

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

UN TRIPULANTE LLAMADO MURPHY

(SANTANDER-ELBA-SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS)



ExLibric

**UN TRIPULANTE
LLAMADO MURPHY
(SANTANDER-ELBA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS)**



ExLibric

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

**UN TRIPULANTE
LLAMADO MURPHY
(SANTANDER-ELBA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS)**

EXLIBRIC
ANTEQUERA 2017

**UN TRIPULANTE LLAMADO MURPHY
(SANTANDER-ELBA-SANTANDER EN EL CORTO
MALTÉS)**

© Álvaro González de Aledo Linos

© de la imagen de cubiertas: Álvaro González de Aledo Linos

Diseño de portada: Dpto. de Diseño Gráfico Exlibric

Iª edición

© ExLibric, 2017.

Editado por: ExLibric

C.I.F.: B-92.041.839

c/ Cueva de Viera, 2, Local 3

Centro Negocios CADI

29200 Antequera (Málaga)

Teléfono: 952 70 60 04

Fax: 952 84 55 03

Correo electrónico: exlibric@exlibric.com

Internet: www.exlibric.com

Reservados todos los derechos de publicación en cualquier idioma.

Según el Código Penal vigente ninguna parte de este o cualquier otro libro puede ser reproducida, grabada en alguno

de los sistemas de almacenamiento existentes o transmitida por cualquier procedimiento, ya sea electrónico, mecánico, reprográfico, magnético o cualquier otro, sin autorización previa y por escrito de EXLIBRIC;

su contenido está protegido por la Ley vigente que establece

penas de prisión y/o multas a quienes intencionadamente

reprodujeren o plagiaren, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica.

ISBN: 978-84-16848-76-8

Nota de la editorial: ExLibric pertenece a Innovación y Cualificación S. L.

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

**UN TRIPULANTE
LLAMADO MURPHY
(SANTANDER-ELBA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS)**

Índice de contenido

Portada

Título

Copyright

Índice

Dedicatoria

Prólogo

Capítulo 1 Naufragué en la A68

Capítulo 2 Etapas invernales en Francia flirteando con el mistral

Capítulo 3 Golpe de mistral en Marsella y primeras islas

Capítulo 4 Islas Embiez y Porquerolles

Capítulo 5 El peor mistral en Cavalaire y el festival de cine de Cannes

Capítulo 6 Más islas y escala en Mónaco

Capítulo 7 Tomando contacto con la costa italiana

Capítulo 8 La costa “pija” y Le Cinque Terre

Capítulo 9 La llegada de Ana a Livorno

Capítulo 10 Llegamos a Elba, nuestro destino

Capítulo 11 Contorneando la isla de Elba

Capítulo 12 Los “Ormeggiatori” pícaros y la Isla de Pianosa

Capítulo 13 El Monte Capanne y Capraia, la gema del archipiélago

Capítulo 14 De vuelta al continente y al mistral

Capítulo 15 Tristes despedidas, deshaciendo camino y el Cristo del Abismo

Capítulo 16 La salida de Italia

Capítulo 17 Otra vez en la Costa Azul

Capítulo 18 Héliopolis, la isla esquizofrénica

Capítulo 19 La bonita ruta de las islas y los primeros fiordos

Capítulo 20 Más fiordos, más mistral, y problemas con el motor

Capítulo 21 Un fueraborda en la maleta

Capítulo 22 El Río Ródano y los canales

Capítulo 23 Sète y el Étang de Thau

Capítulo 24 Nuestro querido Canal de Midi

Capítulo 25 Las navegaciones más extravagantes

Capítulo 26 Incertidumbres en Narbona y vuelta a Santander

Capítulo 27 Resumen, conclusiones y balance personal

Anexo 1 Escalas y millas recorridas

Anexo 2 Pequeño diccionario de términos náuticos utilizados en el libro

Epílogo A mi ciudad

*A mis tripulantes Mario Soler, Nacho López-
Dóriga,
Fernando Pascual y Daniel Tribaldos, porque sin
ellos no sería posible contar esta batallita.*

