

Revista "Barcos", Noviembre de 1992. Continuación del "Mito y la Aventura".

Crucereando por el Mediterráneo

El dulce far niente

Por el Mediterráneo, con el velero Cartagena.

Texto y fotos: Lic. Carlos Pedro Vairo



En primer lugar el Cartagena
flotando en la bahía.



El Cartagena al lado del Sud



La marina nueva de Mónaco Ville

Carlos Pedro Vairo

El dulce far niente

Crucereando por el Mediterráneo

En los últimos meses, y gracias al retorno del dólar de plástico, muchos nautas y otros no tanto, me consultaron sobre las condiciones de navegación del Mediterráneo y qué me parecía la idea de alquilar un velero sin tripulación para recorrer la costa española, o la famosa Costa Azul francesa e inclusive la del Ligure. En todos los casos la respuesta fue similar: soy de la opinión de que existen muchos lugares mejores para navegar, pero si es por materializar una fantasía que se lleva por

años en el bocho, vale la pena hacerlo.

Los motivos son varios, desde la contaminación que hay cerca de las costas, a la inmensa cantidad de barcos de todo tipo que congestionan cualquier puerto o que navegan sin respetar la más mínima regla. Por otra parte llegué a la conclusión de que en el Mediterráneo o se sopla todo o no hay una brisa; siempre refiriéndonos a la zona comprendida entre España e Italia, sin pasar de Córcega hacia el sur.

Pero sí hay una experiencia inigualable y es la de poder navegar todos los días de puerto en puerto y entrar a los más pintorescos que uno se pueda imaginar. Hay marinas ultramodernas y superlujosas, puer-

tos de pescadores, puertos comerciales con gran movimiento de buques, o algunos pequeñísimos anteriores a la era cristiana y remodelados por el 1.500 y conservados tal cual.

Fruto del Dulce far Niente

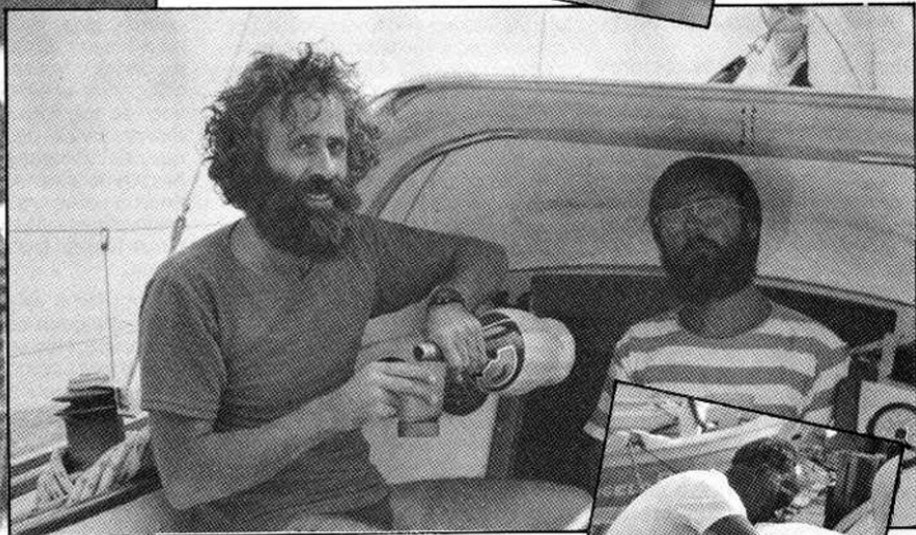
Hay viajes que comienzan de la forma más inesperada, este fue uno de ellos. En plena recuperación de un azaroso periplo por la península escandinava y luego de haber tirado unos cuantos bordes por el Báltico y el Mar del Norte, descansaba sentado en un balcón terraza con vista al mar tomando un Kir Royal

(licor de Cassis y champagne) mientras Coca preparaba unos bocaditos de jamón cocido. Miraba como la gente caminaba por la dársena del pequeño puerto, rodeado de "bras series" y restaurantes. Los pescadores, bajo una sombrilla en sus pequeñas barcas, vendían el producto del día (que lo pescaron), varios veleros se mecían suavemente y entre ellos sobresalía uno muy grande, se trataba del Credit Agricole de Jeantot. El puerto en cuestión es Six Fours, en San Nary, en la costa francesa sobre el Mediterráneo y a pocas millas de Marsella.

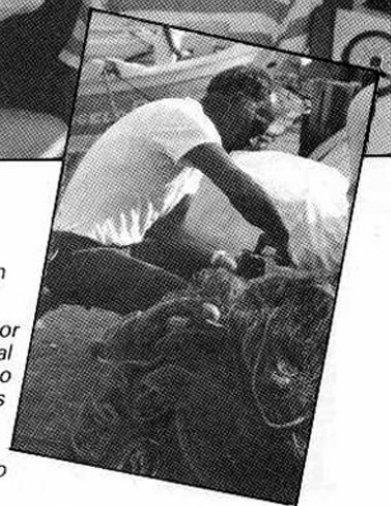
Sonó el teléfono, al que no hice caso ya que mi francés es más que deplorable y continué con mi kir. Coca me insinuó que atienda porque en



Lamentablemente no quisieron acompañarnos en la travesía pero es evidente el cambio de estilo de las chicas de Mónaco



Cruce de Francia a Italia, momento de un brindis con un buen Chianti, en la foto Leo y Carlos Vairo, alias el cromagnon



Imperia, un pescador tradicional recorriendo y reparando sus redes

En esta descarga de atunes, uno de los más chicos fue a parar a nuestro freezer



una de esas podía tratarse de una de las chicas que me había presentado la noche anterior Mario Zimmermann, tripulante del Charles Herdrick (uno de los Maxi franceses) y en especial porque estaba terminando de preparar la cena; vale la pena aclarar que Coca es mi abuela posita que decidí adoptar a falta de una propia más a mano.

Al sonar nuevamente levanté el tubo y ensayé el mejor chapuleo de francés que puedo; me quedé sorprendido al escuchar otra voz que, aunque se las arreglaba mejor que yo con el idioma, era netamente argentino y además tenía un tono familiar. Se trataba de Leonardo que me invitaba a navegar hacia Italia desde Cap Ferrat. Dadas mis grandes ocupaciones del momento combinamos para que sea a los dos días y quedamos en encontrarnos en Montecarlo. Yo quería despedirme del comisario del puerto de Marsella, que tan bien me había tratado, y a toda la gente que conocí en mis cortas dos semanas de estadia.

Montecarlo

Rápidamente organicé el bolso: ropa de agua y algo de abrigo porque ya se estaba yendo el verano y si bien hacía mucho calor era lógico que en octubre empiece a refrescar. Una de las virtudes para los navegantes del Mediterráneo, en espe-

cial la costa española, francesa y noroeste italiana es que los días de lluvia son escasos, salvo excepciones que suelen desatarse tormentas violentísimas. En nuestro caso particular no llovió desde junio hasta comienzos de noviembre y el frío se hizo notar recién a mediados de octubre.

Nos encontramos con Leo y Luis caminando por uno de los muelles

mientras una multitud de gente miraba cómo técnicos y tripulantes preparaban sofisticadísimo multicascos para la regata Mónaco-New York que partía en unos días. Realmente los franceses son fanáticos de estas competencias y sostienen que estos son los verdaderos fórmula 1 de la náutica. Ver mástiles con forma alar, cascos con hidrofoils y en reemplazo de las cuchetas simples coys para cruzar el Atlántico, creo que es llegar al masoquismo más alto que se pueda aspirar, eso sí, con mucha tecnología y muchísimos más dólares, o si se prefiere, francos.

Los muelles centrales estaban ocupados con grandes cruceros. Algunos modernos, otros que dan la sensación de estar viendo alguna película de los años '60 aunque las comodidades que poseen son tan sorprendentes que llegan a tener hasta dos piscinas; me quedé pensando sobre la idea de su uso: ¿sería una para agua de mar y la otra para agua dulce? o ¿una para niños y la otra para adultos? ¿o tal vez para los invitados? o más sencillamente, ¿no estarían del tomate? Nos quedamos mirando el movimiento de la gente del crucero y salvo al marine-

ro que cuidaba los perros, y que cada vez que tenían una necesidad los bajaba al muelle, sólo vimos una pareja de invertidos.

El Cartagena nos esperaba en una marina, cerca del puerto principal, que se había inaugurado hace poco. Sin tanto movimiento y con barcos un poco más modestos igualmente conservaba algunos toques de lujo: como poder estacionar el auto al lado del velero para poder bajar las compras o por simple comodidad. En realidad fue en el único lugar del mundo en que me sucedió una cosa así pero como el precio era el mismo (la mitad que Punta del Este) ¡a disfrutarlo!

Después de hacer unas compras en el mercado, y recorrer un poco la ciudad, la cruzamos en 15 minutos, nos dimos cuenta de que tener un auto en Montecarlo para movilizarnos era una gansada. Con una superficie de un poco más de 1,5 km², su mayor extensión da sobre el mar, y sin intención de irnos por tierra era algo más que superfluo. Así fue como después de ir al Casino, y en especial cómo salí del Casino, fui hasta Avis y devolví al maltrecho Opel Corsa que nos había acompañado por meses. Nos encontramos con Leo por el puerto y tuvimos que entrar a la marina caminando.

A medida que nos acercábamos al barco se hacía más visible que dos gendarmes estaban a la espera. Era evidente que algún problema había. Subimos saludándolos y enseguida nos llamaron. Resignadamente pensé que se venía otra requisitoria so-

bre lo que hacíamos, a qué nos dedicábamos en nuestro país, cuándo pensábamos partir, además de pedir los documentos y revisar el barco en búsqueda de droga, etc. En realidad con bandera argentina, auto alquilado, una apariencia un tanto bohemia (tipo gitano del mar) y un pasaporte con más sellos y visas que álbum de estampillas, éramos el prototipo del sospechoso. Ante nuestra sorpresa todo se limitó a una muy cortés invitación a que diésemos vuelta la bandera y una severa advertencia que si se repetía el equívoco nos iban a tener que multar. Si alguna vez alguien tuvo que izar por primera vez en su vida como bandera de cortesía a la del Principado de Mónaco, que explique cómo lo hizo en forma correcta.

