

Ruta de dos Mundos

Juan Pablo Cafena Garfe

Ruta de dos mundos
©2026. Juan Pablo Cafena Garfe
ISBN: 978-956-03-0733-0
Primera edición, 2026
Fue impreso en Lahosa S.A.

Dedicatoria

A la memoria de mi padre, quien me enseñó que el horizonte no es un límite, sino una invitación. Al mar Mediterráneo, por ser mi cuna, mi maestro y, durante muchos meses, mi único confidente. A él regresaba cuando las palabras se me atascaban en la garganta, buscando en el ritmo de sus olas el pulso que le faltaba a mi propia historia. Me sentaba en la cubierta, allí donde las olas abrazan el casco del barco con una insistencia casi hipnótica, y le entregaba mis secretos más oscuros, sabiendo que su inmensidad era el único cofre capaz de guardarlos sin juzgarme. Él me enseñó que la calma es solo una tregua y que la verdadera fuerza no reside en la superficie brillante, sino en las corrientes invisibles que mueven los abismos. Hubo noches en las que la sal fue mi único consuelo y el horizonte, esa línea difusa entre lo real y lo soñado, el único mapa que me atrevía a seguir. Este libro no nació en un escritorio, sino entre el graznido de las gaviotas y el aroma a sal, escrito con la urgencia de quien sabe que, tarde o temprano, la marea siempre devuelve lo que le pertenece. A las estrellas que, en las noches de guardia más negras, fueron mis únicos faros cuando la duda pesaba más que el ancla. A ellas elevaba la vista cuando la bañera se volvía demasiado estrecha y el silencio del motor solo era interrumpido por el crujido del casco contra el abismo. En la soledad de la vigilia, cada constelación era un recordatorio de que, incluso en la inmensidad más ciega, existe un orden, una ruta trazada por quienes navegaron antes que yo. Aprendí a leer el cielo no como un mapa, sino como un consuelo. Cuando el miedo amenazaba con desviar el rumbo y la incertidumbre golpeaba con la fuerza de una tormenta imprevista, su luz fría y constante me devolvía la calma. Ellas no prometían un puerto seguro, pero sí la certeza de que el universo seguía allí, observando mi pequeña batalla contra la oscuridad. Este relato es el eco de esas horas lentas, donde aprendí que para encontrar el camino, a veces, es necesario perder de vista la costa y confiar únicamente en lo que brilla por encima de la tempestad. A este pequeño velero, que dejó de ser madera y fibra para convertirse en una extensión de mi propio cuerpo, resistiendo conmigo los embates del Levante y el silencio denso de las calmas. Juntos aprendimos que la libertad tiene un precio que se paga con sal en la piel y grietas en las manos. Hubo tardes en las que el viento aullaba entre los obenques con la furia de un animal herido, y el barco, lejos de rendirse, se arqueaba sobre las olas con una nobleza casi humana, como si comprendiera que mi vida dependía de su elasticidad. En esos momentos, el crujir de la botavara y el latido de mi corazón se fundían en un solo compás. Pero fue en las calmas donde realmente nos conocimos. Allí, con el mar convertido en un espejo de mercurio y el sol calcinando la cubierta, el barco se transformó en mi confesionario. Sin viento que nos empujara, quedamos desnudos frente al tiempo, obligándome a escuchar lo que el ruido del mundo suele ocultar. Este libro es el cuaderno de bitácora de esa simbiosis; la crónica de cómo un puñado de cuadernas y una vela mayor me

enseñaron que, para cruzar cualquier océano, primero hay que aprender a flotar en la propia soledad. Porque en cada milla recorrida desde Suez, comprendí que no navegaba para escapar del mundo, sino para encontrar lo que queda de nosotros cuando solo queda el mar. A todos los que, como yo, saben que la verdadera libertad no es el puerto de destino, sino la voluntad de soltar las amarras.

Prólogo.