*Y especialmente a Ana, gracias por
acompañarme hasta aquí.*

Prólogo

A bordo de un pequeño velero, el “Corto Maltés”, con muchas millas bajo la orza y afrontando toda suerte de circunstancias, Álvaro detalla con extremado cuidado todas las vicisitudes por las que va pasando, y al mismo tiempo incorpora muchos datos de los lugares que visita, incluso históricos. Ello convierte este libro no solo en una publicación de relatos náuticos en navegación, sino también en un auténtico derrotero de gran utilidad para quien pretenda seguir su estela en la vida real o en los sueños y expectativas futuras.

Una línea de vida, anudada cada dos metros y largada por la popa, representa la última oportunidad de alcanzar el barco en las peores condiciones, un hombre al agua. Y es ese cordón umbilical el que conecta la realidad con las ilusiones a bordo del “Corto Maltés”. Un texto excelentemente rico y fluido nos traslada en el tiempo y nos deposita sobre una cubierta frecuentemente bañada y salpicada por las olas cortas y profundas del Mediterráneo. Por la proa se atisba el perfil de un nuevo destino, un nuevo punto de referencia cuya experiencia será diseccionada magistralmente por este navegante intrépido, sensible, romántico y especialmente aventurero.

El “Corto Maltés” demuestra una vez más que las grandes travesías costeras son posibles incluso para las pequeñas embarcaciones, siempre que se utilice con facilidad y frecuencia el sentido común con el fin de aventajar al inseparable compañero “Murphy”. Álvaro sabe barajar correcta y satisfactoriamente esas condiciones de fuertes vientos y mares complicadas para un velero de menos de siete metros, y llegar con seguridad a destino habiendo sufrido tan solo emocionantes subidas de adrenalina.

Sin duda alguna se asumen riesgos al navegar con una unidad tan limitada en eslora, y sobre todo cuando la meteorología siempre acecha con sus imprevisibles cambios de humor mediterráneo. No obstante con un poco de suerte, y mucha pericia y experiencia, siempre se consigue vencer a las dificultades tanto en la mar... como en la vida. Este es un buen ejemplo de ello.

Isabel Navarro
Guillermo Cabal

Tripulación del Velero “Tin Tin” dando la vuelta al mundo

Capítulo 1

Naufragué en la A68

Cuando por el **arcén** me dirigía al remolque la visión de mi barco era de las de cortar la respiración. Uno de los apoyos, el de popa a estribor, se había **clavado** en el casco y le había perforado un agujero de unos 30 cm. El otro apoyo, el de proa a estribor, **había cedido** y estaba hundiendo el casco aunque sin perforarlo. Había ocurrido lo que siempre pensamos que solo le pasa a los demás. El día más negro del Corto Maltés tuvo que ser en la carretera en vez de en el mar. Habíamos salido de Santander por la mañana a las 8 h con dirección a Llançá, en Gerona, para allí iniciar una navegación costera de tres meses hasta la isla de Elba, en Italia. Y ahora nos encontrábamos desasistidos en el arcén de la autopista A68, pasado el peaje de Llodio, en Alava, con la sensación de habernos caído encima los cascotes de un edificio en demolición. Está claro que algunos minutos duran más que otros, y aquellos fueron de los largos.

El día anterior habíamos sacado el barco del agua en Puerto Chico, le habíamos desarbolado, y J. M., el transportista, lo había colocado cargando sus aproximadamente 1.500 kg en los cuatro apoyos del

