino. Puede all3 conquistar la copa que se le escap3 en Puerto Rico y que arañ3 en Saint Thomas, o puede no conseguirla, pero, cualquiera que sea el resultado, ha dado en el extranjero una muestra de competitividad y de capacidad deportiva que ha dejado muy en alto la vela nacional.

En lo interno ADVELCO desarrolla un apretado y puntual programa de regatas que cuenta con la participaci3n de numerosos yates de la categor3a crucero. Se han hecho hasta ahora con un ritmo mensual y la pr3xima ser3 la de la Marina de Guerra, que se correr3 el pr3ximo domingo 17 en su decimosexta versi3n. Paralelamente la Federaci3n Dominicana de Yatismo ha iniciado el calendario propio del Campeonato mundial de Sunfish, del cual seremos sede.

Se puede argumentar, en lo que a la vela respecta, que no ha recibido una publicidad acorde con sus logros; y hay que convenir que quienes practicamos



la vela no buscamos fama, promoción personal ni fortuna; somos amateurs y en la práctica pura y simple de nuestro deporte encontramos, además de satisfacción plena, el premio de nuestros anhelos.

9 de abril de 1994

XVI Regata Marina de Guerra

Los eternos navegantes
dejan su ruta infinita:
como los fieles amantes
tienen contigo una cita.
Y las manos marineras
te dan sus caricias vanas
entres sotas cantineras
y perfumadas nirvanas.

-María Eugenia Vaz Ferreira. *Liberatoria*

■ En el año 1979, concretando la que había sido una largamente deseada aspiración de los marinos deportivos, el entonces Jefe de la Marina de Guerra, Almirante Frank Amiama, incluyó una regata entre los actos conmemorativos de la Fundación de la Armada Nacional. Así nació el clásico por excelencia de nuestra vela, la regata Marina de Guerra,



que se correrá, el próximo domingo en su dieciséis año consecutivo.

En su primera versión el trofeo fue ganado por el Santa María, de Don Generoso Gómez, quien lo recibió de manos del presidente Guzmán que con Doña Renne Klang-hoy Vda. Guzmán- honró con su presencia la emotiva ceremonia. De entonces a la fecha ha pasado mucha agua bajo los puentes y varios almirantes de la jefatura de la Marina de Guerra, pero la Regata se ha mantenido puntual y entusiasta como vínculo fraternos entre marinos, militares y civiles.

Ese vínculo es tradicional entre los países de habla inglesa y en los países de Río de la Plata que, aunque colonizado por españoles, tuvieron una fuerte influencia británica. Ejemplo de ello es el Uruguay Natural. Barco que ostenta la representación de la República Oriental del Uruguay en la regata Whitbread. Son sus tripulantes los oficiales navales Gustavo Vanzini Pons, Gastón y Jorge Jaunsolo, Felipe Gómez, Eduardo Medina, Alvaro Pellistro, Rafael Sosa, Marcelo Porta, Pablo Silva y Henry

Ogando y los civiles Alvaro Robaina, Heber Ansorena, Alejandro Salustio, Daniel Pellistri, José Suarez, Sebastián Raña y Bernard Kruppel.

La regata esta organizada con la supervisión del Jefe de Estado de la Marina de Guerra, Almirante Iván Vargas Céspedes, por el sub jefe de la Marina de Guerra Vicealmirante Rubén Paulino Álvarez, quien ha estado ligado a la vela nacional desde sus inicios, al igual que los hoy altos oficiales Fabio Andrés Suárez Peña, Francisco Reynoso y Gustavo Estrella. Aunque ya retirado nos gustaría encontrar al vicealmirante Jacobo y al Capitán de Navío García Nieto, que animaron anteriores celebraciones con rally inolvidables, y a los fundadores del evento Almirante Frank Amiama y Vicealmirante Néstor Julio González.

La Regata partirá de la avenida del Puerto y se desarrollará en las aguas del Mar Caribe según un recorrido triangular que podrá seguirse con facilidad desde la Ave. George Washington. Para comodidad de los competidores el Almanaque Bristol anuncia tiempo agradable y vientos suaves; cual-

quier cosa puede pasar estos días de vaguadas inesperadas y de ondas tropicales imprevistas.

16 de abril de 1994

Relevo

Te cantan vagas canciones
con la mirada perdida
por eso tiene sus sonos
glamorear de despedida.

Tienen coros peregrinos
que se van entre las brumas,
gritos de albatros marinos:
y evanescencia de espumas.

-María Eugenia Vaz Ferreira Liberatoria

■ Cuando esta columna vea la luz ya se habrá producido el obligatorio y necesario relevo de la Comisión Directiva de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica (ADVELCO) y las autoridades dirigidas por el Sr. J. Antonio Wittkop habrán dejado paso a las nuevas.

Por la nueva podemos hacer votos de felicitación de forma colectiva, pero no podemos hacer ningún augurio individual pues no la conocemos en el



momento -muy anterior por cierto a la elección- de escribir estas líneas. La directiva saliente realizó una labor encomiable; se las ingenió para organizar una regata mensual, muchas de ellas sin patrocinio específico pero muy concurridas; fueron el resultado de la voluntad del Sr. Wittkop y del laborioso entusiasmo de la Secretaria Ing. Noemí Penson de Nordbruk. Consiguieron además mantener el nivel de finanzas que la asociación ha tenido desde un principio.

A la nueva directiva le compete, además de mantener el ritmo de regatas, realizar algunas tareas colaterales. Uno de los primeros problemas lo será el de la actualización de los handicaps y el de la revisión de las clases.

En esto hemos estado andando un poco a tono con la antigua canción picaresca francesa que en su versión española dice con alegre ritmo: "*Que si, que no, que azúcar y canela, que nadie conoce el mal de Micaela*". En asambleas sucesivas se decidió primero imponer para todas las regatas el handicap PHRF y luego aplicar este sistema sólo a la clase A, y el sistema dominicano, basado en la performance local de cada barco en la clase B. Es para nosotros

un profundo misterio el hecho de que se les aplicaran handicaps del sistema dominicano a barcos que nunca hab3an corrido entre nosotros, como el Volare o el Terral. Por otra parte se decidi3 -en 3ltima asamblea- que los barcos, sin importar que fueran rancing o cruceros pod3an elegir la clase a correr y que en la clase B se prohiba el uso de spinakers. O sea de las citadas asambleas, la 3ltima terminada en medio de un cansancio general, salieron soluciones de compromiso que en su momento parecieron salom3nicas pero que a la larga resultaron fuentes de discusi3n, si no se lleg3 a disgusto fue porque la amistad y el don de gentes proverbial entre los yatistas primaron sobre cualquier otro inter3s.

Creemos que estos puntos deben ser reestudiados por la nueva Directiva y aunque resulte reiterativo deben ser objeto de nuevas asambleas. La prohibici3n del spinaaker priva a un n3mero importante de botes del uso de una vela que requiere habilidad marinera; para usarla hay que poner en pr3ctica maniobras especiales y hay quienes le temen a las mismas. Por otra parte, la adjudicaci3n de handicaps a barcos que no han corrido en un n3mero suficiente de regatas un procedimien-



to que carece de la seriedad matemática que se desea para estos eventos.

23 de abril de 1994

Whitbread

Te cantan vagas canciones
con las Mirada perdida.

por eso tienen tus sonos
clamorear de despedida.

Tienen coros peregrinos
que se van entre las brumas.

grito de albatros marinos
y evanescencia de espumas.

-Liberatoria. María Eugenia Vaz Ferreyra

■ La regata Whitbread nació de una conversación entre el Almirante Otto Steiner de la Real Asociación Naval para la Navegación a Vela y el Coronel Bill Whitbread miembro de la familia de cerveceros que posee y ha dado su nombre a la cervecería más importante de Inglaterra. El segundo invitó al primero a tomar una pinta de su cerveza y de esta reunión surgió la idea de organizar una regata alrededor del mundo con punto de partida y de llegada en Portsmouth.



La primera regata se inici3 el 8 de septiembre de 1973; su ruta comprendi3 Ciudad del Cabo, -en la punta sur de 3frica-, Sydney, en Australia, Mar del Plata, en la Rep3blica de Argentina y desde aqu3, el cruce Atl3ntico para volver al punto de partida. Diecisiete yates participaron en la aventura que con el tiempo se ha convertido en el Primer Gran Premio Mundial de las regatas oce3nicas. Eric Tabarly, con su Pen Duick VI fue el gran favorito; a las tres semanas tuvo que abandonar, pues su barco perdi3 sus m3stiles en medio de un temporal. Un mexicano -hasta entonces casi desconocido- Ram3n Carl3n, gan3 la regata con un Swan 65, el Sayula II, que en el cruce del Oce3no Indico, se dio vuelta al ser sorprendido por una gigantesca e inesperada ola.

La segunda regata se corri3 en 1977-78; participaron en ella quince yates; 3sta la gan3 Cornelius Van Riestchoten, con el Flyer, volvi3 a ganarla en 1981-82 con un nuevo Flyer, compitiendo contra veintinueve veleros. En la segunda etapa Van Riestchoten sufri3 un ataque card3aco pero continu3 a bordo, -no sabemos en qu3 condiciones-, hasta conseguir el triunfo.

En la cuarta regata (1985-86) aparecieron los maxis, grandes barcos dise3ados especialmente para

este tipo de pruebas; El primero en cruzar la línea fue el Unión Bank of Switzerland pero el ganador por handicap fue el más pequeño de la flota, L'Esprit D'Equipe de Lionel Péan; en esta regata participó y ganó el primer lugar en la clase C, el Faser Finland, quien fue nuestro huésped en el muelle del Club Náutico de Santo Domingo, en ocasión de la primera Ruta del Descubrimiento.

En la quinta versión, en 1990, la televisión se ocupó de la regata por primera vez; también por primera vez participaron en ella una tripulación exclusivamente femenina y un barco soviético, y se cambió la ruta para incluir en ella el mundialmente famoso balneario uruguayo de Punta del Este. En esta oportunidad, Peter Blake, el único hombre que había participado en las cinco regatas, fue el ganador con el Steinlarger 2.

Actualmente se corre la sexta Whitbread bajo el patrocinio de otra firma cervecera, la Heineken; tenemos la esperanza de que esta firma vuelva a patrocinar la regata de su nombre en la República Dominicana.

La Whitbread ha terminado ya su cuarta etapa en Punta del Este; está por llegar, si no ha llegado ya, a Fort Lauderdale, en Florida. En Punta del Este lle-



g3 primero el New Zealand Endeavour de Grant Dalton con tan s3lo cinco minutos y treinta y nueve segundos de ventajas sobre el Instrum Justicia. El Galicia de Javier de la Gandara, considerado l3der en una parte de la etapa fue el sexto en entrar.

30 de abril de 1994

Uruguay Natural (I)

Acordeón de rudas voces,

tu corazón es de viento,

y tu musical acento

polifonía de adioses....

Ah! Quien pudiera imitar

el alma tuya viajera!

Quien pudiera

irse irse sin cesar.

-Maria Eugenia Vaz Ferreira Liberatoria.

■ El gran reto del siglo que ya asoma su punta en el horizonte es la conquista de los océanos y la defensa de los mares territoriales. Sólo ellos podrán, racionalmente explotados, dar el alimento que habrá de necesitar una humanidad en creciente y desaforada expansión.

Don José Batlle y Ordóñez -el gran líder político uruguayo- comprendió con clarividencia excepcional



para su época este problema; a su retorno de Europa asumió la Presidencia de la República para la cual había sido electo en forma libérrima y el día 7 de septiembre de 1911 promulgó la ley que creaba el Instituto de Pesca, que con el tiempo se transformó en el Servicio Oceanográfico y de Pesca. A uno de mis tíos, José Rodríguez Riet, le tocó por razones más políticas que técnicas dirigir la Institución. Aunque no tenía muchos conocimientos sobre la pesca, era un administrador entusiasta y dedicado que no vacilaba en conseguir el consejo de los expertos para sus decisiones, y así entendió que el Uruguay necesitaba una flota pesquera y la encargó a Suecia. Cuando los barcos llegaron la gente quedó desencantada; eran barcos con casco de madera, pintados de verde, panzones, tripulados por una turba de rubios peludos abrigados hasta las cejas. Levantaron las tripulaciones uruguayas que con ellos habrían de aprender el oficio y se hicieron a la mar. Pasaron los días y ni noticias de los barcos; hubo una natural preocupación por su destino. Y un buen día, volvieron al puerto repletos de pescado, de corvinas y de merluzas, tantas que hubo que salir a regalarlas pues no habían suficientes almacenes refrigerados para guardarlos. Los nórdicos habían descubierto que las aguas del mar uruguayo eran las más ricas del mundo y se

inició su explotación racional y su defensa militar a cargo de la Marina de Guerra que provocó algunos incidentes internacionales -especialmente con el Brasil- por cumplir su misión a cañonazos cuando fue necesario. Pronto vecinos y allegados supieron que no podían ingresar al mar uruguayo sin el correspondiente permiso. Cuando la pesca comercial alcanzó un volumen rentable, el Gobierno la pasó a empresas privadas y mantuvo el servicio Oceanográfico y de Pesca (SOYP) como una institución científica dedicada al estudio de mares y océanos.

Paralelamente el Gobierno se preocupó por incrementar la presencia uruguaya en todos los mares del mundo; creó una marina mercante y una flota de petroleros, dotó de modernas unidades como guardacostas Paysandú, Salto y Río Negro a la Armada Nacional y propició un programa destinado a impulsar la práctica de deportes acuáticos.

En toda la costa uruguaya, que comprende los ríos Uruguay y de la Plata y en sus ríos y lagos interiores surgieron clubes dedicados a la vela, a la natación, al canotaje y a la pesca. Paysandú una ciudad que no llega a cien mil habitantes posee una Yacht Club, un Club Remeros y un Club de Pescadores y ha

conseguido dos medallas olímpicas, en remo, en 1932 y 1948, con Guillermo Douglas y con Jones y Rodríguez respectivamente; Ana María Norbis, también de Paysandú, fue durante un tiempo relativamente largo, campeona sudamericana de natación en estilo mariposa.

7 de mayo de 1994

Uruguay Natural (II)

Viento suave del crepúsculo
viento de las leves alas,
azulmente silenciosas y azulmente solitarias,
anónimo pasajero
fugaz en todas las patrias,
en las misteriosas selvas
y en las grutas oceánicas,
viento suave del crepúsculo,
viento de las leves alas.....
-María Eugenia Vaz Ferreyra . Elegía crepuscular.

■ Allí donde el Plata vierte sus aguas en el Atlántico, como un dedo que quisiera señalar el límite con ademán autoritario, se desprende de la costa norte una punta: Punta del Este. Rodeada de playas con fina arena rubia, fue en tiempo de la Colonia refugio de piratas, corsarios y contrabandistas. Los vacunos y caballos que Hernandarias había soltado en las costas del territorio conocido



como Banda Oriental, por ser el l3mite oriental virreinato del R3o de la Plata, se hab3an reproducido gracias a la riqueza de sus pasturas y enormes manadas vagaban por sus praderas. Te3ricamente pertenec3an al Rey. Y 3ste era celoso de sus haberes aunque no los conociera.

Y as3 como en la Hispaniola los bucaneros explotaban el ganado real, en la Banda Oriental grupos de hombres semin3madas, conocidos como gauderios primero, y como gauchos despu3s, cazaban y faenaban el ganado para beneficiar sus cueros y su grasa -3til para la fabricaci3n de velas-, y la enviaban de contrabando para ultimar desde sitios tales como Punta del Este.

Andando el tiempo la Banda Oriental devino en la Rep3blica Oriental del Uruguay y a principios del siglo Punta del Este inici3 su carrera como balneario de verano, como sitio de veraneo.

En la d3cada del cincuenta Mauricio Litman lleg3 a Punta del Este e inici3 la transformaci3n del balneario en un centro tur3stico de fama internacional. Cont3 con la ayuda de un gran Presidente, Don Luis Batlle Berres. Y con la organizaci3n de los festivales internacionales de cine Punta del Este, o sim-

plemente Punta en el lenguaje de los argentinos, proyect3 su fama sobre el resto de Am3rica y sobre Europa.

En 1986, como consecuencia de la guerra de las Malvinas, la regata Withbread encontr3 -por razones obvias- impracticable la escala en el balneario argentino de Mar de Plata y traslad3 a Punta del Este su base sudamericana. Y en la versi3n de 1989-90 y en la actual par3 all3 tanto a la ida como a la vuelta.

Consciente de lo que la regata podr3a hacer para realzar el perfil internacional del pa3s, el gobierno presidido por el Dr. Luis Alberto Lacalle decidi3 patrocinar la participaci3n de un buque uruguayo en la regata y as3 surgi3 el proyecto -ya cristalizado- del Uruguay Natural.

En 1990 uno de los participantes de la Withbread, el Masi Martela of perdi3 su quilla frente a las costas uruguayas. Su tripulaci3n fue rescatada por los veleros Merit y Charles Jourdan y el barco fue remolcado semanas m3s tarde a Montevideo. Fue rehabilitado y volvi3 a navegar bajo la capitan3a de Gustavo Vanzini Pons con el nombre de Uruguay Natural. Antes de entrar a la Withbread gan3 las



regatas Buenos Aires -Río de Janeiro y Río- Punta del Este. Hoy navega con una tripulación mixta: militar y civil. A la Armada Nacional pertenecen Gustavo Vanzini Pons, quien fue Capitán del Capitán Miranda, Gastón y Jorge Jaunsolo, Felipe Gómez, Eduardo Medina, Alvaro Pellistri, Rafael Sosa, Marcelo Porta, Pablo Silva y Henry Ogando. Los civiles son, Alvaro Robaina, Heber Ansorena, Alejandro Salustrio, Daniel Pellistri, José Suárez, Sebastián Rana y Bernd Knuppel.

13 de mayo de 1994

Santuarios

Yo he visto los pescadores
pescando gloria y amores
que disiparon después.

Unos llevan cosas muertas,
otros la llevan desiertas
lo mismo es.

-Ma. Eugenia Váz Ferrerira. Barcarola de un escéptico.

■ Hay una parte escondida de los Estados Unidos de Norte América cuya área es superior a la que tendrían juntos los Estados de Conecticut, Massachussets y Rhode Islan; alberga una variedad de vida mayor que la que existe en los parques nacionales; posee extrañas criaturas que brillan en la oscuridad y mamíferos tan grandes como una casa de apartamentos. Sus bosques pueden crecer hasta dos pies por día y una de sus grietas es más profunda y larga que el Cañón del Colorado. Allí trabajan numerosos grupos de científicos empeñados en evaluar su riqueza y preservarla para el futuro.



Este paraíso secreto es un rosario de once santuarios marinos que jalonan la costa de los Estados Unidos y sus Territorios; su área total es de catorce mil millas cuadradas y su límite extremo está a doscientas millas de la costa, pues los Estados Unidos al igual que casi todas las naciones sudamericanas y europeas han establecido las doscientas millas como el límite entre las aguas nacionales e internacionales.

El programa de los santuarios es manejado por la National Oceanic and Atmospheric Administration (Administración Nacional de los Océanos y la Atmósfera) la que espera doblar el actual tamaño para fin de siglo, aumentando el número de santuarios y llevando mas allá de las doscientas millas el límite de las aguas territoriales. Ello le permitirá proteger con mayor eficiencia a las ballenas, los caracoles, las esponjas, los pulpos, las anémonas, los arrecifes de coral, las selvas de algas, las langostas, las algas, los peces, las tortugas marinas, los elefantes marinos, los alcatraces, las medusas y las aves marina.

Al igual que los parques de tierra, los santuarios marinos están abiertos a observadores y científicos pero herméticamente cerrados para quienes, como los agentes inmobiliarios y las empresas turísticas, pudieran usarlo para negocio. Las restricciones son am-

plias y las penas de una severidad que a nosotros nos resultar3a inusitada. Salvo en determinadas zonas se proh3be el tr3nsito de embarcaciones a motor y estos deben abstenerse de dejar caer al agua basura, aceite, full oil, o gasolina. Los veleros en cambio pueden transitar libremente si no usan motor y est3n sujetos a las mismas reglas y penalidades con respecto a ensuciar el mar.

Se permiten algunas operaciones comerciales; los habitantes habituales de la costa pueden cosechar algas y ejercer la pesca artesanal de subsistencia; y en la costa y en sus alrededores -varias millas tierra adentro- est3n prohibidas las edificaciones que carezcan de fin cient3fico; se permiten en cambio r3sticos paradores administrados por la National Oceanic and Atmospheric Administration (Administraci3n Nacional de los Oce3nos y la Atm3sfera) y las habitaciones de los nativos del lugar.

Se inicia al final de este siglo una lucha entre quienes quieren seguir explotando los recursos naturales en un af3n desmedido de riqueza y quienes tratan de salvar lo que queda de depredadores tales como algunos pa3ses asi3ticos que quieren seguir matando ballenas sin importarles su posible extinci3n. De quien triunfe en esta lucha depender3 el futuro del

planeta y con él, el futuro de nuestros hijos y de nuestros nietos. A nosotros ya nos arruinaron el Caribe; ojalá que podamos recuperarlo.