Ya para ese entonces habíamos decidido poner rumbo a San Remo; tres días de playa y paseos por Montecarlo eran suficientes para cualquier mortal, en especial si no se pertenece al jet-set.

San Remo-Imperia

Partimos un poco tarde, a las 15:00, pero igual el trayecto lo cumplimos muy rápidamente y a las 17:30 ya estábamos abarrotándonos a un pesquero. Por corredera habíamos hecho la friolera de 11 millas (de amarra a amarra) y un paisaje totalmente distinto nos recibía; incluso otro idioma.

A la salida el viento era más que

escaso, así es que con mayor completa, genoa I y apoyados con el motor, nos dedicamos a tomar un poco de sol mientras "paisajeábamos". Después de las primeras 3 millas cortamos el motor con gran alegría de poder disfrutar una navegación silenciosa y sin escora. Arribamos a San Remo con dos rizos en la mayor, foque y empapados. Por suerte el timón de viento estaba puesto porque Luis tuvo que desaparecer al interior del barco dado un fuerte acceso de tos, producido por una extraña alergia a algo.

Después de abaloarnos al pesquero y dejar todo preparado para bajar a tierra, con las defensas acomodadas y los spring y travesines colocados, al pesquero se le ocurre irse; de esa forma nos quedamos deambulando por el puerto hasta que nos indicaron que no habría problemas de amarrar con los atuneros porque como era sábado no iban a trabajar hasta el lunes. Así lo hicimos y nos fuimos tranquilamente a caminar.

San Remo es una típica ciudad balnearia cuyo esplendor pasó hace tiempo. Hoy está superpoblada, nunca tanto como Montecarlo, y en sí no es un lugar que recomendaría para ir por más de un par de horas. El casino también recuerda a tiempos mejores y sinceramente no veía la hora de irme. Estos lugares que tuvieron un gran esplendor en el pasado y quedaron tal cual, miento, con la pintura gastada o descascarada que muestra a las claras el paso del tiempo, realmente son deprimentes.

Pero de cualquier forma en los puertos siempre se vive actividad. Los sábados y domingos está lleno de familias con niños que corren por todas partes y haciendo miles de preguntas. No faltan los pescadores que trabajan en sus pequeñas barcas, debe ser para no estar en la casa, o aquellos que se dedican a remendar redes.

Por suerte al día siguiente recorrimos las 8 millas hasta Imperia con una brisa suave pudiendo hacer el breve trayecto todo a vela; como corresponde a una excelente mañana de domingo.

Imperia es muy diferente a San Remo y realmente se vive un poco más el estilo de vida de una ciudad puerto donde juntos están el comercial, el deportivo y el de pescadores. Al ver un atunero nos tiramos a él sin dudarlo ya que habíamos aprendido que en ellos no se trabaja hasta el lunes. Aquí íbamos a aprovechar para hacer los papeles de entrada a Italia y pagar los impuestos que correspondan.

En Imperia habíamos regresado un poco a la normalidad a la cual estábamos acostumbrados. De los toplets de Montecarlo pasamos a las viudas vestidas de negro hasta los tobillos y los pescadores que, con saco y corbata, arreglaban sus redes un domingo por la mañana. Los bares y cafés plagados de gente tomando un "stretto" o un vermouth hasta que dieron las 13:00, momento en que todos se fueron. Sucede que los horarios para las comidas siguen siendo estrictos y los domingos, en toda Italia, se almuerza alrededor de la una.

Ese día aprovechamos para hablar por radio con Buenos Aires, cosa que nos costó bastante tiempo y realizamos tareas de mantenimien-

to: los inodoros fallaban constantemente y debimos continuar con el rito de armarlos y desarmarlos en cada puerto.

Teníamos planeado partir al día siguiente no bien hechos los papeles del barco, pero jamás pensamos que iba a ser a una hora tan temprana. Resulta ser que a las cinco de la mañana a los del pesquero "Croce del Sud" se les ocurrió comenzar a bajar atunes congelados al muelle, así es que tuvimos que correr el barco en forma algo rápida, dado el peligro que representaba un posible enganche con nuestra jarcia con la consecuente lluvia de esos superpescados convertidos en piedra.

Demás está decir que "adquirimos" uno de ellos mientras Leo se fue a la Capitanía. Después de hacer unas compras, vale la pena caminar hasta el tope del cerro por esas pequeñas calles con los más diversos comercios que dan la sensación de que todo lo venden de a unidad y desde donde se tiene una excelente vista del puerto y su entorno, zarparamos con una escala un poco más interesante: Génova.

Navegando por el Golfo de Génova

Zarparamos a la tarde; habíamos calculado entrar a puerto por la mañana, pero a vela eso nunca se sabe con seguridad. Desde hace muchos días que me llama la atención la bruma que existe en la atmósfera casi permanentemente. El sol, hasta media mañana se mantiene pálido, detrás de una cortina gris. Lo mismo sucede horas antes del atardecer; según nos entendidos es bruma otros hablan de calima y los pescadores comentan que es el maldito smog de las industrializadas ciudades.

Si bien partimos de Imperia con muy buen viento del través que nos llevaba majestuosamente hacia Génova, duró poco tiempo. Se le ocurrió borrar súbitamente y como navegábamos con el timón de viento apuntamos hacia Tunes. Después de continuar este borde por un rato, me avivo como a los 15 minutos, corregimos el rumbo y nos tuvimos que poner a ceñir con todo. Por supuesto vino un inevitable cambio de velas y pasamos del genoa I y trinquetilla, al foque y luego al tormentín y trinquetilla con dos rizos en la mayor. El barco se comportaba genialmente, lástima que el viento no duró más de 45 minutos para borrar al oeste y nuevamente izamos la mayor y pasamos de tormentín a genoa para continuar con viento en popa. Esta es una condición que el timón de viento Aries no se aguanta muy bien así es que tuvimos que ponernos a timonear un rato.

La noche se iba cerrando cada vez más y los cambios de intensidad en el viento nos prometía una linda actividad. Por otra parte comenzaron a aparecer cientos de luces de buques y pescadores a las que se le debía prestar atención. En lo personal estaba disfrutando como loco; me acordaba cuando mi padre contaba como el abuelo salió desde Génova, hace muchos años, también en un velero con la idea de ir a la "Tierra del Futuro": América.

Ansiaba poder llegar a ver la famosa "Lantern de Génova", el hermoso y legendario faro del cual existe una réplica, en menor tamaño, en el Río de la Plata; más precisamente en la Barra de San Juan, Uruguay. Esa luz ha guiado la recalada de un importante puerto, por más de cuatrocientos años, a navegantes de todas partes del mundo, el mismo que fuera un poderoso Estado-Puerto.

Las horas fueron pasando rápidamente y si bien mi guardia era de 0 a 2 hs. preferí quedarme toda la noche afuera; en realidad me tocó cocinar y después me dediqué a leer en el cockpit mientras el timón de viento se encargaba de llevarnos hacia el faro.

Durante la noche pasó una gran variedad de buques y cada tanto algún barquichuelo de pescadores con vela latina; aunque tienen un poderoso motor siguen usando la vela cuando calan las redes. Me llamó la atención la gran cantidad de petroleros que divisamos, muchos de ellos fondeados; luego sabríamos el porqué. La luz del faro no era fácil de individualizar, gran cantidad de antenas y edi-

ficios hacían que este no se recorte claramente en el horizonte, pero de cualquier manera era visible.

La marejada seguía siendo caótica; todos los cambios de viento habían logrado un mar revuelto bastante molesto y si bien el barco tenía buen camino, se movía como una zaranda.

A medida que clareaba, el día se iba poniendo más feo y la visibilidad disminuía. Era insólito pero cuando más necesitábamos de poder apreciar lo que nos rodeaba, por la sencilla razón de que no sabíamos en dónde podíamos amarrar, menos veíamos. Filosóficamente le digo a Leo: "—No te preocupes, yo el puerto ya lo conozco y tiene una entrada fácil, sin mayores inconvenientes, con profun-

didad de sobra y además..." Me cortó el discurso el ruido fuertísimo de turbinas de avión como si estuviésemos navegando al lado de una pista de aterrizaje; cosa que me dejó totalmente desorientado y para completarla estábamos inmersos en una asquerosa neblina y, como debe ser en estas circunstancias, encalmados.

Sucede que desde la última vez que había pasado por la zona, unos 20 años, a los italianos se les ocurrió hacer una pista de aterrizaje delante del puerto, sobre el mar. Realmente es un buen espacio ganado pero si no se está prevenido el susto

puede ser soberano. Por otra parte el famoso faro quedó tan en tierra, que si uno se guía por él puede llevarse por delante desde un avión, al puerto petrolero o al nuevo puerto comercial, la autopista, el puerto de containers y edificios varios. La vieja estación marítima quedó unas cuantas millas más adentro; al decir unas cuantas millas estamos hablando a más de 3, y eso es mucho en cualquier lado. Es interesante ver como avanzaron sobre el mar prolongando escolleras, formando dársenas internas con carreteras y pistas para aviones, además de hangares, helipuertos, silos, galpones, etc.