Navegar en solitario no es un acto de misantropía, sino un ejercicio de honestidad radical. En ese aislamiento forzoso, frente a la inmensidad, las máscaras sociales se disuelven con los primeros rociones de agua salada. En el mar, no puedes mentirte: si no aseguras una driza, el viento te lo cobrará; si descuidas el rumbo, la corriente te lo echará en cara. Es un diálogo constante con la realidad más pura. Al dejar atrás las luces de Port Said, uno entra en un estado de hipervigilancia que, paradójicamente, produce una paz profunda. El radar se convierte en el tercer ojo y el barómetro en el pulso cardíaco. En la soledad de la cabina, durante las noches, el brillo de la pantalla del GPS es la única constelación que parece tener sentido, mientras el casco corta el agua con un siseo rítmico, como si el Mediterráneo te estuviera susurrando secretos al oído. La honestidad radica en aceptar la propia pequeñez. No hay público para mis proezas ni testigos para mis miedos. Cuando el viento del noroeste arrecia y obliga a reducir vela en mitad de la noche, lo haces por respeto a la vida, no por deber. Es en ese instante, bajo el cielo estrellado del Levante, donde la memoria de un padre se vuelve presencia: sus enseñanzas ya no son palabras, sino la tensión exacta en tus manos al manejar la escota. A medida que las coordenadas se acercan a la latitud de Larnaca, la travesía se convierte en una purga espiritual. El Mediterráneo, ese maestro exigente, te ha despojado de lo superfluo. Para cuando las luces de la costa chipriota finalmente rompen la línea del horizonte, ya no eres el mismo que soltó amarras en el Canal. Llegas a puerto más ligero, no porque el barco pese menos, sino porque has dejado en el camino las certezas inútiles, llevando contigo solo la verdad desnuda de quien ha mirado al horizonte y ha comprendido que el destino es, simplemente, el valor de seguir navegando. Cuando la costa desaparece y el azul se vuelve absoluto, las máscaras sociales se hunden por su propio peso. Este libro no es solo el registro de una travesía náutica; es el mapa de un hombre reencontrándose a sí mismo entre la sal y el viento. Este libro narra la travesía desde el calor denso del Canal de Suez hasta la luz plateada de las costas de Portugal buscando las raíces de la civilización para entender las propias. Estas páginas destilan la sabiduría que solo el aislamiento y el respeto por el mar pueden otorgar. Aquel que se aventura solo al mar pronto descubre que el silencio no es la ausencia de sonido, sino un lenguaje nuevo. En el Mediterráneo, ese silencio está preñado de historia. Al cruzar el Canal de Suez, el aire se volvió pesado, una mezcla de arena del desierto y combustible de los grandes mercantes, pero al abrirme paso hacia el norte, la libertad del azul abierto me recibió con un bofetón de humildad. En Chipre y las costas de Turquía, aprendí a leer las nubes como si fueran antiguos pergaminos. Cada cala solitaria era un refugio donde el tiempo se detenía, y yo, un simple observador de las ruinas que el mar ha decidido perdonar. En Creta y el laberinto de las islas de Grecia, el viento *Meltemi* puso a prueba mi resistencia; allí comprendí que navegar no es domar los elementos, sino bailar con

ellos bajo una tregua siempre frágil. Al alcanzar Italia, el viaje se tornó estético. Las costas escarpadas me recordaron que la belleza puede ser tan imponente como una tormenta. En Francia, el *Mistral* me empujó con furia hacia el oeste, recordándome que el mar no tiene nacionalidades, solo temperamentos. Al entrar en aguas de España, el aroma a pino y salitre me anunció que el círculo se iba cerrando. La travesía por la península fue un reencuentro con la tierra firme, pero mi mente ya pertenecía al horizonte. Finalmente, al doblar el Cabo de San Vicente y sentir la primera embestida del Atlántico en Portugal, supe que el hombre que partió de Suez ya no existía. Había buscado las raíces de nuestra civilización en cada puerto y cada ruina, pero lo que encontré fue algo más profundo: la certeza de que soy una mota de polvo en un universo de agua, y que mi única grandeza reside en el valor de seguir navegando, a pesar de mi fragilidad. Estas páginas son el eco de esos meses donde mi única brújula fue la intuición y mi único puerto, la propia paz interior. Pasa la página y suelta amarras. El viaje está a punto de comenzar.

Introducción.

