

¿CUÁNDO LLEGAMOS?

LA VUELTA A ITALIA
DEL CORTO MALTÉS



ÁLVARO GONZÁLEZ
DE ALEDO LINOS

ExLibric

¿CUÁNDO LLEGAMOS?



ExLibric

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

¿CUÁNDO LLEGAMOS?

(La vuelta a Italia del Corto Maltés)

EXLIBRIC
ANTEQUERA 2022

¿CUÁNDO LLEGAMOS?

© Álvaro González de Aledo Linos

Diseño de portada: Dpto. de Diseño Gráfico Exlibric

Iª edición

© ExLibric, 2022.

Editado por: ExLibric

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 plagiaran, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica.

ISBN: 978-84-19269-26-3

Índice

La ruta seguida

Prólogo

- Capítulo 1 Las incertidumbres de la pandemia y las primeras etapas, hasta Francia
 - Capítulo 2 En Francia de isla en isla
 - Capítulo 3 Navegaciones duras hasta Niza
 - Capítulo 4 Primeras etapas en Italia
 - Capítulo 5 Problemas con los atraques en el entorno de Roma
 - Capítulo 6 El Archipiélago Pontino
 - Capítulo 7 Cosas raras: el Fata Morgana y el comportamiento del piloto automático
 - Capítulo 8 Conociendo Sicilia y las Eolias
 - Capítulo 9 El Estrecho de Mesina y las costas desoladas del sur
 - Capítulo 10 El salto al tacón de la bota y la llegada al Adriático
 - Capítulo 11 El horror del Promontorio Gargano, y las Islas Tremiti
 - Capítulo 12 Meteorología podrida en el Adriático
 - Capítulo 13 Reencuentro con Ana y el Delta del Po
 - Capítulo 14 Llegamos a Venecia
 - Capítulo 15 La navegación por el río Po y sus canales
 - Capítulo 16 La estancia en Mantova y el regreso a Santander
 - Capítulo 17 Resumen, conclusiones y balance personal
-
- Anexo 1 Escalas y millas recorridas
 - Anexo 2 Lo que llevo
 - Anexo 3 El botiquin
 - Anexo 4 Transcripción de las dibucartas

A Ana, por hacérselo todo bonito

*A mis tripulantes Ignacio Soler,
Mario Soler, David Calvo, Miguel Cabero
y Juan Díaz Gómez-Acebo, porque sin
ellos igual mi capitán no me hubiera
sacado ese verano de Puerto Chico*

*Y también a mi capitán, sí,
por atreverse a sacarme
con aquella pandemia*

La ruta seguida



Prólogo

Por mi trabajo, Atlántico para aquí y para allá, he tenido la suerte de encontrarme y compartir millas con muchos aficionados al mar y los barcos, así que veo que esto que llaman el “deporte de la vela” es una especie de cajón de sastre en el que cabe un poco de todo. En teoría practican vela los que tienen un barco que jamás sale de puerto, los que lo usan solo como una segunda casa en la costa, los del 50 pies para la regata del domingo, o los muchos que compraron un barco demasiado grande solo para alimentar sus sueños... Luego están los que efectivamente partieron, que son los menos y que, salvo excepciones contadas pero memorables –como Esther Espasa a la que encontramos en el Caribe a bordo de su Tirant Lo Blanch, un Furia 33 de hace trepecientos años, Montse y Edu del Ursel, Ramón y Rosana del Dubhe, Santi y Ninona del entrañable Sangría, y unos pocos más de este estilo discreto– lo cierto es que hoy día muchos de los que afrontan navegaciones largas suelen recurrir a barcos de un cierto tamaño, si no decididamente grandes, equipados a tope, con los que enfrentarse a lo desconocido puede parecer un poco más fácil.

Cuando conocí a Álvaro, que embarcó como tripulación del Tam-Tam en una travesía atlántica hace ya más de 10 años, no tardé mucho en darme cuenta de que su caso era un tanto especial. Observador, metódico, hablador lo justo, muy todoterreno a bordo, enseguida me llamó la atención la actividad solidaria que organizaba, en su condición de médico pediatra además de navegante, llevando a navegar a niños en tratamiento oncológico en colaboración con el Hospital Valdecilla.

Luego siguieron otras navegaciones juntos, y una amistad en la distancia desde donde he podido seguir el particular periplo de este navegante atípico. Dueño de unos recursos limitados pero valiosos, a saber: un pequeño velero

de menos de 7 metros -el Corto Maltés- un enfoque realista muy poco común, un buen conocimiento de su barco y de la mar, y también dotado de la indispensable dosis de cabezonería que suele acompañar a los logros importantes, Álvaro es de los que piensan que no hace falta empezar la casa por el tejado cuando lo que te apasiona es recorrer millas y paisajes a bordo de un velero. Y no se lo pensó dos veces. Desde entonces ha hecho del Corto Maltés protagonista de una serie de navegaciones que para sí quisieran la mayoría de veleros que duplican su eslora. Lo particular de su caso radica en que las navegaciones que ha realizado son únicas a pesar de estar al alcance de la gran mayoría de navegantes, lo que viene a demostrar que el que no navega lejos es porque no quiere.

Tras esas singladuras costeadando otras zonas de la Europa atlántica y mediterránea, ahora nos presenta esta nueva navegación en que rodea al completo la península itálica, incluso casi cerrando el círculo a través de aguas fluviales por el interior del istmo con el continente. Así, una vez más Álvaro consigue, a partir de un planteamiento material muy modesto, enseñarnos a todos lo poco que hace falta para llegar lejos en el mar... y en la vida.

Antonio Doria Olasso

Patrón del velero Tam-Tam y navegante oceánico

Capítulo I

Las incertidumbres de la pandemia y las primeras etapas, hasta Francia

Ese año mi capitán estuvo dudando hasta el último momento si sacarme de Puerto Chico. En 2021 el mundo salía despacio de una pandemia por un virus bautizado "Coronavirus" o "Covid-19", que había tenido a los humanos de todos los países confinados en sus casas durante muchos meses, y solo en la primavera habían empezado a vacunarse y vislumbraban la luz al final de un largo túnel. Su plan de dar la vuelta a Italia a mi bordo había tenido que posponerlo dos años. En 2019 por intentar delegar en otra persona la organización de su actividad de vela solidaria con niños de oncología, conmigo y otros veleros¹, y el siguiente por la misma pandemia. En ese último verano, el de 2020, en plena pandemia, ya tuvo que cambiar su plan de la vuelta a Italia por un recorrido de toda la cornisa cantábrica. Las revistas náuticas estaban llenas de historias de navegantes sorprendidos por el confinamiento en puertos lejanos, algunos con niños pequeños o con embarazadas que daban a luz en sitios inverosímiles, y nosotros mismos tuvimos que lidiar con zonas en las que estaba prohibido recalar por la pandemia, y con los problemas de alguno de los tripulantes que habían tenido contacto con otra persona infectada. A veces el azar te cae encima sin gritar "cuidado", y aquellas experiencias le hacían a mi capitán ser muy precavido con la navegación de ese año 2021. La ruta prevista (la costa mediterránea de Francia, la vuelta completa a la península italiana y el cierre