28 de mayo de 1994

Mujeres

Entre los muchos fenómenos y novedades que nos ha deparado el siglo veinte está el de la impetuosa escalada de la mujer hacia actividades consideradas tradicionalmente como privativas de los hombres. Dentro de los parámetros de nuestra civilización la mujer tuvo, hasta principios de siglo, un discreto y modesto lugar como madre y esposa; considerada como un ser frágil, idealizada por los poetas románticos hasta casi reducirla a espíritu, transcurría en un humilde y segundo plano, aunque se reconocía su influencia expresándola en frases tales como *“la mano que mece la cuna es la que mueve al mundo”*.

Y no es que a lo largo de la historia las mujeres no se hubieran significado como capaces de competir con el mejor de los hombres; los judíos tuvieron a Déborah que organizó la resistencia de su pueblo contra los cananeos y dirigió su ulterior derrota, los españoles y los ingleses tuvieron sendas Isabeles que fueron ejemplo de aguerridas reinas y



los dominicanos encontraron su heroína en Juana Saltitopa. Pero es recién en la pasada década de los sesenta que el movimiento de liberación femenina se hace fuerte y cuestiona la posición de la mujer en la sociedad moderna.

El yatismo no pudo escapar a la implacable intromisión femenina; en la primera versión de la regata Ruta del Descubrimiento organizada por el inefable Jordana, vino el velero Marie Brizard, tripulado exclusivamente por jóvenes que parecían elegidas mas por sus esculturales cuerpos que por sus habilidades marineras, y eran generosas con su cuerpo. A bordo de su yate remontaron pausadamente el ozama saludando alegremente a los estupefactos espectadores que no podían creer lo que estaban viendo: jóvenes rubias con la cabellera al aire que por todo atavío llevaban un minúsculo triangulo de tela en el mismo sitio que nuestra madre Eva llevaba la hoja de parra.

En la actual Whitbread, que cruza el Atlántico rumbo a la línea final, el Heineken esta tripulado también sólo por mujeres y en el Puerto de San Diego cincuenta mujeres se entrenan afanosamen-

te para competir en la próxima regata por la copa América.

Usan el American de Bill Koch que ganó la última Copa América. Han llegado de todos los Estados Unidos cincuenta mujeres entre las cuales se elegirán las veintidós que integren la tripulación definitiva. Ellas serán la primera tripulación íntegramente femenina en los 142 años que tiene la historia de la copa. La pregunta es si ellas tendrán la capacidad y la resistencia física que precisa el manejo de botes que exigen el máximo de atletas masculinos bien entrenados.

Las candidatas tienen credenciales: la mayoría de ellas ha sobresalido en la vela de competencia y otras, como Stephanie Mawel-Pierson medallista olímpica en remo, han sido elegidas por su fuerza física y por su dedicación como atletas. La empresa es difícil pero no imposible -comentó Suzy Leech Nairn quien es Ingeniero Aeroespacial y consultante de la NASA-; es preciso dominar la técnica, pero cuando Ud. la domina ya no necesita la fuerza.



Bill Koch, quien patrocina la empresa con su dinero y con su experiencia cree que las damas pueden ganar. Si las cosas siguen así será hora de que los hombres nos entrenemos para participar en concursos de bordado.

4 de junio de 1994

Lusitania

Soltando flores

Como aves

Rumbo a la tristeza.

Pienso en las aguas

Aradas

Por quillas milagreras.

Soltando flores.

- Juan Sánchez Lamouth.

Desde que el hombre empezó a navegar, empezó a naufragar; la universal ley de la gravedad rige tanto en el aire como en la tierra y en el mar y la permanencia de una embarcación sobre la superficie depende del armónico equilibrio entre su flotabilidad y su peso; si la primera disminuye o el segundo aumenta, el barco se va al fondo.

Naufragios ha habido muchos, pero en la historia marítima hay dos que por su importancia sobresalen: el de Lusitania y el del Titanic; el primero re-



sultado de una acción de guerra y el segundo de la colisión con un iceberg.

El 22 de abril de 1915 fue publicado, con la firma de la Embajada Imperial Alemana, en la prensa norteamericana el siguiente aviso: *"se advierte a los viajeros que intenten cruzar el atlántico que existe un estado de guerra entre Alemania y sus aliados y Gran Bretaña y sus aliados; que la zona de guerra incluye aguas adyacentes a las islas británicas; que de acuerdo con notificación formal del Gobierno Imperial Alemán los barcos que lleven la bandera de Gran Bretaña o de sus aliados pueden ser destruidos en aquellas aguas y que los viajeros que viajen por esas aguas embarco el de Gran Bretaña o sus aliados lo hacen atento a su propio riesgo"*. En los mismos periódicos apareció la noticia de que Lusitania zarparía de Nueva York con destino a Liverpool el sábado 1º de Mayo.

Construido en 1907, el Lusitania era el más grande y lujoso de los trasatlánticos de su época; sus cuatro gigantescas turbinas le permitían desarrollar una velocidad de veinticinco nudos por hora.

Con pasaje completo zarpó de Nueva York; pese al estado de guerra y a la advertencia de la Embajada Alemana nadie pensó que un barco de pasajeros, aparentemente ajeno a las actividades bélicas, podía

ser objeto de un ataque; se equivocaron. El gobierno alemán suponiendo que el barco llevaba pertrechos de guerra como contrabando decidió hundirlo. Walter Schwieger, comandante del submarino U20 inició su persecución al sur de Irlanda y cuando ya lo consideraba fuera de su alcance vio como el Lusitania cambiaba de rumbo y venía hacia él. Desde una distancia de 750 yardas disparó un torpedo que dio en el blanco, eran las 2:10 p.m./ del 7 de mayo de 1915.

Leslie Morton, vigía de proa, vio venir el torpedo y gritó por su Megáfono: "*torpedos por estribor*" (costado derecho de la nave cuando uno mira hacia delante). Dos explosiones simultaneas estremecieron al Lusitania el cual se inclinó sobre su costado y empezó a hundirse de proa; los botes salvavidas fueron inútiles: los de un lado colgaban lejos de la borda, los del otro lado estaban sobre cubierta debido a la inclinación del buque. En dieciocho minutos el trasatlántico se fue a pique, dejando tras de sí un mar cubierto de restos y cadáveres en el que algunos nadadores luchaban por sobrevivir. En el desastre murieron 1198 personas, entre ellos 94 niños, los pescadores de Irlanda, se encargaron del rescate.

El hundimiento del Lusitania conmovió al mundo y causó general indignación en los Estados Uni-

dos; aunque no fue el factor determinante de la participación americana en la guerra, contribuyó a ella; y la participación americana en esta guerra igual que en la Segunda Guerra Mundial fue el factor determinante a la derrota.

11 de junio de 1994

Regata el Encanto

Pupila azul de mi parque
es el sensitivo espejo
de un largo claro, muy claro!
Tan claro que a veces creo
que en su cristalina pagina
se imprime mi pensamiento
-Delmira Agustini. El Cisne.

El próximo domingo, día en que se jugará la final del campeonato mundial de fútbol-aunque no coincidiendo con ella- se correrá la catorce regata del Encanto; o sea que se cumplen catorce años de la inauguración de esta Regata anual. Se la correrá en la bahía de Andrés en dos clases, ambas con un recorrido lo suficientemente corto como para que los participantes puedan disfrutar de la culminación del mundial de fútbol.

El tiempo es impredecible; el viento del sur y el mar alto que fueron una constante hasta el do-



mingo pasado han cedido y en estos días el mar se ha tranquilizado y el viento ha virado a un este franco de poca fuerza, condiciones que si se mantienen favorecerán a los barcos livianos que fueron fuertemente castigados en la regata Hawaiian Tropic; el Jufor tuvo que abandonar la regata por rotura de su vela mayor y el Dragonfly de Osián Abreu completó la regata con dificultad y peligro. El Jurel no se presentó.

En la clase B reaparece el Nathol de Klaus Norabruk y su esposa Noemí luego de una ausencia obligada por la necesidad de someterlo a reparaciones. Regresará con su casco liso, limpio y recién pintado, lo que será una ventaja con respecto a actuaciones anteriores. El Taipán tratará de repetir su triunfo en la Hawaiian Tropic y el Delicia y el Jessica de desquitarse de su anterior derrota. Todo ello promete una regata intensa, a la cual se puede agregar otro ingrediente: la presencia del Jurel que dentro de la Bahía, con mar liso y viento suave es prácticamente imbatible.

En la clase A volverá el pleito cazado entre el Liberty Belle y el Celtic V, barcos muy rápidos, de gran superficie velica, conducido por timoneles expertos y con experiencia internacional: Gary Jackson

y José Rodríguez Lomba; y como dato curioso adicional hay que agregar que en ambos el núcleo de la tripulación esta formado por familiares de los capitanes.

La temporada de yatismo continúa así puntualmente y el presidente de la Federación Dominicana de Yatismo Arq. Héctor B. Duval, cuenta con organizar una serie de regatas con participación de veleiros de Puerto Rico en el mes de septiembre. Si lo consigue se habrá dado un paso importante para el futuro de la vela dominicana. Actualmente el Arq. Duval se encuentra viajando por los países caribeños con el cometido de promover la candidatura de la República para los juegos panamericanos y estamos seguros de que aprovechará el viaje para hacer los contactos y establecer los compromisos que permitan hacer realidad su idea de la regata internacional en septiembre.

Finalmente, la regata del Encanto coincide con la asunción de un nuevo comodoro en el club náutico de Santo Domingo; el Sr. Jack Ranick agotó su segundo período al frente del club; y fue elegido Comodoro el Dr. Nelson Mañón Caolo que había ocupado el cargo anteriormente. El Dr. Mañón además de médico eminente, es un distinguido pesca-



dor deportivo; al quehacer de la pesca se ha dedicado desde su infancia y ha participado activamente en la direcci3n del Club N3utico durante varios a3os. Saludamos su elecci3n y como miembro del club nos felicitamos de tenerlo como Comodoro nuevamente.

16 de junio de 1994.

Regata Hawaiian Tropic (I)

*Isla que inaugura el sueño
piratero del amor
en tu litoral sin versos
crece la flor del dolor.*

*Isla marinera mancha,
isla con sol y sin sol;
pues tienes el sol de las penas
y te falta el sol del amor.*

-Isla Saona. Juan Sánchez Lamouth.

■ El mes de junio culminará con la regata Hawaiian Tropic patrocinada por Quisqueya Comercial gracias al dinámico entusiasmo de su exquisita presidenta, la Sra. Adalgisa Díaz Carrasco y al sólido respaldo brindado por el Lic. Máximo Valdes Flebes, persona que encuentra en el ejercicio de los



deportes marinos la necesaria contraparte de una intensa vida empresarial.

Con esta regata vuelve la vela a las aguas adyacentes de la Casa Club Náutico de Santo Domingo. En abril su escenario fue el litoral sur de la capital donde se corrió la tradicional regata de la Marina de Guerra: a principios de junio las actividades se trasladaron a la bahía de la Altagracia, donde organizadas por el Sr. Gary Jackson Vicepresidente de ADVELCO- se hicieron cuatro competencias: Cumayasa-Bayahibe, Bayahibe-Saona, Saona-Catalina y Catalina-Santo Domingo. Ellas contaron con viento fuerte del sur y el mar tranquilo propio de esa bahía protegida por las islas Saona y Catalina. La última de las regatas encontró, al salir de la bahía, el mar Caribe agitado, con olas altas y una de ellas embistió de mala manera al Titi II de J. Antonio Wittkop, produciéndole daños en el mástil. La habilidad del capitán y tripulantes evitó, daños mayores y el barco pudo volver a puerto con un aparejo de emergencia.

Incidentes como éste son muestra cabal de la capacidad marinera de nuestros yatistas pese a su carácter estrictamente amateur. En la vela como en todos los deportes se ha ido desarrollando una

clase profesional; pero a diferencia de lo que ocurre en otras disciplinas, en la vela de crucero coexisten profesionales y amateurs con clara ventaja en los resultados finales para los primeros.

Así el Celtic de Don José Rodríguez Lomba, cada vez que concurre al circuito del Caribe debe de competir con embarcaciones que cuentan con timoneles, tácticos y navegantes profesionales.

Considerando a la vela como un deporte de caballeros ajeno a las apetencias de este tipo de deportistas y este movimiento, ha sacado su cabeza en una de las regatas internacionales más importantes: la regata Newport-Bermudas en la cual, aunque no se prohíbe la participación de profesionales, solo hay premios para los yates con tripulación estrictamente amateur. Esto ha levantado una ola de protesta pero los organizadores de la regata se han mantenido inflexibles.

Con la regata Hawaiian Tropic entramos a la segunda mitad del año con paso firme; los planes que ha hecho la comisión directiva de ADVELCO son ambiciosos e incluyen dos regatas internacionales: una en septiembre y otra en febrero. Si se realizan habremos dado un buen paso de avance

en nuestras aspiraciones de integrar a la República
en el circuito del Caribe.

18 de junio de 1994

Regata Hawaiana Tropic (II)

Tan cerca y tan olvidada
eres negro caracol
llorada por los tifones
en pleamares de amor.
El oc3ano del cielo
al verte tan olvidada
azulea tu coraz3n
Saona de coco indio
jungla de sal y de sol:
en tu sue1o pirata
sue1a un negro caracol
-Isla Saona. Juan S3nchez Lamouth.

■ Este domingo se correr3 la segunda versi3n de la regata Hawaiana Tropic en aguas aleda1as a la ba1a de Andr3s, Boca Chica. Partir3 de la l3nea que delimita las boyas de entrada del Puerto de Andr3s y



luego de montar una de las boyas de la Asociaci3n Dominicana de Veleros de Competencia Oce3nica, deber3 de dirigirse hacia el sitio donde reposa el Hickory. -A poniente de Cabo caucedo- para volver al sitio de salida. Comprende as3 un recorrido que ofrece, si las condiciones del tiempo se mantienen, alternativas de viento y mar variable pero duras.

Las boyas que posee ADVELCO se hab3an zafado de sus anclajes debido al embate de los vientos y del mar; fueron recuperadas, reacondicionadas y vueltas a poner en sus lugares por el Sr. Gary Jackson quien con la asistencia de un GPS determin3 con exactitud la posici3n que les correspond3an. El GPS, siglas que corresponden a Geographic Position Sistem (sistema de posici3n geogr3fica) es un novedoso aparato desarrollado por la tecnolog3a americana aunque aprovechado, como es habitual, por la tecnolog3a japonesa. Trabaja con sat3lites y puede dar la posici3n geogr3fica exacta de una embarcaci3n, adem3s de datos tales como su velocidad de desplazamiento con respecto al fondo del mar, su rumbo y el rumbo a seguir para llegar a determinado lugar. Cuando junto con Gabriel B3ez, Iv3n Pe3a y los hermanos Ornes Heded y Ubeda Heded fuimos a Puerto Rico a bordo del hoy desaparecido Utopy, volvimos orientados por un reci3n adquirido GPS que nos trajo con

una precisi3n asombrosa. Antes de 3l la posici3n de una embarcaci3n se fijaba por medio de laboriosos c3lculos hechos tomando la altura de un astro con el sextante y relacion3ndolo con los datos del almanaque n3utico, sistema que se sigue usando, pues nadie sabe si un d3a, por cualquier circunstancia, desaparecer3n los sat3lites artificiales que circundan nuestro planeta.

Con esta regata los veleristas dominicanos cumplen con su cita anual con el Hickory. En la instrucci3n del libro del Arq. Pedro J. Borrel B. *"Arqueolog3a Submarina en la Rep3blica Dominicana"*, podemos leer: *"a principios del a3o 1976 lleg3 a Sto. Dgo. el barco Hickory de la compa3a Caribe Salvaje, S. A. especializada en salvamento y rescate de barcos hundidos antiguos, el capit3n del Hickory, Tracy Bouden ten3a una amplia experiencia en este tipo de labores, pues hab3a trabajado muchos a3os en diferentes galeones hundidos en las aguas del Caribe y de M3xico. De sus conversaciones con funcionarios del Museo de las Casas Reales surgi3 la idea de realizar trabajos de rescate arqueol3gicos en Punta Palenque, donde hab3a dos barcos muy conocidos, pues a trav3s de los a3os muchos submarinistas hab3an sacado de all3 gran cantidad de piezas de bronce y ca3ones"*. El Hickory particip3 en los rescates de Guadalupe y del Conde del Tolosa en la Bah3a de Saman3 y de nuestra Sra. De la concepci3n en el



Banco de la Plata". Cumplida estas tareas fue hundido al oeste de Cabo Caucedo, cerca de la Caleta por iniciativa del grupo de Investigaciones Submarinas integrado por Pedro Borrell, Federico Schad y Frank Moya Pons.

25 de junio de 1994

Regata Hawaiana Tropic (III)

La cuarta hoja del trébol
es de espuma
y en ella sé está bañando
el grillo del porvenir.
La cuarta hoja del trébol
en vez de verde es morada
y de noche la despega
un ángel sin corazón
-Trébol. Juan Sánchez Lamouth.

El domingo pasado, según lo previsto y anunciado, se corrió la regata Hawaiana Tropic con la participación de diez veleros y la asistencia de una nutrida y distinguida delegación femenina de la firma patrocinadora.

Fue una regata intensa, arduamente disputada, con un recorrido difícil para las condiciones del tiempo que pusieron a prueba, además de la habilidad, la resistencia física de los competidores. El viento sopló con variaciones alternas del sur al sureste con fuerza entre 20 y 26 nudos (millas por hora), y el mar tuvo un oleaje con una altura entre 6 y 10 pies al sur de Punta Caucedo en la entrada de la bahía de Andrés.

La salida desde la línea delimitada por las dos boyas de entrada del puerto de Andrés fue dada correctamente -pese a las condiciones del tiempo- por el jurado presidido por el Sr. Giorgio Maratos; le acompañaron la Dra. Rosa de Henríquez y la Sra. de Duval.

En la clase A reapareció el Xeito comandado por su nuevo capitán y propietario Héctor B. Duval Álvarez, quien vuelve al mar como protagonista, luego de una larga temporada como tripulante en el Celtic o como timonel del Santa Mónica. Corrió muy bien y obtuvo un segundo lugar después del Celtic. El tercer lugar correspondió al Liberty Belle y el cuarto al Dragonfly, bote que corrió por encima de sus posibilidades pues las condiciones de mar y viento no eran, como lo define William Thompson en el número de febrero de América Sailor, las adecuadas para

un J-24. La clase B fue ganada por el Tai-pan que aguantó un tenaz pero infructuosa persecución del Refucilo, que quedó segundo. En tercer lugar quedó el Jessica.

La organización de la regata, a cargo de la señora Noemí Penson de Nordbruck fue perfecta y al final todos fueron ganadores pues en esta oportunidad el enemigo común fue el mar que al sur de Punta Caucedo, lugar habitualmente bravo, estuvo excepcionalmente alto.

El domingo próximo, continuando con el programa de vela ligera que este año desarrolla la Federación Dominicana de Yatismo, presidida por el Arq. Héctor B. Duval se realizarán en la bahía de Andrés las regatas del Hobbie Cat. El Hobbie Cat es un catamarán, un barco formado por dos cascos paralelos y que porta una gran superficie vélica lo que lo hace particularmente rápido, pero también particularmente inestable, por lo que los tripulantes deben hacer acrobacias para evitar con su peso, que la embarcación se de vuelta.

Luego de la regata el presidente de nuestra Federación viajará a varios de los países-islas del Caribe, dentro de la campaña para conseguir los votos necesarios para que la República sea sede de los



Panamericanos del 98. Sin embargo, la dirigencia olímpica debe de tomar en cuenta que para conseguir esa sede es necesario que la República tenga una representación adecuada en los próximos Panamericanos de la República de Argentina y que Yastime, aunque no tenga una medalla segura debe de estar presente. En tal sentido la Asociación Dominicana de Tabla a Vela (ADOTAVEL) debe de iniciar una campaña para reclutar a todos los tablavelistas del país, incluyendo a los que laboran en hoteles, a fin de conseguir una delegación competitiva, en tanto que los laseristas deben de continuar con su intenso programa de entrenamiento, y cumplir con el número de regatas ya establecidas.

2 de julio de 1994

Hobbie Cats

Calmaron sus sobresaltos,
sus ondas y sus sonidos:
ya no hay juego del que llegue
primero a la mar bravía
ni se oyen bajar cantando
por las tierras en declive.

- Los ríos ya no corren. Juan Sánchez Lamouth.

■ El domingo pasado, dentro del programa instituido por la Federación Dominicana de Yatismo para su campeonato anual de vela ligera, se corrió la segunda regata del Hobbie con la participación de diez embarcaciones.

El tiempo, que culminó en la noche con un temporal, fue el mismo que se instaló hace casi un mes y que permaneció impertérrito hasta esta semana: Viento del sur con intensidad de 20 ó más nudos (treinta y ocho o más kilómetros por hora) y oleaje, dentro de la parcialmente protegida bahía de Andrés, de seis a



diez pies con olas rompiendo; y cuando una ola rompe el mar, lejos de las costas, se transforma en una masa de agua furiosa que cae con increíble fuerza, llevándose todo por delante.