El Mediterráneo es un mar de historias superpuestas. En sus profundidades descansan ánforas romanas, restos de galeras fenicias y los ecos de mil lenguas que hoy llamamos muertas, pero que siguen vivas en la forma en que entendemos el mundo. Al navegar sobre la cuenca del Levante no solo atravieso una masa de agua, sino un cementerio de civilizaciones y un archivo de la humanidad. Bajo la quilla, a miles de metros de profundidad, el silencio custodia los secretos de los pueblos del mar. Cada ola que golpea el casco parece arrastrar un fonema de aquel griego homérico o el rastro de una ruta comercial que, hace milenios, ya unía los puertos de Fenicia con las columnas de Hércules. Esa honestidad radical se intensifica al comprender que uno es apenas un punto efímero en una línea de tiempo infinita. Miro mi ecosonda y, al ver el relieve del fondo marino, imagino los barcos de cedro que cargaban cobre desde las minas de Chipre hacia las cortes de los faraones. En el Mediterráneo, el pasado no está detrás, sino debajo, ejerciendo una gravedad invisible sobre el presente. A mitad de camino entre Suez y Limassol, cuando la radio VHF solo emite estática y el viento amaina, el tiempo parece colapsar. En ese vacío, la soledad se transforma en una asamblea: me acompañan los miedos de los marineros que no tenían GPS, la astucia de los mercaderes que leían las nubes y la fe de quienes buscaban una tierra prometida más allá del azul. No hay lengua muerta cuando el mar sigue dictando las mismas leyes de flotabilidad y supervivencia que hace tres mil años. Al divisar finalmente el cabo Gata en Chipre, comprendo que mi llegada es un acto de continuidad. Entrar en la marina de Limassol, es solo un capítulo más de una historia que empezó con un tronco vaciado y un sueño de horizonte. Al pisar tierra, no solo traigo conmigo la sal en la piel, sino el eco de todas esas voces que el Mediterráneo le ha confiado en la soledad del puente, recordándome que el mar nunca olvida a quienes se atreven a escucharlo. Este diario es el testimonio de un año de vida en libertad. A través de sus capítulos, usted me acompañará por la soledad mística de Chipre, los vientos caprichosos de Turquía y la piedra blanca de Creta. Navegaré entre las Cícladas en Grecia, bordearé la bota de Italia y sentiré el refinamiento de las costas de Francia. Cruzaré las aguas vibrantes de España para, finalmente, dejarme abrazar por el Atlántico en las orillas de Portugal. Luego cruzaré el gran charco, llegaré a Panamá, Cruzaré el Canal, y zarparé para volver finalmente a casa en Chile. No encontrarás aquí grandes proezas heroicas, sino la crónica de un diálogo constante entre un hombre, su pequeño barco y el inmenso mar. Porque, al final del día, el verdadero destino de un navegante solitario no es un puerto, sino la paz que se encuentra justo antes de llegar a él.

El Autor a bordo del "Vikingo II"

Aspectos técnicos y Equipamiento.

Para el navegante en solitario, los equipos de seguridad y la autosuficiencia son primordiales. En los sistemas de navegación, dos pilotos automáticos y uno de viento son esenciales. Son los "compañeros" esenciales, permitiendo libertad para gestionar las velas, descansar y realizar otras tareas a bordo. Se complementan con GPS, cartas náuticas electrónicas y de papel. En seguridad, es esencial el AIS (Sistema de Identificación Automática) que es crucial para la seguridad anticolidión, especialmente con el tráfico de ferries y buques de carga que cruzan la ruta. Las balizas de emergencia (EPIRB/PLB) y una radio VHF no pueden faltar, así como radios de mano y un par de teléfonos satelitales. La gestión de la energía a bordo es un desafío constante. Paneles solares, generadores eólicos, y un generador diésel son necesarios para alimentar la electrónica durante más de un día de travesía.

Canal de Suez

El Canal de Suez es una vía navegable artificial situada en Egipto que une el mar Mediterráneo (Puerto Said) con el mar Rojo (Suez) a través del istmo de Suez. Es una infraestructura crítica para el comercio global, ya que separa los continentes de África y Asia, ofreciendo la ruta marítima más corta entre Europa y las regiones que rodean los océanos Índico y Pacífico Occidental. Sus características principales son que tiene una longitud aproximada de ciento noventa y tres kilómetros (ciento veinte millas). Tras diversas modernizaciones, alcanza una profundidad de veinticuatro metros. Carece de esclusas. A diferencia del Canal de Panamá, es un canal a nivel del mar, lo que permite que el agua fluya libremente y los barcos transiten sin necesidad de esclusas. El tiempo de tránsito suele tardar entre trece y quince horas para el cruce completo. El canal mantiene su relevancia como un "punto de estrangulamiento" vital en la logística mundial porque implica un gran ahorro de distancia evitando que los barcos rodeen el Cabo de Buena Esperanza (África), lo que reduce el tiempo de viaje entre Europa y Asia en unos diez a doce días. Por esta vía transita aproximadamente el doce por ciento del comercio mundial y el treinta por ciento del tráfico de contenedores y es un eje fundamental para el transporte de petróleo (nueve por ciento del flujo marítimo global) y gas natural licuado (Ocho por ciento). Los ingresos por peajes son una fuente esencial de divisas para el gobierno egipcio.