de la circunnavegación por el río Po hacia el interior de Italia) eran más de 2.000 millas, y aunque parece que no es mucho si se dice rápido, en realidad era larguísima. De hecho, la más larga que íbamos a hacer juntos. A los problemas de siempre, principalmente la meteorología, que se estropeará mi motor o se me rompiera algo, se añadía la posibilidad, muy real, de que alguno de los tripulantes se viera afectado por el virus, no pudiera salir de España, y le dejara tirado en algún puerto de Italia, teniendo que seguir la ruta solo. O peor todavía, que nos pillara un confinamiento o una cuarentena en Italia, y tener que hacerla en las reducidísimas dimensiones de mi camareta.

A mediados de mayo las autoridades sanitarias, tanto de las comunidades autónomas españolas como de Francia e Italia, eran muy reacias a dar información sobre la apertura de sus medidas de confinamiento. El primer escollo estaba en nuestro propio país, pues algunas comunidades, como Euskadi, tenían un confinamiento perimetral que impedía entrar en su territorio. Nuestros planes incluían que a mí me llevaran en un camión hasta La Nouvelle, en Francia, y la carga en el camión se iba a hacer en Santurce. El confinamiento perimetral de Euskadi lo impediría.

Respecto a los demás países por los que navegaríamos, mi capitán había preguntado en sus embajadas y las respuestas eran evasivas, parecía que no querían decírselo ni al confesor. En Francia se iba concretando poco a poco un plan de desconfinamiento, que incluía la autorización de entrada a los extranjeros a partir del 9 de junio, aunque manteniendo el toque de queda hasta el final de junio. Todo ello sujeto a posibles excepciones locales según su epidemiología. O sea, si una región tenía alta tasa de incidencia volvería a las limitaciones anteriores. El mantenimiento del toque de queda era una espada de Damocles sobre nuestras cabezas. No estaba claro si se permitiría la navegación nocturna (dependería de si los barcos éramos considerados la “vivienda” del capitán o si, por el contrario, estar en el barco se consideraba estar en la calle y por lo tanto estaría prohibido) y lo que desde luego se prohibía era entrar o salir del puerto durante el toque de queda. Si no se permitía, eso nos impediría recuperar el tiempo perdido, por ejemplo si nos viéramos inmovilizados por el mal tiempo, por una cuarentena, o porque se me estropeará algo.

En Italia el estado de emergencia estaría en vigor hasta el 31 de julio (el más prolongado de Europa) el toque de queda era desde las 22 h hasta las 5

h, y en ese periodo estaba prohibida la navegación nocturna. Se exigía para entrar al país, además de una justificación de viaje y una PCR o test antigénico negativo de 48 horas, una cuarentena de cinco días nada más pisar suelo italiano, seguida de otra PCR al final de los cinco días. Solo si esta segunda era negativa se podía seguir el viaje. El viajero tenía que llevar rellenada una autodeclaración acerca de su estado de salud y sus circunstancias. Y además estaba obligado a informar a la autoridad sanitaria local, por teléfono o por un formulario en la web de cada región, de su entrada al territorio. Por otra parte había confinamientos regionales específicos, derivados de la situación epidemiológica de cada región. Las regiones estaban divididas por cuatro colores, de mejor a peor: blanco, amarillo, naranja y rojo. En abril todas las regiones italianas estaban en color naranja o rojo, estableciéndose un confinamiento prácticamente general de todo el país. Fue casi como el del año anterior, ya que no se podía entrar o salir de las zonas naranja y roja salvo con razones justificadas y con PCR o test antigénico negativo de 48 horas. A lo largo del mes de mayo la situación en Italia fue mejorando, pero lo que ocurriera hasta mediados de junio, que es cuando llegaríamos nosotros, era como una lotería porque también podría empeorar. Y cualquier retraso generaría una reacción en cadena de todos los tripulantes, que tendrían que tener sacados sus billetes con antelación y podrían perderlos.

Respecto a Mónaco, mi capitán y yo lo conocíamos de nuestra navegación a la Isla de Elba en 2016², y no pensábamos parar. Demasiado lío con los requisitos de la pandemia como para hacer escala en un país más. Sin embargo, la República de San Marino sí nos apetecía conocerla. Había que presentar un certificado de prueba PCR con resultado negativo en las 48 horas anteriores, o un certificado de haber sido vacunado. Las certificaciones debían ser enviadas a la autoridad sanitaria nacional para verificación previa, por correo electrónico. Asimismo, los viajeros procedentes de España debían comunicar previamente su viaje al Ministerio de Asuntos Exteriores de San Marino por correo electrónico. Existía toque de queda como en Italia, de 22 a 5 h.

A los requisitos de cada país se añadían dos cosas. Una, la duda de si los sucesivos tripulantes estarían vacunados cuando iniciaran su etapa, porque había rumores de que en el mes de julio entraría en vigor un pasaporte

vacunal que permitiría desplazarse por Europa simplemente estando vacunado, sin PCR ni confinamientos. Y dos, que las autoridades cambiaban de criterio como un camaleón de color, lo que nos dificultaba organizarnos a medio y largo plazo.

Como veis, en la primavera de 2021 los humanos tenían una gran incertidumbre, además de enfrentarse a un laberinto burocrático, para viajar entre países. Por eso mi capitán había decidido posponer la salida a primeros de junio, y si no pudiéramos dar la vuelta a Italia había organizado, con los mismos tripulantes, un plan B, que consistía en irnos a las Rías Bajas de Galicia. Pero por si fuera poco, con los sucesivos aplazamientos uno de los tripulantes no pudo mantener su compromiso, y nos encontrábamos a un mes de la salida con una etapa, precisamente la primera, la de Francia, sin cubrir. Un amigo de mi capitán había resumido nuestras dudas diciendo que había que ser optimista pero también responsable. De nosotros dependían en aquella navegación siete tripulantes, y el invierno que viene a mi capitán le gustaría seguir siendo capaz de mirarse en el espejo por las mañanas sin bajar los ojos.