Recuerdo que en una oportunidad durante una abortada regata a Catalina una de esas olas rompió contra nuestro Refucilo por la proa y pasando encima de él lo barrió hasta la popa. Mi hijo, que estaba delante fue levantado por la ola y llevado en vilo sobre la cubierta, y hubiera caído irremediabilmente al agua si no hubiera sido porque al pasar junto al timonel éste atinó a agarrarlo por un pie.

Esas fueron las condiciones que tuvieron que afrontar los hobbies en la regata del domingo; Y hay que considerar que los hobbies son barcos livianos con una enorme vela, que navegan siempre al borde de la volcada y que dependen del peso de sus tripulantes para mantener su estabilidad. Por ello llevan un arnés con una soga atada a la punta del mástil, el trapecio, del cual se cuelga el timonel y su compañero para, con los pies en la borda, estirar sus cuerpos fuera del agua. De esta forma consiguen que el marán de barlovento (el lado del que viene el viento) no se levante demasiado. El hobbie tiene una estructura similar a la de los barcos que usaron los polinesios

para colonizar la isla del Océano Pacífico. Dos cascos paralelos unidos por una plataforma -que en los hobbies es de lona- y en una barra que une los cascos se apoya el mástil que porta dos velas: la delantera o foque, de forma triangular y la gran vela posterior llamada con justicia, mayor. Cuando el viento sopla de lado, la fuerza de la vela inclina el barco y por consiguiente levanta uno de los cascos o maranes. Cuando el marán alcanza cierta altura, el viento se mete debajo de él, queda literalmente atrapado entre la plataforma de lona y la superficie del mar y con la fuerza explosiva levanta la embarcación y le da vuelta. Y los tripulantes vuelan como lanzados por una catapulta.

En esta regata una ola rompiendo destrozó uno de los maranes del bote de Luis Aníbal Lora y Tony Yapur y los dejó a la deriva. Tratando frenéticamente de que los restos de su barco no dieran contra a los arrecifes de la costa donde la rompiente ocultaba los dientes pétreos del fondo. Afortunadamente pudieron controlar lo que quedaba del barco y dieron tiempo a que una patrulla de rescate lo sacara de su peligrosa situación. Fueron ganadores José y Jorge Rodríguez Carrasco, seguidos por Guaroa Vásquez e Igor Bordas. Ocuparon el tercer lugar Ricardo y Erika Fiallo.

Su regata fue patrocinada por el hotel Don Juan, cuyo presidente, el querido Luis José Cabral, fue pionero y campeón durante varios años de la clase Hobbie Cat.

9 de junio de 1994

Regata El Encanto (II)

En esta tarde de marzo
cuantos niños junto al mar.

cántalo mi corazón
que ya empieza a jugar.

Sobres las aguas retratan
sus caritas como el sol.

que hermoso coro de niños
cántale a mi corazón.

- Los niños junto al mar. Juan Sánchez Lamouth.

■ El domingo pasado, el mismo domingo en que se jugó la final del mundial de fútbol, se corrió la regata Anual de El Encanto, patrocinada por la firma del mismo nombre que preside Don José Rodríguez Lomba. Participaron en ella doce yates, es decir prácticamente toda la flota de veleros activa. Se la corrió dentro de la bahía de Andrés según recorrido olímpico en dos clases: Clase A para los veleros de tipo racing y clase B para los de tipo crucero; en esta regata, a diferencia de lo que se dispuso en la anterior



regata de La Marina de Guerra no hubo restricción para el uso de velas. El jurado estuvo presidido por el Sr. Giorgio Maratos; le secundó la Dra. Ena Rosa Henríquez.

El sábado, cuando fuimos con el Arq. Rodolfo Henríquez a aparejar nuestro Refucilo el viento era suave y el mar estaba liso como un plato. El norte, que había dominado los días anteriores era el responsable. Las mismas condiciones encontramos el domingo cuando llegamos al muelle del Club Náutico de Santo Domingo; estas eran favorables para el Jurel. Que es un barco ligero y rápido que cuenta con un capitán experimentado, Francisco A. Reynoso y dos buenos tripulantes como son: A. Portes y Gustavo Ruiz Estrella.

Como la salida estaba prevista para las once de la mañana y se daba desde pipinca, todos salimos temprano. El largo recorrido hasta la meta nos servía, además, para apreciar las condiciones del mar y viento y planear la táctica a utilizar en la Regata. Abordo del Refucilo iban Luis Aníbal Lora como timonel, Ángel Cuervo como Proel, Luis Valdez y Rodolfo Henríquez como trimmers (son quienes ajustan las velas), y Carlos Cuervos y yo como tripulantes. Salimos con las velas más grandes que nuestro barco tie-

ne; al llegar a la boca del puerto de Andrés, una ráfaga nos tumbó y se instaló un viento con una velocidad de más de quince nudos y aumentando, por lo que decidimos poner un foque (vela delantera) más pequeño. Esta vela enderezó el barco, hizo la navegación mas cómoda, nos permitió orzar (navegar contra el viento) mejor, pero nos quitó velocidad. El timonel ordenó nuevo cambio de foque: bajar la pequeña, subir la grande y aguantar la escora (inclinación del barco) haciendo contrapeso con nuestros cuerpos.

Cuando se dio la salida había viento fuerte del sureste y mar duro; es notable como es cosa de minutos que un ventarrón cambie el aspecto del mar, levanta grandes masas de agua y las cubre de espuma.

La primera boya, situada frente a la casa del Sr. Corripio fue alcanzada rápidamente por el Celtic, el cual, cuando venía hacia la segunda boya fue llamado por el jurado que le comunicó que había dado la vuelta mal, a la boya. No le quedaba mas remedio que desandar el camino y reparar el error con una vuelta correcta. Lo hizo y ello le costó el primer lugar de la regata.

El Jufor, magistralmente manejado por Guariem



y Samuel Fortuna aprovechó la brecha que le brindó el Celtic V y conquistó el primer lugar. El Celtic V quedó segundo y el Dragonfly de Osean Abreu, tercero en la clase A.

En la Clase B, ganó nuestro Refucilo seguido por el Nathol, que se clasificó segundo gracias a la extraordinaria recuperación al final de la competencia, y el Magic.

23 de julio de 1994

El paso del noroeste (I)

El rey Salom3n construy3 una flota en Eyson-Gueber que est3 cerca de Elat, a orillas del mar de las Ca3a, en la tierra de Edom. Jiram envi3 a las naves a sus servidores, marinos conocedores del mar con los servidores de Salom3n.

-2 Reyes. -9:26-27. 2 Cr. 26-28

■ Las riquezas del lejano oriente cautivaron al mundo occidental desde los remotos tiempos en que Salom3n rein3 sobre Israel. Despu3s que Alejandro el Grande abri3 las puertas de Asia, esas riquezas llegaron a lomo de camello, transportadas en largas caravanas a trav3s del desierto de Gobi a las ciudades griegas primero y a la misma Roma despu3s, hasta que Constantinopla se constituy3 en el obligado puente entre Asia y Europa.

En el siglo trece Marco Polo, aún en su adolescencia, viajó con sus tíos a China, vivió durante años en la corte del Gran Kahn, de quien fue amigo y confidente. A su regreso ayudó a establecer para su patria, Venecia, el monopolio del comercio con el Lejano Oriente usando a Constantinopla como intermediaria y aliada. Venecia se enriqueció, se hizo poderosa y consiguió que el Papa de Roma reconociera la jurisdicción del Patriarca de Constantinopla sobre ella, las dos Sicilias y la Ciudad de Ravena, jurisdicción que desapareció cuando Constantinopla cayó en poder de los turcos. El resto de Europa no veía con buenos ojos —en realidad veía con los malos ojos de la envidia— la privilegiada posición de Venecia, pero tampoco podía entrometerse en una ruta que había sido adjudicada y bendecida por el Papa. Su única alternativa era buscar otra ruta y Colón la buscó por el oeste y tropezó con América; Vasco Da Gama la encontró por el Sur de África y le resultó muy larga. En el año 1380, ciento dos años antes del viaje colombino, el veneciano llamado Niccolo Zeno dibujó un mapa que pretendía representar la parte norte del mundo. En su mapa Islandia y Groelandia aparecían juntas y entre éstas y Asia, colocó una tierra que llamó Friesland. Estableció además una comunicación entre el Mar tenebroso (Océano Atlántico) y el mar de la China a través de Friesland. El mapa estuvo

guardado hasta 1558, cuando dos hermanos descendientes del autor, suponiendo que hacían una importante contribución a la geografía, lo publicaron. El mapa fue tomado tan en serio que de inmediato se organizaron expediciones que prometían una vía corta entre el extremo oriental de Asia y Europa. Inglaterra y Francia tomaron la iniciativa.

En 1497 Enrique VII de Inglaterra comisionó a Sebastián Cabot para que fuera en busca del paso del noroeste, exploró la Península del Labrador y Terranova y suspendió el viaje hacia el norte bloqueado por los hielos. En 1523 Francisco I de Francia envió a Giovanni de Verazzano, natural de Venecia, con la misma encomienda que la que tuvo Cabot; descubrió la Bahía de Nueva York, costeó el continente hacia el sur y volvió con las manos vacías. En 1534 Francisco I, volvió a insistir con la aventura americana y financió dos expediciones de Jacques Cartier quien, aunque no descubrió el ansiado paso, inició la colonización francesa del Canadá y señaló los sitios que debía de iniciarse: Québec y al pie de un cerro que llamó Mont Royal, que corresponde a la actual ciudad de Montreal.

En 1576 volvieron los ingleses con Sir Martín Frobisher como capitán de los veleros Gabriel y

Michael; llegó hasta la entrada de la actual bahía de Hudson donde una tormenta lo obligó a fondearse y creyó encontrar oro cerca de la costa; de vuelta en Inglaterra organizó una nueva expedición, intentó fundar una colonia para explotar el oro, pero todo fracasó cuando el examen de las rocas por él obtenidas no mostró nada de oro.

30 de julio de 1994

El paso del noroeste (II)

Los relativos fracasos de Cabot, Verazzano, Cartier y Frobisher no agotaron el oficial entusiasmo del paso por el noroeste. Por otra parte, aunque dichos exploradores no obtuvieron lo que salieron a buscar, consiguieron para Francia en Inglaterra las vastas extensiones que ocupan en la actualidad Cánada y Estado Unidos.

En 1610, con sesenta años de edad, Henry Hudson a bordo del *Discovery* marchó hacia los mares helados del norte en busca del paso. Al llegar al continente americano encontró una entrada que según escribió en su cuaderno de bitácora, conducía a un mar enorme y agitado. Era en realidad la enorme bahía que lleva su nombre. Explorándola, llegó el invierno y buscó refugio en una ensenada que bautizó como James Bay, durante ese invierno Hudson y sus hombres vivieron una versión helada del infierno. El frío, el hambre y el escorbuto, los llevaron hasta el límite de su resistencia y cuando llegó la prima-



vera y con ella el deshielo, la tripulación se amotinó. Hudson, su hijo y ocho marinos fueron puestos en un bote y abandonados a su suerte. Los amotinados volvieron a Inglaterra. Durante el viaje de vuelta, un grupo que bajó a tierra en busca de alimentos fue capturado, muerto y devorado por esquimales. Los que regresaron terminaron sus días en la cárcel.

A principios del siglo diecisiete, Pedro el Grande introduce a Rusia, que ya poseía a Siberia, en el Polo, con las expediciones de Vitus Behring, fue un navegante Danés con largos años a su servicio. Resultado de estas expediciones, fue además del descubrimiento del estrecho de Behring, la incorporación de Alaska a Rusia.

El resto del siglo diecisiete y buena parte del dieciocho fueron usados por Inglaterra, Francia y Rusia para explorar, colonizar y explotar los vastos territorios que habían conseguido en América. El esquema se rompió con la Revolución Americana en 1776, con su hija, la Revolución Francesa en 1789 y con las Guerras napoleónicas.

Después de las guerras napoleónicas, Inglaterra se encontró con una enorme y desocupada flota; renació el interés por el paso del noroeste y en 1818

Sir John Ross, con Parry como segundo, inició su primer viaje con dos barcos: el Isabelle y el Alexander. En su segundo intento, con el motovelero *Victory*, encontró buen tiempo. Ello le permitió penetrar profundamente en el norte y hacer con su sobrino James, una exploración a pie con la que descubrió la posición geográfica del polo magnético. Estos viajes inflamaron el entusiasmo del Secretario del Almirantazgo Británico, Sir John Barrow, quien inició una lucha para convencer al parlamento, de la necesidad de enviar más expediciones al norte con el fin de descubrir el paso y detener el avance de los rusos en estas regiones. Ya al final de sus días, a la edad de ochenta años, logró su objetivo y obtuvo la aprobación para su anhelado propósito. Se eligió como jefe a John Franklin, marino que había servido a las órdenes de Nelson y había sido gobernador de Tasmania. Partió a bordo de los barcos *Erebus* y *Terror*, que fueron reforzados y dotados de motores de veinte caballos de fuerza. Se los aprovisionó con comida para tres años, biblioteca e instrumentos musicales para entretener a la tripulación durante los meses de invierno. Fue la última de las expediciones románticas al polo norte, nunca volvió y durante catorce años se mantuvo la esperanza, puntuada por numerosas búsquedas infructuosas, de que Franklin y su gente estuvieran vivos.

El Dr. John Rae, viajando por tierra, encontró un grupo de esquimales que le dio razón de la suerte de Franklin. Éste había muerto a bordo de su nave y sus hombres, al mando del Capitán Crozier, habían intentado volver por tierra pero el frío y el hambre les mataron.

6 de agosto de 1994

Venturas y desventuras

*Duerme el r3o solitario
en esta noche de luna,
y el ala azul del verano
sueña en la paz de la altura.*

R3o en la noche.

-Carlos Estefanell

Este fin de semana se present3 propicio -con el puente del lunes- para navegar. Hab3a adem3s la oportunidad, seg3n los informes de los entendidos, de hacer una buena pesca, pues en esta 3poca los atunes, dedicados prolijamente a afanes reproductivos, pululan en las aguas de nuestro Mar Caribe. En consecuencia, 3ngel Cuervo, Rodolfo Henr3quez, Luis Valdez y yo, decidimos hacer una excursi3n de vela y anzuelo hacia el este; como los vientos predominantes vienen habitualmente de esa direcci3n, la primera parte del viaje, cuando el entusiasmo y las fuerzas est3n frescos, se hace trabajando contra el aire y la corriente mientras que a la vuelta, ya cansado, ellos nos empujan gentilmente.

El sábado nos dedicamos a aparejar el Refucilo y dotarlo de las necesarias provisiones. Teníamos prevista nuestra partida para el domingo a las 10:00a.m.. El día anterior el Arq. Héctor Duval, que había recibido el parte meteorológico, nos informó que en el norte había una baja presión, que Puerto Rico estaba cubierto de nubes, que un enorme banco de nubes venía desde el Atlántico y que frente a la costa occidental de África, otro núcleo de baja presión parecía incubar un huracán. Sin embargo, nuestro servicio meteorológico, y el ACCU-Weather predecía buen tiempo, y el domingo amaneció radiante, de modo que descartamos, la opinión de Duval y nos pusimos en marcha.

Tuvimos que devolvernos; al buscar el cubo, no lo hallamos. El cubo es un instrumento imprescindible a bordo, pues si por desgracia un barco hace agua, él es mas efectivo que las bombas para vaciarlo; pero también existe entre algunos de los marinos del Club Náutico, una mala costumbre: usar las cosas de una embarcación y olvidarse de devolverlas; y Oscar, responsable del Refucilo, no es una excepción. Recién a las 11:30 a.m. hora y media después de lo previsto, abandonamos con todo y despacho de la Marina de Guerra, el Puerto de Andrés.

Ángel Cuervo llevaba el timón, su hijo Carlos se encargaba de las escotas (sogas que controlan las velas), Rodolfo Hénríquez y Luis Valdez atendían la caña de pescar y yo, aunque presunto capitán, no hacía nada. En punta Magdalena levantamos el primer pez: un bonito; con mar sereno y viento suave avanzamos: las casas rosadas y las palmeras de Embassy Beach, los techos claros de Guayacanes: las arenas de Juan Dolio y sus majestuosos hoteles, fueron desfilando ante nuestra vista. Tierra adentro, un nublado fue tomando forma, sus nubes oscuras se iluminaban con el fulgor de los relámpagos y el retumbar de los truenos nos llegaba como un eco lejano.

Habitualmente estas tormentas caminan por tierra; ya estamos a la vista de San Pedro, cruzando Punta Laurentina y no nos inquietamos. Antes de llegar se nos cerró la costa. Pusimos proa hacia el mar, donde el cielo aún lucía azul y desde el mar vino un nublado inesperado. Se formó la tormenta y quedamos en su centro. La fuerza del viento aumentó en forma súbita, el mar se cubrió de espuma y las olas comenzaron a pasar por encima del Refucilo. Entre Ángel Cuervo y Rodolfo Hénríquez rizaron (achicaron) la mayor y luego la quitaron. Durante una hora, con solo un pequeño foque (vela delantera) anduvimos dando saltos en el temporal. En Juan Dolio pu-



dimos zafarnos y volver a San Pedro. Aprendimos dos técnicas: cuando un nublado anda cerca hay que achicar velas sin esperar que llegue y que en esta época hay que tratar de entrar a puerto antes de las 4:00 p.m.; a esa hora suelen empezar las turbonadas.

20 de agosto de 1994

Regata de Advelco

Breves luciérnagas danzan
y un pescador se amertigua,
sobre la línea que sueña
dentro del agua dormida.
-Carlos Estefanell

■ El domingo pasado se corrió, en las aguas de la bahía de Andrés, Boca Chica, la regata de la Asociación Dominicana de Veleros de Competencia Oceánica; en la clase A participaron el Celtic V de Don José Rodríguez Lomba, el Titi II de Antonio J. Wittkop, el Xeito de Héctor B. Duval y el Dragonfly de Osian Abreu. En la clase B estuvieron el Nathol de Klaus Nordbruk, el Delicia de Guillermo Santoni, el Magic de John Woodward, el Terral de la Escuela Naval, el Miss G de Tony Torres y nuestro Refucilo.

Con el ciclón Chris, lejos de desbaratado y con la onda tropical y su vaguada tocando las costas del Golfo de México, el mar se presentó sereno y el cielo



radiante; el viento sopló consistente desde el sureste, con ocasionales cambios de dirección y con una fuerza promedio de entre diez y quince nudos (millas por hora). El Sr. Giorgio Maratos fue, como es habitual, el juez de la regata, ésta es una persona imprescindible: sin juez no hay regata; y para ser juez se necesita tener entusiasmo, amor por el deporte y espíritu de sacrificio, pues el juez no corre, no participa de las emociones -gratas o ingratas- de quienes tripulan las embarcaciones. Pero tiene que aguantar sol y marejada a bordo de una pequeña embarcación, levantar prolijamente las banderas y dar puntualmente la salida y al final tomar el tiempo cuando los competidores llegan a la meta. Y por si ello fuera poco, muchas veces tiene que soportar las quejas de perdedores descontentos que pretenden usarlo como excusa para su fracaso.

Cuando el Sr. Maratos dio orden de irse, levantando la bandera roja, el Delicia salió pegado a la boya de barlovento, -la boya favorable- primero, y tomó el liderazgo de la clase B. El Nathol salió en la otra punta de línea de partida con mar libre por delante y empezó a navegar paralelo a la costa. Nosotros, inmediatamente detrás del Delicia, recibiendo el viento desordenado que botaban sus velas -viento sucio- no tuvimos más remedio que abandonar la per-

secución e irnos mar afuera. Durante la primera etapa los barcos se mantuvieron en posición indefinida hasta llegar a Pipirca. Frente a este sitio el Delicia tuvo un percance, un accidente en su aparejo, que le demoró y le costó la regata. El Refucilo aprovechó este momento para desprenderse y asumir el liderazgo de la clase B. Quedaron, atrás, en reñida lucha, el Magic, el Nathol y el Delicia. Al Cruzar la boya situada frente a Omni Dominicana, el Magic levantó su spinnaker y lo mantuvo penosamente izado, trabajó mal y en vez de hacerlo adelantar lo atrasó, el Delicia y el Nathol, que venían en su persecución se le acercaron y el Nathol consiguió alcanzarlo; los resultados finales para la clase fueron: Refucilo primero, Nathol segundo y Magic tercero.

En la clase A el Titi II le ganó por seis segundos al Celtic V y el Xeito ocupó el tercer lugar. Los trofeos, hermosos, originales y muy marineros, fueron diseñados y fabricados por la Sra. Isabel de Santoni, persona que a su competencia como arquitecto une una sensibilidad exquisita.

Para el mes próximo, el domingo 25, está fijada otra regata clásica, la Regata Intertrans, pero el mes de septiembre se abrirá con dos días de competencias en las clases Láser y Hobbie en Salinas. La clase



Láser acaba de estar representada por Jorge Abreu, Jesús Feris e Igor Bordas en la Copa Merit de Puerto Rico. Jorge Abreu ocupó el segundo lugar, Feris el cuarto y Bordas el octavo. Ahora nuestros atletas deberán prepararse para el mundial de Sunfish y el Panamericano de Mar del Plata en el próximo año y para el mundial de Sunfish de 1996, para el cual hemos sido elegidos como sede.