remolque, **con el quillote al aire**. A todos nos pareció imprudente en un barco diseñado para varar apoyado en el quillote, y hubiéramos preferido transportarlo apoyado en él y utilizando los apoyos del remolque solo para el equilibrio lateral. Pero la discreción propia de encontrarnos ante un supuesto profesional nos hizo limitarnos a un comentario al que respondió haciendo una mueca y diciendo que “así iba bien”, y nos impidió insistir más en ese asunto, de lo que nos arrepentiremos toda la vida. El caso es que el barco tenía **clavado el apoyo como la estocada de un toro**, y asomaba por el interior a la altura del mamparo que separa el aseo de la bañera. El otro apoyo había empujado el mamparo hacia el interior y **desarticulado el mueble** bajo la colchoneta de la camareta. En un momento pasaron por mi cabeza los largos meses de preparación del viaje, los gastos ya realizados, los amigos que iban a acompañarme en las distintas etapas que perderían sus billetes de avión, y hasta los planes alternativos para el verano si no conseguía reparar aquel destrozo. Es lo que tiene aterrizar los sueños: que a veces tropiezas con la dura realidad. Ya entonces empecé a sospechar que Murphy se había metido de polizón en el Corto Maltés en ese viaje y quería fastidiar mi forma de entender la navegación (y la vida): perseguir la serenidad y la felicidad superando el temor a los elementos, a los convencionalismos sociales, al paso del tiempo y a la muerte. Si era así, el combate empezaba mal. Murphy: 1, Corto Maltés: 0.

Lo que pasó el resto del día no es para describirse. Naturalmente mi primer pensamiento fue abandonar y volver sobre nuestras huellas con el lisiado, pero enseguida el Pepito Grillo que llevo dentro y que me hace ver las dificultades como un reto a superar, se puso en marcha. Por supuesto en esas condiciones el barco no podía continuar ni un kilómetro, so pena de perforarse por otro de los apoyos, y pasamos toda la mañana en el arcén gestionando un camión que lo recogiera y buscando dónde repararlo. J. M. estaba preso de un ataque de nervios y no paraba de encender un pitillo tras otro (“elegí mal día para dejar de fumar”) y de buscar un arbusto donde orinar una y otra vez. En Santander, mi tierra, los astilleros con los que contacté no se esforzaron, todos me daban largas y evasivas y lo más que me ofrecían era ponerme en la lista de espera para empezar a repararlo dentro de 2 o 4 semanas. Por suerte en Getxo, que además era el puerto más cercano, se volcaron conmigo, me admitieron el barco en el varadero de Getxo Kaia, su puerto deportivo, y reorganizaron su trabajo para empezar la reparación ese mismo día. Al parecer en 2 o 3 días podía estar reparado y si fuera así empezaba a divisar algo de luz al final del túnel, quiero decir, a ser un poco optimista después de ver todo el plan de ese verano arruinado tras tantos preparativos.

La compañía de seguros del remolque, que no nombraré (Allianz) tampoco se esmeró, y después de toda la mañana

esperando que encontrase una solución sin éxito, decidimos llamar nosotros a un transportista. Se trataba de un camión con plataforma y su propia grúa de "Carmelo e hijos", en Ortuella, que se presentó a las 16 h. Nosotros llevábamos ya siete horas en el arcén, sin comer, y todos los sistemas de seguridad de la autopista, que nos habían visto por las cámaras, se habían puesto en contacto con nosotros por si necesitábamos algo. La maniobra para **pasar el Corto Maltés al camión** fue limpia y rápida, con la salvedad de que no conseguimos desinsertar el apoyo del casco y tuvimos que desatornillar el del remolque y dejarlo incrustado en el barco para su transporte. José Luis, el conductor, sabiendo que venía a recoger un barco había cargado en la plataforma un soporte en forma de V para la popa, procedente de la carga de carretes de cable, que se adaptó a la perfección a la línea del casco calzado con neumáticos. Llegamos a Getxo (43º 20,43' N; 3º 1,19' W) esa misma tarde donde nos estaban esperando con una cuna, y gracias a que llevábamos la grúa del camión pudimos posarlo en ella, pues su travelift estaba en labores de mantenimiento. La reparación no pudo comenzar ese mismo día porque debía inspeccionar los daños un perito, con el que quedamos el día siguiente.