Para intentar tomar con la mente racional la decisión, hizo una lista de los pros y los contras. En los pros incluía cumplir un sueño largamente acariciado, que ya se había pospuesto dos años, y este sería el tercero. Empezaba a tener la sensación de que si no lo hacía este año no lo haría nunca. Conocer Italia, y esencialmente navegar por Venecia en agosto, vacía de turistas, pues la pandemia había reducido drásticamente el turismo. Y la posibilidad de que todo lo mencionado no fuera más que un ruido de fondo, que la pandemia y sus consecuencias se amortiguasen en verano, y termináramos la vuelta a Italia sin más incidentes que los de la navegación y muy satisfechos de haberlo conseguido.

La lista de los contras, que era mucho más larga, empezaba por el agobio de tiempo. Nunca es bueno programar las navegaciones a toda prisa, y este año menos que nunca. Aunque había empezado a organizarlo todo en enero de 2021 (además del primer semestre del 2020, en que al final fue imposible) las circunstancias cambiantes le habían hecho llegar a un mes antes de la salida con muchas cosas en precario. La lista seguía con la inseguridad respecto a la movilidad por Europa con la vacuna o la PCR. En aquel momento los países europeos no se habían puesto de acuerdo, y se esperaba la decisión para junio. En tercer lugar estaba el riesgo de rebrote, que podía

inmovilizarnos en cualquier puerto de una región confinada; ello abortaría el viaje de ahí en adelante, ya que rompería la cadena de los embarques de los sucesivos tripulantes, que además perderían sus billetes de avión. En el peor escenario tendría que dejarme a mí en Italia y volver a recogerme el año que viene. ¡Pobre de mí!, en vez de volver a Santander me pasaría el invierno en una marina seca, abandonado de todos. En cuarto lugar, la posibilidad de que alguno de los tripulantes no pudiera acudir a su cita por quedar confinado en España debido a un contacto. Eso obligaría a mi capitán a seguir solo, aumentando los riesgos, enlenteciendo las etapas, y con la posibilidad de no llegar a la cita con el siguiente tripulante. En quinto lugar, el riesgo de que alguno de los tripulantes no vacunados se contagiase durante el viaje, conduciendo también a un confinamiento en mi reducida camarera en el extranjero. En sexto lugar, el problema ya mencionado del toque de queda, que nos impediría recuperar con navegaciones nocturnas los días perdidos. En séptimo, lo limitado de la experiencia de conocer un país extranjero con toque de queda, y con los comercios, museos, monumentos y espectáculos cerrados. En octavo, la posibilidad real de que alguno de los tripulantes perdiera su segunda vacuna al tocarle la fecha de vacunación en el extranjero, sufriendo un perjuicio difícil de valorar. Y por último el riesgo de que en un viaje tan largo (vuelta prevista a mediados de septiembre, y si algo se complicase, en octubre) diera tiempo a que surgiera una nueva variante del virus, más agresiva o más contagiosa, y nos pillase la nueva oleada pandémica en el extranjero.

A finales de mayo la decisión basculó a intentarlo. En ello influyó, por un lado, que mi capitán había conseguido enrolar al tripulante que nos faltaba para la primera etapa. También, y fundamentalmente, la rápida tendencia en la desescalada de las medidas de restricción de la movilidad y confinamiento. El 19 de mayo se anunció que a partir de junio Europa no iba a exigir PCR ni limitar la movilidad entre países a los vacunados. Por supuesto tampoco se limitaría la movilidad entre regiones con ese criterio, lo que nos facilitaría los desplazamientos dentro de Italia, aunque siguiera en estado de alarma. Muchos de nuestros tripulantes ya estarían vacunados cuando vinieran a bordo, y los que no, tendrían que hacerse una PCR solo al salir y regresar a España pero no entre las regiones de Italia, que ya estaban en zona amarilla. Y parecía poco probable que la epidemiología empeorase, habida cuenta de la campaña de vacunación y la meteorología del verano. Mi capitán decidió

empezar el viaje entrando en Francia el primer día que se permitiría, el 9 de junio. A toda prisa concertó los viajes de ida y vuelta con el camión, y cerró las fechas y sitios de embarque con todos los tripulantes para que sacaran sus billetes de avión.

Todo empezó, entonces, el 5 de junio. Fuimos de Santander a Santurce el fin de semana del 5 y 6 de junio, porque nuestro tripulante, Juan Díaz, solo podía esos días debido a su trabajo. El pronóstico daba para el sábado vientos del oeste de fuerza 5 con rachas de 6 y lluvia, o sea, un tiempo de no sacar al perro para una travesía rápida pero mojada, y el domingo también del oeste pero solo de fuerza 3 y soleado, o sea, para los humanos la travesía perfecta. Pero el sábado el pronóstico falló y lo que tuvimos fue una etapa de ceñir contra un nordeste de fuerza 5, con numerosos bordos que convirtieron las 20 millas de rumbo directo en las 32 que nos chupamos. Unas siete horas de navegación. Solo la última hora, que el rumbo variaba hacia el sureste, el viento nos entró por el través. Me habían puesto el primer rizo en la mayor y el génova entero, y así hicimos picos de 7,5 nudos, una gozada. Recalamos en la marina de Laredo ($43^{\circ} 25.07' N$; $3^{\circ} 25.20' W$). Se les pinchó una de las bicis y mi capitán y Juan estuvieron buscando un taller para comprar los recambios, pero era sábado y estaba todo cerrado y quedó en la lista de pendientes para Santurce.

El domingo salimos de Laredo con destino Santurce ($43^{\circ} 19.90' N$; $3^{\circ} 1.65' W$). Hubo un viento magnífico del noroeste que nos permitió llegar en un solo bordo, con la mayor y el espinaker amurados a babor todo el trayecto, y con un sol espléndido. A medio camino mi capitán casi se cae de espaldas al encontrar agua en mi sentina. En estos casos lo primero es probarla para ver si es dulce o salada. Si es dulce viene de los depósitos o de la lluvia por una filtración en la cubierta, y si es salada viene del mar, lo que es peor pues significa una vía de agua por debajo de la flotación. Por suerte era dulce, y seguramente era la que se les cayó el día anterior varias veces al prepararse el café con la escora y los pantocazos. No volvió a pasar en el resto del viaje. Más adelante, ya cerca de la entrada del superpuerto de Bilbao, vimos saltar muy cerca un pez espada, algo único para mí pues es el primero que veo en muchos años de navegación. La pena es que también vimos muchos, muchísimos plásticos.