Una batalla

La luna clava en las islas
su leve estilete claro,
como serpiente de níquel
que traza invisible mano.
-Río en la noche. Carlos Estefanell

La expedición de Magallanes, completada por Sebastián Elcano, abrió para España el Océano Pacífico y con él, el comercio con China, Japón, las islas de las especias que producían el clavo, la canela, la nuez moscada y la pimienta que en los mercados de Europa valían su peso en oro. Mucho se ha hablado de las propiedades gastronómicas de las especias y de los nuevos sabores que ellas proporcionaron en su tiempo a la cocina europea; sin embargo, su valor en el mercado no se debía a motivos culinarios sino al valor que se les concedía como afrodisíacos.

El centro del poder y del comercio español en el pacífico estaba en las Filipinas; una línea marítima



regular -los Galeones de Manila- las unía con Acapulco; de allí llegaba la plata para comprar las mercancías del Lejano Oriente; y hacia allí iban esas mercancías para ser reembarcadas hacia España después de atravesar México.

En 1598 una flota holandesa zarpó con el fin de piratear barcos españoles. Le fue mal: las tormentas del Atlántico y los fríos del estrecho de Magallanes la dispersaron, hundieron naves y diezmaron las tripulaciones. Dos barcos, el *Mauritius* al mando de Olivier Van Noort y *Eendracht* sobrevivieron y con sus marinos exhaustos y hambrientos, pues habían tenido como único alimento huevos marinos y carne de pingüino salada recogidos en las costas de Chile, pudieron llegar a Filipinas a fines de 1600. Anclaron lejos de Manila y haciéndose pasar por franceses consiguieron agua y provisiones. Se hicieron al mar y pillaron dos veleros japoneses y un junco chino.

La presencia de los buques holandeses y la posibilidad de que interceptaran el galeón de la Plata puso en pánico a Manila. La persona más importante de la colonia era entonces Don Antonio de Morga, teniente gobernador y presidente de la Audiencia de las Filipinas, cargo que le permitía apresar y enjuiciar a cualquier persona. Su autoridad estaba por

encima de la del Gobernador; era abogado, carecía de experiencia militar y ansiaba ascender en el escalafón administrativo del reino. Los holandeses le daban la oportunidad de distinguirse y se hizo cargo, por decisión propia, de la defensa de las Filipinas. Como no tenía embarcaciones mandó construir una y confiscó el San Diego, barco mercante que pertenecía a Luis Belver.

Cargó concienzudamente, según su criterio, al San Diego; sin vaciar sus bodegas llenas de mercaderías, cargó diecisiete cañones sacados de las fortalezas de Manila, 127 barriles de pólvora y miles de balas de cañón y de mosquete. A esto agregó agua y provisiones para una campaña de más de un mes y embarcó 150 nobles y cuatrocientos cincuenta hombres, chinos, japoneses etc., en calidad de sirvientes y marineros. Se sentía seguro: el Mauritius tenía tan sólo cincuenta y ocho hombres a bordo cuando salieron al mar, el barco, sobrecargado, tenía sus bordas a flor de agua, amenazaba con darse vuelta y las bocas de los cañones sumergidas los hacían inútiles. Mientras el San Bartolomé, a cargo del Capitán Juan de Alcega, capturaba el Eendracht, el San Diego avanzó penosamente contra el Mauritius. Se pegó a su lado y sus hombres iniciaron el abordaje. De Morga, asustado o mareado, se escondió en popa dejando a sus hom-

bres sin comandante y el San Diego, vencido por el peso de la carga, se hundió; los del Mauritius a duras penas evitaron ser hundidos junto con el San Diego.

3 de septiembre de 1994

Cigüatera

La cigüatera ha saltado a los primeros planos de la actualidad médica mundial, tanto por el número de personas afectadas como por el daño que ha hecho, y puede continuar haciendo, al turismo. Es una enfermedad producida por una toxina que se encuentra en la carne y en las vísceras de algunos pescados y su nombre deriva de la palabra cigüa, palabra con que los taínos denominaban a un caracol que ellos creían responsable de la enfermedad.

En nuestro país se han ocupado de ella el Lic. Máximo Valdés, presidente de Acromax Dominicana, el Dr. Fernando Batlle Pérez y en forma institucional INDOTEC. En el mundo quienes están a la cabeza en conocimiento e investigaciones sobre el tema, son los australianos.

La Corporación para el Desarrollo e Investigaciones Pesqueras, el Departamento de Industrias Primarias y el Museo de Queensland, Australia, acaban de realizar un simposio mundial sobre cigüatera al



que asistieron, adem3s de los locales, cient3ficos procedentes de Jap3n, Estados Unidos de Norte Am3rica, Francia, Polinesia Francesa, Nueva Caledonia y Alemania. Se realiz3 en la isla de Bribie, cerca de Brisbane, y fue dedicado a la memoria de Noel Charles Gillespie.

“Noel muri3 en Brisbane despu3s de luchar durante dos a3os contra su padecimiento final: el c3ncer. Noel signific3 muchas cosas para muchas gentes; su calor humano, su generosidad y su sentido del humor hicieron de 3l una persona excepcional. Fue un cient3fico por excelencia, un amigo leal, un l3der amado, afectuoso hombre de familia, un ser humano en el cabal sentido de la palabra. Fue alguien muy especial. Su pasi3n y su entusiasmo por la vida fueron 3nica; nunca le abandonaron. Noel fue un pionero en cigüatera y acuacultura en Australia. Sin su clara visi3n -su sue3o- acerca de las investigaciones sobre cigüatera en Australia, este simposio nunca se hubiera hecho. Fue nuestro h3roe y atesoramos su memoria en nuestros corazones”.

Los tem3s m3s importantes del simposio fueron los aspectos qu3micos e inmunol3gico involucrados en la detenci3n de las toxinas responsables de la cigüatera, la farmacolog3a y el tratamiento de la cigüatera, el origen de las toxinas responsables de la enfermedad y los perfiles cl3nicos y epidemiol3gicos de la cigüatera.

El hallazgo de un test fácil y barato para reconocer a los peces acigüatados es básico para reducir los efectos adversos de la cigüatera sobre la salud pública, la industria pesquera, el comercio y el turismo. Aún no se dispone de dicho test; Hawai Chemtec presentó su Cigüatex el cual da resultados mediocres en los peces del Pacífico y decepcionantes en los peces del Caribe, lo que es, además, índice de que las toxinas responsables de la enfermedad son distintas en una y otra área geográfica.

Se ha avanzado mucho en la comprensión de los mecanismos de intoxicación celular propios de la cigüatera, pero aún no se ha podido conocer el mecanismo por el cual el manitol actúa sobre ellos. Sin embargo, es hasta ahora el único fármaco efectivo para el tratamiento del proceso y continúa siendo el tratamiento de elección para el mismo. (Acromosol).

Los microorganismos capaces de producir las toxinas son varios y diversa es también la estructura química de las toxinas, por lo que la cigüatera puede presentarse con distintos síntomas. Clínicamente se distingue en ella una fase aguda que puede ser mortal -que responde bien al manitol (Acromosol)- y una fase crónica, que puede durar meses o años, actualmente mal conocida y peor comprendida. Lo que es

evidente es que el turismo ha transformado un problema regional como la cigüatera en un problema mundial.

17 de septiembre de 1994



CUADERNO
DE BITACORA

Año 1995

1995

Río, río de otoño
marrón y silencioso:
he venido hasta ti cargado de senderos
para dejarte mi vedada frente
como un trofeo sin luz para tus olas.
Muchos años te dejo de mis ansias,
y en tu sonoro ensueño
mis rastros de otros tiempos y mis pasos.
Toma pues, mi camino de viajero,
mi paz, mi corazón y mi silencio.
-Carlos Estefanell

■ El año se abre con buenas e interesantes perspectivas para la vela, tanto en lo nacional como en lo internacional. En lo nacional, en este mes culmina el campeonato anual de vela ligera organizado por la Federación Dominicana de Yatismo y en marzo se correrá nuestra primera gran regata internacional, la Hispaniola Cup, que ha sido publicitada en el núme-

ro de enero de la revista Yachting con un anuncio a media página en el cual figuran el logo de la competencia y la siguiente leyenda: *"Lo que fue sólo una idea es ahora una realidad. No pierda una oportunidad como ésta. Venga a unirse a nosotros en la más nueva de las experiencias vélicas del Caribe. Esta es la primera. Primera clase IMS y PHRF. Desde el 26 de marzo hasta el 1 de abril de 1995. Club Náutico de Santo Domingo, Boca Chica, República Dominicana"*.

El anuncio de la regata aparece en la página No. 8 de la citada revista, que pertenece al grupo de Times Mirror Magazines y que goza de un sólido prestigio dentro y fuera de los Estados Unidos de América. Un amplio comité, dirigido por los señores Gary Jackson, J. Antonio Wíttkop y José Rodríguez Lomba se ocupa de la organización del evento.

En lo internacional, el ambiente está dominado por la Copa América, que se correrá en mayo y por su prólogo, la Copa Louis Vuitton cuya primera ronda se cumplirá entre el 14 y el 20 de enero próximos.

La creación del Challenger of Record Comminttee (CORC) ha sido el más fructífero de los esfuerzos hechos para eliminar la diferencia de oportunidades entre norteamericanos y extranjeros que participan en la lucha por el más antiguo de los trofeos deportivos: La Copa América. Por un largo período -95 años- los

norteamericanos tuvieron una ventaja que los hacía prácticamente invencibles: Corrían en su casa, elegían la pista, su defensor surgía de una serie de competencias entre todos los yates que aspiraban a ese honroso cometido y, por otra parte, el desafiante debía de llegar por sus propios medios hasta el sitio de la regata, lo que en el caso de los europeos significaba atravesar el Atlántico. En ese entonces, australianos y asiáticos -separados de Nueva York o de Newport por el Pacífico y el ancho del continente americano- ni siquiera pensaban en optar por la Copa.

Los norteamericanos conocían las aguas en que regateaban, en algunas oportunidades colocaron una de las boyas del recorrido en aguas de profundidad suficiente para sus yates, pero infranqueable para el enemigo. Podían concurrir con embarcaciones mucho más livianas y con mayor área vélica pues no necesitaban atravesar ningún mar para ir a las regatas. Después de la Segunda Guerra Mundial, cuando se adoptó la clase Doce Metros, se eliminó la exigencia de "*concurrir por sus propios medios*" y en 1983 la casa Louis Vuitton Malletier -fabricantes de artículos de viaje- inició el patrocinio de las competencias entre las embarcaciones desafiantes. En ese año el Australia II ganó la Copa Louis Vuitton y la Copa América en Newport, Rode Island.



En la actualidad los desafiantes tienen su propia organización y su propio comité de regatas patrocinados por Louis Vuitton, a quien este año se agregan Bayliner -Citizen-Cigna Insurance, Moet & Chandon- Motorola, Trimble y la Revista Yachting.

13 de enero de 1995

Copa Louis Vuitton (I)

*Es un atardecer de un suave estío
y cruzan imprevistos murciélagos errantes.*

-Dime río Uruguay,

¿acaso son murciélagos

o nostalgias de viejos capitanes?

-Atardecer. Carles Estefanell.

■ Con el fin de ordenar y racionalizar la participación de 'los países que sin ser norteamericanos quieren competir por la Copa América, la casa Louis Vuitton Malletier -casa francesa fabricante de artículos de viaje- estableció la Copa que lleva su nombre en el año 1983. Este año participan en ella ocho yates, representantes de cinco países: Australia, Francia, Nueva Zelandia, Japón y España.

España compite por segunda vez por la Copa América; está representada por el yate Rioja de España al cual respalda el Monte Real Club de Yates de Bayona - Valencia. Las esperanzas españolas de

concurrir a la Copa América se transformaron en un asunto político cuando dos clubes, el Club de Yates, de Montreal y el Club Náutico de Valencia, anunciaron su intención de enviar un yate a dicho evento; la competencia entre los clubes, con la obligada división de patrocinadores, condenaba a ambos a un fracaso económico. Ante tal situación intervino la Familia Real; su Majestad Juan Carlos I sugirió que debido a que en España no había fondos para dos esfuerzos, éstos deberían de unirse y así surgió el proyecto Copa América 95, Desafío Español.

Con un decidido apoyo de parte del Rey y de la Federación Española de Vela el proyecto progresó rápidamente. Bajo la dirección técnica de Joaquín Cuello y con la asistencia de los ingenieros y arquitectos navales de la Universidad de Madrid, se diseñaron y probaron en computadora cuatrocientos cincuenta modelos de casco; doce de ellos fueron sometidos a pruebas prácticas y el modelo ganador fue entregado al artillero Polyships de Vigo, Galicia, para su construcción definitiva. El mástil junto con el resto del aparejo fue construido por la industria aeroespacial GAMESA, que es uno de los patrocinadores del yate. Los otros patrocinadores fueron los vinateros de la Rioja, a quienes el yate debe su nombre, la Red de Televisión Española, el Banco

Central Hispano y la Red Telefónica Nacional. El bote entró al agua el 29 de noviembre último y fue apadrinado por el Rey Don Juan Carlos.

El timonel del yate es Pedro Campos, amigo y compañero del Rey en el Bribón V; posee una situación excepcional dentro de la vela española; se inició en ella ganando el campeonato juvenil nacional de la clase Snipe. Desde entonces ha participado prácticamente en todas las clases y ha competido en cuatro campeonatos mundiales de la clase Half Ton (media tonelada) de los cuales ganó tres. Junto con él irán en el Rioja de España, Alejandro Abascal, que ganó medalla de oro en 1980 en la clase Flying Duchtman, Juan Vila, navegante de Galicia Pescanova que participó en la regata Whitbread alrededor del mundo y el campeón europeo de la clase Snipe, Laureano Wizner.

La participación de España en la Copa América y la de Uruguay en la regata Whitbread alrededor del mundo, deben de servir de ejemplo para países renuentes a fomentar el desarrollo de la vela deportiva en sus costas. Tanto en España como en Uruguay la participación en eventos internacionales de gran prestigio no responde sólo el espíritu deportivo y al interés de obtener una proyección especial sino que

tiene también fuertes motivaciones económicas pues, entre otras cosas, alrededor de la vela gira, en la actualidad, una masa significativa del turismo de altos recursos. Para Punta del Este la Withbred significó una ganancia de dos billones de dólares.

21 de enero de 1995

Copa Louis Vuitton (II)

*Nubes de la tarde
que van hacia el río
lleven en sus alas
estos ojos míos.*

*Nubes solitarias,
nubes sigilosas,
nubes de la tarde
floreciendo en rosas.*

-Carlos Estefanell.

■ La Copa Louis Vuitton comprende cuatro "round robin", una serie semifinal y una final. La mitad de los competidores serán eliminados en los "round robin". La otra mitad disputará en la semifinal el privilegio de llegar a la final. El ganador deberá de enfrentar al representante de los Estados Unidos en el mes de mayo para luchar por la Copa América.



En la actualidad se está corriendo el segundo "round robin" y los resultados para España, a pesar de su barco y tripulación han sido desfavorables. Al frente marchan los australianos.

Australia se ha presentado con dos yates: el Sidney 95 y el One Australia. El primero ha sido presentado por el Australian Yacht Club, fundado para la ocasión por Syd Fischer, persona que persigue la Copa desde hace tiempo y que financia el esfuerzo prácticamente con sus fondos personales. En 1983 participó con el Yacht Advance, en 1987 concurrió a Freemantle con el Kidney & Steaks y en 1992 fue a San Diego con el Ragamuffín. Espera tener mejor suerte -o más habilidad- este año.

El One Australia fue presentado por el Southern Cross Yacht Club, está financiado por un sindicato presidido por John Bertrand, quien a bordo del Australia II arrebató la Copa a los americanos en 1983 y quien junto con Rod Davis tendrá la responsabilidad de manejar el timón.

Francia, después de los intentos infructuosos del Barón Bic, ha vuelto a la Copa con dos botes: el Cap Harmome del Yacht Club d'Antibes -Juan Les Pins y el France del Yacht Club de Sete. El primero, respal-

dado económicamente por un grupo presidido por Jasque Dewailly, ha pasado por numerosas dificultades, entre ellas por la renuncia de Paul Cayard, que se marchó aduciendo que no se le pagaban bien sus servicios; tendrá en el timón a Marc Bouet quien fue campeón europeo de 470 y mundial de Flying Duchtman.

El France está respaldado por el grupo France America 95; tiene a Marc Pajot como timonel y está sostenido económicamente por Stardust Marine, la isla de Guadalupe, la ciudad de París y el Ministerio de Invetigaciones de Francia.

Los japoneses han vuelto por segunda vez a la Copa con el Nippon 95 que representa al Nippon Yacht Club. En un principio pensaron en dotar al barco de una tripulación exclusivamente japonesa con Makoto Namba como timonel, pero al final decidieron ceder este cargo a un neozelandés: John Cuttler que fue el navegante de Chris Dickson en el intento que hicieron los japoneses en 1992 en San Diego.

Nueva Zelandia estará representada por el New Zealnad del Royal New Zealand Yacht Squadron y por el Tag Heuer Challenge del Tutuka South Pacific Yacht Club. El primero tendrá como timonel a Russell



Couts y el segundo al controversial Chris Dickson, quien luego de varios años en Japón y después de perder la Whitbread como capitán del Tokio, ha vuelto a su país natal donde inició su fama de persona problemática; siendo aún un escolar puso una querrela contra la Federación Neo Zelandesa de Yatismo acusándola formalmente ante las Cortes de hacer trampa en la selección de sus representantes olímpicos.

28 de enero de 1995

Don Federico.

In Memoriam

¿Qué hay después de la muerte?

¿Las estrellas que son?

Oh robador de auroras! ¿Qué es la vida?

¿Dónde empieza el dolor, dónde concluye?

Me robaré el silencio de los astros

y cantaré el final de mis quimeras:

dialogaré con Dios, vendré a buscarte

para cantar la fe de los quereres

en una breve noche interminable.

-Amplia música. Mariano Lebrón Saviñón.

■ En el día de mañana, organizada por Advelco, se correrá una regata en honor del recién fallecido Dr. Federico García Godoy. Profesional distinguido, destacado Profesor Universitario, escritor memorable, Don Federico entró al deporte de la vela ya en la madurez de su vida. Ingresó a bordo de un Sunfish,

el Eli, que fue protagonista de su novela "*Una balandra entre los mares*"; navegó en Boca Chica y fuera de ella a bordo de diversos cruceros, entre ellos el Fontbella de Santiago G. Curt, que participó en la primera regata transatlántica "*Ruta de Cristóbal Colón*". Luego de la travesía el Fontbella estaba precariamente anclado en el muelle de turismo de la capital y junto con Guillermo Santoni le conseguimos alojamiento en el muelle de la Casa Club del Club Náutico de Santo Domingo; en el traslado participamos Don Federico y Guillermo Santoni con sus respectivas esposas, y durante la mayor parte del trayecto Don Federico se hizo cargo del timón.

Su entusiasmo y espíritu de cooperación hicieron de él miembro de las Comisiones Directivas del Club Náutico de Santo Domingo y de la Federación Dominicana de Yatismo; tuvo un amor entrañable por el Club Náutico, al que animó en muchas tardes con su grata presencia y amena conversación, a tal punto que su última visita a la institución ocurrió cuatro días antes de su muerte.

La regata se correrá de acuerdo con una modalidad recientemente adoptada en los Estado Unidos y que tendrá plena vigencia durante la próxima Copa América; el recorrido tradicional es un triángulo con las tres opciones primarias del viento: de popa, de

través y de frente. El nuevo recorrido elimina el través o viento del costado y reduce la regata a la navegación a favor y en contra del viento; ello obliga a alternar en el velamen los spinnakers o balones con los foques lo que da mayor agilidad a la regata. Otra modificación que se aplicará en la próxima Copa América es la sustitución del plazo de diez minutos antes de la señal de salida por uno de cinco minutos.

El estado del mar, habitualmente aceptable en la bahía de Andrés es en estos días imprescindibles. La semana pasada sopló un viento norte, consecuencia de un frente frío bastante duradero, cuya fuerza llegó a los treinta nudos (millas por hora) de velocidad. En la costa este, cuando sopla el norte, quien mira el mar desde la costa lo ve tan liso como una pista de baile; pero basta con que uno salga mar afuera para que se encuentre con un mar recorrido por olas altas, enredadas y cruzadas; lo que sucede es que el viento norte empuja el agua costera hacia el interior del mar donde ella choca con el oleaje que avanza hacia el oeste debido a la dirección de los vientos que predominan en la costa africana y en el Atlántico; llamamos al primer mar superficial y al segundo mar de fondo y de su colisión surge de marejada difícil. Pero ya los yata dominicanos estamos acostumbrados a los caprichos y estados del mar y la regata



va en memoria de Don Federico y para demostrarle a algunos despistados que el yatismo trabaja aunque no hace ruido.