Ante mí, bajado a la fuerza de mi Olimpo particular, se abría una semana de incertidumbres. Era martes 3 de mayo, y el sábado 7 debía estar en el Club de Vela de Blanes para presentar el libro *La vuelta a España del Corto*

*Maltés**, a donde pensaba desplazarme desde Llançá por carretera. El domingo 8 tenía una cita con mi amigo Mario Soler en Llançá para empezar a navegar hacia Italia, y por la premura de sus fechas yo debía tener el barco ya aparejado, arbolado y a flote, con la despensa provista, para empezar a navegar. Parecía difícil conseguirlo todo con el barco inmovilizado y agujereado en la otra punta del país. Por si fuera poco tenía que buscarme alojamiento mientras durara la reparación, pues había que lijar y luego trabajar la fibra desde fuera y desde dentro de la embarcación, y el polvo de la lijadora y el olor de la resina impedirían vivir a bordo en aquel escenario de destrucción. Además iba a desordenar todo porque tenía que quitar todas mis cosas (ropa, comida, aparatos, etc.) de la zona de trabajo y amontonarlas en los rincones que quedasen libres.

Enseguida entré en contacto con mis amigos de la asociación de navegantes “Itsasamezten”, a los que conocía por nuestro contacto para organizar en Getxo una actividad de enseñanza de la vela con los niños de oncología del hospital de Cruces (“Carpe Diem”) similar a la que organizamos en Santander unos médicos y capitanes desde el año 2003** . Me lo pusieron fácil como la tabla del uno, pues consiguieron liberar de trabajo al profesional que me iba a reparar el barco y, no contentos con eso, me facilitaron instalarme en el barco de uno de sus miembros, el **Karmele**, de Ander Akesolo, mientras durasen los

trabajos. La verdad es que navegando se conoce a gente con muy buena entraña. Aquella motora fue mi hogar adoptivo esa semana fatídica, y el estar en el mismo puerto me facilitó mucho toda la supervisión y apoyo a las tareas de la reparación.

El día siguiente por la mañana el perito de la compañía de seguros admitió los daños y comenzó la reparación. Se encargó de ello **Javi Bidegorri**, un profesional que brilla con luz propia en “La Planchada” (que es como llaman en Getxo al varadero) y el artífice del milagro de reparar un boquete de 30 cm en el casco de un barco y la luxación de un mamparo en tres días. Todo el personal de la Marina de Getxo se portó de maravilla pero Javi especialmente. Por cumplir el plazo a que se había comprometido trabajó desde por la mañana hasta las 22:30 h, y eso sin la sonrisa secuestrada. Como hacía mucho calor la fibra secaba rápido y el primer día ya estaba reparado el agujero por fuera y empezando a rematarlo por el interior. Además decidimos enfibrar también la zona que se había ablandado, la del apoyo de proa y estribor, para hacerla más sólida aunque no se hubiera perforado. El principio de los trabajos fue lo peor, lijando dentro del barco y respirando el polvillo de la fibra, que además se esparcía por toda la camareta. Por suerte, Javi consiguió una aspiradora industrial que chupaba una gran parte del polvo en la zona misma que lijaba, y que luego me la dejó para la limpieza general antes de devolverla. Luego vino enfibrar

por dentro con varias capas, para que la zona reparada quedase incluso más fuerte que el resto del casco. Y finalmente limpiar y recolocar todo.



Esos días en Getxo para mí fueron deprimentes. La melancolía, esa incómoda polizona, subió a bordo mientras estaba de espaldas y con la guardia bajada. Aparte de ver al Corto Maltés en aquel estado lamentable, se me iba la mañana en gestiones telefónicas con las compañías de seguros, el Club de Vela Blanes y la editorial de mis libros para anular la presentación en Blanes, la contratación del transporte a Llançá con el camión que me recogió en la autopista, pues J. M. prefirió no finalizar el transporte y yo