En Santurce nos quedamos en el pantalán de cortesía junto al puerto pesquero, donde volví a ver barcos con nombre de mujer, Carmen esto o

Mar aquello, escritos en la popa o bajo el puente de mando, como siempre que navegamos por el Cantábrico y nos quedamos en los puertos de pesca. Estaba esperándonos Ana, la compañera de mi capitán, que iba a ayudarme a prepararme para el camión. Juan se despidió hasta su siguiente etapa en el Adriático. Ellos arreglaron el pinchazo de la bici y luego pasaron un día de descanso en Bilbao, esperando al camión el día siguiente. En la cena les oí comentar que una de las sorpresas fue el avance de lo que llaman “el Manhattan Vasco”. La ría tenía un brazo que **terminaba en un fondo de saco sin salida**. Pues habían vaciado la tierra que unía esa península, de manera que habían creado una **isla artificial** en medio de la ría y donde antes había un paso natural ahora habían construido un puente. La nueva isla, que antes tenía astilleros y tinglados portuarios, la habían vaciado e iban a construir viviendas, centros comerciales, escuelas, etc. Una auténtica revolución urbanística y una apuesta muy fuerte, pues en cierto modo se ha desviado el curso de un río. A ver cómo termina. También subieron en el funicular al **monte Artxanda**, para ver toda la ciudad hasta donde se pierde la vista, y un **monumento entrañable** a los que lucharon por la libertad en 1936. Luego fueron a ver la **ermita de San Jorge**, pero dijeron que la sudada fue inútil porque había crecido el bosque alrededor y ya no tenía vistas, y además algún grafitero se había ganado allí el infierno con nota alta, porque la había dejado como la puerta del baño de un bar de carretera.

El martes me prepararon para el viaje por carretera. Mi capitán dice que nuestras navegaciones nunca empiezan a toda orquesta sino de una forma bastante prosaica. **Me quitaron las velas, las doblaron** y buscaron sitio en mi interior para guardarlas. Entre otras sorpresas se les rompió como una cerilla el grillete de la trapa, que es de acero inoxidable. Si hubiera saltado navegando podría habernos dado un buen susto. Me engrasaron los cadenotes de los obenques para evitar sorpresas al aflojarlos (a veces por falta de uso están gripados) y midieron su longitud de enroscado para dejarlos igual cuando reinstalasen el mástil. Así evitan las tediosas operaciones para ajustar su posición erguida. Y desconectaron y protegieron los cables de la luz del mástil. Finalmente por la tarde quedaron con José Luis, el transportista, en el muelle pesquero de Santurce.

José Luis es un viejo conocido que me ha transportado varias veces desde que, en la navegación a Elba, me salvó en la autopista. Una de las patas de un remolque mal calzado se me clavó en el casco por debajo de la línea de

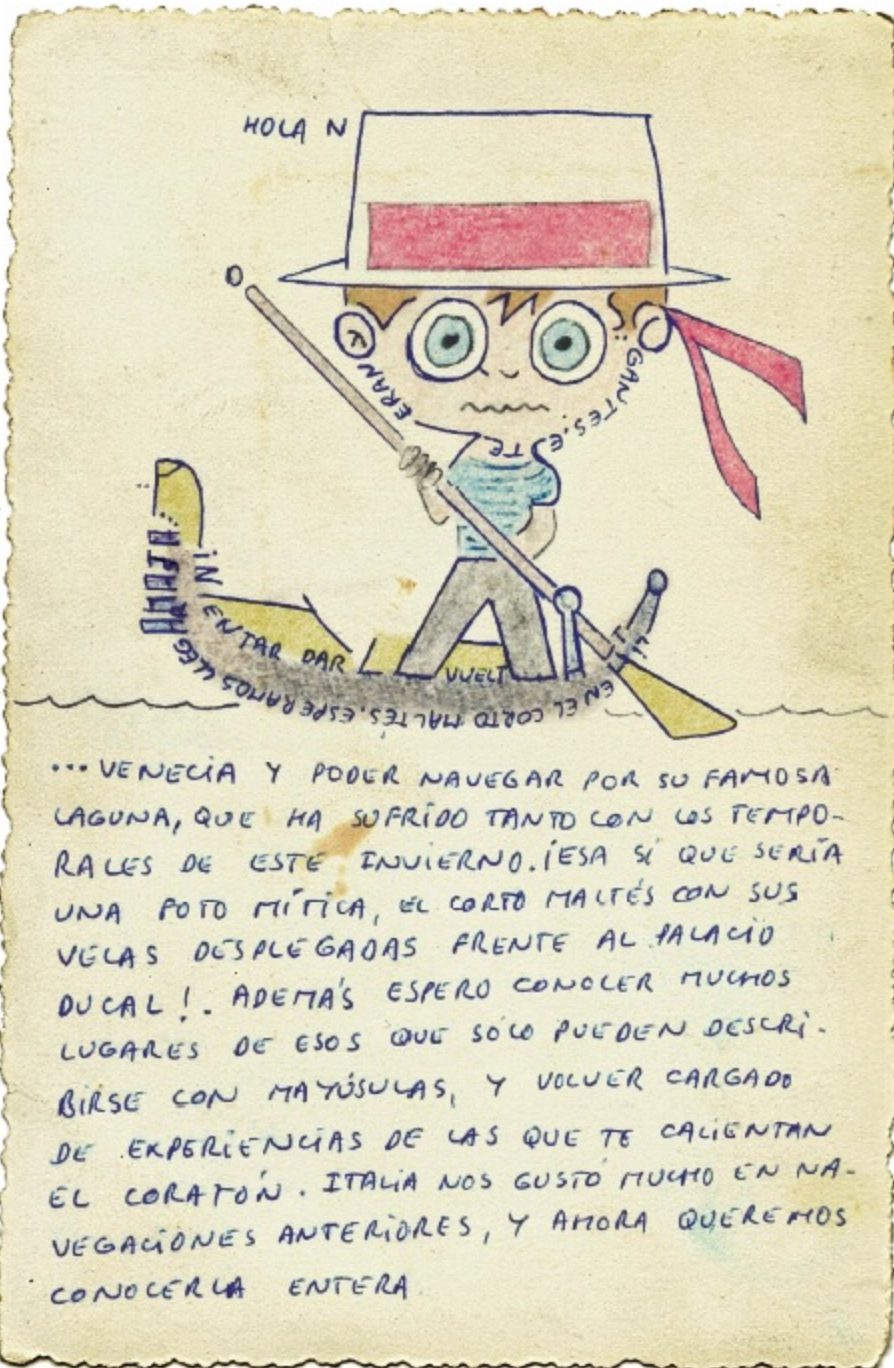
flotación, inutilizándome para cualquier navegación. Gracias a José Luis llegamos a Getxo, donde me repararon, y luego al Mediterráneo para poder iniciar la navegación a Elba en las fechas previstas. A la hora exacta apareció en el muelle con su Goliat: tres ejes, 26 toneladas, once metros de largo y grúa, que José Luis maneja como mi capitán la Vespa. Quitarme el palo, comprobar toda la jarcia, **sacarme del agua**, calzarme bien en aquella estación con ruedas, y finalmente **atarme el palo en la cubierta**, fueron los últimos preparativos. Nos quedamos muy tranquilos al ver el buen estado de la patente que me habían dado tres meses antes, y el de la nueva orza de fundición que me habían renovado entonces. En una de las maniobras mi capitán se resbaló, y al caerse del camión se hizo una brecha en la espinilla por donde se veía el blanco del hueso. Sé que se lo suturó Ana y que luego se le hizo un callo de fractura en la tibia que le duró varios meses, y del que estuvo pendiente en toda la navegación. Yo fui a dormir encima del camión en una nave industrial, y mi capitán con Ana a dormir como morsas en un hotel, para disfrutar de su última noche en una cama terrestre en muchos meses.