3 de febrero de 1995

Invierno

Viento suave del crep3sculo.

viento de las leves alas

azulmente silenciosas

y azulmente solitarias

an3nimo pasajero

fugaz en todas las patrias.

en las misteriosas selvas.

en las grutas oce3nicas.

viento suave del crep3sculo.

viento de las leves alas.

-Elogio Crepuscular. Mario Eugenia Vaz Ferreyra.

■ En febrero el invierno, que empez3 en diciembre, empieza a despedirse; y lo hace acentuando su rigor como si con ello indicara que su despedida no es un adi3s sino un hasta luego. El fr3o acumulado durante d3as y d3as sale de la tierra; los vientos polares arrecian y las ondas de alta presi3n avanzan desde el norte llenando el continente de nieve y de fr3o



para llegar hasta nuestras costas y hasta nuestro Mar Caribe domadas, cansadas, dándonos días luminosos, vientos suaves y mar serena.

A medida que el frío arrecia en el norte una curiosa tropa llega hasta nuestras costas, invade nuestro mar; son las ballenas. Las ballenas jorobadas y los cachalotes, antes en peligro de extinción por su indiscriminada cacería, se han recuperado; hace quince días vimos, al sur de Catalina, tres cachalotes; en días pasados un grupo de ballenas jorobadas escenificó frente a la Avenida un espectacular ballet acuático.

En términos generales las ballenas se dividen en dos grandes grupos: las ballenas con dientes y las ballenas con barbas. Las primeras sus mandíbulas armadas por dientes y viven de la caza; las segundas tienen en su boca enormes placas córneas que cuelgan del paladar y que les sirven para filtrar el agua del mar y retener el plancton y los peces que ella contiene.

Hace 50 millones de años, cuando los continentes y los mares no tenían la forma que ahora conocemos, un animal con cabeza y patas de lobo y cuerpo de tigre merodeaba por los pantanos que rodeaban

el océano primordial. A lo largo de millones de años su forma fue cambiando, no sabemos si como consecuencia de un proceso evolutivo, o por sucesivas mutaciones o cambios súbitos hereditarios. Sus descendientes vivieron primero en las aguas bajas costeras y después se aventuraron en el mar profundo abandonando para siempre la tierra; un proceso largo que condujo a las formas dentadas que conocemos: los delfines, entre los cuales milita la orca y los cachalotes.

La orca habita en todos los mares del mundo; es un animal de extraordinaria inteligencia con una vida social compleja. Son de color negro con el vientre blanco y manchas blancas características encima de los ojos y en la cabeza. Los machos F pueden medir hasta treinta pies y tienen una alerta dorsal parecida a una cimitarra de seis pies de alto; son las únicas ballenas que atacan y comen focas y otras especies de ballenas aunque habitualmente se alimentan de peces. De ellas dijo Sir Ernest en su libro "Sur": *"Estas agresivas criaturas se veían a menudo entre los hielos polares; nos asombró siempre su habilidad para distinguir entre hombres y focas; veíamos aparecer una cabeza como de lagarto en la superficie del mar mirando atentamente a su alrededor con ojos perversos; súbitamente desaparecía para reaparecer con una foca que depositaba en el borde del hielo y devoraba ávidamente"*. En días pasados



Bobolo, capit3n de la lancha Grace propiedad de Don Fernando Viyella nos dijo que se hab3an visto orcas en el Caribe dominicano.

Los cachalotes son los gigantes de la familia; los machos pueden medir m3s de sesenta pies; su color var3a del blanco al negro y se alimentan del calamar gigante de las profundidades; para procurarlo deben zambullirse hasta mil pies y permanecer bajo el agua hasta una hora.

10 de febrero de 1995

El Progreso del Peregrino

Todo nace; todo muere; ni el átomo ni el universo escapan a esa ley. Solo Dios es inmutable. También un día, con perfiles de sueño, nació la Federación Dominicana de Yatismo, los XII Juegos Centroamericanos y del Caribe fueron su partera. Quien debió ser su primer presidente, Don Horacio Álvarez II se rehusó terminantemente a aceptar el cargo; los extranjeros involucrados en el proyecto (Alberto Verdeja, Miles Davidson, Eldsberg, Manuel de la Quintana) tuvimos el pudor de no aceptarlo, se eligió al Dr. Juan Santoni, hoy retirado de la vela, como primer presidente de la Federación.

A continuación transcribimos el acta de fundación de la entidad:

«En Santo Domingo de Guzmán, Capital de la Republica Dominicana, a los 17 días del mes de febrero de mil novecientos setenta y uno, a las ocho de la noche se reunieron en el local de la Liga Naval Dominicana, en el parque Eugenio Maria de Hostos, los señores.: Juan Santoni M., Escipion Oliveira y Alberto Verdeja Ibáñez, José Antonio Wittkop, Jurgens Steinebach, Ing. Manuel

de Jesús Suazo, José Antonio Jerez Warner, Manuel de Jesús Pellerano, Robert Collie, Pupo Schad, arquitecto Santoni, Federico Kidd y Manuel de la Quintana, con la presencia del Sr. Emilio Hidalgo de Carides, quien fuera secretario de la Federación Mexicana de Vela, con la finalidad de fundar la Federación Dominicana de Yatismo, con el propósito de practicar y desarrollar el deporte a velas en el país, así como también organizar competencias con instituciones similares y afines y participar en competencias nacionales e internacionales.

En esta primera reunión se resolvió elegir una directiva cuyos componentes y demás firmantes de esta acta serán en lo adelante los miembros fundadores. La directiva quedó constituida de la siguiente manera: Dr. Juan Santoni M., Presidente, Sr. José Antonio Wittkop, Vice-Presidente, Sr. Gilberto Odalís Fiallo, Dr. Alberto Verdeja Ibáñez, tesorero, Arq. Guillermo Santoni, Vocal, Manuel de Jesús Pellerano, Vocal, Sr. Jurgens Steinebach, Consejero Técnico, Dr. Escipion Oliveira, Delegado del Club Náutico de Santo Domingo, Sr. José Antonio Jerez, Delegado del Club Marino Ozama, e Ing. Manuel de Jesús Suazo, Delegado de la Liga Naval Dominicana. Se compromete la Junta Directiva a preparar los Estatutos Generales de la naciente organización para los fines de lugar y en solicitar su reconocimiento ante los organismos correspondientes y su incorporación de acuerdo con las leyes de la Republica Dominicana».

24 de febrero de 1995

Copas

*Si yo supiera estar triste
yo me deshar3a en l3grimas
para que as3 me bebieran
las caricias de tus r3fagas...*

¡Qu3 lindo renunciamiento!

¡Qu3 liberaci3n beata!

*Viento suave del crep3sculo
si tus brisas me acabaran.*

azulmente silenciosas

y azulmente solitarias

viento suave del crep3sculo.

viento de las leves alas...

-Maria Eugenia Vaz Ferreira. Eleg3a crepuscular

■ En la Copa Am3rica se acabaron los Round Robin; el Black Magic de Nueva Zelandia gan3 la Copa Louis Vuiton y el Young American la Citizen relegando a un inesperado segundo lugar al Stars &



Striples de Dennis Connor. El Mighty Mary, tripulado sólo por mujeres terminó tercero de tres con un puntaje muy bajo; entró a la competencia representado el sindicato America Cube dirigido por Bill Koch, patrocinado por la Chevrolet Motor Company, Citizen Wacht Co., Hewlet-Packard, Motorola y Yoplait y con su proyecto aspiraba a demostrar que cualquier persona podía ganar la Copa América si contaba con un bote superior; él ya la había ganado en la oportunidad anterior sin tener una experiencia considerable en el deporte, pero llevando a su lado a Buddy Melge que es uno de los mejores timoneles del mundo.

En esta oportunidad su presunción fracasó; y fracasó también la pretensión de las feministas que sostenían que -al menos en yatismo- las mujeres pueden igualar y aun superar a los hombres. En realidad demostraron que tiene menos resistencia física y que su capacidad para resolver situaciones críticas es distinta de la de los hombres. En realidad es difícil de entender la posición de algunas feministas que proclaman la igualdad de los sexos pues hay que convenir con el desaparecido actor francés Maurice Chevalier que afortunadamente el hombre y la mujer son diferentes y además, ¡qué viva la diferencia!

Este fin de semana empiezan las semifinales que durar3n hasta fin de mes. De ellas saldr3n los finalistas de cada grupo que se enfrentarn en abril y en mayo, entre el d3a 6 y el 20 se competir3 espec3ficamente por la Copa. Todav3a nadie ha perdido la esperanza de llegar a la final, pero, seg3n lo visto hasta ahora, entre los defensores las probabilidades estar3an a favor del Young American de Kevin Mahaney y entre los extranjeros a favor del Black Magic de Nueva Zelandia. Sin embargo, el Stras & Striples de Dennis Connor sigue siendo un contrincante formidable y el Australia One, tambi3n.

Entre nosotros contin3an las tareas organizativas y preparatorias de la Hispaniola Cup. Se ha asegurado la participaci3n de Puerto Rico tanto en las regatas de altura como en las de la clase Laser y se ha conseguido la cobertura por la prensa internacional. La participaci3n norteamericana prometida a esta regata que se espera sea incluída oficialmente en el circuito del Caribe para la pr3xima temporada.

El domingo pasado, con un viento que en las r3fagas super3 los treinta nudos, se corri3 la última regata preparatoria para la Hispaniola Cup. Fue ganada, tanto en la clase A como en total, por el Xeito que tuvo como capit3n a Igor Bordas. Su tripulaci3n



está formada por un grupo de muchachos que hace un año eran una promesa para la vela dominicana, pero que ahora ya son una realidad. El Celtic de Don José Rodríguez Lomba fue líder de la prueba hasta que una violenta ráfaga le rompió su vela mayor.

18 de marzo de 1995

Copa América (I)

El viento

que caminos

le hace al tacto

entra al relej

y sale

sin que lo sepa el tiempo.

-Manuel del Cabral. *El viento.*

■ Nunca, en su centenaria historia, la Copa de América había sido tan larga, fastidiosa y enredada como la de este año. Se inició en enero con una cadena de lo que ahora llaman el "round robin" y antes se llamaba eliminatoria. El grupo de los rotadores fue nutrido; participaron en él dos australianos, el Sydney 95 y el Australia One, un francés, el France, un japonés el Nipón, un español el Rioja de España y dos neozelandeses, Black Magie y el Tagh Heuerl. Los defensores fueron tres: el yate armado por Bill Keeh tripulado por mujeres que terminó con el nombre de Migty Mary -María la maravillosa -el Young Améri-

ca con una sofisticada sirena pintada en cada lado de su casco y el Stars & Stripes de Dennis Conner que buscaba reverdecer antiguas laureles.

Los retadores fueron cumpliendo su programa y al final clasificaron el Black Magic de Nueva Zelandia y el Australia One; este último era un yate ultraligero en cuya fabricación se habían -según se supone- sacrificado las líneas de resistencia para obtener una mayor velocidad; en la ronda final su casco se partió como un carbadiante y se hundió en tres minutos sin desgracias que lamentar. John Bertrand, que había quitado, por primera vez, la Copa a los Americanos hace once años en Newport, continuó luchando a bordo de otro modelo menos eficiente y perdió con sólo una regata ganada.

Entre los defensores la cosa fue distinta; de acuerdo con las rondas eliminatorias debían disputar el derecho a representar a los Estados Unidos el Young América y el Mighty Mary; pero Conner, y sus amigos del San Diego Yacht Club, no quedaron conformes con su eliminación y lo que perdieron en la cancha lo ganaron en conciliábulos hechos con total desconocimiento de las reglas deportivas. Y consiguieron que se hiciera la elección del defensor en un round

robin que quedaba así pegado como un emplasto en la copa América. Hicieron lo que la prensa deportiva norteamericana llamó el acuerdo infame. En la regata definitiva, en la regata en la cual Conner se jugaba la eliminación o el triunfo contra las mujeres, Conner ganó.

El Mighty Mary, indudablemente más rápido que el Stars & Stripes había recorrido con un hombre, Dave Dellembnourgh, como el timotel y había mejorado notablemente su performance con él; pero como al parecer el asunto era exclusivamente femenino, para la regata decisiva decidieron prescindir de los servicios del hombre y lo dejaron en tierra. Durante toda la regata fueron adelante y aumentando la ventaja; cuando llegaron a la quinta boya, última del recorrido, tenía sobre el Stars & Stripes una ventaja de cuatro minutos con dieciocho segundos; les bastaba recorrer una milla para ganar. Pero en su entusiasmo se olvidaron de cubrir a su competidor, lo consideraron definitivamente derrotado y entraron en un área de calma. Se pararon, se confundieron, su timonesa Leslie Engot no maniobró con el acierto necesario para recuperar la velocidad y Conner, con Mara Pajot como timonel, ganó por veinticuatro segundos. Y ahora Conner está compitiendo

do con el Black Magic; le prestaron el Young América pero, en el momento de escribir esta bitácora, va perdiendo.

13 de mayo de 1995

Copa América (II).

En este mundo
todo se puede cambiar,
menos
la muerte
y los impuestos.
-Benjamin Franklin.

■ El sábado pasado, culminado una campaña excepcional, el Black Magic de Nueva Zelandia derrotó por quinta vez consecutiva al team Stars & Stripes de Dennis Connor para llevarse a su patria la Copa América; esta residirá, al menos hasta el año dos mil, en el local del Róyal New Zealand Yacht Squadron de Auckland. Con su victoria el barco neozelandés se convierte en el 29 ganador de la Copa América; llamada así en honor del velero norteamericano que derrotó a sus oponentes británicos, en una regata alrededor de la isla de Wight el 22 de agosto de 1851, se inauguró con ella la serie de competencias que han enfrentado a ingleses y



norteamericanos hasta la Segunda Guerra Mundial, y después de ésta a los norteamericanos y al mundo.

Dennis Connor es el único timonel norteamericano que ha perdido la Copa; y lo ha hecho dos veces: la semana pasada y en 1983 en ocasión de su derrota en Newport, Rhode Island por los australianos; pero también es el que más veces la ha ganado: en 1974 con el *Courageous*, en 1980 con el *Freedom*, en 1987 con el *Stars & Stripes*, y en 1988- con el cáttamarán del mismo nombre. El futuro de Connor es ahora incierto, pues aun cuando esté dispuesto a participar dentro de cuatro años, difícilmente conseguirá el necesario patrocinador.

Nueva Zelandia es un estado insular formado por dos islas mayores -la del Norte y la del Sur- y otras muchas menores; está situado en el Pacífico Sur, en el "down under" (por debajo de abajo) según una definición norteamericana. Las islas fueron descubiertas por el navegante holandés Tasman en 1642 pero éste las abandonó debido a la resistencia de sus primitivos pobladores, los maoríes. En 1679 el Capitán Cook tomó posesión de ellas en nombre del gobierno británico y posteriormente los balleneros australianos fundaron las

ciudades de Wellington su capital y la Auckland, sede del Royal New Zelandia Yacht Squadron.

Nueva Zelandia forma parte de la Comunidad Británica de Naciones y reconoce a la Soberana del Reino Unido, la Reina Isabel II de Inglaterra, como a su legítima monarca. Su población es de tan solo millón y medio de habitantes, pero ha contribuido decisivamente al triunfo de su Madre Patria en las dos grandes Guerras Mundiales... La Gobernadora General Dame Cath Tizard, representante de Isabel II, dijo que el triunfo le había dado a la nación su día de mayor orgullo desde el día en que, en 1953, otro neozelandés, Sir Edmund Hillary conquistó, por primera vez en la historia, la cima del Monte Everest.

Pocos minutos, después de cruzar la línea de llegada, él Black Magic fue abordado por la lancha; en ella Iban Bill Kock, ganador de la Copa en 1992 y Robert Gill, Comodoro del Osterville Yacht Club de Massachusetts. Hemos venido a felicitar a los neozelandeses, a entregarles varias botellas de champán y a entregar nuestro formal desafío para la próxima oportunidad, declaró Robert Gill. Pese a su prisa, Koch no fue el primero en proclamar su desafío. Bob



James, Vice-Comodoro del New York Yacht Club, estaba a bordo del buque de apoyo de los neozelandeses y en el mismo momento en que el Black Magic cruzó la línea, comunicó a las autoridades correspondientes la intención de competir en la próxima oportunidad.

20 de mayo de 1995

Regata Hawaiian Tropic

Se hacen las islas a la mar, abriendo
grietas de sangre al hombro de las olas,
por restarte a sus armas, muerta o viva.
¡Qué ajena tú, mi corazón cosiendo
al delantal de las riberas solas,
con tu mastín al lado, pensativa.
-Rafael Alberti. Busca.

■ Mañana se correrá, por segunda vez, la regata Hawaian Tropicic que patrocina la firma del mismo nombre. Su presidente, el Lic. Máximo Valdez Febles, es una persona que alterna sus labores profesionales con el mar. A bordo de su lancha, la Marymax, ejerce la pesca de altura recorriendo con frecuencia casi semanal la corriente que se desliza paralela a nuestra costa sur a treinta o cuarenta millas de distancia; y como complemento navega a bordo, de su Hobby Cat en largas bordadas entre punta Malena y San Pedro de Macorís.

La organización de la regata ha estado a cargo de la Lic. Adalgisa Díaz Carrasco, quien ha puesto junto a su eficiencia profesional, un encomiable entusiasmo personal. Ella se correrá entre la bahía de Andrés y Juan Dolio según un trayecto que hace que se la pueda ver cómodamente desde la costa.

La línea de salida estará entre la Cucama y punta Magdalena, y la boya indicadora del retorno se colocará frente al hotel Metro. El jueves de Corpus, a bordo del Refucilo intentamos llegar hasta Cumayasa. En principio habíamos fijado la salida para la noche anterior; al fin de la tarde soplaban un viento consistente del sureste con mar alto y recordando una noche, hace ya cuatro años, en que en condiciones iguales participamos en una regata a la Catalina, nos abstuvimos de viajar. Más audaz que nosotros, Tony Wittkop zarpó en la noche a bordo de su Títí II y llegó con toda felicidad pues el viento viró al norte y el mar se calmó.

Por lo visto era a nosotros a quienes esperaban el mar y el viento. Salimos a las nueve de la mañana con viento suave del este; entre calmas y brisas vagamos por la bahía de Andrés sin poder acercarnos a punta Malena. Cuando ganábamos algún camino

el viento cesaba y la corriente nos devolvía; por dos horas tuvimos frente a nosotros la mole rojiza del hotel Hamaca que parecía atraernos como un imán. A las once se levantó viento del sureste e iniciamos la marcha en la dirección propicia. Cruzamos punta Malena con facilidad y poco antes de llegar a Embassy, el mar empezó a levantarse. Frente a Guayacanes las olas alcanzaban los diez pies y nos pasaban por encima. Cuando llegamos a Metro el viento se nos puso de frente. Hicimos una bordada al sur pero ya se nos había ido el tiempo, nuestro arribo a Cumayasa ocurriría ya durante la noche y por ello decidimos devolvernó. Cumayasa abre boca en medio de un acantilado y embocarla en la noche es difícil, principalmente para quienes no la conocemos.

La regata de mañana tendrá un recorrido similar al que hicimos el jueves de Corpus; sin embargo, es de esperarse condiciones más benignas pues por lo general, el cambio de luna apacigua el mar; y será precisamente en luna nueva cuando corramos.

Lo de la luna es una esperanza, no una garantía; como ya estamos en junio el mapa del tiempo muestra un amplio banco de nubes al este y una

zona de presión alta al sur de los Estados Unidos. Ellos pueden aliarse y a pesar de la luna hacer de la regata una tarea difícil.

24 de junio de 1995

El Encanto

Este fin de semana el calendario de la vela dominicana indica otro clásico: la regata de El Encanto que se correrá como es tradicional en la bahía de Andrés con salida y llegada frente a Pipinca. Como es obvio, la regata es patrocinada por almacenes El Encanto, firma que preside don José Rodríguez Lomba, quien es además una destacada figura del yatismo nacional. Nativo de Galicia, los quehaceres del mar le son familiares desde la infancia; nacido en las costas del Cantábrico, vecino del cabo Finisterre, ningún mar le preocupa pues creció a la vera y adentro de uno de los mares más bravos del mundo. Y aquí, en la República Dominicana, donde junto a su esposa ha fundado una familia de distinguidos yatistas que se agrupan como tripulantes en su Celtic V, son todos de destacada actuación internacional. Junto con él navega una de las figuras más interesantes de nuestro yatismo: Mercho Koury, hombre hábil para todo; es capaz de realizar cualquier reparación de urgencia, de cocinar en las condiciones más adversas, de llevar el timón con



manos de ángel y cuando el ánimo decae, es capaz de devolver a todos la alegría con un chiste.