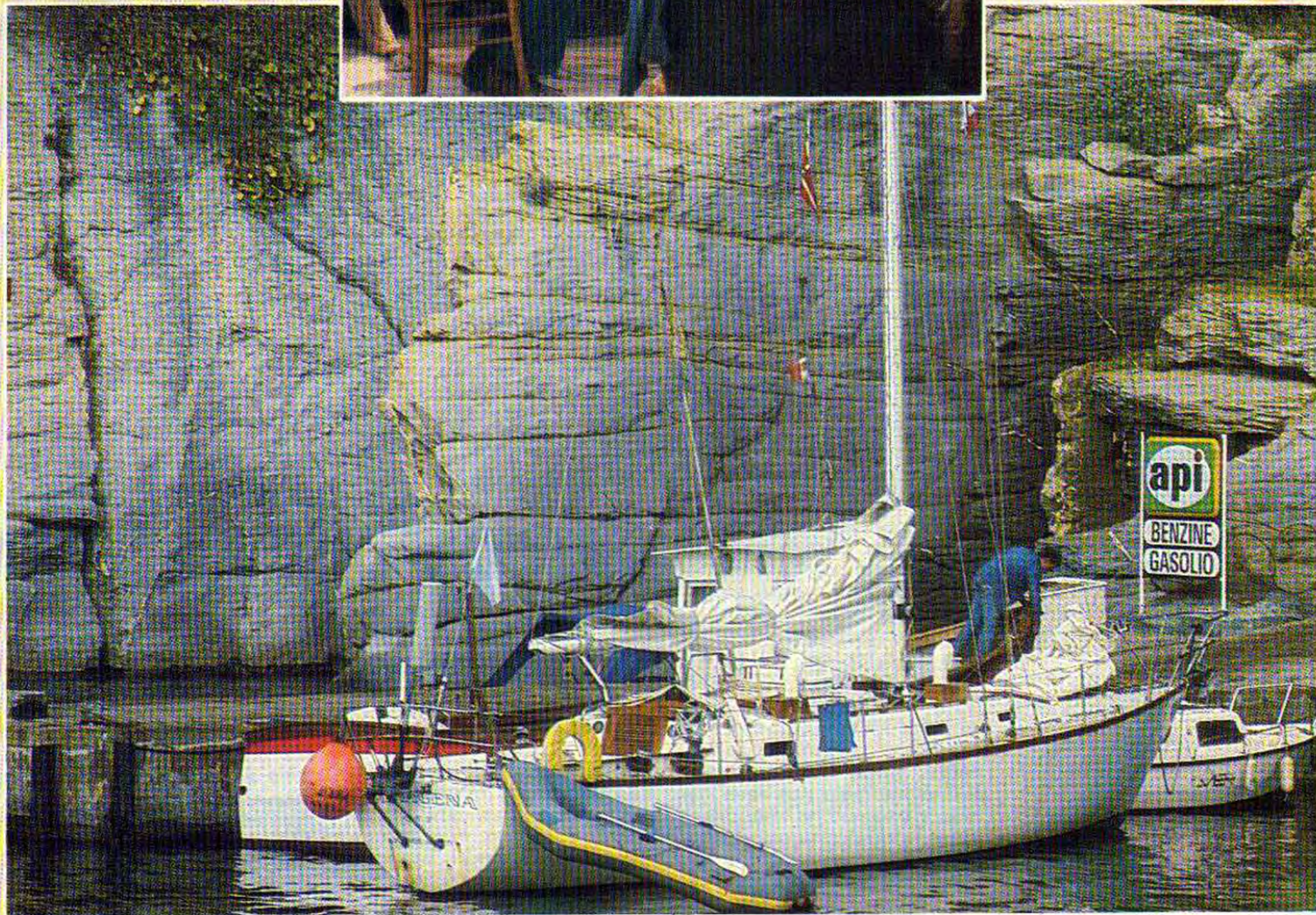
Este caos portuario no me lo esperaba y después de quedarme la noche en vela, para disfrutar de la arribada, estaba hecho bolsa. Lo único que quería era que rápidamente se disipe la neblina y encontrar un lugar para amarrar y dormir.

Cerca de donde estábamos apareció un canal e ingresamos a él. No bien se percataron que buscábamos un lugar para amarrar nos echaron explicándonos que se trataba de un puerto petrolero y si bien era cierto que habíamos pagado el impuesto que nos correspondía, eso solo no permitía usar los puertos comerciales pero que tenga "sec-

Redes, y pescadores rodean todo el puerto



El Cartagena en el muelle de combustible de Camogli, en realidad el único



ción pescadores". En pocas palabras "Adio e che la madonna ti aiuti".

Continuamos vagabundeando por el puerto de Génova hasta que vimos unos mástiles; raudamente entramos por el canal que llevaba a esas amarras y vimos como la profundidad bajaba sin pausa hasta que nos varamos. Con el chinchorro fuimos a averiguar dónde podíamos amarrar y nos explicaron que se trataba de un pequeño club privado de las fuerzas armadas; nos aconsejaron que volviésemos a salir del puerto petrolero y después de pasar las pistas de aterrizaje, ingresar al segundo puerto comercial y que tomemos amarra allí. En pocas palabras, casi desde donde veníamos.

Después de salir de la varadura llegamos al puerto comercial viejo e intentamos amarrar en distintos lugares de los cuales fuimos expulsados sucesivamente. En una de las oportunidades nos explicaron que el puerto de Génova no tiene sector de pesca así es que no había remedio, nos teníamos que ir. Continuamos hacia el Salón Náutico de Génova, pensando que en una de esas podíamos exponernos en su puerto, pero el raje fue más rápido que en los otros. Decidimos regresar y de prepo amarramos en la Liga Naval Italiana; el resultado fue igual, de prepo nos soltaron las amarras. Cansados y hartos preguntamos en la Capitanía dónde podíamos dejar el barco por un rato, la respuesta fue sencilla: "En el puerto deportivo"; El único problema era que todavía no había sido construido.

Yo ya estaba resignado y mi sangre de hijo de italiano profirió mil insultos contra la burocracia de todos los nacidos en esta tierra y sus descendientes, (a esa altura ya estaba tan cansado y dormido que me hicieron notar que no servía de nada que me insulte a mí mismo) pero allí fue cuando notamos lo que en la camaradería argentina en el exterior: un oficial de un buque de ELMA nos ofreció abarloadnos a ellos. Yo me imaginaba al Cartagena al lado del buque y ni pensar el merengue que sería en cada ocasión que quisiéramos bajar o subir al barco. Leo, con su mentalidad práctica y cansado de tanto dar vueltas, decidió tomar una amarra en el Yacht Club Italiano y aguantar todo lo posible hasta que nos echen.

Dio resultado, después de largas horas los convencimos de que nos acepten como "Ospiti", con la condición de mover el barco cada vez que sea necesario. Nos permitieron usar las instalaciones, que realmente son hermosas, y además reu-

Alrededor del puerto la característica "recova" con negocios de todo tipo además de las tratorías

La banquina de pescadores.



nia tres virtudes muy apreciadas para todo navegante: estar en el medio de la ciudad; cerca de la parte vieja del puerto con almacenes, ferreterías y restaurantes y al lado del Salón Náutico de Génova al cual queríamos asistir especialmente. Con todas las vueltas, idas y venidas habíamos recorrido 46 millas, no está nada mal si comparamos las anteriores singladuras.

Después de todo y sabiéndolos aceptar como son, el italiano es muy amable; siempre que no te mande a "fangulo" antes.

La recorrida por el puerto fue muy rápida. Como ya era mediodía nos fuimos a comer un buen "Minestron al uso nostro" (eso quiere decir que no se sabe lo que va adentro), "gnochi" con pesto y, aunque no me crean, para brindar, un poco de vino. Se impuso una larga siesta y después al salón Náutico. Pensábamos recorrerlo en una tarde, como nuestra versión vernácula, pero nos llevo tres días y eso que no intentamos subir a todos los modelos del astillero Benetau; había uno por pie de eslora desde una day sailer hasta un 56 pies.

RECORRIENDO GENOVA

Para mí era algo muy especial, en esta ciudad habíamos estado viviendo toda la familia, cuando chico, y la conocía como la palma de mi mano. Esa impresión debe llevar todo italiano que llega a la madre patria emocionado e incluso soltando algunas lágrimas. Lo cierto es que nunca pensé que tantas autopistas (hasta de tres pisos), miles de autos, edificios demolidos, avenidas nuevas y los viejos negocios desaparecidos podían desorientar al mejor genovés. Dentro de todo todavía quedaban las viejas panaderías que por 5 lire nos vendían una porción de "focaccia" recién hecha a la mañana temprano antes de ir al colegio.

Entrar en la parte turística de Génova llevaría un libro, para nosotros la importancia en esta recalada es que de aquí en más comenzábamos a recorrer la costa italiana hasta la Spezia. Leo se encargó de hacerme el mejor regalo de mi vida, solemnemente me dijo: "De aquí en más hacé de cuenta que este es tu barco, vamos a todos aquellos lugares donde pasaste la in-

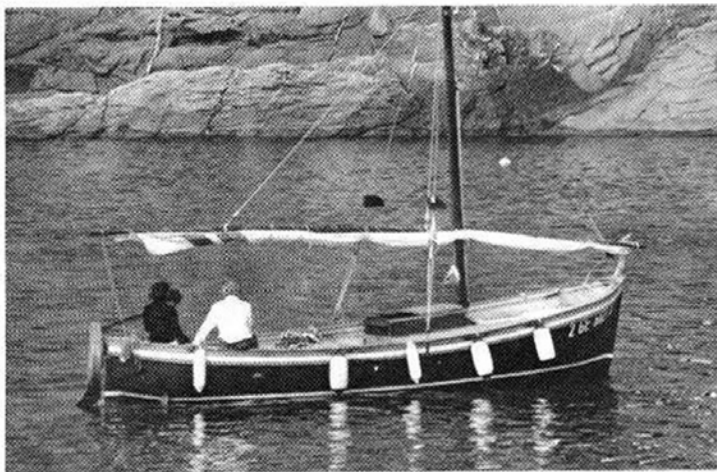
fancia y donde vivió tu familia".

Después de una despedida menos solemne en el buque de carga mixta "PRETORIA" con un asadito por medio, abundante vino y unos cuantos cortes de carne congelada al vacío, que colmó la capacidad de nuestro freezer y heladera, comenzamos el periplo del Ligure y la Spezia.

LIGURIA

Una semana en Génova nos había dado suficiente ánimo y el descanso necesario para la próxima etapa. La decisión fue difícil y después de muchos números nos lanzamos hacia Camogli, a 8 millas de Génova.