Padres e hijos

Así como miras a tus padres, algún día tus hijos mirarán hacia ti. La vida no castiga, simplemente devuelve lo que sembramos en ella. Y muchas veces, lo que cosechamos

sin darnos cuenta, es lo que pesa más cuando vuelve a nosotros. Si hoy tus padres parecen una carga, si sus voces irritan tus oídos, si sus pasos lentos te desesperan, recuerda que esos mismos ojitos que te observan cada día están aprendiendo de ti como tratar a quienes te dieron la vida. Los niños no escuchan discursos, imitan gestos. No siguen consejos, siguen ejemplos.

Si tus padres siempre temían en el último lugar en tu lista de prioridades, si respondes a sus llamadas con desgano, si solo los visitas “cuando tienes tiempo”, no te sorprendas si mañana tus hijos hacen lo mismo contigo. Porque lo que tu les enseñas hoy, será la “normalidad” que ellos repetirán en el futuro. Los padres, con sus silencios, sus arrugas, su cansancio, nos recuerdan que alguna vez fueron todo para nosotros: que nos sostuvieron cuando no podíamos caminar, que nos escucharon cuando nadie más entendía nuestras lágrimas. Y sin embargo, ¿cuánto les devolvemos con indiferencia, prisa y excusa? Hoy tú eres un niño; mañana serás un padre. Hoy tienes la oportunidad de dar un abrazo, mañana te arrepentirás de no haberlo dado. Y en ese momento doloroso entenderás que el amor que no diste a tiempo, nunca vuelve. Que la paciencia que negaste será la misma que en el futuro anhelaras. Y que el ejemplo que dejas, será la herencia que tus hijos llevarán en su corazón. Por eso, debes respetar, cuidar y amar a tus padres mientras aun los tienes. No porque lo exijan, sino porque esa es la mayor herencia que puedes dejar: enseñarles a tus hijos que la gratitud y el amor no tienen edad. Que los padres o son una carga, son la raíz de quienes somos. Y cuando llegue tu vejez, cuando tus pasos sean mas lentos, cuando tus palabras se vuelvan repeticiones, sabrás que el amor que diste, será el amor que te devolverán. Porque en la vida, lo que siembras en tus padres, lo cosecharas en tus hijos.

Travesía entre el Canal de Suez y Chipre

La travesía desde la salida norte del Canal de Suez hasta la isla de Chipre es una transición dramática entre la ingeniería humana del desierto y la inmensidad azul del Mediterráneo Oriental. Debo cubrir doscientos cincuenta millas nauticas. Zarpo de Port Said. Tras días de tensión conviviendo con petroleros gigantes en el canal, siento un alivio electrizante al dejar atrás las boyas del canal de acceso. Al superar los rompeolas, el color del agua cambia del marrón turbio del canal a un verde oliva profundo. Mantengo una vigilancia extrema; esta zona es un hervidero de barcos de pesca egipcios que a menudo no portan luces ni sistemas AIS. El ruido de las bocinas de los mercantes es reemplazado por el silbido del viento en la jarcia y empieza la batalla contra los Etesios, que son los vientos del norte. Una vez en mar abierto, el mayor desafío en esta ruta es que debo navegar de ceñida (contra el viento). Los vientos predominantes soplan del noroeste o norte. El barco escora (se inclina) constantemente. Cocinar, dormir o simplemente moverse por la cabina se convierte