A nadie extraña que Don José Rodríguez Lomba, familiarmente Don Pepe o simplemente pepe para algunos confianzudos, sea marino. Pero también Mercho tiene estirpe marina; aunque se lo incluye en el grupo de los árabes. Es de hacer notar, que antes de que la tendencia moderna a uniformarlo todo prevaleciera, árabes eran los habitantes de la península arábiga. En la costa este del Mediterráneo, en lo que hoy es Siria y Líbano, habitan los fenicios, nombre que en hebreo significa hombres rojos, pues vestían telas de color púrpura. La *Ilíada* menciona a los fenicios como metalúrgicos, y la *Odissea* nos habla de ellos como de un pueblo de osados marinos y piratas. Sus primeras bases comerciales fueron Malta y Chipre, sobre todo esta última, cuyos abundantes yacimientos de cobre explotaban; pero la principal colonia, la que floreció de forma extraordinaria después de los más brillantes días de Fenicia, fue Cartago, en la parte de la costa norte de África más próxima a Sicilia. Esta ciudad llegó a ser tan poderosa y rica que fundó otras como Nueva Cartago o Cartagena, en España. Los Fenicios arrasaban las olas en la tempestad y en la calma, compraban y vendían en todas partes, desde las anti-

quísimas ciudades griegas hasta Gran Bretaña, y fundaban colonias.

Asombra considerar como en aquella estrecha faja de costa bullía la vida, especialmente alrededor de las grandes ciudades de Sidón y Tiro, de tan trágica historia posterior. El nombre de Tiro nos sugiere el recuerdo de su rey, Hiram, el amigo de David que ayudó a Salomón a construir el Templo de Jerusalén, enviándole cedros, bronce y expertos operarios.

También los habitantes de la península arábiga fueron marinos; navegando a lomo de camello en ese mar de arena que es el desierto. Aprendieron a orientarse por los astros: el sol durante el día y las estrellas y la luna en las noches; y con esos conocimientos se hicieron al mar a bordo de sus veloces carabos con los que recorrieron el Mar Rojo, el Golfo de Adén y el Mar de Arabia. Prototipo de esos marinos árabes intrépidos, aventureros, despreocupados, sin otro afán que el de navegar, fue Simbad el marino.

Y a Mercho Koury por donde lo miren le encuentran estirpe marinera: como sirio-libanés, tiene su raíz en fenicia y como árabe comparte la gloria



de aquellos marinos que dominaron las costas de Asia Menor y que cruzaron el mar de Arabia hasta la India.

15 de julio de 1995

Naufragios

Arrebolada y destronando el cielo,
que en fuga de cristal llora mecido,
bordando una sirena su pañuelo.
Fuerte y delgado estambre, colorido
de luz de luna en alba y bolinera,
dedal de aurora en oro guarnecido
y aguja de aire en sol, una galera
van, en la nieve de la holanda fina
dibujando y dejando prisionera.
-Rafael Alberti.
El Arquero y la Sirena

■ Alain Bombard, médico francés especializado en supervivencia marina y creador de dicha especialidad, nos cuenta en su libro, "Náufrago Voluntario", cómo se involucro, en el problema "Boulongne -sur-Mer, una mañana de primavera de 1951. Dormía en mi habitación del internado, cuando suena el teléfono. «-Por favor, con el interno de servicio.- El es quien



habla.- Hubo un naufragio en el dique Carnot.- Voy enseguida».

“Sin suponer la gravedad del accidente, me visto de prisa y corro a la sala de emergencia; no ha llegado nadie. Pregunto al portero, quien me informa, que un transporte, el Notre-Dame-de Peyraguess procedente de la pequeña playa de Equihem, perdido en la niebla ha chocado con la punta del dique Carnot. Hace frío pero el mar esta en calma y no me preocupé; el dique forma parte de un antepuerto y aunque es peligroso si hay un ventarrón, se puede subir fácilmente a él, si el mar está tranquilo, pues hay escaleras a todo su largo”.

“Suenan una bocina, es el camión de los bomberos, se abren las puertas y me encuentro con cuarenta hombres tirados unos encima de otros como muñecos dislocados, descalzos y todos llevando puesto un salvavidas, todos murieron”.

Los naufragios constituyen una causa importante de mortalidad incluso hoy en día, cuando se dispone de medios sofisticados de detección y salvatage. Ellos son responsables de alrededor de doscientas mil muertes anuales, de las cuales cincuenta mil mueren después de haber sido rescatadas aún con vida. ¿Cuál es la causa de esas muertes? Con excepción de quie-

nes se ahogan. ¿Por qué mueren los náufragos? Puede pensarse que es el mar quien los mata; el hambre y la sed; sin embargo, en condiciones distintas, diversas personas han sobrevivido a períodos de hambre y sed mas prolongados que los que pasa un náufrago; los prolongados períodos que paso Ghandi durante sus celebres huelgas de hambre son un ejemplo. Las privaciones de Amundsen en el polo sur y en el polo norte, son otro.

Un caso clásico es el de la fragata Medusa; el 2 de julio de 1816 encalló sobre un banco de arena a ciento ochenta kilómetros de la costa de Africa. Ciento cuarenta y nueve personas -pasajeros, soldados y oficiales- se embarcaron en una balsa tirada por dos lanchas. El remolque se rompió en circunstancias misteriosas y la balsa quedó abandonada a la deriva en pleno Atlántico. Tenia a bordo seis barriles de vino y un barril de agua potable. Los encontraron doce días después del naufragio y quedaban a bordo tan solo quince personas de las cuales diez eran moribundos; las escenas de horror ocurridas durante esos doce días, incluyendo actos de canibalismo, fueron relatadas por los sobrevivientes y recogidas con amplitud de detalles por la prensa de entonces. Sin embargo, el capitán Bligh, abandonado en el Pacífico con dieciocho hombres por los amotinados de Bounty, Na-

vegó cuarenta días a bordo de una chalupa para llegar a Timor. Todo esto lleva a la conclusión de que los naufragos no mueren de hambre o de sed, sino de miedo y ansiedad, o sea, estrés.

12 de agosto de 1995

Preparativos (I)

*La brisa, en seda azul, gime, cruzada
su marítima concha de temblores,
y en las espumas muere degollada.
Nardo y carmín, los dedos bordadores,
por la pendiente de la malva tela,
van sembrando, luz, sombra, los colores.
-Rafael Alberti.
El Arquero y la Sirena*

■ Fue a fines de septiembre de 1951 cuando Alain Bombard se comunicó con un amigo Jean Van Hemsbergen, que acababa de hacer el cruce del canal de la Mancha a nado. Le comunica sus intenciones de navegar solo y con mínimo equipo para estudiar las posibilidades de sobrevivencia en el mar y su amigo acepta ayudarlo construyendo el barco y acompañándolo en las navegaciones de prueba. Construye una embarcación singular, insólita en aquella época: un cilindro de goma hermético. Doblado en herradura y cerrado por detrás por una plancha de



madera de dos pulgadas de espesor. El piso de tela va pegado a la goma por vulcanización y está reforzado por planchas de madera. El motor se engancha en la tabla de popa. Lo bautizan Hith-Hicker -auto-stop-; ha nacido la lancha de salvataje que, con algunas modificaciones, se convertirá en el mundialmente famoso Zodiac.

Salen al atardecer para probar el motor, sobre la marcha deciden seguir adelante y llegar al puerto inglés de Falkestone; a mitad de camino se levanta el viento; es el preludio de una de esas furiosas e imprevistas tempestades del Mar del Norte; en la oscuridad total de la noche sólo brillan los relámpagos y el faro de South Foundland. Orientados por él, entran al puerto donde el temporal los retiene contra su voluntad.

Al final, después de dos días de espera deciden salir y desafiar al mar embravecido y el viento desbochado; en la boca del puerto, la embarcación cabalga sobre gigantescas crestas coronadas de espuma y cae como un bólido en abruptas depresiones; pero ni se vuelca ni se hunde; el agua que entra por la proa se va por la popa y al impulso de su motor fuera de borda el Hicht-Hicker sigue adelante y entra al paso de Calais, zona habitualmente repleta de barcos pero

ahora vacía; todo el mundo ha huido de un fenómeno meteorológico que en nuestro Caribe hubiera tenido categoría de huracán.

El barco y el motor resisten como también lo hacen los tripulantes que, al pasar las horas han ido ganando confianza en la empresa y en horas de la tarde, alrededor de las seis pasado meridiano desembarcaron en la costa francesa, en la playa de Wissant. Allí los esperaba un hombre; holandés, especialista en salvatage, de seis pies de alto y ciento cincuenta y dos kilos de peso, los ayudó a encallar en la arena la embarcación. Cuando escuchó el relato y los propósitos de Bombard Van Hemsbergen, se interesó, los entusiasmó y les ofreció ayuda económica.

Se les explicó que el deseo de ambos, el medico y el marino, era establecer científicamente las posibilidades de sobrevivencia del naufrago abandonado en el mar y la posibilidad de obtener del mismo mar el agua y los alimentos necesarios para sobrevivir. El holandés se comprometió a financiar la expedición y se decidió que Bombard, el médico, debía establecer las bases teóricas del proyecto. Estudiándolas en un laboratorio del Museo Oceanográfico de Mónaco, en ese tiempo, la institución líder en el mundo de los estudios e investigaciones oceanográficas.

Con todo decidido y arreglado Bombard y Van Hemsbergen cre3an tener por delante un futuro liso como una autopista. Pero la suerte que es grela -seg3n el tango- dispuso otra cosa.

26 de agosto de 1995

Preparativos (II)

Oso de plata comba y luz. ciudades
Pisa con sue1o. y siente en sus ri1ones
el zarpazo del mar y las edades.
Los cuernos de la luna marinera.
el adi3s de los altos grimpolones
y el buey tumbado al sol. de la rivera.
-Rafael Alberti.
Oso de mar y tierra.

Encantados y felices con los resultados de su primera aventura mar3tima, Bombard y Van Hemsberg decidieron probar un nuevo motor; salieron de la playa de Wissant y cuando estaban a unas tres millas de la costa el motor se apag3; para quienes tenemos experiencia en ello esta eventualidad no es rara, pues los motores fuera de borda tienen una marcada predilecci3n por la primera Ley de Murphy que establece: "todo lo que puede descomponerse o romperse, se descompone o se rompe " y



de acuerdo con la citada ley "lo hace siempre en el peor momento".

En una oportunidad Guillermo Santoni se vio a la deriva por la súbita parálisis de su motor fuera de borda; todos los esfuerzos que hizo para volver a encenderlo fracasaron y tuvo que entrar a remolque; ya en el muelle, se acercó un muchacho curioso, tiró de la cuerda de arranque e inmediatamente, con un pop pop pop regular el motor arrancó, desde entonces Guillermo tiene un sentimiento ambivalente para los motores de fuera de borda: les odia y les respeta; y como los motores parecen saber que el odio es más fuerte que el amor, siempre que pueden le dan problemas.

Sin su único medio de propulsión la Hicht Hicker quedó a la deriva; como habían salido tan solo para un paseo breve no tenían a bordo ningún medio de propulsión -ni remo ni velas- ni provisiones.

Durante tres días y tres noches anduvieron al garete; al final fueron recogidos por un buque mercante, el Notre-Dame du Clergé. Este episodio fue una magnífica lección: Van Hemsbergen no tomó una gota de agua; Bombard en cambio debió agua de mar

en pequeñas porciones a intervalos regulares. Cuando fueron rescatados, el primero estaba deshidratado y sediento y el segundo bien hidratado y sin sed. El problema que crea el beber agua de mar se debe a sus altos contenidos en sales y en particular en cloruro de sodio. Si uno toma una buena cantidad de esa agua es probable que ella irrite el estómago y produzca náuseas, si ello no sucede, se absorbe una gran cantidad de sodio que por mecanismos físicos conocidos pero difíciles de explicar en esta nota, deshidrata al paciente. Si por el contrario, el agua del mar se bebe en pequeñas cantidades y en forma espaciada el estomago no se irrita y los riñones puede, porque la cantidad de sodio es pequeña, manejarla y expulsarla con la orina, a la vez que guardan el agua, la retienen en el organismo.

Una experiencia común es que en los días de mucho calor, la orina se vuelve escasa y oscura; en este caso hay exceso de sal, pues con el sudor se pierde más agua que sal; y el organismo compensa el desequilibrio expulsando muchas sales y poca agua, eliminando una orina espesa en la cual se va la sal que sobra, mientras que el agua se queda en el organismo.



Hace años José Barros y un compañero salieron en un bote con motor fuera de borda a pescar frente a Haina; una ola les arrancó el motor, les hundió el bote y les dejó sin otro auxilio que el tanque de portátil de gasolina como flotador. Durante unas veinticuatro horas derivaron, cruzaron la bahía de Santo Domingo y la de Andrés y fueron recogidos cerca de punta Malena. No estaban deshidratados pese a no haber tomado agua. Esto se debió a que por estar ellos parcialmente sumergidos, su piel absorbió, filtro el agua del mar permitiendo el paso de agua pura y dejando fuera a las peligrosas sales.

2 de septiembre de 1995

La aventura (I)

■ Aproximadamente un año fue el tiempo que pasó Alain Bombard en Mónaco preparando su viaje; en las dependencias del Museo Oceanográfico, estudió el océano, sus corrientes y sus recursos hasta conocerlo con la misma intimidad con que uno conoce su dormitorio; estudió fisiología humana y el metabolismo del hambre y de la sed; estudió la psicología de la soledad y sus consecuencias: la ansiedad y el miedo y la forma en que alteran, aparte de la conducta del individuo, sus más recónditos procesos celulares.

Algún tiempo antes de la fecha fijada para la partida Jean Van Hemsbergen, su supuesto compañero de aventura le comunicó a Alain que no lo acompañaría, aunque se comprometía a prestarle asistencia desde tierra firme. Era necesario conseguir otro compañero; un día se presentó donde Bombard un Inglés alto, de cara rojiza, flemático, quien se ofreció para acompañarlo. Era Herbert Muir-Palmer, ciudadano panameño nacido en Ingla-



terra conocido en el ambiente como Jack Palmer. Había cruzado el Atlántico junto con su esposa a bordo de su pequeño yate Hermoine, había recorrido el Mediterráneo y corto de dinero había recalado en Mónaco.

Ambos acordaron y decidieron partir el 25 de mayo a las cinco de la mañana. Ya la prensa se había hecho eco de la aventura y los medios enviaban su personal al pequeño puerto de Fovielle escogido como punto de partida, cuando fueron citados a un Tribunal Correccional bajo la acusación de intentar navegar en alta mar a bordo de una embarcación adecuada, tan sólo para usarla como juguete de playa.

Después de discusiones y explicaciones consiguieron el permiso de navegación y en la fecha y hora prevista zarparon a remolque; casi en medio del Mediterráneo fueron abandonados a su suerte; levantaron su vela y empujado por el viento y la corriente, el barco empezó a derivar lentamente hacia poniente.

Durante el primer día no se sintieron acosados por el hambre; en la primera noche el frío los mortificó. A partir del segundo día empezaron a beber

agua de mar en pequeñas cantidades para aminorar la sed y fueron acompañados por Marsopas que aliviaban su sensación de soledad a la par que los divertían. Esa noche intentaron en vano comunicarse por radio con tierra; la antena era insuficiente y el generador manual no generaba la cantidad de corriente necesaria para salvar la distancia que los separaba de sus posibles interlocutores. Al cuarto día fueron rodeados por una manada de ballenas cuyos miembros, con un largo de 20 a 30 metros, nadaron a sus costados, delante, atrás y por debajo, infundiéndoles el temor de que un movimiento inesperado los pudiera mandar al agua.

Toda lo que flota en el agua y esta quieto o se mueve lentamente, con el tiempo se transforma en un microsistema. Las algas y los pequeños, ínfimos animales del mar, como cangrejos, camarones y gusanos se pegan de su fondo; los peces pequeños acuden a alimentarse de ellos y atrás vienen los más grandes. Al cabo de cinco días pululaban alrededor de la balsa peces de todo tamaño que Alain y Jack pescaban con sus arpones, una vez pescado, le hacían un corte a cada lado al pez y por él le chupaban la sangre y los líquidos corporales; luego trozaban al animal y se lo comían crudo. Así y todo, cuando el 7 de junio se encontraron el Sidi-Ferruch,



aceptaron la invitaci3n para subir a bordo, comunicarse por la radio del barco con sus amigos y comer y beber. Y cuando volvieron a su precaria embarcaci3n llevaron consigo agua y v3veres. Pocos d3as despu3s desembarcaron en T3nger.

16 de septiembre de 1995

Franceses

Crisantema olar de calcio y nieve,
sobre una pica en Flandes de los renos,
su amor de Islandia resbalado y breve.
Y la clara de luna, el pecho herido,
tremoladora, al aire sus dos senos,
perdidos los colores y el sentido.
-Rafael Alberti. Ose de mar y tierra.

■ Puede ser una pura coincidencia pero la realidad es que poco después de iniciadas las pruebas nucleares de Munrunroa por orden del Sr. Chirac, presidente de la República Francesa, en Nueva Zelandia el volcán Ruaphu ha entrado en erupción. Según la prensa: "arroja rocas grandes como automóviles y cenizas y vapor hasta veinte kilómetros de altura. En la zona fue desviado el tráfico aéreo y cancelados los servicios ferroviarios. También fueron clausuradas las carreteras al pié de la montaña y las pistas de esquí de las laderas. Las erupciones se producían en la zona de Cráter Lake cada dos o tres minutos, sobresaliendo del pico de 2,700 Mts.



-situado a mitad del camino entre Auckland y la capital Wellington-. La Defensa Civil declaró en la zona una alerta cuatro, que significa que puede estar cercana una gran erupción. Les advirtió a los residentes a cien kms. a la redonda, que se anticipaba una espesa lluvia de cenizas” (The Associated Press, Wellintong, Nueva Zelandia, 25 de septiembre. Sic.).

De acuerdo con la teoría de Kuhn y Rittman, enunciada en 1941, nuestro planeta estaría formado por una costra relativamente delgada, dispuesta en placas, que forma los continentes y los fondos marinos. Esta costra, de grosor evidentemente variable, flotaría a la deriva o sobre el magma terrestre, zona viscosa, hirviente, semilíquida, de setenta u ochenta kilómetros de espesor, donde la roca fundida convive con gases a presión. Cuando se abre una brecha en la corteza, el magma a presión escapa y se produce una erupción volcánica. En el centro de la tierra persiste una sustancia solar indiferenciada cuyas reacciones se encargan de mantener el magma en ebullición.

Normalmente los escapes de magma se producen como consecuencia de choques entre las placas que flotan -y lentamente navegan- sobre el magma o por la apertura de túneles y chimeneas que conectan la superficie con la profundidad. Entre catástrofes

naturales como la erupción de la isla de Santorini, la erupción de Krakatoa, la erupción del Vesubio que sepultó a Pompeya y Herculano, la erupción de Mont Pelé y la del Santa Elena, debe de contarse la problemática corriente el Niño, que actualmente se supone consecuencia del calentamiento del agua del Pacífico Occidental por volcanes submarinos.

En nuestra isla, aunque afortunadamente inactivo, también existe un volcán, es la Pelona, compañera del Pico Duarte, coronada por un cráter circular de aproximadamente dos kilómetros de diámetro, en cuya superficie se encuentran numerosos restos de lava.

Y, en este planeta inestable cubierto por una fina costra sólida, al Sr. Chirac se le ocurre ir a explotar bombas atómicas subterráneas, en un atolón del Océano Pacífico sin contar con las unánimes protestas del mundo y con las de los directamente afectados: de los vecinos. Pues, ¿quién convence a los neozelandeses de que la erupción del Ruaphu no es consecuencia de las explosiones atómicas subterráneas?; y hay todavía más, el Sr. Chirac que en su campaña adoptó una política oblicuamente racista, aunque menos virulenta que la de Le Pen, va a explotar sus bombas en el lejano Pacífico, en islas pobladas

por una raza homogénea distinta de la europea, una raza de pelo crespo y de color oscuro; y eso, aun para los olfatos más delicados, tiene un inequívoco tufo a colonialismo. ¿Por qué no las explota en Francia?

30 de septiembre de 1995

Festival Ol3mpico

Bar en los puertos y en los interiores
ciudades navegadas de tranv3as.
tras la nereida azul que en los licores
cuenta al o3do y canta al marinero
coplas del mar y de sus valles fr3as.
Barraca al sur humilde: reverbero
de luz de lago verde. sobre el pino
que fue quilla y es paz hoy al reposo
de la br3jula y cartas del marino.

■ El viernes 29 de septiembre se inaugur3 en Guaynabo el Tercer Festival Ol3mpico de Puerto Rico. Con una impresionante ceremonia presidida por el Hon. H3ctor O'Neal, alcalde de Guaynabo, el Sr. H3ctor Cardona, presidente del Comit3 Ol3mpico de Puerto Rico y el Sr. H3ctor Collazo, presidente del Comit3 Organizador del Festival. Los puntos culminantes del acto, el izamiento de banderas y la instalaci3n del fuego ol3mpico fueron precedidos por el



desfile de los atletas, de las bandas escolares y de las famosas batuteras de Guaynabo.

Como no necesitaba un permiso específico del Comité Olímpico Dominicano y en respuesta a una invitación de la Federación de Vela de Puerto Rico, que preside el Lic. Héctor Tulla, la Federación Dominicana de Vela concurreó al festival con una nutrida y autofinanciada delegación presidida por el Arq. Héctor B. Duval. Competió en las clases Láser y Hobbie Cat.