no me fiaba, etc. El camión era más caro que el remolque pero él mismo me echaría el barco al agua y me levantaría el palo, con lo que al no necesitar el travelift ni la grúa en Llançá la diferencia económica se reducía. Por si fuera poco, al rascar el casco (que hice confiando erróneamente en la protección de mis gafas de ver) me saltó una esquirla de fibra o de pintura seca al ojo izquierdo. Como aunque me ponga el atuendo de navegante no me quito el de médico, el dolor que me produjo lo diagnosticué como una herida corneal y tuve que tratármela sin tiempo ni medios para ir al hospital a que me lo mirasen. Solo podía trabajar mirando por el ojo derecho, con el izquierdo de adorno. Tuve la suerte de que el segundo día se me había pasado todo, pero la angustia de pensar que aquella herida en el ojo se me complicase, además de lo que ya tenía encima, me amargó más si cabe el ánimo en aquella semana deprimente.

Entre incidentes y percances una tarde se acercó Ana a Bilbao para contrarrestar la mala racha y estar conmigo, y las horas que pasamos juntos fueron como un oasis en aquel reino de Murphy. Recorrimos los sitios que ya conocíamos de navegaciones anteriores y nuestros pasos nos llevaron hasta la ría, y concretamente el atraque del Museo Marítimo, donde el año anterior habíamos pasado algunas noches con el Corto Maltés en nuestra navegación a Bretaña por el Golfo de Vizcaya*** . Allí vimos amarrado un barco que nos resultó familiar. Nada menos que el

“Cantabria Infinita”, que fue una especie de barco insignia del Gobierno de Cantabria durante unos años, y que después de un periodo de incertidumbre sobre su futuro marino se dedicaba a buque escuela en el seno de la asociación internacional de grandes veleros Tall Ship Race. Con sus dos mástiles y su alto castillo de popa parecía venido de los tiempos de Simbad. Estaba en la ría de Bilbao preparándose para la siguiente concentración en Lisboa. Ahora se llamaba Atyla y compartimos un rato de conversación con su capitán, Nacho de la Serna, contándonos mutuamente nuestras vicisitudes. Nos encantó su **folleto informativo** que se convierte en una papirola con la silueta del barco.

El viernes 6 de mayo el Corto Maltés tenía reparados el agujero y la desarticulación del mamparo. Aproveché la estancia en la cuna para darle la patente a todo el casco y a la cola del fueraborda, cosa que pensaba hacer en Llançá pero ya no me daba tiempo. Posiblemente se deteriorase algo la pintura en el transporte del camión y al izarlo con las cinchas pero no había otra opción. Las zonas reparadas las dejamos sin pintar para identificarlas bien y que en el transporte no se apoyase nada en ellas hasta que estuvieran bien curadas. Le daríamos la patente en Llançá a la vez que pintásemos los apoyos. El resultado saltaba a la vista y el Corto Maltés estaba más sólido que antes del accidente. A última hora de la tarde se presentó José Luis con el camión, lo izamos a la plataforma y quedó aparcado

en La Planchada para salir hacia Llançá el día siguiente. Esta vez miramos con lupa cómo se amarraba el barco para el largo viaje y quedamos plenamente satisfechos. Se apoyó en el quillote sobre unos neumáticos y en la popa en el soporte en forma de V que ya utilizamos en la autopista, igualmente calzado con neumáticos. Como al apoyar en el quillote la orza se vería empujada hacia dentro, dejé pasado un cabo por el agujero que lleva la orza ex profeso para descenderla si se traba. Luego se le estabilizó con cinchas pasadas a tensión por las cornamusas. Con todo terminado yo me fui a dar una vuelta en bici por Getxo para intentar relajarme. En mi fuero interno esperaba haber saldado ya todas mis deudas con el mar y que la navegación, ¡por lo menos los primeros días por favor!, fuera tranquila. Me encontraba auténticamente con el síndrome del opositor, que consiste en que después de todo el estrés de preparar una oposición, cuando la apruebas te viene un vacío interior, una incredulidad que sustituye con nuevas palpitations negativas a las anteriores. Pues eso estaba sintiendo yo aquella tarde. Ver con el espíritu sereno mi barco en el camión que lo llevaría a Llançá era un alivio; había conseguido lo que parecía imposible gracias a todos los amigos y profesionales de Getxo. Pero el estrés de aquella semana no me había dejado apreciar bien la magnitud de lo que estaba arriesgando. Y entonces me daba cuenta de que nos habíamos jugado las vacaciones de muchos amigos, los billetes de avión ya contratados, la ilusión de este viaje preparado durante tantos meses, la