Con viento de 12 nudos del noroeste salimos del puerto a toda vela con rumbo al "Cristo de los Abismos", al que no pudimos encontrar desde el barco por una razón muy sencilla: como su nombre lo indica, está debajo del agua. Es probable que hayamos encontrado muy cerca de él, más si consideramos que había un montón de embarcaciones fondeadas cerca de la playa en un lugar desértico; mirándonos entre nosotros nos pre-



Barco de pescador de Camogli



La recova de Camogli. Modesta pero infaltable como en todas las aldeas de pescadores

tomate que en cada casa estaban preparando. Cada ventana expulsaba un aroma con ligeras variantes, era evidente que desde una exquisita pomarola, de algún hogar más pobre, se pasaba a un clásico "profumo di ragù" de una familia algo más acomodada.

La decisión era difícil: nos íbamos inmediatamente o nos quedábamos unos días. Saltamos al barco, lo escoramos todo lo que pudimos para no volver a vararnos y pusimos rumbo a Portofino. Lugar de nacimiento de gran parte de mi familia.

PORTOFINO

Siguiendo con una fuerte brisa nos acompañó hasta la entrada al puerto. Personalmente hubiese preferido algo más suave para poder ir contemplando tan hermoso paisaje y poder disfrutar mejor esta corta navegación pero a no quejarse, peor hubiese sido sin viento. En sí es simplemente dar vuelta un promontorio, que fueron otras 8 millas hasta entrar al puerto (por tierra recuerdo que no eran más de 17 km por un camino con muchísimas curvas).

Al entrar se acercó un marinero: nos pidió que larguemos el fondeo bien lejos y filemos cadena y cabo porque estaban esperando una fuerte tormenta que podía entrar en Portofino justo por la angosta boca del puerto. Quedamos muy bien fondeados de proa, con la popa hacia la marina, porque el ancla de cepo se enganchó con un cadente que hacía de madre a las boyas de la subsele del Yacht Club Italiano y luego cruzamos un par de fondeos de otras embarcaciones con la C.Q.R. Por supuesto que no dejamos todo esto así, sino que con la ayuda de la marinería del puerto y Leo con traje de buzo arreglamos todo; faltó hacerle un moño. Desde popa tiramos un par de cabos que fueron rápidamente tomados por turistas que paseaban, totalmente sorprendidos de la bandera que portábamos, y los enroscaron como pudieron en las vitas realizadas con cañones antiguos enterrados en el cemento hasta la mitad. Se fueron algo enojados al comprobar que se habían ensuciado los impecables trajes estilo marinero de color blanco, con el manipuleo de los cabos; seguramente se dirían: "Estos argentinos podrían tener cabos más limpios", o incluso suponer que para ese puerto deberíamos haber previsto usar cabos nuevos.

Al lado nuestro un Swan 47, en venta en 155.000 dólares, nos pasa un par de cabos y aco-

modamos el chinchorro en popa. Desde el barco veíamos al restaurante flotante de un paciente de mi tío. En sí el espectáculo, si bien es soberbio, creo que no es ninguna novedad para nadie. Los clásicos edificios sobre el mar, pintados de distintos colores con fachadas semejantes, dan la sensación de que en cualquier momento se desmoronan. La realidad es que detrás de esas fachadas hay armazones de lujosísimos pisos. Hacia el fondo de la bahía está la banquina-playa donde se sacan los botes de pesca. Guirnalda y mesas vacías de los restaurantes contiguos nos hacen recordar que las vacaciones ya terminaron y son pocos los turistas. Por otra parte si no fuera de esa forma nunca hubiésemos conseguido amarrarnos en posición tan privilegiada.

Las visitas para un hijo de esta tierra fueron las obligadas. Preferí comenzar por el promontorio donde en su parte más alta está el faro. Sobre el mar este peñasco cae abruptamente, hacia dentro baja en declive que hasta por momentos es suave y forma parte del puertito. A mitad de camino encontré lo que buscaba: la iglesia y el cementerio. Busqué tumbas con nombres conocidos, fue difícil hallarlas. Hace mucho tiempo que emigraron a "Fare l'America". Algunos fueron hacia Argentina, otros a Estados Unidos y más de uno, con la pequeña equivocación que en algunos casos causa la ignorancia, fueron a parar a Australia. De cualquier forma encontré unas cruces, de tumbas olvidadas, con marañas de plantas y nombres semiborrados pero pude establecer que eran de los familiares. No sé porqué un italiano, por lo general, hace una visita al cementerio local; es una vieja costumbre que ví en mis padres, tíos y primos mayores, que residiendo en los lugares más remotos, una vez por año se reunían en Castelletto D'Orba (el castillo familiar) y antes de un suculento almuerzo con muchísimo vino y alegría en la cantina "Barletta" íbamos solemnemente al cementerio.

Pasé por la iglesia con las paredes llenas de pequeñas lagartijas y descendí hasta el puerto donde rápidamente busqué las casas que fueron de la familia. El espectáculo fue sorprendente. El frente no había cambiado, ni siquiera en detalles como la clásica sogá para secar ropa que ponían de uno a otro edificio; pero adentro son mansiones. Dejaron los cascarones debidamente reforzados y nuevas estructuras con la imaginación de arquitectos, decoradores y millones de liras obraron milagros.

Continuará

guntamos qué diablos estarían haciendo todos.

Continuando hacia Camogli pasamos por la Escuela Náutica, tal vez la más importante del mundo, donde mis padres habían designado que estudie mi hermano menor.

Y llegamos a la entrada del pequeño puerto de pescadores. Sobre la banda de estribor, donde estaba el muelle, se veía algo oscuro debajo del agua y sobre la banda de babor había un pequeño muelle de combustible con un surtidor. Leo estaba al timón y luego de avisarle lo que había visto decidimos intentar el ingreso hasta adentro consiguiendo una suave varadura sobre esa mancha más oscura.

Como fue planeado todo a la perfección dejamos el barco amarrado al muelle de combustible y nos dedicamos a pasear por el puerto de pescadores más pequeño que conocí en mi vida.

Jamás me había imaginado un lugar como ese y al verlo cuesta pensar que de allí salgan los mejores oficiales y pilotos de la marina; la escuela, que da sobre el mar, queda un par de millas antes del ingreso.

Hacia el fondo se veían unos puestos de pescado y unas barcas sobre la explanada. Alrededor nuestro, pescadores reparando redes en sus casas, redes colgando de una recova puestas a secar y mujeres, sencillamente ataviadas, caminaban por la única vereda común a todas las casas dirigiéndose hacia la base de la colina mientras resonaban las campanas de la iglesia. Al ser domingo, las costumbres se cumplían fielmente: los hombres iban quedando en grupos, con sus sacos grises y camisas celestes, mientras reparaban redes y charlaban; las mujeres, con pañuelo en la cabeza, iban a misa. Eso no quiere decir que los hombres no sean religiosos, pero hay que mantener las cosas en su lugar. Si uno ingresa a la iglesia y ve los ex votos dejados a la "Madonna" enseguida se comprende quién es más religioso.

Mientras caminábamos por la recova y los gatos saltaban o trepaban por las redes, se oía un exquisito aroma a salsa de



El Cartagena en la marina, el precio está acorde a la actual Argentina

Revista "Barcos", Diciembre de 1992.

Crucereando
por el
Mediterráneo.

El Dolce Far Niente

Carlos Pedro Vairo

Portofino era una de los tantos puertos de pescadores y gente sencilla que trabajaba en los alrededores. De acuerdo a las antiguas costumbres, para no quitar tierra aprovechable, los campesinos que cuidaban de pequeñas parcelas de tierra con hortalizas, vides y frutales se agrupaban en "caseríos" que fueron formando aldeas. En la costa del Liger se suman los pescadores que calaban sus redes en un mar riquísimo en pesca, y sin contaminar, hasta hace unas décadas. Todo esto acompañado por una generosa naturaleza que creó un espectáculo único.

Los pueblos en general crecieron suficiente, tuvieron correo, carabinieri, municipalidad e incluso el cuartel de bomberos; luego comenzaron a morir con el éxodo de los jóvenes a las grandes ciudades o hacia América, después de la 2ª Gran Guerra. Poco a poco fueron redescubiertos por la gente de la ciudad, todavía quedaban algunos pintores-

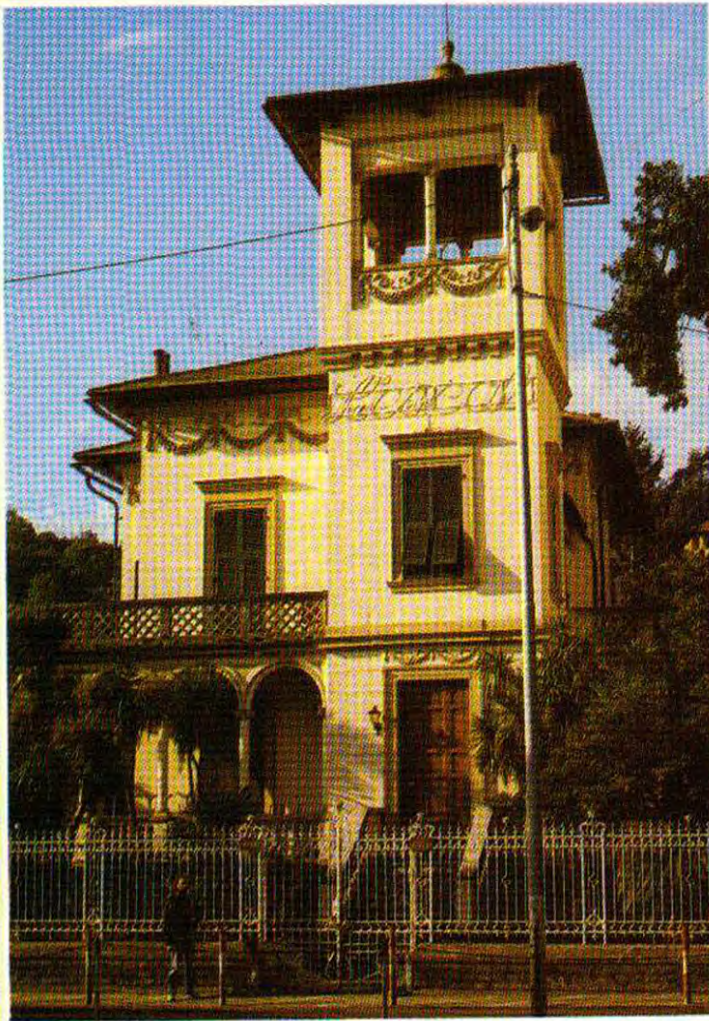
cos (y pobres) pescadores, se comía muy bien por unas pocas liras, las casitas o departamentos eran baratos y por si esto no alcanzara, estaban cerca de la ciudad e incluso podían ir con sus embarcaciones. El resultado fue el lógico. Llegar en temporada a Portofino es como tratar de pasar un día de campo en una playa de estacionamiento cubierta.