La delegación, que debido a la actividad telefónica de su presidente, inició el día a las cinco de la mañana, -hora para muchos insólita- llegó a Puerto Rico en horas tempranas; Henry Figueroa, secretario de la Federación de Vela de Puerto Rico y exquisito anfitrión, nos esperaba con un ómnibus que nos fue enviado por el Hon. Héctor O'Neil. En él llegamos a la Marina de Puerto del Rey en Fajardo, una marina en la cual hay ancladas setecientas embarcaciones que son, en su mayoría, veleros. Los amplios y largos muelles -para recorrer los cuales hay un servicio de transporte automotriz- están protegidos por un rompeolas que los separa de la bahía de Fajardo. En ella se corrieron las regatas.

El jurado fue presidido por Chuck Lyman desde su yate, el Kokomo. El viento fue suave y el oleaje bajo y parejo; la bahía de Fajardo, protegida por las islas de Culebra, Culebrita y Vieques, es un lugar ideal para la práctica de la vela. Y la Federación de Vela de Puerto Rico, representada por su presidente, Eric Trulla y por su secretario Henry Figueroa, demostró que tiene una vasta experiencia en la organización de regatas, pues consiguió que éstas se realizaran con una asombrosa precisión.

Los dominicanos compitieron en Láser y en Hobie Cat. En Láser tuvieron una destacada actuación: Gabriel Alonso y el veterano Jorge Abreu. Ambos consiguieron medalla de bronce compitiendo en una flota de dieciocho embarcaciones, en la cual estaba presente lo mejor de Centroamérica y del Caribe. Gabriel Alonso, específicamente, perdió la medalla de plata cuando su yate se dio vuelta en un trayecto a favor del viento. Jorge Abreu llegó primero y con amplio margen en la tercera regata del domingo, derrotando a Sambolín, campeón Centroamericano y del Caribe en su clase.

En la clase Hobbie Cat obtuvieron medalla de bronce José y Joan Rodríguez Carrasco; por una salida prematura que les valió la descalificación, perdie-

ron plata Luis José Cabral y su hijo. Quique Figueroa de Puerto Rico, campeón mundial de la clase Hobbie 16, brindó un espectáculo llevando a su perro, Astro, como tripulante.

La Federación volvió con cuatro medallas; y ellas demuestran que fue injusta la decisión del Comité Olímpico Dominicano que le prohibió concurrir a los pasados Juegos Centroamericanos y del Caribe en Ponce.

7 de octubre de 1995

Marinos Franceses (I)

Nácares de la luna ya olvidados,
las verdes colas de las tres sirenas
que huyendo de la mar y sus pescados
cortas las faldas, cortas las melenas,
reinas del viento, los celestes bares
solicitan en tres hidros alados.

-Rafael Alberti. Sueño de las tres sirenas.

■ El presidente Chirac -que no es Francia- en un desplante de arrogancia ha declarado que continuará con las pruebas nucleares de Munruoa pese a la oposición de los países de la cuenca del Pacífico y de la conciencia mundial. Las hace lejos de su territorio nacional, en una de las islas que pertenecen a Francia, gracias al esforzado sacrificio de marinos que se dedicaron a explorar el océano Pacífico a partir del siglo dieciséis.

Situada en el extremo noroccidental de Europa, Francia tiene acceso a tres mares; el del Norte, el At-

l3ntico y el Mediterr3neo; quienes viven en sus costas -normandos, bretones y provenzales- son por naturaleza y tradici3n h3biles marinos. El normando Juan de Betancourt descubri3 en 1402 las islas Canarias, Jean Cartier fue el primero que explor3 la costa septentrional de Am3rica del Norte -actualmente Canad3- y Juan Bart y Dugay-Trouni fueron una pesadilla para los barcos espa3oles que navegaban por el Atl3ntico y el Caribe.

La navegaci3n por el oc3ano Pac3fico se inici3 como una empresa de corsarios y piratas. Espa3a ocupaba todo el litoral Pac3fico de Am3rica del Sur, y buena parte del de Am3rica del Norte, desde las Californias hasta el estrecho de Magallanes, la costa y tierras aleda3as eran espa3olas. Y los barcos espa3oles cargados de oro y de mercader3as eran una tentaci3n irresistible para los otros pa3ses europeos.

Hawkins y Drake iniciaron la guerra de corso en el Pac3fico; el 3ltimo descubri3 el paso entre los dos grandes oc3anos al sur del Cabo de Hornos donde se encuentra el estrecho que lleva su nombre; a ellos se unieron los ingleses Cavendish y Dampier, los holandeses Van Noort y Reggeween y el franc3s Masserti que, entre 1687 y 1693 recorri3 las costas america-

nas del Pacífico sembrando a su paso la alarma y el terror.

Después de los corsarios vinieron los contrabandistas que también ostentaron el antillano título de bucaneros, palabra derivada del francés "boucanier". La Corona Española imponía un férreo monopolio comercial a sus colonias americanas; la devastación que hizo Osorio en la costa norte de nuestra isla es consecuencia de esa política. Se prohibía el comercio con barcos extranjeros, se prohibía la faena de ganado realengo y la exportación de sus pieles y se combatía la libre lectura de la Biblia persiguiendo los barcos holandeses e ingleses -barcos de naciones protestantes- que trataban de introducirla subrepticamente. Paralelamente con el monopolio estaba el ex-polio ejercido por los impuestos de aduanas que podían ser aduanas mojadas situadas en la costa y aduanas secas ubicadas en el medio de la tierra firme. Así, por ejemplo, una mercancía española destinada a Montevideo pagaba derechos de aduana en Panamá, en Lima, en Chuquisaca, en Buenos Aires y en Montevideo; no es de extrañar que el héroe uruguayo General José Gervasio Artigas iniciara su carrera ejerciendo como contrabandista.

Luis XIV subió al trono a los cinco años de edad y gobernó bajo la tutela de su madre, Ana de Austria y del Cardenal Mazarino, hasta que éste último murió; con veintitrés años de edad Luis XIV asumió el poder real y lo hizo en forma absoluta. A él y a su ministro Colbert debió Francia su transformación en una potencia marítima.

14 de octubre de 1995

Regata Intertrans.

El sol ya se perdió tras alto monte, suspirando lo ha visto la alta mar y finge su quimérico horizonte que se une con el cielo por llorar.

-Carlos Lebrón Saviñón.

Naturaleza en tres movimientos

Este domingo volverá a correrse la regata Intertrans que patrocina la firma del mismo nombre, presidida por el señor J. Antonio Wittkop - cariñosamente Tony-. Es una de las regatas más interesantes del año tanto por su recorrido como por la personalidad de su patrocinador; ella debió de correrse en el mes de septiembre, pero las condiciones climáticas, jalonadas por una serie insólita de huracanes que aún no termina, obligaron a su traslado para el mes en curso.

La regata se correrá en la bahía de Andrés, Boca Chica, y si las condiciones de viento y mar

son las habituales habrá viento moderado del su-
reste virando al sur y mar tranquila levantando
hacia el comienzo de la tarde. Sin embargo, no se
puede asegurar una tarde tranquila, pues en ésta épo-
ca pueden presentarse turbonadas que pongan a bai-
lar a los veleros. En general ellas se presentan como
una capa de nubes grises que avanzan desde el este
en dirección a Punta Malena y zonas aledañas. Por
tierra, como acompañándolas al paso, otras nubes de
igual color iluminadas intermitentemente por relám-
pagos van hacia la costa. El viento cesa, sólo se oye el
ruido del mar, los barcos se balancean con las velas
muertas, flameando, y al cabo de unos minutos se
instala una brisa minúscula, insignificante, de direc-
ción incierta. La turbonada ha comenzado a alimen-
tarse; chupa aire.

Debajo de las nubes el aire húmedo y caliente
del mar sube; penetra en ellas y continúa ascendien-
do; a medida que sube la humedad se condensa for-
mando gotas y, por la altura el aire empieza a perder
calor; cuando se enfría, se ha transformado en una
masa pesada, cae a la superficie como una piedra y
cuando llega -sobre el mar o sobre la tierra- rebota y
corre desbocada. Llega así, de golpe, un ventarrón

capaz de romper velas y jarcias a los desprevenidos e inmediatamente después una lluvia torrencial. Dura unos quince o veinte minutos y calma; vuelve a desaparecer el viento y sólo se oye el ruido del mar.

Hace años, navegando en el Refucilo con Ocampo, veo venir una turbonada; le advierto al Ingeniero lo que se nos viene encima pero él, recién llegado a la República, con la experiencia de otros mares y otras latitudes, desestimó el aviso.

Una ráfaga de cuarenta nudos nos puso a hacer gárgaras. Desde entonces a la fecha hemos aprendido a respetar y a manejar las turbonadas; la última nos agarró en medio de la bahía de Andrés llevando como pasajero al Doctor Dante D'Ottone quien todavía relata a sus amigos como "*conoció las furias del Caribe*".

Al margen de nuestra regata de mañana es interesante informar que la vela ligera dominicana sigue obteniendo preseas internacionales; a las cuatro medallas de bronce obtenidas en Fajardo en las clases Láser y Hobbie por Jorge Abreu, Gabriel Alonso y los hermanos Rodríguez-Carrasco hay que agregar la que



consiguió Bondire la semana pasada, Ian Bordas compitiendo en Sunfish.

21 de octubre de 1995

La República de Caracciolo

Qué amarga ya la menta de los mares!

Gloria al vapor azul de los licores
y al sonoro vasar de los cristales!

Lejos los submarinos comederos!

Honor a los seráficos fruteros
del Paraíso añil de los Amores!

-Rafael Alberti. Sueño de las tres sirenas.

■ La familia napolitana de Caraccioli tuvo dos vocaciones principales: el mar y el altar: unos se hicieron marinos con vocación por la guerra y otros vistieron hábito con virtud diversa. En uno y otro grupo militó Caracciolo, simplemente Caracciolo, pues la historia no recoge su nombre de pila. Hijo de Francisco Caracciolo, Gran Almirante de la Flota de Nápoles, inició su carrera a fines del siglo diecisiete ingresando en la Orden de Santo Domingo. Eligió los barrios bajos de Roma como lugar de predicación y su prédica tuvo como principal tema la creación de una república ideal, una república en la cual sus miembros vivie-

ran armónicamente en libertad, aportando a la sociedad todo lo que pudieran producir y recibiendo de ella lo suficiente para satisfacer sus necesidades. Su prédica no era original, pues seguía la teoría expresada por San Tomás Moro en su libro *Utopía*, pero era pintoresca; y cautivó la imaginación de Missón, joven oficial de la Marina Francesa que prestaba servicio a bordo del buque de guerra *Victoire*.

Missón enroló a su amigo como marinero del *Victoire*, barco cuya misión era patrullar el Mediterráneo para defender los buques mercantes franceses de los piratas árabes. Por su valor en combate Caraccioli fue ascendido a oficial.

El *Victoire* regresó a su base en la Rochelle y estando allí recibió la orden de zarpar para América con la orden de atacar a los ingleses y desbaratar su comercio marítimo. Cerca de Martinica encontró al *Winchester* y lo hundió a cañonazos. En la batalla pereció el capitán del *Victoire* y Caraccioli sublevó a la tripulación. Prometió un futuro grandioso para los hombres que se atrevieran a seguirlo en su aventura, les dijo que desde ese momento deberían de considerarse como piratas y que llegarían a fundar un Estado donde no hubiera ni pobres ni ricos bajo el gobierno de Missón, quien fue nombrado capitán.

Enarbolando una bandera blanca con el lema "Por Dios y la Libertad" bordado en rojo, el Victoire inici3 sus actividades pir3ticas dirigi3ndose a la costa de 3frica, donde hab3a la posibilidad de muchas presas con poca competencia: se dedic3 a asaltar a los buques negreros holandeses y portugueses liberando de paso a los esclavos que llevaban a bordo. Al cabo de un a3o cruz3 el Cabo de Buena Esperanza y por el Oci3ano 3ndico se dirigi3 al Mar Rojo para asaltar los ricos barcos de los pr3ncipes mahometanos que peregrinaban hacia la Meca. Pronto los piratas tuvieron sus bodegas llenas de oro y piedras preciosas y se fueron a descansar a la isla de Anju3n, en el canal de Mozambique; all3 vivieron en paz durante dos a3os, al cabo de los cuales, con sus tesoros agotados, decidieron volver al mar.

Caracciolo convoc3 a una Asamblea y convenció a los piratas de que volver al mar no era suficiente; deber3an de tener un sitio, de fundar un Estado donde todo ser3a de todos, donde nadie tendr3a necesidades y donde podr3an tener sus familias aseguradas contra la miseria. As3 naci3 Libertatis que lleg3 a ser una floreciente Rep3blica Comunista y el m3s estuendo refugio de piratas que ha conocido la historia.

Se establecieron en una bah3a al sur de Madagascar y construyeron una ciudad fortificada;

veinte años duró Libertatis bajo el gobierno de Caracciolo y el liderazgo de Missón.

4 de noviembre de 1995

Ponce

Besando al marinero que te quiere
m3rmarol amante, nadador y puro,
que por ti rasga el mar y en t3 se muere.
Una boca de sal despinta y llena
de luz amarga y norte el inseguro
beso que el labio sumergido entrena.
-Rafael Alberti. Narciso.

■ El pasado fin de semana una delegaci3n de la Federaci3n Dominicana de Vela –antes de Yatismo– concurreo a la puertorriquea ciudad de Ponce para competir en una serie de regatas de la clase J-24; este es un bote relativamente liviano que tiene veinticuatro pies de eslora (largo) y enarbola un velamen completo, que incluye spinnaker, en su 3nico y alto m3stil; es un velero de carrera que tambi3n puede usarse como crucero y, en circunstancias especiales, puede darse vuelta.



Junto con la regata de J-24 las autoridades locales organizaron una regata de chalanas, embarcaciones de diseño local usadas tradicionalmente por los ponceanos para la pesca y el comercio de cabotaje. Son los equivalentes puertorriqueños de nuestros bayahíbes, gráciles barcos con casco de madera, larga botavara (palo en que se amarra la base de la vela) y vela triangular hecha habitualmente de Macario.

La Federación envió a Ponce un delegado, su presidente arquitecto Héctor B. Duval, dos tripulaciones: una formada por los tripulantes del Celtic V, José Rodríguez, Jorge Rodríguez, Xavier Rodríguez, Javier Rodríguez y Joan Rodríguez y la otra, constituida por el arquitecto Carlos Aguiló, su hijo y los hermanos Igor, Ian y Joel Bordas.

En total se disputaron tres regatas.

La ciudad de Ponce ocupa las estribaciones meridionales de la cordillera central de Puerto Rico y la llanura costera frente a la playa de Ponce y al este de la bahía de Guayanilla. Fue fundada en 1670 y en 1870, se le designó como capital del sur y tiene una vida cultural propia y activa; es sede de la Universidad de Santa María y posee un museo pictórico que,

aunque pequeño, es famoso en el mundo entero por su colección de obras renacentistas y románticas.

Pero también es notable por sus vientos y como consecuencia de éstos por su mar. Las regatas se corrieron con vientos entre treinta y treinta y cinco nudos (millas por hora) y con olas altas, cortas y coronadas de espuma, que pusieron en apuros a los competidores y a prueba la resistencia de los barcos.

En la primera regata el barco tripulado por los Rodríguez consiguió un primer lugar; en la segunda debió de abandonar pues se le partió la botavara. También se accidentó el velero conducido por Carlos Aguiló; tratando de evitar una colisión con una chalana, Aguiló intentó un viraje brusco; el viento empujando a la vela mayor, la cambió de banda (de lado) con violencia y el barco se dio vuelta; los tripulantes fueron a dar al agua y Aguiló quedó atrapado bajo el casco durante treinta segundos. El casco, dado vuelta quedó en el trayecto de la Chalana y ésta lo embistió abriéndole un considerable agujero. Con este accidente quedaron eliminados de la competencia y cedieron su botavara al otro bote dominicano el cual, al final, quedó segundo en la clasificación general. El primer lugar fue ganado por el puertorriqueño Eric Tulla.



Por segunda vez, en poco más de un mes, la vela dominicana ha afirmado con su presencia en la vecina isla su calidad y ha demostrado que tiene pleno derecho a representarnos en eventos internacionales.

11 de noviembre de 1995

Patagonia

■ El domingo pasado termin3 para el Refucilo y sus tripulantes la temporada n3utica del 95; nos despedimos de ella con una larga navegaci3n en la que usamos todas las velas disponibles incluyendo el spinnaker. Yo, que soy capit3n debo viajar a Santiago de Chile a participar en el XV Congreso Internacional de Cardiolog3a y aprovechar3 el viaje para excursionar hasta el extremo sur del continente, hasta el canal de Magallanes, tierras aleda3as, glaciares e islas propias.

Sobre esas regiones el escritor argentino Jos3 S. 3lvarez escribi3, bajo el seud3nimo de Fray Mocho, bellas p3ginas. De su libro *"En El Mar Austral"* extractamos los siguientes p3rrafos: *"No conozco los lagos de Suiza ni los fiords de Noruega sino por referencias, pero dudo que ellos, solos ni reunidos, puedan competir como pintorescos con el canal de Beagle, en el camino de Ushuaia al Mar Argentino. Aqu3, monta3as caprichosas y cubiertas de resquebrajaduras sombr3as, cuyos fondos brillan con*



los rayos del sol reflejados sobre las neveras imponentes, cascadas torrentosas y mansos arroyitos que serpean entre bosques tupidos y vienen a morir mansamente en aguazales irisados, que, filtrándose entre la hojarasca caen al mar en lágrimas silenciosas, chorriando desde lo alto de las barrancas a pico que parecen barnizadas; más allá, peñascos de pórtico unas veces y de azabache otras que semejan ora el arco quebrado de un pórtico inmenso, ora una ojiva atrevida que es como la ventana monumental de un castillo ruidoso, ora una torre almenada o un torreón destruido, más lejos una roquería plana encerrada en una ola de espuma y cubierta en toda su extensión de pingüinos alineados —que con sus pechos blancos y sus cabezas negras— simulan un ejército fantástico y en los aires, revoloteando alegres, ya bandadas innumerables loros chillones, de pesadas avutardas, de negros shaags, que parecen nubes tormentosas, o de blancas gaviotas y gaviotines escoltadas por un albatros silencioso al que acompañan, enojadas, bullangueras falanges de chingolos, jilgueros y golondrinas. Y en las aguas, como nota extraña en un paisaje de tono tropical, el silbido de las ballenas que alzan columnas irisadas, o el centelleo de los mariscos que se recrean sobre las playas dormidas o entre las cavernas maravillosas”.

Los pingüinos, símbolo de la América Austral y de la Antártida, son aves gregarias y andariegas; recorren decenas de leguas de témpano en témpano y

de roquería, nadando en bandadas inmensas, haciendo increíbles trayectos submarinos en los cuales parecen volar pues mueven en el medio líquido sus alas en la misma forma en que lo hacen los pájaros aéreos. Cuando dos grupos se encuentran, arman una algarabía hasta que de cada uno de ellos se desprenden algunos embajadores, e inician una serie de gritos y chirridos al fin de los cuales, los grupos se reúnen o se separan.

En fin; para Chile me voy, pero no como dice la canción: cruzando la cordillera pues me espera una chilena, sino en el más rápido pero menos interesante método que nos brinda la moderna aviación. Ya he cumplido con los requisitos que me exige la embajada chilena, embajada un tanto desconfiada, pues se negaron a fiarme unos dólares para gestionar la visa y, una vez obtenida ésta, previo pago de un advertido estipendio, me invitaron cortésmente a firmar un papel donde me comprometía a no quedarme de ilegal y a no dedicarme a actividades delictuosas.

Y, si las cosas ruedan según lo espero, la bitácora volverá en enero.

18 de noviembre de 1995

CUADERNO
DE BITACORA

Año 1996

Hispaniola Cup

Este fin de semana se corre en la bahía de Andrés, Boca Chica, la Segunda Hispaniola Cub, la regata internacional que nos ha puesto en el mapa vélico del Caribe. Se está corriendo en tres clases: Racing, Crucero y Sunfish y han concurrido competidores y embarcaciones de Puerto Rico, Islas Vírgenes, Bahamas, Venezuela y Colombia.

La Hispaniola Cub fue concebida hace un año por el Dr. Gary Jackson y para su organización contó con la colaboración de los Sres.: J. Antonio Wittkop y José Rodríguez Lomba. Este año la organización fue responsabilidad del Arq. Héctor B. Duval Álvarez, Presidente de la Federación Dominicana de Vela. El trabajo ha sido arduo y largo, pero, felizmente, se han alcanzado todas las metas propuestas.

*Todo pasa y todo queda, pero lo nuestro es pasar,
pasar haciendo caminos, caminos sobre la mar.
-Antonio Machado*

Un especial significado tiene, dentro de las actividades de esta semana, la competencia de Sunfish; este año se hará en la República Dominicana el Campeonato Mundial de Sunfish y las regatas que se están corriendo tienen la categoría de un premundial, reconocida por la Federación Internacional de la clase.