propia credibilidad de un proyecto arriesgado para este barquito fiel, no hecho para una vitrina, que pese a su senectud (30 años es mucho para un barco) nos estaba permitiendo aventuras tan emocionantes. Esperaba que a partir de entonces la suerte nos sonriera. Murphy: 1, Corto Maltés: 1.

El sábado salimos, en efecto, a las 8 h rumbo a Llançá. El transportista, José Luis, tenía que parar cada cuatro horas y media según el tacógrafo, y comimos a las 12:45 h. En esta parada comprobamos que por el camino se había desprendido la placa que indica el extremo del transporte (un cuadrado blanco con rayas rojas) que habíamos amarrado a la punta del palo, así como un grillete del estay de proa. Y eso a pesar de que había dejado bien apretados todos los herrajes del palo previendo que con la vibración del camión alguno podría soltarse, para no verme en Llançá faltándome algún herraje y teniendo que esperar aún más a que llegase el recambio. Después de casi 11 horas de carretera llegamos a Llançá (42º 22,34' N; 3º 9,81' E) sin incidentes mayores cuando al conductor solo le quedaban cinco minutos de conducir ese día. Un pequeño retraso y hubiéramos tenido que parar en una gasolinera hasta el día siguiente. El camión quedó aparcado justo al lado de los atraques del puerto deportivo. Ver al **Corto Maltés allí arriba**, tan cerca del mar pero sin alcanzarlo y desarbolado como un pantalán, era como mirar a un naufrago del desierto que llegase a diez metros del oasis y algo le impidiera alcanzar el agua. Estaba pidiendo a gritos volver

a su elemento después de las intervenciones quirúrgicas que acababa de sufrir, y yo estaba deseando con todas mis fuerzas devolverlo al mar.

Como yo iba a dormir a bordo y no necesitaba hotel, mientras José Luis iba a buscar el suyo terminé de pintar el casco en las zonas reparadas. Luego, a las 19:30 se incorporó Mario al grupo. Venía en tren, cargadísimo con su maleta y con los víveres, porque con tanto lío en Getxo no habíamos hecho la compra y la despensa estaba vacía. Por teléfono le había encargado que comprase entre la estación y el puerto lo más indispensable para los primeros días, porque no sabíamos hasta dónde llegaríamos navegando e íbamos a salir de Llançá un domingo, con todo cerrado. Más tarde hicimos una cena muy agradable con nuestro transportista providencial y nuestro Ángel de la Guarda en el peaje de Llodio, en una pizzería enfrente de la playa. El mar estaba como un plato y organizamos todo para botar el barco el día siguiente, domingo, a primera hora. Anunciaban lluvia y a lo mejor nos tocaría hacer la maniobra a remojo, pero aun así estábamos contentos porque el Corto Maltés volvería a su elemento, ya que aquella pasada por tierra no le había venido nada bien.

La noche fue muy atípica porque Mario y yo dormimos en el barco pero encima de la plataforma del camión. Aquello no se movía nada, pero nosotros no podíamos desenvolvemos dentro por la cantidad de cosas revueltas