El día siguiente madrugamos para hacer el viaje por carretera a La Nouvelle, en Francia (43° 1.41' N; 3° 2.60' E). Mi capitán se despidió de Ana con las gafas empañadas. A veces me da miedo ser el responsable de sus separaciones, pero otras veces pienso que soy, precisamente, la hebra resistente de su relación. Poco más tarde llegó con José Luis a la nave donde estaba yo, empezando un viaje pesadísimo al sol, de casi nueve horas contando la velocidad del camión y las paradas obligatorias para el conductor. En la pausa para comer, y aprovechando que estaba en seco, mi capitán me dio otra capa de patente en las superficies donde estaba más gastada (timón y línea de flotación). Todo el día estuvo haciendo gestiones para localizar el sitio donde botarme en La Nouvelle. El taller náutico que conocía de la vuelta a España³ ya no existía, y no consiguió una ubicación alternativa con seguridad del 100 %. Cuantas más fuentes consultaba, más dudas le surgían. Entre su amigo Ignacio Soler, que le acompañaría hasta Niza y había llegado a la Nouvelle antes que nosotros, y mi capitán por teléfono desde el camión, contactaron con las tres capitanías (la deportiva, la del Puerto Pesquero y la del Puerto Comercial) y algunos comerciantes náuticos locales, y más tarde con unos gendarmes en la calle con uniforme

de paseo, y ninguno tenía claro cómo proceder para echar al agua un barco que venía de España, en un camión español, y que solo les pedía un sitio donde echarlo al agua con sus propios medios. Y el sitio que había localizado Ignacio resulta que lo cerraron con llave un poco antes de llegar nosotros. La verdad es que en estos viajes se desarrolla una paciencia de pescador de caña.

Finalmente utilizamos el sitio que mi capitán conocía de la vuelta a España, un pequeño pantalán a la entrada del brazo de mar que lleva a La Nouvelle. El problema, que había que salvar con la grúa una distancia de unos seis u ocho metros, hasta el otro lado del pantalán, **y pasarme por el aire por encima de ese pantalán**. A mitad de la maniobra, con mi peso tan alejado del camión y el brazo de la grúa estirado en horizontal, empezaron a levantarse del suelo las patas del camión del lado contrario. Me vi estrellado en el pantalán, con las tripas abiertas y con el viaje abortado, como en esos vídeos de *YouTube* que te dan la risa cuando les pasa a los demás, y terminando todo en algo lucrativo para los abogados. Por suerte en el tiempo de decir ¡uf! suspendieron la maniobra, y la repitieron en el extremo del pantalán que estaba más cerca del muro, después de cambiar de sitio una barquita que lo estaba ocupando. Allí todo se desarrolló bien, y me llevaron a la marina deportiva. Ya era tarde, se habían ido los empleados, y aunque habían dicho a mi capitán que dejarían los baños abiertos, estaban cerrados y les vi duchándose con la manguera en el pantalán. Porque el calor era agobiante y todos llevábamos muchas horas de viaje y de estrés encima. A mí me dejaron todo sucio en el pantalán, y ellos tres se fueron a tomar algo para la sed de camello y a cenar a una pizzería.

La mañana siguiente la dedicaron mi capitán e Ignacio a recolocar todo en mi interior y exterior (la jarcia, las velas, la electricidad del palo, renovar los cabos deteriorados, etc.) y a una limpieza general, porque después del transporte en camión me había quedado como el almacén de un carbonero. Los empleados de la capitania nos aclararon que en Francia sí se podía navegar de noche siempre que no se entrara ni saliera de puerto durante el toque de queda (que entonces era de 23 a 6 h) y que la mascarilla solo era obligatoria en interiores. Ese mismo día iniciamos la navegación por el Mediterráneo con la intención de circunnavegar Italia, mientras nos rondaba en la cabeza la enorme duda de si alguna vez llegaríamos a Venecia.



... VENEZIA Y PODER NAVEGAR POR SU FAMOSA LAGUNA, QUE HA SUFRIDO TANTO CON LOS TEMPORALES DE ESTE INVIERNO. ¡ESA SI QUE SERIA UNA FOTO MÍTICA, EL CORTO MALTES CON SUS VELAS DESALEGADAS FRENTE AL PALACIO DUCAL!. ADEMAS ESPERO CONOCER MUCHOS LUGARES DE ESOS QUE SOLO PUEDEN DESCRIBIRSE CON MAYÚSCULAS, Y VOLVER CARGADO DE EXPERIENCIAS DE LAS QUE TE CALIENTAN EL CORATÓN. ITALIA NOS GUSTO MUCHO EN NAVIGACIONES ANTERIORES, Y AHORA QUEREMOS CONOCERLA ENTERA.

Capítulo 2

En Francia de isla en isla

Mi capitán y yo ya conocíamos toda la costa mediterránea de Francia y parte de la de Italia de nuestra anterior navegación a la Isla de Elba, y teníamos la intención de hacer más rápido estas primeras etapas hasta llegar a lo desconocido. A las 16 h salimos de La Nouvelle en dirección a Narbona Plage. Al salir del puerto nos encontramos que estaban ampliándolo con una enorme escollera al norte, y la cartografía la daba como terminada. O sea que en el *track* de aquel día **parecía que habíamos atravesado el dique**. En realidad pasamos por un hueco de unas decenas de metros sin terminar. Llamamos a un operario de la empresa constructora que se acercaba en una lancha, y nos dijo que en realidad estaba prohibido pasar por allí, pero os prometo que todo bicho viviente que entraba y salía de La Nouvelle lo hacía igual, para evitar el rodeo. Hicimos lo mismo y me metieron por el hueco sin incidentes.