El Sunfish es quizás el más popular de los veleros; su número, alrededor del mundo, es millonario; constituye una clase aparte especial y está al margen de los eventos olímpicos, pues sus fabricantes, conscientes del negocio que tienen no han dado permiso para el uso indiscriminado de su patente. Es un velero barato, rápido, relativamente pequeño, desmontable, pero que se arma en cinco minutos, es duradero y sus partes rompibles son pocas. Se lo puede transportar en el techo de cualquier vehículo y se puede usar en cualquier costa. Estas ventajas y la ausencia de inconvenientes lo han hecho popular y lo han consagrado como la embarcación que sirve para iniciarse en el deporte de la vela. Cuando, por el año 1969, iniciamos en el Club Náutico, la práctica de la vela deportiva, nos enfrentamos al dilema de elegir la embarcación útil a nuestro propósito; existían, al igual que hoy, muchas clases: Sunfish, Sailfish, Dolphin, Aquacat, Flying Duchtman, Finn, Star, Snipe, etc.

Hacia El Sunfish

El Sr. Miles Davidson nos aconsejó el Sunfish y su consejo, resultó, a la luz de los resultados, excelente. En los XII Juegos Centroamericanos y del Caribe introducimos el Sunfish y contamos con la presencia del Sr. Sigenthaler, entonces campeón mundial de la clase.

En la clase Racing el Celtic V de Don José Rodríguez Lomba tiene una dura lucha contra el Celtic II del Ing. Nelson Ocampo y contra los racers llegados del extranjero con la intención de llevarse una copa que, aunque joven, goza de prestigio internacional. Cuando termine el evento se sabrá quienes son los vencedores.

2 de marzo de 1996

Celtic V

Lobo de las mareas.

caballo del pirata.

carro arador del mar.

halcón de la rivera.

-La Navo. Kenningar Islandés

El fin de semana pasado se corrió en Fajardo, Puerto Rico, la más importante de las regatas que se celebran en la vecina isla; la Copa Heineken; a ella concurre, como lo ha hecho en los últimos años con rara perseverancia, el Celtic V, de Don José Rodríguez Lomba; y en esta oportunidad ganó la Copa en su categoría: Clase A Racing.

La Marina de Puerto del Rey, en Fajardo es, sin lugar a dudas la más importante de las instalaciones náuticas del Caribe; alberga más de cien veleros de competencia que residen en ella y numerosos veleros que concurren desde Estados Unidos, Islas Vírgenes y Bahamas para disfrutar del mar aledaño y para



participar en las regatas que anualmente se organizan como parte del circuito de vela del Caribe. La Copa de Heineken, que abre este circuito es la principal. En ella intervienen varias clases, pero la más importante es la clase A-Racing que comprende grandes veleros de competencia oceánica. En ella participó el Celtic V luchando contra el Fatal Attraction, un Nelson Marec 39 de F. Kiger, el Peregrino, un Maxi-70 de M. Grey, el Cachondo de José Teixidor y el Por Fin de Fernando Irisarry.

El año pasado el Celtic V había ocupado el tercer lugar, detrás del Titán VII de Tom Hill y del Cachondo. Este año entró con buen pie: en la regata del viernes obtuvieron el primer lugar, corriendo con un mar suave y un viento mediano; el sábado fueron superados por el Fatal Attraction y por el Cachondo y por quince y dos segundos respectivamente, y el domingo, pese a haber sido penalizados por salida prematura, volvieron a conseguir el primer lugar y con él, la codiciada Copa. Establecieron una marca original: la de ser el primer barco ajeno al área de influencia norteamericana que la conquista.

El circuito de regatas del Caribe cumple veinticuatro años; pues tiene la misma edad que nuestra Federación; y así como ésta ha crecido en el plano

local y empieza a proyectarse internacionalmente, él ha crecido hasta alcanzar una categoría continental. Comprende la regata Heineken Internacional organizada por el Club Náutico de Puerto Rico, que actualmente preside el comodoro Antonio Álvarez, la regata Rolex en Saint Tomas, la regata Antigua Classic, la Semana de Vela y la Copa Caribe en Antigua, la regata de primavera en las Islas Vírgenes y la Copa Mumm en Saint Croix.

En la organización de la copa Heineken tuvieron una importante participación tres conocidos nuestros: Chuck Lyman, Juan R. Torruella y Vivian Rodríguez. Chuck Lyman, amigo desde hace años y hábil proveedor de velas para los yates dominicanos, fue el director de las regatas de la clase Sunfish durante la Hispaniola Cup y el Chairman de la Copa Heineken. El Honorable Juan R. Torruella, que obtuvo medalla de oro en los Centroamericanos y del Caribe y en los Panamericanos, fue juez internacional de nuestra Hispaniola Cup y presidió el jurado de Heineken, y Vivian Rodríguez, con su particular diligencia fue una persona fundamental en la organización de ambas regatas.

El triunfo del Celtic V ha sido, aunque la vela no es un deporte popular, uno de los acontecimientos

deportivos mas importantes del año y esperamos que él nos sirva de argumento para una futura inclusión de nuestra Hispaniola Cup en el circuito de vela del Caribe.

30 de marzo de 1996



CUADERNO DE BITACORA

Cuento con el cual el Dr. Escipi3n Oliveira obtuvo el primer lugar en el concurso literario Menarini de Cuento, 1994

El Viaje



El Viaje

■ Hagar se despertó, se vistió en silencio, miró hacia la mujer que había dormido con él y que continuaba su profundo sueño y salió. En la terraza suspiró, se rascó las axilas, bostezó y miró cómo hacia el este los rayos del sol teñían de rojo el horizonte mientras hacia el oeste el Mediterráneo era una mancha azul oscura.

El día anterior habían terminado de cargar el barco; un barco sólido construido con madera bien curada de cedros del Líbano. Sobre su quilla hecha de un solo tronco se empotraban las cuadernas y descansaba el único mástil. A popa un pequeño camarote era el alojamiento del capitán; desde allí hasta la proa se extendía la cubierta; bajo ella, el entrepuente con los bancos para los remeros y la bodega.

Hagar, su contramaestre Egón y los marineros habían pasado una semana cargando el barco; prolijamente separadas por mamparos provisionales

estaban las cargas en la bodega: madera para Creta, telas teñidas de púrpura para Cartago, cerámica pintada para Siracusa, en Silicia, cueros curtidos y lana para Marsilia y mármol para Tartesos. Su destino final eran las islas Casitérides, cerca del último Tule, donde debían procurar el estaño necesario para la fabricación del bronce.

Diligente caminó por las estrechas calles hasta el templo de El, donde debía presentar la primera ofrenda; desde la colina del templo se veía, iluminado por la fuerte luz del sol mediterráneo, el puerto de Tiro.

Cientos de barcos atracaban en sus dársenas. Un trirreme de guerra, largo y delgado como una flecha, con su espolón de bronce brillando como una joya, entraba majestuoso con el corazón de Hagar; poco duró su efecto; él era un marino, un navegante, un hombre que conocía las estrellas del cielo y que podía internarse en el mar Tenebroso y no un marinero de orilla entrenado par andar por la costa protegiéndola de posibles incursiones de imaginarios piratas.

Reanudó la marcha y entró en el templo de Aherak del Mar, donde depositó una ofrenda de pes-

cados y caracoles, les pidió protección para el largo viaje que lo esperaba postrado reverente frente a su estatua y emprendió camino al puerto.

Egón y los marineros creían que la estatua era la misma diosa, pero él sabía que sólo era la representación de la diosa y que la diosa, habitante de un mundo que desconocía -próximo y lejano- contaba con el poder suficiente para defenderlo de los peligros y asechanzas de ese mar que en su fondo albergaba dioses y demonios capaces de destruirlo. No era un hombre culto pero sabía de los viajes de Ulises y de los monstruos que en ellos había encontrado: Escila y Caribdis, las sirenas, Circe y los cíclopes; nunca los había visto pero creía en ellos y atribuía a su buena suerte -no a su inexistencia- esta afortunada circunstancia.

En el puerto tuvo que abrirse paso entre la gente para llegar a su barco; una multitud lo llenaba: gentes de todo el mundo: egipcios, judíos, persas, griegos, escitas y naturalmente fenicios; gentes de todos los oficios: marinos, comerciantes, ladrones y mendigos. Entre ellos cruzaban con enormes fardos al hombre africano cuya piel de ébano lucía lustrosa por el sudor.

La nave estaba lista; sobre la cubierta habían estibado las ánforas con vino, aceite, agua y miel, y los toneles de barro herméticamente cerrados, repletos de carne salada, harina, dátiles y aceitunas. En la proa estaban las jaulas, el corral para las aves y las ovejas que proporcionarían carne fresca para el viaje.

Hagar trepó al barco; Egón lo esperaba.

-En cuanto suba la marea zarpamos, dijo Hagar.

-Eso estamos esperando, contestó Egón.

A media mañana Hagar hizo una seña a Egón y éste gritó:

-Nos vamos!

Soltaron las amarras. Dos botes con remeros remolcaron el barco que lentamente, como con pereza, se fue separando del muelle y puso proa al mar.

-Vela arriba y a los remos! volvió a gritar Egón.

La vela cuadrada subió rápido; los remos golpearon el mar con ritmo de redoblante y el barco se internó en el Mediterráneo.

A Eurípides, Creta le iba quedando chica; en sus dieciséis años de vida, huérfano desde niño y con padre desconocido, había sobrevivido como ladrón, buscón y alcahuete. Ya lo conocían en toda la isla y

cuando lo veían le caían a palos o se ponían en guardia. Vagaba por Iraklión, una ciudad pequeña, de casas bajas amontonadas contra la costa y vió el barco anclado en medio de la bahía.

Esa noche hubo fiesta en Iraklión; los marineros inundaron los bares y los burdeles, haciendo correr el vino y sonar la música hasta tarde; Eurípides les sirvió de guía en los vericuetos de la ciudad y cuando volvieron al barco se mezcló con ellos y al amparo de la noche se escondió entre los fardos de cubierta. A media noche Egón pasó lista; faltaban dos hombres. Al frente de un grupo armado con garrotes volvió a tierra; encontró a los perdidos durmiendo en un portal, borrachos y desnudos. Les habían robado hasta la ropa.

La navegación hasta Siracusa fue tranquila; durante el día Hagar se turnaba en el timón con Egón. En la noche estudiaba las estrellas; la constelación del escorpión hacía su camino entre ellas como si estuviera viva y un minúsculo punto de luz que Hagar buscaba con prolijidad, marcaba el norte con precisión. Al segundo día unos marineros conmovieron el puente; llegaron hasta él arrastrando un muchacho que se retorció y gritaba tratando en vano de escapar de sus captores; delgado, enjuto, desgredado, ves-



tido con una túnica mugrienta reducida a harapos por la lucha, quedó temblando frente al capitán.

-Señor, dijo uno, lo encontramos escondido entre los bultos que hay a proa.

-Quién eres? - preguntó Hagar.

-Eurípides.

-Un nombre muy largo para una persona tan pequeña, comentó Hagar; pero además no nos dice nada de ti. Debería de tirarte al agua para que vuelvas a nado de donde saliste

El muchacho no contestó; se acurrucó temblando.

-Está bien -dijo Hagar; por ahora ayuda al cocinero. Y advirtiendo las miradas codiciosas que algunos marineros dirigían al muchacho, gritó: al que trate de usar a este muchacho como mujer, lo mato ¡

Hicieron escala en Siracusa y cruzaron el Mediterráneo para llegar a Cartago en el fondo del golfo de Túnez.

El puerto de Cartago era uno de los más grandes del Mediterráneo; casi tan grande como Tiro. En él confluían y de él partían todas las caravanas de África; en sus almacenes se amontonaban el marfil, las

maderas, las piedras preciosas y el oro; una multitud pululaba en sus calles: tuaregs de rostro azul tapado por un velo, masais altos y de paso el3stico, bant3es bajos y ventrudos, egipcios, griegos, etruscos, ligures y fenicios; sobre todo fenicios, pues Cartago era la m3s próspera de las colonias fenicias y all3 Hagar y sus hombres se sent3an como en su casa.

Descargaron las telas p3rpuras, holgaron durante dos d3as y volvieron al mar. Cuatrocientos cincuenta millas los separaban de Marsilia; tuvieron que remar casi todo el camino. Marsilia era para Europa lo que Cartago era para 3frica; adem3s era griega y por tanto rival de Cartago. Se detuvieron solo el tiempo necesario para entregar la carga; las bodegas del barco iban quedando vac3as y la provisi3n de carne fresca iba mermando considerablemente, pero contaban con reabastecerse en Tartesos y en Gadir, pueblos amigos por ser colonias fenicias.

Navegaron siguiendo la costa empujados por el aire que se deslizaba desde lo alto de las monta3as cercanas y llegaron a Taltiesos, en la desembocadura del Guadalefuivir, a la sombra del Monte Caro. El pueblo y su puerto eran modestos. El r3o los comunicaba con una vasta extensi3n del interior y con uno de los valles m3s f3rtils de Europa; por 3l llegaban



los Celtas, altos, rubios, de ojos claros, y los íberos, morenos y pequeños, a bordo de barcas de fondo plano, cargadas con productos de caza, frutas y hortalizas. De todo ello hizo abundante acopio el barco, que con sus bodegas vacías partió en lastre para Gadir.

En el norte, cerca del polo, una masa de aire frío empieza a caer; roba calor a la atmósfera y el vapor de agua se condensa formando enormes nubes que cubren el mar helado y lo iluminan con el fulgor de los relámpagos. El aire frío cae, choca contra el agua polar y empieza a correr con su cortejo de nubes; toma fuerza sobre la estepa y aullando se dirige hacia el mar distante.

En alta mar el barco encontró viento del suroeste; el viento de levante, un viento africano cálido, húmedo y suave, que aplasta a la gente. Según Don José María Pemán, por culpa de este viento:

*"Esta noche se destemplan
los nervios y las guitarras.
Los locos de capuchinos
verán, desde su ventana,
esta noche, por las nubes,
pasar cantando muchachas".*

Despacio, con la tripulación sudorosa y cansada, el barco llegó a las Columnas de Hércules; la vela no era suficiente para remontar la corriente que venía del Mar Tenebroso y hubo que remar en la atmósfera asfixiante del entrepuente hasta cruzar el estrecho. Con el viento de popa entraron en Gadir. Allí estuvieron cuatro días cargando provisiones. Los esperaba un viaje largo y azaroso; aún en verano el mar del norte es frío y tumultuoso y sus brumas encogen el ánimo del marino más templado.

La tripulación trabajaba de día y desaparecía en la noche; se perdía en los callejones del puerto donde esperaban el aguardiente y las mujeres. Al momento de zarpar faltaban tres hombres; habían desertado. Eurípides pasó de ayudante de cocina a marinero y Egón, al frente de su cuadrilla, secuestró dos borrachos que vagaban por los muelles. Salieron a golpe de remo.

Levantaron la vela y pusieron rumbo a poniente hasta perder de vista a la tierra. Un barco de nubes pardas, iluminadas intermitentemente por los relámpagos, cubrió el cielo; el mar calmo tomó un color gris acero; el día se hizo sombrío; los truenos se sucedían con sonido de timbales. Empezó a llover; una lluvia espesa, cálida, que empapó a los hombres; una lluvia

que trajo el viento helado nacido en los confines del mundo; el viento que después de cruzar el continente avanzó sobre el mar empujando el agua, levantando olas que pusieron a rodar al barco como si fuera un trompo.

-Abajo la vela, gritó Hagar.

-A aguantar con los remos, gritó Egón

-La ola, la ola!! gritó desesperado un marinero.

Una enorme ola rompió sobre el barco arrancándole los timones, destrozando los remos, sumergiéndolo. Volvió a salir cubierto de espuma, arrojando chorros de agua por los costados. Los hombres corrieron a buscar refugio bajo cubierta; cerraron herméticamente las escotillas y se acurrucaron, aterrados y ateridos, entre los fardos de la bodega. Flotando como una boya el barco anduvo tres días con sus noches dando tumbos en el oleaje.

El silencio anunció la calma; salieron a cubierta y encontraron un día esplendoroso; un sol radiante, un cielo azul, sin nubes, y un mar barrido por olas largas, sin espuma. Habían perdido un marinero y tenían dos heridos.

No sabían donde estaban ni a donde iban; una corriente los arrastraba rápido hacia el sur; el pánico

cundió a bordo; esa corriente no podía ser otra que la que llevaba el mar hasta el borde de la tierra, la corriente que lo despeñaba en el abismo.

Hagar subió al puente y con voz calma pero firme habló a sus asustados hombres: No sé en dónde estamos, pero estamos vivos. Tenemos agua y comida para largo tiempo. Si tenemos orden y cuidamos el barco, sobreviviremos. Arriba con la vela y a trabajar!

El barco iba como suspendido dentro de un globo azul; transitaba por un mar asombroso, que iba desplegando su colección de maravillas. Un creciente cardumen de peces verdes con reflejos metálicos le acompañaba; cuando aparecía en la superficie la aleta triangular de un gran pez oscuro el cardumen se disgregaba, sus miembros huían velozmente saltando sobre el agua; una vez pasado el peligro volvían a congregarse a la sombra del barco.

El día que tiraron al agua el cadáver de uno de los heridos vinieron aletas negras en cantidad; con frenesí se disputaron el cuerpo y lo devoraron completamente.

Se cruzaron con un enorme pez, casi tan grande como el barco; nadaba perezoso a flor de agua, con

la boca, que parecía una cueva, entreabierta al frente de su enorme cabeza cuadrada; cuando llegó al barco se hundió tranquilo, suave y lo último que vieron de él los asombrados marineros fueron su lomo moteado cubierto de lama y la gigantesca medialuna de su cola.

Encontraron ballenas que saltaban como delfines y peces que volaban. En las noches Hagar descubría nuevas constelaciones hacia el sur, observaba cómo la estrella polar se acercaba paulatinamente al horizonte y veía extrañas formas fosforescentes en el mar.

Una mañana alguien gritó: Tierra !! Una extensa pradera de color verde amarillento flotaba hasta el horizonte; era una masa compacta de algas, que flotaba con apenas leves ondulaciones.

Aparecieron los pájaros negros de ala larga y fina que flotaban en lo alto; pájaros pardos de cabeza pequeña y cuello largo que después de volar un rato se posaban en el mar; pájaros cabezones de enorme pico, que interrumpían su vuelo para caer en grotesca zambullida.

Las bandadas de pájaros fueron aumentando hasta cubrir el cielo; sus chillidos llenaban el aire;

pájaros volando, pájaros en los hombros de los hombres.

La corriente iba en aumento, arrastraba rápido al barco y un rumor lejano se convirtió en estruendo. Llegaban al borde del mundo.

-Cómo, que el mundo no era redondo? -Preguntó Egón.

-Eso dicen algunos filósofos, contestó Hagar.

-Eso será dentro de muchos siglos, cuando Colón descubra América, pero nuestro mundo es plano, concluyó Eurípides.

El barco cayó al abismo.

Esta edición de 500 ejemplares de

Cuaderno de Bitácora

se terminó de imprimir en el mes de julio del 2001,
en los talleres de Editora Taina, S.A. Tel. 548-6181
Santo Domingo, República Dominicana.



Acostumbraba a participar en todos los Congresos de Cardiología que se realizaban en el país. Participó y presentó trabajos sobre enfermedades coronarias en los congresos mundiales de cardiología de Buenos Aires (1978), y de Moscú (1982).

Publicó más de cien trabajos sobre temas de cardiología en revistas nacionales y extranjeras, y los libros Fisiología de Buceo y Cigüatera.

Perteneció a la Sociedad Médica Dominicana, la Sociedad Dominicana de Cardiología (Fundador), la Asociación Médica del IDSS, y la Sociedad Española de Cardiología. Fue miembro del Comité Gestor de los XII Juegos Centroamericanos y del Caribe y Fundador de la Federación Dominicana de Yatismo.

Fue condecorado con la Orden de Cristóbal Colón, junto a otros médicos; reconocido como "Munícipe Distinguido", por La Sala Capitular del Ayuntamiento del Distrito Nacional, en 1997.

Fue el primer decano de la Facultad de Medicina de UNIBE.

El Dr. Escipión Agustín Oliveira Solari fue fanático del fútbol, deporte que practicó intensamente en su juventud. Pero en nuestro país y como si el agua fuera su medio natural, practicó el velerismo con vehemencia, por lo que tendrá que ser recordado siempre por sus compañeros.

Su amor por el mar y sus secretos los expresaba a la nación a través de su columna semanal Cuaderno de Bitácora, en el diario vespertino Última Hora. Ensayos y relatos de experiencias en veleros y balandros, marcaron su huella como una estela, en su camino entusiasta arrastrado por el viento sobre el mar. Sus asiduos lectores podían encontrar en él, además, noticias sobre océanos, velerismo, barcos, regatas y bellos versos. En todo ello se permeaba la defensa de nuestros preciados tesoros naturales.

Estuvo siempre pendiente de todo lo importante de su país de adopción, así como de sus amigos. También de su amado Uruguay al que llevó constantemente en lo más profundo de su alma y sirvió como Cónsul Honorario hasta el fin de sus días. También, como es natural, espigó en literatura y le fue concedido el primer premio Internacional Menarini, por su cuento "El Viaje".



UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
UNIBE