que había después de una semana en el astillero. Además todavía olía a la resina recién aplicada y hasta nos preocupamos un poco por nuestra salud (los dos somos médicos) al tener que dormir con aquel olor. Dejamos todo abierto para ventilar, nos acostamos en una habitación con vistas al cielo, y una luna movediza pero tan finita que parecía caída de un cortaúñas recorrió el tambucho. Pero nos hizo pasar un frío escandaloso, tuvimos 15 °C en la cabina y en el exterior un chirimirí que se colaba por la entrada. Fue la primera de una serie de noches heladoras en que nos despertaba el frío, a pesar de estar ya en mayo y de acostarnos con todo lo disponible de abrigo. Yo esa noche dormí con dos camisetas térmicas, pantalón térmico largo, bluf y gorro de forro polar, calcetines de lana, saco de dormir y manta, y acurrucado como el muelle de un reloj. A pesar de eso me desperté varias veces soplándome los dedos. Me recordó mucho la navegación del año anterior a Bretaña, donde ese frío era el habitual, pero no me lo esperaba en el Mediterráneo. Me hice el firme propósito de llevar siempre a las navegaciones el saco de dormir de plumas en lugar del de verano, y de pedir a Ana que me lo trajera cuando se incorporase a la tripulación en Pisa.



En Llançá los responsables del puerto se volcaron con nosotros. Aunque no estábamos pagando un amarre nos dieron acceso a los baños, lo que les agradecemos mucho. Además nos dieron todas las facilidades para echar el barco al agua el día siguiente, a pesar de que habíamos anulado

los servicios de su grúa, que habríamos necesitado desde el remolque pero no desde el camión. Después de toda la semana anterior estresados en el Cantábrico por lo que ya sabéis, nos las prometíamos tan felices navegando bajo el sol del Mediterráneo y nos encontramos más lluvia que en Cantabria. Tal y como estaba pronosticado amaneció lloviendo, y echamos el barco al agua a las 8 h. Lo primero, sostenido por las cinchas, fue terminar de pintar el casco donde estuvo apoyado y comprobar la solidez de la reparación, que en cuanto estuvo pintada ni se notaba. Luego comprobar los ánodos y el pasacascos, y finalmente echarlo al agua. Ya a flote fuimos corriendo a ver que estaba estanco y no había que achicar, y en efecto comprobamos que no filtraba nada por las zonas reparadas. Luego **pusimos en pie el palo** y cuando estuvo sujeto nos despedimos de José Luis, que se volvía a Euskadi. Mario y yo nos quedamos amarrados al muelle de la grúa toda la mañana para los reglajes posteriores, instalar toda la jarcia y las velas y limpiarlo todo, dejando los contactos eléctricos de la luz del palo para más adelante. Como Mario ha sido regatero aproveché su interés y su experiencia para corregir la caída del palo en el sentido proa-popa, que estaba un poco desplazada hacia atrás, acortando en dos puntos el herraje del estay. Con ese simple ajuste en las primeras navegaciones comprobamos que el barco iba menos ardiente, o sea, tenía menos tendencia a irse de orzada.

Todo el trabajo lo hicimos bajo los chaparrones. Aunque estaba de lo más desapacible y no parecía el mejor día para volver a las trincheras, teníamos ganas de empezar a navegar después de la parada forzada en Getxo, de probar la nueva regulación que habíamos hecho al palo, y de estar seguros de que el casco no hacía agua con las presiones del mar al navegar. Además Mario prefería una etapa corta para amarinarse. Por eso salimos esa misma tarde rumbo a Portbou después de llenar los depósitos de agua y los bidones de gasolina. Objetivamente era una etapa ridícula de cinco millas que nos llevó menos de dos horas, pero con las prisas no pudimos conocer Llançá suficientemente bien. Reconozco que al hacer la planificación rectilínea del viaje, en la mesa de casa, elegí Llançá solo por estar cerca de la frontera francesa y tener una grúa suficientemente grande (12 toneladas) para el Corto Maltés cuando pensaba llegar allí con el remolque. Pero después de conocerla superficialmente, y sobre todo después de lo que nos esperaba en Portbou, habríamos hecho mejor en quedarnos en Llançá un día más, como veréis enseguida. La típica diferencia entre lo que planificas y la vida real, a la que los navegantes estamos muy acostumbrados.