en un ejercicio de equilibrismo. Aplico ciclos de sueño polifásico (siestas de 20 minutos). En esta zona, las plataformas de gas frente a la costa del Delta del Nilo y de Israel crean un campo minado de obstáculos iluminados que requieren atención constante en el radar. A medida que me alejo de la costa africana, la profundidad del Mediterráneo aumenta drásticamente. El aire se vuelve más limpio y el calor asfixiante de Suez da paso a una brisa marina salina. Durante el segundo día, la costa desaparece por completo. El horizonte es una línea perfecta de 360 grados. Experimento una conexión profunda con mi barco; cada crujido del casco o vibración del timón me comunica el estado del mar. Avisto y me acompañan un rato largo los delfines mulares que juegan en la estela de proa, rompiendo la monotonía del azul. Por la noche, la bioluminiscencia en el agua crea un rastro de fuego líquido detrás del barco. Tras 48 horas de navegación, aparece una silueta borrosa en el horizonte norte. No es la costa, sino las cumbres de las Montañas Troodos. Me dirijo a la marina de Limassol. A medida que me acerco, la protección de la isla comienza a aplanar el mar, aunque las rachas de viento siguen siendo intensas. (Vientos catabáticos). El proceso de entrada a Chipre es el punto final de esta etapa de la travesía. Tomo contacto con "Cyprus Radio" por VHF. Tras días de soledad, el silencio del mar se rompe por el bullicio del puerto. Al amarrar en el muelle de aduanas, el experimento momentáneamente algo de "mareo de tierra", donde el muelle parece moverse bajo mis pies. La travesía concluye con el sello en el pasaporte y la primera comida fresca en una taberna chipriota, dejando atrás el desafío del paso entre dos continentes. La cocina de Chipre es una fusión mediterránea con influencias griegas y de Oriente Medio, que destaca por su frescura, simplicidad y uso de ingredientes de temporada. La mejor manera de conocerla es a través de los mezedes, una amplia selección de platos pequeños que se comparten en la mesa. Pruebo el Mezedes que son desde 10 hasta 25 platos diferentes, que van desde salsas y pan de pita hasta carnes a la parrilla y verduras. El queso nacional de Chipre se llama Halloumi, y es originario de la isla hace mil años. Es un queso semiduro hecho con leche de cabra y oveja, que se puede freír o asar a la parrilla sin derretirse. Me han encantado los Souvlakia, que son populares kebabs de carne (cerdo, pollo o cordero) a la parrilla, marinados en especias y servidos tradicionalmente en pan de pita con ensalada. Me enloquecen las frutas confitadas en almíbar, conocidas como "dulces de cuchara" (spoon sweets) y el que son dulces naturales tradicionales hechos de jugo de uva concentrado y nueces o almendras. Y nada como el café chipriota que es un café fuerte y espeso, similar al café turco o griego, servido en tazas pequeñas. Chipre tiene una larga historia vinícola, y la isla es famosa por su vino de postre Commandaria, considerado uno de los vinos más antiguos del mundo.

Vida

Decidí ver la vida con amor. Deje de preocuparme por lo que no puedo controlar. Deje de agrandar los problemas. Entendí que la vida no es lo que me pasa. Sino como decido afrontarlo. Hoy elijo la paz, la gratitud y el amor. Porque todo lo que entregas vuelve. Y cada cosa que ocurre, de una u otra forma me hace crecer.

Travesía de Limassol a Girne.

La travesía náutica en solitario desde Limassol (República de Chipre, sur) hasta Girne/Kyrenia (Chipre del Norte, norte) es un viaje relativamente corto, de aproximadamente 60 millas náuticas, que se puede completar en 10 a 12 horas. Sin embargo, su principal complejidad no es meteorológica, sino geopolítica y administrativa. La isla de Chipre está dividida por la "Línea Verde", una zona desmilitarizada de la ONU. La República de Chipre (sur) es miembro de la UE, mientras que la República Turca del Norte de Chipre es un estado *de facto* solo reconocido por Turquía. No se puede navegar directamente de un puerto del sur (Limassol o Lárnaca) a uno del norte (Girne o Famagusta) sin cumplir con estrictos trámites aduaneros y de inmigración, que a menudo son problemáticos o incluso imposibles para embarcaciones privadas si no se gestionan a través de agentes. Con esfuerzo y un par de botellas de vino chileno "donadas" a alguien, consigo la autorización para navegar las sesenta millas que me separan. Voy directo en rumbo norte y en mar abierto lejos de la protección costera, pero con la tierra siempre a la vista en un horizonte claro. Los vientos predominantes vienen del oeste, lo que hace que la navegación sea cómoda a un largo. El oleaje es moderado, pero puede aumentar significativamente si sopla el Meltemi con fuerza en la cuenca oriental del Mediterráneo. Arribo sin novedad a Girne, para anclar en la Delta Marina. Esta Situada en el "Puerto Nuevo" (New Harbour), a solo 1 milla al este del centro histórico. Es una marina cerrada con seguridad 24h, muelles flotantes y finger de amarre, lo que facilita enormemente la maniobra sin ayuda y Ofrece electricidad, agua, duchas y asistencia para trámites de aduanas y migración (*Transit Log*), esenciales al entrar en Chipre del Norte.