Por suerte la temporada ya había terminado y los turistas no atestaban el lugar. Pasamos nosotros a hacer de turistas y compramos unos clásicos "souvenirs" además de la caminata que todo el mundo realiza al promontorio y a los restaurantes y bares en la banquina de pescadores o los que dan sobre el mar.

La noche fue muy movida porque el viento del Sudeste entraba muy fuerte, formando grandes torbellinos. Según los lugareños se trataba de un Sirocco; es un viento que desde África azota la costa italiana, es seco y casi no trae nubosidad pero su intensidad suele llegar a ser al-

ta. Desde la boca de entrada a Portofino se ven las clásicas olas piramidales del Mediterráneo con cordones blancos; nos miramos con Leo y decidimos quedarnos hasta que pase un poco.

Escuchando la radio nos llamó la atención los partes meteorológicos. Además de ser especiales para navegantes, abarcan regiones bien definidas y no muy extensas; para la zona de Liger suelen separar Génova de Livorno y de Imperia o dar datos específicos. También comunican los avisos a los navegantes y, acostumbrados a los partes del Río de la Plata, era un deleite escuchar la hermosa voz femenina y sensual de la "Vocce del Tempo", como la llaman todos. Además de este servicio también lo pasan por BLU, sea en morse o en SSB, 4 veces por día. La RAI lo transmite tres veces al día. Pero si uno está medio obsesionado, cada puerto tiene una frecuencia especial donde pasan el parte pero lo cobran, así de simple.



Frente de la casa que tanto buscábaros. Nunca nos hubiésemos imaginado que era la que estaba enfrente del barco

Però hablando con otros navegantes tanto de buques mercantes como de veleros (con cierta ansiedad todos se preparan con antelación, colocando los equipos en escucha en la frecuencia correspondiente) coinciden que, luego de la normal espera, es hermoso estar en el pequeño sucucho de la estación de radio o moviéndose como un condenado en un velero y escuchar la hermosa voz femenina que en forma calmada nos va informando los avisos de borrasca, temporal y hasta nieve como si tal cosa. (Por si alguno piensa darse una vuelta anoten: SSB: Bari-2576; Génova-2642; Livorno-2591; Nápoli-2635; Civita Vecchia-1888; Palermo-1705; Cagliari-1722 a las GMT 0135-0735-1335-1935. La RAI Secondo Programa kHz 845- 1034- 1115-

1223- 1313- 1430- 1448- 1484 a las 0700- 1535- 2245, Domenica 1635. VHF Livorno- 25 y 27; Génova 26; Bari-27; Nápoli 27 y 25; Venezia 26-27; PortoCervo 26; Ancona 26; Palermo 27: a las 0835 - 1435 - 2035. Si se pide por canal 06 y 16 cobran).

Por supuesto que no podían faltar dos argentinos que se acercaron hasta el barco al ver la bandera y nos invitaron a tomar un café. Charlamos un buen rato sobre lo que estaba sucediendo en nuestro país y luego de indagar un poco más y ver que en realidad él era griego y ella francesa y que habían vivido unos años en la Argentina y conservaban esa nacionalidad en Italia ya desde hace tiempo, preferí dejarlos dado que temí terminar envuelto en alguna cosa no muy del lado de la legalidad. Las preguntas sobre cómo pasaba-

Pescadores en pleno trabajo, una constante de todos los puertos



Un pesquero de los grandes en la banquina de pescadores



Amarrados en el muelle de pescadores del puerto de Chiavari. Lugar para visitas temporarias de no más de 5 días

mos la aduana y si existía mucho control pueden parecer vanales o no tanto. Todo depende del lugar y de quien proviene.

Rapallo

A medida que el día fue avanzando el viento disminuyó y la marejada no era tan fuerte. Así es como zarpamos hacia Rapallo, nuestra próxima escala. En realidad lo único nefasto del viaje fue que el viento calmó totalmente y la marejada no. Las dos horas de viaje a motor me parecieron una constante montaña rusa con salpicaduras.

Por otra parte mi mente volaba en seres queridos; de allí salió mi tío Dicky que cuando chico me contaba como, durante la guerra, sirvió en los submarinos; él era el encargado de poner un durmiente de madera en la proa para que las chapas no se plieguen más de lo deseado cuando se sumergían.

Historias de barcos y pescadores se mezclaban con imágenes más familiares. Como la pasta fresca puesta en los respaldos de las sillas o colgando de un palote para que se ventilen y sequen un poco antes de cortar los fideos a cuchillo. Viejitas con sus eternos vestidos negros y pañuelo sobre la cabeza, desde donde asomaban plateados mechones de cabello, dando las instrucciones en la cocina a las más jóvenes y a nosotros echándonos fuera; recuerdos de niñez con caras borrosas o con deseos de no identificarlas.

Peró nuestro objetivo era Rapallo. Realmente estaba muy ansioso de llegar: allí había aprendido a caminar. Recordaba perfectamente bien la plaza con palmeras donde me llevaban desde una casa, con puertas de rejas, a pocos metros el mar; así es que cuando Leo no me veía le metía el motor con todo.

Al ver veleros al fondo del puerto (lado norte) nos dirigimos directamente hacia ellos. Se trataba de la marina "Porto Carlo Riva", nos amarramos a las bitas y fuimos a averiguar cuánto costaba. A todo esto yo ya había preparado una mochila y estaba dispuesto a salir en búsqueda de la plaza y de la casa. Cuando nos dieron el precio por un día en la marina casi nos desmayamos: U\$S 30 y si queríamos agua potable y electricidad ésta se arancelaba aparte. Leo me miró y en un tono algo asombrado me dijo: —Rajemos al puerto de pescadores. Mi afán por la búsqueda hizo que me agrande y decidí que los gastos por ese día corrieran por mi cuenta.

Por otra parte vale la pena aclarar que en Portofino no nos quisieron cobrar porque habíamos venido desde la Argentina y como dijo el marinero encargado de la subse del Yacht Club Italiano: "Ustedes no son como todos esos ricachos que tienen los barcos sin saber navegarlos y vaya a saber dónde sacaron el dinero. Haciendo números mentalmente tuve que admitir que era más cara que Montecarlo pero no era mucho más barata que nuestra hermosa Punta del Este (todavía no encon-



tré puerto más caro en ninguna parte del mundo).

En la marina, barco por medio, se encontraba el presidente del Uruguay con otros invitados, según el marinero era muy normal que muchas personalidades se den cita en ella. No sé si lo dijo para justificar el robo del precio o para hacernos sentir mejor después de vernos la cara que pusimos al pagar por adelantado; no vaya a ser la cosa que desaparezcamos en un descuido. Se impuso una regía ducha, incluida en el precio, en baños y vestuarios del primer mundo en serio y no como los de Colonia ni los de Punta, y partimos rápidamente a caminar en búsqueda de un recuerdo.

Demás está decir que recorrimos todo el balneario, desde la parte alta sobre el acantilado, hasta plazas cerca de iglesias en pleno centro y el mercado, donde Leo aprovechó a comprar de todo. El resultado fue más que negativo; en realidad lo sentía hasta deprimente, como si ese recuerdo fuese nada más que un juego de la imaginación o la idealización de algo que uno hubiese querido que fuese de una forma determinada pero que no está unido a la realidad. Resignado y ante los ruegos de Leonardo (Menarguez, dueño del Cartagena) que estaba cansado de seguirme mientras yo corría de un lugar a otro tratando de identificar la plaza con las palmeras cerca del mar, volvimos hacia la marina. A todo esto no habíamos visto una sola maldita palmera.

En silencio, solos, cargando las compras de fiambres, un Chianti y alguna otra cosa del mercado, vamos llegando a la Marina Carlo Riva y dando frente a la calle, creo reconocer un almacén. Al preguntarme dicen que si se recuerdan de la casa

con rejas que solo queda a unos 25 mts. No lo podía creer, al salir del almacén veo palmeras con botes y veleros en reparación debajo de ellas; y comienzo a comprender. Voy hasta la casa y era ella, las mismas rejas, puertas y persianas. Miro hacia la plaza, ahora convertida en el varadero de la "Marina", y la playa a donde solíamos ir en familia era donde estaba amarrado el barco. Me costaba creerlo; todo era un juego del progreso y del destino. Solo pensar que estábamos amarrados donde antes había castillos de arena y la famosa plaza donde aprendí a caminar se había convertido en un varadero, era difícil de comprender pero a su vez hermoso. Interesantes juegos de la vida.

Pequeños puertos de pescadores

La mañana siguiente la transcurrimos paseando y sacando fotos. De la pequeña aldea de pescadores y pueblo balneario ya era poco lo que quedaba. Con el correr del tiempo se había transformado en una ciudad turística de cierta importancia. No tenía mucho sentido prolongar la estadía y decidimos emprender una navegada hasta la famosa "Sta. Margherita".

Zarpamos de Rapallo a las 10:45 y a las 11:00 ya estábamos fuera del puerto. Dada la cercanía de un puerto con el otro no pusimos vela, además había calma chicha. A las 11:15 estábamos listos para entrar a puerto y 10 minutos después habíamos largado el fondeo por proa, dos amarras a tierra nos sujetaban firmemente en el muelle de acceso libre. En pocas palabras, de una amarra hasta la otra tardamos solo 40 minutos.

En ese sentido tienen un mar y una costa privilegiada.