En efecto, las cinco millas las hicimos con viento portante del Sureste, izando la mayor y el génova con velocidades de entre 3 y 6 nudos, y siempre bajo la lluvia. Amarramos a las 18:20 en Portbou (42º 25,58' N; 3º 9,92' E) un puerto bastante vacío y con las instalaciones, ¿cómo decir?, muy

pobres. Las oficinas de la marina estaban en un contenedor y los aseos en otro, con un único espacio de váter y ducha para hombres y otro para mujeres. En el entorno solo había la explanada del varadero, pero ni cafeterías, tiendas, almacenes de acastillage náutico, etc. Nos fuimos a recorrer el pueblo con toda la ropa de aguas y los paraguas. La carretera que lleva al pueblo discurre por el contorno de una península muy cerca del mar, y cuando hay fuerte oleaje del Este, que entra hasta el fondo de la bahía, las olas inundan la carretera y el puerto queda inaccesible. En esas circunstancias hay que llegar al puerto monte a través salvando un desnivel desde la carretera. Aquel día la carretera no estaba inundada, pero había que ir con cuidado porque las olas más atrevidas se subían al asfalto.

Lo primero que nos llamó la atención es que el Ayuntamiento había organizado un **parking en una riera**, algo incomprensible porque es por donde desagua la lluvia a veces con una fuerza torrencial. Me pareció sorprendente que una institución pública llevase a efecto esas ideas de bombero. Le preguntamos a una señora que estaba paseando al perro por la riera si a los vecinos no les parecía peligroso, y ante nuestra sorpresa nos dijo:

—¿Por qué, si aquí nunca llueve?

¡Y nos lo dijo el día del diluvio universal! Pues a pesar de su peligrosidad cobraban por aparcar allí, y encima **ponían**

un aviso en rojo advirtiéndolo de que si empezase a llover el coche se retirase inmediatamente, y que el Ayuntamiento no se hacía responsable de los daños. ¿Será posible?

También nos sorprendió que los barcos del varadero estuvieran **amarrados al suelo con eslingas**, para que no salieran volando cuando la tramontana arrasaba como un bulldozer. Como en la vuelta a España, lo prioritario en esta costa iba a ser que no nos sorprendiera la maldita tramontana (el viento del Noroeste) y a ello supeditaríamos todo. Con ese criterio, y viendo en el pronóstico para el día siguiente que iba a seguir lloviendo, pero que anunciaban vientos que aunque un poco fuertes (fuerza 5 con rachas de 6) iban a ser de componente Sureste, estábamos decididos a salir. Nos parecía perfecto para avanzar hacia Leucate, que nos quedaba justo al Norte, pues con ese viento por la aleta podríamos hacer las 25 millas en unas 5 horas, y a lo mejor navegando solo con el génova si con las dos velas fuera incómodo. Ya, ya. El día siguiente seguimos enclaustrados en Portbou. Parecía un “dèjà vu” de la navegación a Bretaña el año anterior cuando nos vimos retenidos en Capbreton. Un nubarrón expulsaba a otro, estaba lloviendo, con olas de 1,5 a 2 metros que se subían a los muelles y dificultaban la salida del puerto, y el pronóstico ahora anunciaba vientos de fuerza 6 a 7, y hasta de 8 al Norte de la zona. Aunque en efecto eran del Sureste y para nosotros serían portantes, era demasiado viento y demasiada ola para nuestro barco, para qué nos vamos a

engañar. A media mañana entró a puerto una menorquina de unos diez metros de eslora obligada por el temporal. Después de amarrar, su patrón nos dijo que ni se nos ocurriera salir con nuestro barco a aquella melé, el suyo era mucho mayor y se había visto en dificultades para llegar, ¡y hasta se había mareado! Nosotros esperamos a ver si mejoraba por la tarde, porque una ventaja de esta costa es que tiene puertos cada 5-10 millas y por tanto puedes hacer saltos cortitos, sin obligación de estar navegando 10 a 12 horas como en las Landas. Pero nada, las condiciones se mantuvieron todo el día y tuvimos que agachar el testuz y quedarnos allí a refugio. Murphy: 2, Corto Maltés: 1.