Luego vino una preciosa navegación de 13 millas con un viento de fuerza 4-5 del noroeste hasta Narbona Plage. Casi llegando el viento se paró del todo y luego dio la vuelta a la Rosa de los Vientos como dudando en qué sector quedarse para fastidiarnos más, y terminó estableciéndose del nordeste, justo de proa. Ciñendo contra él llegamos a Narbona Plage a las 19 h. Había sido un buen comienzo.

Narbona es un puerto duplicado, porque tiene uno fluvial, en el interior (43° 10.94' N; 3° 0.31' E) para los que vienen por los canales (el que usamos nosotros al volver de la Isla de Elba) y otro en el mar, llamado Narbona Plage (43° 10.10' N; 3° 11.08' E). Están separados por ocho millas. La entrada del puerto de mar es peligrosa por la existencia de bancos de arena que se

desplazan, pero ese día el mar estaba sin una arruga y no rompía. Por teléfono nos habían asignado el atraque n° 2 y entramos confiados en encontrarlo. Pero no se veía la numeración por ninguna parte. Como el segundo del fondo estaba libre nos quedamos allí, y resultó que acertamos, pero estaba rotulado con **unos numeritos en el suelo** que difícilmente se veían desde la calle, y era imposible verlos desde el agua. Por si fuera poco el muelle estaba cerrado con **una valla** y una puerta con llave, y mi capitán e Ignacio no podían salir. Cuando estaban diseñando cómo saltar la valla con las bicis, por suerte otro navegante se apiadó de ellos y les abrió, y pudieron salir a conocer Narbona Plage. Es como la sucursal playera de la ciudad de Narbona. Un típico lugar de veraneo, con baretos, chiringuitos, una feria, etc., pero todo muy poco concurrido. Lo más bonito, que la rodea un río con varios espacios para amarrar embarcaciones en la orilla, y **termina en una lagunita** muy tranquila (43° 10.44' N; 3° 10.70' E). Como curiosidad, en las playas había **unas cajas para recoger la basura que ha dejado el mar** en la arena, aunque, por lo que había dentro, les pareció que la gente las usa para deshacerse de objetos de casa. Lo que le fastidió a mi capitán de Narbona Plage es que el puerto tiene varios sitios donde hubiera podido descargarme del camión, pero por teléfono le habían dicho que no podía, que solo existía la cala que utilizan ellos con su grúa.

En Narbona me colocaron **la bandera de cortesía francesa** en el obenque de estribor, como es reglamentario, antes de seguir navegando por Francia. La pobre llevaba ya dos navegaciones por Francia, y empezaba la tercera, y estaba un poco raída.

Por la mañana salimos de Narbona con dirección a Sète, y fue una navegación maravillosa con el viento siempre de través o por la aleta, con la mayor y el espinaker, 28 millas en siete horas y media y bajo un sol abrasador. Parecía que el viento quería amoldarse a nuestro rumbo, porque fue rolando del noroeste al sur a medida que nosotros hacíamos rumbo hacia el este y luego al nordeste. A media tarde estuvo amenazándonos una tormenta de bolsillo situada sobre Sète, pero no llegó a alcanzarnos. A mitad de camino dejamos a babor el **Islote Brescou** (43° 15.77' N; 3° 30.10' E) con un fuerte construido ocupando toda su superficie y un faro en su interior, que le hace parecer desde lejos un barco. Aunque tiene un muellecito en su costa noroeste, está rodeado de escollos y no nos pareció prudente acercarnos, como tampoco lo hicimos en la navegación a Elba. Esas

aproximaciones se quedan para los navegantes locales los días en que el viento da signos de flaqueza y el mar está plano como un billar.

Sète (43° 23.60' N; 3° 41.91' E) es el puerto de la entrada al Etang de Thau, un mar interior que conocimos a la vuelta de Elba, porque forma parte de la red de canales interiores de Francia por donde volvimos. Es un mar interior enorme, de 10 x 2,5 millas, el único navegable de la cadena de “étangs” que recorre el interior de la costa mediterránea de Francia. Toda la mitad norte del “étang” está ocupada por cultivos de ostras sobre los que no se puede navegar. La unión del Etang de Thau con el Mediterráneo se hace por unos canales que atraviesan Sète, por lo que algunos dicen que esta ciudad es la Venecia francesa, una exageración. Con las lluvias torrenciales estos canales pueden tener una corriente vaciante de hasta cuatro nudos.

Nosotros entramos a puerto tranquilamente. En nuestra estancia anterior me habían desarbolado para navegar por los canales, y la maniobra para amarrar, con el palo sobresaliendo un par de metros por mi proa y mi popa, fue de las complicadas pues nos dieron un amarre de siete metros. Esta vez todo fue muy fácil. Al ir a hacer los papeles descubrimos que habían renovado la Capitanía. En nuestra estancia anterior estaba **en un viejo y roñoso barco mercante** amarrado cerca del espigón, que no se sabía si flotaba o estaba apoyado en el fondo. Parecía sacado de una viñeta de Tintín y era una de las cosas típicas de ese puerto, aunque nos dijeron que llevaban años intentando que les cambiaran y que dentro de poco se irían a un edificio nuevo. Pues finalmente no fue un edificio nuevo sino que les habían instalado, en el mismo sitio donde estaba el barco, **en un prefabricado flotante todo forrado de madera**. Supongo que sería más cómodo para los trabajadores, porque tenía hasta aire acondicionado, pero había perdido su tipismo.

Fueron a recorrer la ciudad y a mi capitán le trajo unos recuerdos preciosos de cuando estuvo allí con Ana, al volver de la Isla de Elba. Y también algunos angustiosos, como cuando confundieron el camino por los canales y me hicieron pasar **por debajo de un puente** que era una vigueta de hormigón tendida de una orilla a otra, simple como el asa de un cubo. Fue uno de los momentos más estresantes de aquel viaje, aunque luego se lo he oído contar como una gracia. Mi capitán sostenía la antena de la radio (que llevo fijada en el balcón de popa) doblada y la mano le rozaba con el vano del puente, probablemente menos de dos metros. Una simple olita y no

habríamos salido, incrustados de abajo a arriba en el hormigón. Y menos mal que no había llovido, porque al ir el agua crecida la altura bajo los puentes es aun menor. La gente nos miraba alucinada dándose codazos en las costillas, y si hubiéramos llevado el palo apoyado en una cruz en lugar de en mi balcón de popa, no habríamos pasado.