El excelente parte meteorológico nos indicaba viento de fuerza 6 del NE, con "Mare molto mosso" (olas de 2,5 mts.) y temporal ocasional; pero navegando pegado a la costa esto no se siente. Por otra parte el aviso a los navegantes venía informando de maniobras navales en la zona comprendiendo La Spezia.

Nos dispusimos a pasear y dejarnos acariciar por un tibio sol otoñal. Nos quedamos en la banquina de los pescadores donde me dediqué a la fotografía y un poco a la etnografía marítima (con relevamiento de costumbres, formas de pesca y comercialización, etc.). A medida que llegaban los pescadores en sus barcos se iban abriendo los puestos de venta del otro lado de la ruta. La actividad era ferviente y por otra parte interesantísima. Nos llamó la atención cómo estos pueblos, ahora casi ciudades, siguen manteniendo costumbres particulares en cuanto a la pesca, forma de comercialización e incluso de barcos, independientemente a la distancia que estén unos de otros.

Chiavari

Nuestra próxima etapa fue un poco más larga; dos horas de navegación, con el mismo pronóstico pero sin efectos apreciables al socaire de a costa, nos llevó a Chiavari. Inesperadamente tuvimos una bienvenida muy cálida por parte de pescadores y navegantes que utilizaban la parte del muelle para visitas (hasta tres días sin pagar). Las preguntas fueron las de siempre: como por ejemplo si realmente habíamos navegado desde Buenos Aires o si, como muchos lo hacen, habíamos traído



do el velero embarcado. Luego la curiosidad hacía que los temas continuaran sobre tiempos empleados y el destino que teníamos. Contestábamos a medida que ordenábamos el barco para dejarlo listo y poder irnos tranquilos a recorrer el lugar.

El puerto de Chiavari, con boca de entrada hacia el Noroeste está en frente del más reciente puerto de Lavagna con entrada hacia el sudeste. Las dos ciudades están divididas por un río ("Entella") que a su vez separa los puertos. Por este río salía a navegar mi padre con los veleros abiertos que construían con los compañeros de escuela. Siempre me contaba de uno en especial que con sus 9 metros de eslora les llevó más de un año terminarlo por más que contaron con la ayuda de los de la costa. La madera que utilizaban era la de cerezo, debido a que uno de los chicos provenía de una familia que se dedicaba a la construcción de las famosas sillas de Chiavari, éstas se caracterizan por su extraordinaria fortaleza y extrema liviandad dada por las virtudes de esa excelente madera.

No bien finalizada la obra hicieron varias salidas pero una guerra y sus consecuencias hicieron que los planes de grandes aventuras quedaran trunco y recién volvieran a verse 40 años después. Para sorpresa de mi padre el velero todavía estaba a la vera del río, un tanto destaralado y sin posibilidades de que los sueños de largas travesías se pudieran cristalizar.

A esta altura del viaje habíamos adquirido una especie de rutina por demás entretenida. Después de ocuparnos del barco y consultar a los pescadores sobre las particularidades del lugar nos abocamos a una concienzuda exploración de la

ciudad. Claro está que aquí yo jugaba de local: esta fue la última ciudad donde estuvo radicada mi familia antes de emigrar a la promisoría Argentina. Un poco por lo que recordaba de otras visitas, además de los comentarios que inexorablemente se vertían en las charlas de la mesa de los domingos, fuimos paseando por todos aquellos lugares con importancia turística, histórica y familiar; inclusive por la catedral donde una leyenda cuenta que debajo de una de las columnas hay un importante tesoro enterrado hace muchos años ante una huida forzosa de uno de los tantos perseguidos políticos que tuvo Italia en sus controvertidos cambios de gobierno. Todavía nadie se animó a empezar a tirar la columna para comprobar la verdad o la mentira de la historia; ¿tal vez sea por respeto para que la leyenda continúe?

El persistente viento del noreste y el descenso de la temperatura (12°C) nos daba la pauta de que el verano en el Mediterráneo Norte estaba tocando a su fin inexorablemente. Deberíamos buscar de ganar latitud sur pero momentáneamente no quedaba más remedio que dejar pasar el violento temporal que se había desencadenado y que tan insistentemente habían pronosticado. Además de los paseos obligatorios a trattorias y bares de la calle "Santa Maria dell'Orto", con sus características recovas donde puede estar lloviendo a cántaros y uno puede pasear sin mojarse una gota, nos pusimos a ordenar un poco de materiales acumulados por tantos meses de navegación y en varias cajas lo despachamos por correo a la Argentina. También comenzamos a realizar algunas tareas de mantenimiento general y a prepararnos men-

talmente para una internada en algún puerto a elegir. Leonardo barajaba la posibilidad de Toulon, en Francia, donde viven unos primos o inclusive algún pequeño puerto de la costa española.

La campiña de Chiavari nos era desconocida, en especial los cerros que la rodean. Enseguida organizamos unas excursiones un tanto fuera de lo común; preguntamos cuál era el punto más distante donde llegue un Bus de línea y hacia allí fuimos. El lugar en suerte fue Belvedere, en camino hacia Crocche. Haciendo dedo terminamos en Prato Sopra la Crocche, un típico pueblo alpino de una veintena de casas. Como tenía algunas cartas para despachar fui hasta la estafeta postal y luego de caminar y hacer algunas trepadas para conocer un poco los alrededores, con casas de techos de lajas sujetadas con grandes piedras, almazamos en la única "trattoria" del lugar. Reno Manfredi, con sus "50 anni de alpinità", nos atendió cordialmente y a medida que nos trajo fiambres caseros, raviolos amasados por la mujer, ternera con ensalada y botellones de vino y grapa, nos contó que participó en la guerra de Albisicinia en el grupo de alpinos y los muchos años que pasó prófugo refugiado en la montaña. Fue "Capo di grupo" de Alpinos y luego el de la resistencia, con medalla a la valentía y al honor solo él debe saber cómo logró sobrevivir. Le pregunté si conocía a los primos de mi padre, también "alpinos", solo se recordaba de uno de los tres, pero tenía entendido que había muerto; era cierto, este hombre había sido un auténtico combatiente que cuando los alemanes ingresaron debieron pasar años prófugos de sus pro-

pios aliados; una historia común a la ambición alemana.

Dado que el camionero que nos había llevado hasta el lugar tenía que volver a trabajar nos despedimos y comenzamos el descenso, cargados de piedras, por un angosto camino de cornisa. En varias oportunidades los vehículos que encontramos de frente tuvieron que retroceder hasta algún ensanche. Pero lo más insólito de todo fue el momento en que partimos, cuando de la estafeta postal se acercó la señorita a la que le dejé las cartas; luego de preguntarnos si bajábamos a Belvedere nos pidió que lleváramos la bolsa de correo para que la entreguemos al Bus para que el chofer la entregue al correo de Chiavari. Allí iban nuestras cartas recién despachadas, convirtiéndonos nosotros mismos en parte de la organización del correo. Solo pensar que a pocos kilómetros se encuentran ciudades como Milán o Génova nos hacían pensar en la elección de vida que habían adoptado.

Las excursiones se extendieron por varios días, siempre en espera de que mejore el tiempo. Conocimos centros de sky como el de Santo Stefano a menos de 2 hs. de Bus de Chiavari. En ese sentido son realmente privilegiados: mar, campiña, montaña, centros de sky y grandes ciudades en un radio de dos horas de Bus; nos daba una profunda envidia.

Cuando regresábamos al barco se sucedían las comunicaciones por BLU con Gino, nuestro enlace en Buenos Aires, reapareció en el eter Luis que ya había llegado y varios phone-patch con nuestras respectivas familias.

Habíamos planeado dejar de lado Sestri Levante así es que ni bien mejoró el pronóstico largamos amarras y zarpamos hacia la Spezia, abandonando el Golfo del Tigullio.

Detrás dejaba miles de recuerdos y lugares comunes de la familia, pero con la alegría de haber podido visitarlos con un velero y sin tiempo fijo.

Chiavari-La Spezia

Después de cuatro días la tormenta estaba pasando. Las nubes dieron paso al sol y el viento declinó notablemente. Amarinamos el barco y con foque, trinquetilla y mayor con un rizo pusimos rumbo a La Spezia.

El mar de fondo continuaba y a medida que el viento amainaba, las 35 millas de navegación se convirtieron en una verdadera coctelera. Cada tanto llegaban rachas de viento que nos obligaban a tomar rizos y cambiar velas de proa, pero por otra parte nos alegraba poder tener más camino y atropellar las olas con estropada. El trabajo pesado se lo dejamos al timón de viento Aries, que en contadas oportunidades nos falló.

Si bien el día no era el ideal para estar en el mar, varios barquichuelos de pescadores salieron temprano por la mañana.

El Dolce Far Niente

Carlos Pedro Vairo



Chiavari-La Spezia

A medida que fuimos avanzando hacia La Spezia escuchamos una serie de avisos a los navegantes en donde advirtieron sobre maniobras navales en un sector del cual dieron las coordenadas pero fue muy poca la atención que le prestamos.

Más atención le prestamos al trabajo de los pesqueros. A toda velocidad se dirigían hacia los cardúmenes de peces cuando éstos eran delatados por blancas aves que en violenta zambullida caían en forma de lluvia sobre ellos. Era divertido verlos como se desplazaban a toda velocidad siguiendo las bandadas e inmediatamente calaban las redes para obtener, en la mayoría de los casos, un magro botín de pequeños peces. Daba la sensación de una despiadada competencia del hombre contra las aves para ver quien sacaba más provecho del mar y no como antaño, cuando los pescadores se guiaban por estos avisos de la naturaleza para ubicar los cardúmenes. Hoy en día, los más organizados en cooperativas, contratan avionetas que en pocos minutos de vuelo localizan unos cuantos cardúmenes.

De esta forma, y sin que fuera nuestra intención, ingresamos a la zona de maniobras navales, donde parte de la flota de la NATO estaba haciendo ejercicios. Por radio sentíamos que llamaban al velero que estaba en el área prohibida para navegar y le pedían que salga; por otra parte recalcaban que el lugar estaba interdicto en forma permanente y así lo indicaban las cartas; cosa que pudimos comprobar no bien buscamos en la nuestra. La cantidad de buques que había era impresionante y cada tanto se escuchaban disparos. Evidentemente estaban



realizando prácticas de tiro pero nuestra reacción fue inmediata abandonando la región.