Esta vez habíamos entrado en Sète desde el mar, y mi capitán e Ignacio fueron a conocer los canales y el Etang por tierra con las bicis. En Sète es típico un “deporte” local que llaman “**las justas**”. Es un combate como los medievales en que se enfrentaban dos caballeros con una lanza a ver quién derribaba al otro del caballo, pero desde una barca de remos. El contendiente se sitúa arriba de una especie de escaleras con un palo y un escudo, y se enfrenta al de la otra barca mientras los de su equipo reman. Lo practican hasta los niños, y vieron una escuela en la que había **una réplica para poder ensayar en tierra** sin caerse al agua. Finalmente fueron a ver la puesta de sol sobre el Etang.

Para el día siguiente el pronóstico daba unos vientos que no disiparían ni el humo de un cigarrillo, por lo que contábamos con avanzar a motor. Pero por suerte se equivocó y sopló un maravilloso viento del sudeste, y luego del suroeste, que nos permitió una navegación con vientos portantes, con la mayor y el espinaker, hasta Port Gardian, en mitad del delta del Ródano. Un rumbo tan directo gracias al Señor Vientoenpopa que cualquiera diría que habíamos ido a motor, pero no. Estábamos recorriendo el delta del Ródano paralelos a la orilla, una costa baja y arenosa, parecida a la del delta del Ebro, de unas 50 millas y muy peligrosa por estar mal cartografiada, ya que cambia constantemente con los aportes de sedimentos del río y los efectos de los temporales. Para proteger a los navegantes de estas incertidumbres han situado varias boyas cardinales que se ven desde muy lejos, y que teníamos que dejar siempre a babor, es decir, pasar por fuera de ellas para no acercarnos a la costa. Están a una milla más o menos de la orilla y cada una está bautizada con un nombre propio: “Les Baronnets”, “Beauduc”, “Faraman”, “Piemanson”, etc. La *Guía Imray* advierte de que los barcos locales a veces pasan por dentro de estas boyas cardinales pero que no se te ocurra seguirlos, porque esas desviaciones no hay que asumir que se deban al profundo conocimiento de la zona sino a veces a la simple imprudencia.

Un poco antes de llegar al puerto nos sorprendió ver una zona del mar de color amarillento sobre el azul horizonte del resto de su superficie, y

creíamos dirigirnos a un bajo arenoso. Bajaron el espí a toda prisa y cambiamos el rumbo, pero resultó ser simplemente el agua del Pequeño Ródano, un río que en su desembocadura expulsa su agua de distinto color al mar, y se esparce algunas millas mar adentro. Ocurre en otras desembocaduras. El Pequeño Ródano era el curso original del Ródano, hasta que una crecida cambió su desembocadura. El programa de navegación *Navionics* advierte de que en esa zona hay fondos inestables, y la *Guía Imray* sobre bancos de arena que cambian constantemente, lo que sucede en todas las desembocaduras de ríos. El Ródano es el mayor río de Francia, y sus sedimentos alargan la costa hacia el mar 10-15 metros cada año. Por ejemplo Port Saint-Louis du Rhône, el principal puerto del delta, sufre el encenagamiento del golfo de Fos, donde está situado, lo que hace que cada vez esté más alejado del mar y se tema por el tráfico comercial. Paradójicamente en otras zonas la costa retrocede, como en el mismo Port Gardian, que ahora está en la orilla pero hace dos siglos estaba 1.200 metros tierra adentro, y hace tres, 12 o 15 millas tierra adentro. Toda la costa está protegida con un muro de piedra y escollera para evitar, o intentarlo al menos, que la costa siga retrocediendo. Este muro se ha convertido en una atracción turística, tiene un recorrido peatonal y ciclable, y se veía desde lejos en el mar.

Llegamos a Port Gardian (43° 26.78' N; 4° 25.42' E) a las 17 h. Es el único punto de recalada en la mitad del delta, en las 50 millas que separan Port Camargue de Port Saint-Louis du Rhône, y por lo tanto el único refugio (y con entrada muy peligrosa) cuando te sorprende el mistral, como nos pasó en la navegación a Elba. Desde el mar **se le reconoce por la plaza de toros**. Nos quedamos en el mismo **pantalán de espera de la Capitanía** en vez de ocupar una plaza en el interior de la marina, porque allí nos podíamos quedar atracados paralelos al muelle en vez de perpendiculares, lo que es más cómodo para bajar las bicis, tenía torre de agua y de luz, y estábamos más cerca de los baños.

Port Gardian es el puerto de un pueblecito llamado Saintes-Maries de la Mer, así, en plural, porque homenajea a las dos Marías, la Salomé y la Jacobé. Es famoso porque todos los años los gitanos de Europa se concentran aquí en mayo para celebrar a su patrona, Sarah, los días 24 y 25. Nos dijeron que los dos últimos años se había suspendido la peregrinación por el Covid-19, pero cuando fuimos a Elba habíamos encontrado el pueblo abarrotado de sus

autocaravanas y sus *roulottes*. La tradición dice que a esta costa llegó una barca a la deriva llena de santos: María Magdalena, María Jacobé (la hermana de la Virgen María) María Salomé (la madre de los discípulos Santiago y Juan) y otros, así como algunos de los curados por Jesucristo: Lázaro, el resucitado, el ciego al que devolvió la vista, y otros. También venía Sarah, la sirvienta negra de las Marías. Habían sido expulsados de Jerusalén por los judíos en un botecito que derivó hasta esta costa. Desde aquí se dividieron para predicar el evangelio, quedándose las dos Marías y Sarah predicando en esa región de Camargue. Otras versiones afirman que Sarah era la mujer repudiada de Poncio Pilatos o, en la leyenda gitana, que era la reina gitana de Camargue cuando el botecito arribó a la costa y fue la que dio refugio a los náufragos, en vez de venir ella misma dentro del esquife. No se sabe cuándo ni por qué los gitanos empezaron a venerar a Sarah y a peregrinar a Saintes-Maries de la Mer. Desde luego no ha abrazado oficialmente la santidad, aunque en la cripta de la iglesia de Notre Dame de la Mer o de las Dos Marías (una iglesia fortificada que se ve desde el mar) hay una escultura suya que es objeto de veneración supersticiosa. También hay una caja llena de una especie de maderas de color gris. Mi capitán le preguntó al sacristán si eran los restos de la barca en la que llegaron a la costa, y resulta que no, que son **un montón de huesos de Sarah**, incluyendo las palas ilíacas, una muela y una vértebra, llenas de polvo y en un cofre feo como una multa. ¡Qué morbo con las reliquias! También se conserva **un pozo de agua dulce** en mitad de la iglesia, que se dice que surgió como un milagro en el lugar exacto donde desembarcaron. Además el pueblo sigue con el **culto al toro**, con una plaza de toros, monumentos a los toros, restaurantes con carne de toro, todo el *merchandising* hecho con toros, etc., ya que son muy famosos los rebaños de toros de Camargue, que pacen en libertad en las praderas del delta.