Lamentablemente esta nos quedaba en camino hacia el golfo de La Spezzia, no nos quedó más solución que hacer un gran rodeo a toda la flota para poder ir a destino.

Al no conocer el lugar dejamos por babor las islas "Palmaria" y "Tino", cosa que luego nos arrepentimos dado que allí estaba Porto Venere, y comenzamos a buscar un lugar para amarrar.

El primer intento fue en un puerto que nos pareció muy protegido y en el cual encontramos solo un par de buques de guerra. No bien ingresamos y amarramos a una escollera, fuimos invitados a abandonar el lugar, en forma muy amable pero sin dubitaciones, porque se trataba, nada mas ni nada menos, del apostadero naval de la NATO. Es decir, de todos los buques que habíamos estado observando en las maniobras y todavía no habían regresado. Mirando un poco más detenidamente,

1) *El muelle del puerto de La Spezzia un sábado por la tarde. Los pescadores mientras no pescan, o reparan sus barcos o sus redes; la gente pasea entre ellos*

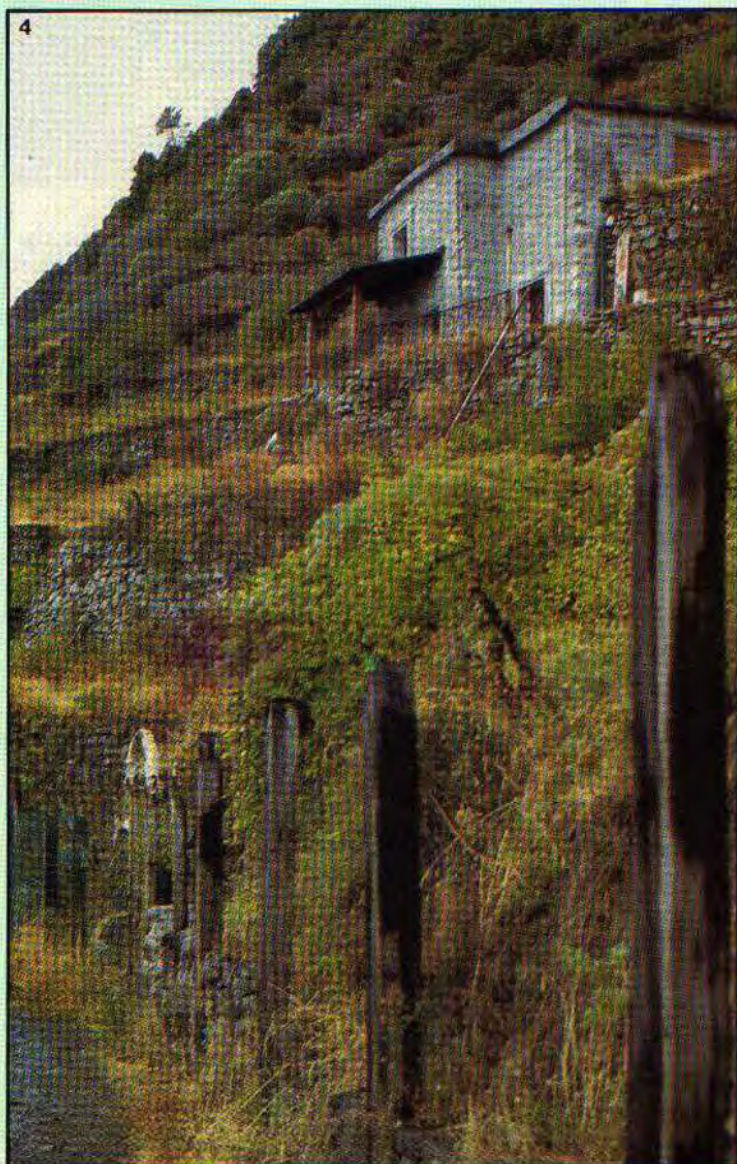
2) *Puerto de Río Maggiore, poco recomendable...*

3) *Así comenzábamos las cenas. Un buen Chianti, jamón crudo de Parma, muzzarella, hongos en aceite, pan de fonda, salame milanés, aceitunas griegas,*

roquefort francés y una "Focaccia"

4) *El camino por Le Cinque Terre va pasando por terrazas construidas para la agricultura. Pequeñas casas de piedra, ocupando el menor espacio posible, solo servían para una incómoda vida. Podemos imaginar cuando estos campesinos arribaron a América*

5) *Infaltable visita a la ciudad de Pisa, su torre y "batisterio"*



podimos observar los cañones y fortificaciones varias que asustarían a cualquier mortal con buena vista.

De allí nos dirigimos directamente al puerto comercial que está en plena ciudad. Barcos pesqueros en gran cantidad alternan con lanchas y algunos cruceros. En la capitania nos indicaron que teníamos que dejar el lugar libre dado que ese puerto no se podía usar; nos indicaron como un buen sitio un puerto deportivo llamado Porto Venere. Al ubicarlo en la carta vimos que quedaba saliendo del golfo y de común acuerdo llegamos a la conclusión que además de lejos de la ciudad debería ser caro.

Mientras comenzamos a buscar otra marina para pasar la noche, nos pusimos a preparar unas regias milanesas. Todavía nos duraba la carne argentina que nos había regalado el Pretoria en Génova, nuestro

freezer no tenía nada que enviarme al del buque, y si no fuera por eso jamás entraríamos en un gasto de esta índole; ya tendríamos tiempo de sobra para comer carne de regreso a Buenos Aires.

Puerto Plaza

Así fuimos costeano hasta que encontramos una escollera con unas vitas. Desde allí había partido, minutos antes, un pequeño ferry. Al acercarnos comprendimos que estábamos en una aldea y que la escollera en cuestión no era más que la plaza del pueblo. Cruzando la calle había almacenes y al lado una iglesia llamaba a misa repiqueteando las campanas. Siendo sábado por la noche pensamos que de allí nadie nos correría, por lo menos hasta el domingo por la mañana dado que un cartel anunciaba el primer servicio



Una pequeña ciudad-puerto que tiene sus orígenes antes de la era cristiana. Llamada entonces Puerto Venus, por su templo a dicha diosa, fue creciendo hasta la Edad Media, donde todo se detuvo por falta de espacio físico. POR SUERTE

Como lo definimos nosotros: el primer Puerto-Plaza



de ferry para las 09:30.

La situación era por demás cómica. La gente se sentaba en los bancos de la plaza con la clásica costumbre italiana de "salir a tomar el fresco" y de paso miraba nuestra actividad en el barco. Hacían todo tipo de preguntas como por ejemplo si habíamos pasado por Rosario para cruzar el Atlántico (seguramente tendrían algún pariente en el lugar).

Las compras eran supercómodas porque a menos de 20 metros teníamos el primer almacén-mercadito, así es que voluntariamente iba a comprar vino disfrutando que me fíen el envase dado que vivíamos tan cerca. Desde el negocio podía mantener vigilado el barco, no vaya a ser que alguien se le ocurra subirse.

Cuando navegábamos hacia este puerto vimos entrar a toda la flota de la escuadra italiana en maniobras y varios buques con bandera norteamericana e inglesa. Luego cerraron el paso entre las dos balizas con minas encadenadas entre sí. En realidad no nos habíamos equivocado en nuestra apreciación como lugar seguro.

Continuamos disfrutando de nuestro amarre en la plaza del pueblo, y si bien, en más de una oportunidad me tocó dormir en la plaza de alguna ciudad europea al no encontrar alojamiento por llegar demasiado tarde o por estar todo completo, esta era la primera vez que lo hacía con un barco.

Alrededor de las 07:00 del domingo, un marinero que hablaba un castellano bastante pasable, nos despertó y nos invitó a irnos dado que tenían que amarrar el ferry. Lo invitamos a desayunar con nosotros y nos contó que había estado viviendo en Rosario por más de 20 años hasta que se decidió regresar a la patria de sus padres. De allí su dominio del idioma y charlando nos enteramos de que los viejitos que nos habían preguntado por Rosario eran parientes cercanos a él.

El siguiente puerto en el cual intentamos quedarnos fue el de "Le Grazie". Vimos muchos veleros y cantidad de diversos barcos y aunque no nos gustó, fondeamos al borneo y nos fuimos para la ciudad. Esta, como toda ciudad en domingo, estaba totalmente vacía con todos los negocios cerrados salvo algún bar o café al paso. Como es costumbre, a las 13:30 ya no quedaba ni un alma en ningún lugar. Se volvía a repetir el ritual de todos los italianos: el puntual almuerzo familiar de los domingos.

Nosotros decidimos tomar un bus e irnos hasta Porto Venere que tanto nos habían comentado y que al cual nos habíamos resistido ir. En menos de 45 minutos de un hermoso camino de cornisa que por momentos costea al mar arribamos a una increíble ciudad medieval con un pequeño puerto reservado para embarcaciones deportivas y pesqueros.

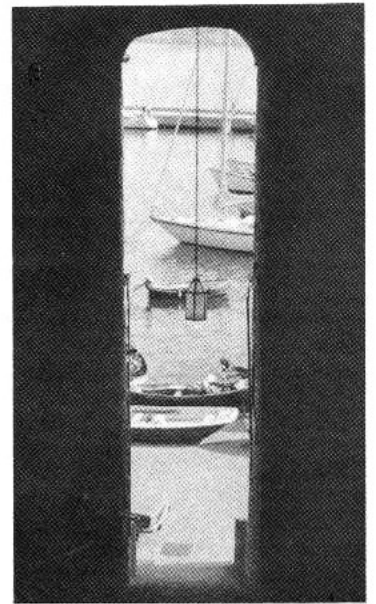
No podíamos creer lo que estába-

mos viendo. La ciudad puerto está compuesta por una serie de casas de tres a cinco plantas que dan sobre el puerto. Una calle bordea el puerto y otra trepa por el peñasco; así es como las casas tienen salida por las dos calles y si sobre el puerto una persona vive en el cuarto piso es probable que sea la planta baja, o a lo sumo primer piso, por la otra calle. El pueblo continúa subiendo el promontorio y la calle pasa por lo que fuera una iglesia del Medio Evo hasta llegar a un templo donde se veneraba a Venus en la época romana. Con la conversión al cristianismo se pasó de "Puerto Venus" a "Porto Venere" (puerto de la Virgen).