Mi capitán e Ignacio vieron el pueblo muy animado con el típico turismo playero, del que se cansaron enseguida. Fueron a ver los alrededores del mar interior que se formó cuando el río Ródano decidió cambiar su curso. Es una **laguna salobre** enorme, de más de una milla, llamada Etang des Launes (43° 27.54' N; 4° 25.03' E) a la que se accede por unas **pistas que parecen la selva**, y donde se han instalado algunos campings, picaderos y, ¿cómo no?, chiringuitos. Luego vinieron a dormir a bordo. La noche no fue muy agradable para mis tripulantes porque, como en todos los ríos,

aquello estaba lleno de mosquitos, que actuaban como si nunca hubieran hecho una comida completa.

El día siguiente hicimos una navegación larga (48 millas) pero magnífica hasta la Isla Frioul. Al principio el viento fue muy fuerte y del nordeste (fuerza 5) perfecto para nuestro rumbo, que era sudeste hasta rebasar la desembocadura del Ródano, que es el punto más al sur del delta. La primera mitad del día fuimos con la mayor en el primer rizo y el génova entero, a una media de 6 nudos pero con picos de hasta 8,3 en algún *schuss* sobre una ola, donde la sonrisa de Ignacio era más expresiva que la cifra del GPS. Tengo que reconocer que la primera cardinal, que era oeste, la pasamos por el este, entre ella y la orilla. El rumbo no nos daba para pasarla bien, hubiéramos tenido que dar otro bordo, y el fondo era de 17 metros, más que suficiente para mí. Ya hemos comprobado muchas veces que la *Guía Imray* parece estar hecha para mercantes, más que para barcos deportivos, y que da unos márgenes de seguridad enormes. Al mediodía hubo un rato de calma en que tuvimos que ir 45 minutos a motor, y finalmente se estableció en fuerza 3 del suroeste, acabando el día con la mayor y el espinaker. En total 48 millas en algo más de nueve horas.

Por el camino nos desviamos dos veces. La primera porque vimos a unas tres millas de la playa un artefacto flotante infantil, una especie de **pato con alas**, derivando muy deprisa, y nos temimos que pudiera haber algún niño encima. Por suerte resultó que no, y allí lo dejamos continuando su viaje a ninguna parte. Más adelante vimos una lancha derivando frente al golfo de Fos, donde desemboca el Ródano. El agua cambiaba de nuevo de color, esta vez a verdoso, por la que provenía del enorme río, y sobresalían de la circunferencia oceánica las enormes grúas de los astilleros y las chimeneas de las industrias del golfo. Mi capitán no quería en este viaje acercarse al golfo por los malos recuerdos. Es donde estuvo retenido con Ana diez días al volver de Elba, por una avería del fueraborda. La barca que avistamos estaba a unas seis millas de la costa. Nos pareció lejísimos para esa barca y nos acercamos por si necesitaban ayuda, pero al estar casi a su altura vimos a los tripulantes en bañador y no nos hicieron gestos, así que seguimos nuestra ruta.

Al final de la tarde vimos desde lejos nuestro objetivo, las islas Frioul (43° 16.75' N; 5° 18.60' E) frente a Marsella. Estaba siendo un día de calor agobiante, y mis tripulantes no paraban de bañarse con cubos de agua sobre

mi cubierta. Con las horas que llevábamos, la silueta de las islas crecía de tamaño en proporción con nuestras esperanzas. Para mi capitán era la tercera recalada en ellas, pero llegar a una isla siempre es emocionante. Pasamos por delante la **isla de If** (43° 16.78' N; 5° 19.56' E) con su impresionante castillo construido al borde de la roca que lo sustenta, y donde estuvo preso el protagonista del conde de Montecristo. Luego frente al **edificio de los prácticos de Frioul**, con forma de mercante, y que al principio asusta porque realmente parece un mercante encallado. Tiene hasta su ancla. Y finalmente entramos en el puerto que se ha construido tras el muro de protección que une las dos islas principales del archipiélago, Ratonneau al norte y Pomegues al sur. Y aquí vino la decepción para mi capitán, porque recordaba una isla virgen, con poca gente, con senderos prohibidos hasta para las bicis, muy natural y con olor a gallinero por la crianza de las gaviotas, y tal vez por ser domingo por la tarde había mucho de lo contrario. Restaurantes, música en alto, las calles llenas de turistas de color rojo inglés y hasta un tren turístico para enseñar los bellos paisajes.

Terminaron de amarrarme poco antes de las 19 h y ya no llegaron a la Capitanía por cinco minutos. La encontraron cerrada. Eso siempre es un inconveniente, mi capitán prefiere pagar la noche por adelantado y así poder salir el día siguiente sin tener que esperar a que abran las oficinas. Solo les dio tiempo a ducharse, tomar algo en una cafetería frente a la bahía y saciar las fatigas del estómago, dejando la visita para el día siguiente. Además descubrieron que no funcionaba el enchufe de la neverita eléctrica ni la bombilla del tope del palo, probablemente por haber recibido algún golpe al manejarlo con la grúa. Lo de la neverita lo resolvieron con una alargadera (había anochecido y ya no había luz para hacer nada) y lo de la bombilla del palo quedó en la lista de tareas pendientes.

Por la mañana mi capitán e Ignacio se extirparon pronto de la cama para ver las islas. Muy tempranito (a las 6) resolvieron el problema eléctrico de la nevera y luego fueron a recorrer la isla en bici, concretamente la del norte, Ratonneau, porque la del sur no es ciclable y no les daba tiempo a todo. La pista discurre a través de un paisaje de Antiguo Testamento hasta el **Hospital Carolina**, un antiguo lazareto, que ahora estaban reconstruyendo, y con unas vistas espectaculares sobre el castillo de If y Marsella. Les dio tiempo a bañarse en una playita, y al volver al pueblo estuvieron buscando hielo para la nevera por todas las tiendas, y no lo encontraban. En el supermercado lo