Inmediatamente, después del primer vistazo, fuimos a buscar el barco y nos amarramos en el puerto de Porto Venere. Desde nuestra amarra veíamos las pequeñas trattorias que dan sobre el puerto y desde el barco podíamos observar una gran escalera que por debajo de los edificios unía las dos calles. Una lámpara medieval colgaba en medio de ella. Según la historia popular fue escenario de múltiples batidas a duelo de espadachines; un especial encanto envuelve todo el lugar, donde aparecen escenas grecorromanas mezcladas con otras medievales las cuales contrastan con las modernas (del siglo pasado) y por supuesto con el castillo, los antiguos cañones de la fortaleza y la ciudad moderna que se construyó en el promontorio vecino.

Caminar por el pequeño puerto de aproximadamente 100 mts. de largo por otros tantos de ancho es ingresar en otro mundo. La parte de playa con arena tiene unos 5 metros de largo y está junto al camino que sube la ciudad; al lado de esta hay una trattoria que lógicamente se llama "La Spiaggia", le siguen varias más con nombres como: "La Marina", "Da Iseo", "Al Gavitello" mezclados con excelentes y carísimos comercios de ropa náutica. Para la estadía en este puerto adoptó como segundo hogar el Bar Sport que con su curioso nombre se dedica al deporte de las cartas. Allí se reúnen marineros, pescadores y trabajadores del pueblo en general; todos van por su vaso de vino, luego de la jornada de trabajo y antes de irse a cenar a sus humildes hogares. Varios días pasé observándolos, siempre con mi vaso de Campari, y con varios de ellos entablamos cierta amistad; increíble gente de trabajo, y duro, pero alegres y honestos.

Por suerte se largaron un par de borrascas y nuestra estada en puerto se prolongó por más de una semana. La temperatura bajaba cada vez más y el invierno era inexorable. Cada Noreste fuerte significó un par de grados menos que no volvieron a subir. Por más que queríamos la decisión no se podía prolongar indefinidamente, pero mientras tanto, a disfrutar del lugar más hermoso que habíamos conocido.



Cuentan las leyendas que esta escalera vio varios desafíos de espadachines los cuales utilizaban hasta la lámpara para colgarse y cambiar la posición desfavorable en otra mejor. Nosotros solo veíamos la proa del Cartagena

Canal de salida al mar de los distintos puertos de Viareggio. Astilleros, clubes, pescadores y población comparten la misma agua sin contaminarla

Uno de los marineros del puerto nos recomendó que no dejásemos de conocer los puertos de Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza y Monterosso al Mare. En las cartas náuticas no figuraban como puertos pero nos aseguró que era factible ir y que además él lo hacía muy seguido con su barca de pesca. Por otra parte nos garantizaba que eran lugares excelentes como para pasar el día.

Con Leo preferimos dejar el barco donde estaba y tomar el pequeño tren que nos dejó en Riomaggiore. Al ver el puerto comprendimos que fue la mejor decisión que podíamos haber tomado. Si bien entran unas cuantas barcas de pescadores, estos luego la sacan a tierra y allí las dejan porque las olas y la marea alta hacen que el puerto prácticamente desaparezca. Es el lugar más insólito que haya visto en mi vida, el puerto en cuestión es una especie de pozo con acceso al mar, donde el agua, que durante milenios golpeó la roca fue haciendo dicho piletón natural. En sí casi no existe lugar para nada y la única calle que va trepando el promontorio, es un plan inclinado de unos 30 grados con escalinatas salpicadas cada tanto y donde el acceso vehicular está prohibido. Casi no existe lugar ni para las casas.

Caminamos hasta Manarola por la "Via del Amore". Describir el paisaje sería un tanto difícil pero podemos decir que sobre la cornisa que da al mar se ve, hacia tierra, miles

de terrazas realizadas por los campesinos para aprovechar la tierra. Pequeños huertos se alternan con vides, frutales y casas de piedra aparecen cada tanto. El oleaje del mar cae contra la playa, que son de piedras bochas, produciendo un sonido muy particular.

Insólitamente nos encontramos con una aldea de pescadores-campesinos más chica que la anterior. Con su pequeño puerto o Marina, para llamarla de alguna manera, se puede aprovechar pero no la recomiendo ni para pasar el día. Aunque todo el lugar es ideal para relajarse y conocer gente. El paseo por la "Via del Amore" lo comenzamos solos y sin proponérselo conocimos a una turista de Suiza y a Marieta, esta última de Roma que maravillada con nuestro viaje nos quería imitar y se mostró muy interesada en conocer el barco y sus condiciones tan marineras.

El paseo continuó hacia Corniglia siendo esta otra aldea, ya un poco más grande y con casas de fin de semana sobre el mar. Da la sensación de estar viviendo al borde del abismo. La característica general de la zona es que existen muchos senderos bien marcados, de distinta duración (oscilan de los 15 minutos a las 12 horas), y que permiten hacer una recorrida de toda la región caminando y disfrutando de un paisaje único.

Vernazza está sobre un promontorio, o mejor dicho un cabo de roca pura de unos 40mts. de altura, donde los sufridos habitantes se las in-

genieron para construir un pueblo, las dos bahías que hay en ambos lados valen la pena navegarlas para ver las hermosas cavernas que el embate del mar formó. Monterosso al mare en cambio tiene playa; resumiendo: para todos los gustos.

Como el clima no mejoraba decidimos continuar las visitas turísticas que nos llevaron a "Pisa", con la infaltable visita a la torre (justo antes que prohiban el ascenso), el Duomo y el Batistero. Volviendo a Porto Venere nos detuvimos en Viareggio. Es un lugar muy famoso por la cantidad de astilleros que posee y la gran tradición marinera que se vive centímetro a centímetro. Creo que todo amante de la náutica y que está en Italia, debería visitar este polo industrial náutico. De aquí salen los mayores cruceros para los jeques árabes más potentes del mundo como las lanchas más rápidas para regatas internacionales, como también están los astilleros artesanales de mayor fama del mundo donde se restauran barcos de todas las épocas. Es un verdadero laberinto de canales con espejos de agua alimentados por el río que divide esta ciudad balnearia (tipo San Clemente) y que además se pesca en él.

Las dársenas fueron creadas por el hombre y en ellas fueron agrupando las actividades, así están la dársena para veleros con clubes náuticos, las reservadas a pesqueros de altura, la de los pequeños pesqueros y luego varias reservadas a los astilleros. Lo increíble de todo esto es que el agua no esté contamina-

da y se pesque en el canal que desemboca al mar.

De vuelta al barco y la decisión que no podíamos dejar de tomar. Al día siguiente, viernes, saldríamos con rumbo directo a Toulón. Una buena navegada cruzando el Golfo de Génova de un solo saque y cortar con la inercia.

Preparamos el barco y fuimos a dormir temprano para zarpar a primera hora. A la madrugada comenzamos a sentir que llegaban algunos veleros y cada tanto sentimos como caminaban por nuestra cubierta. Es normal que en los puertos deportivos se abarloten los barcos porque por lo general no hay suficiente lugar para todos, pero nunca nos íbamos a imaginar que quedaríamos en onceava posición. Eso sin contar la cantidad de fondeos que tiraron cruzando el nuestro.

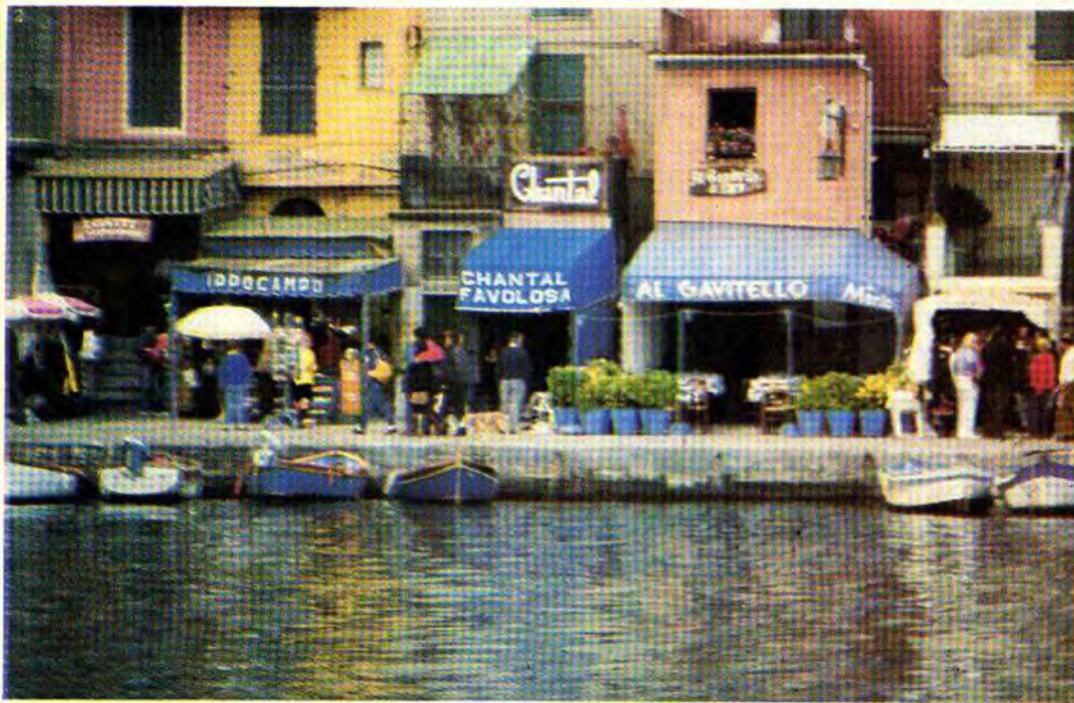
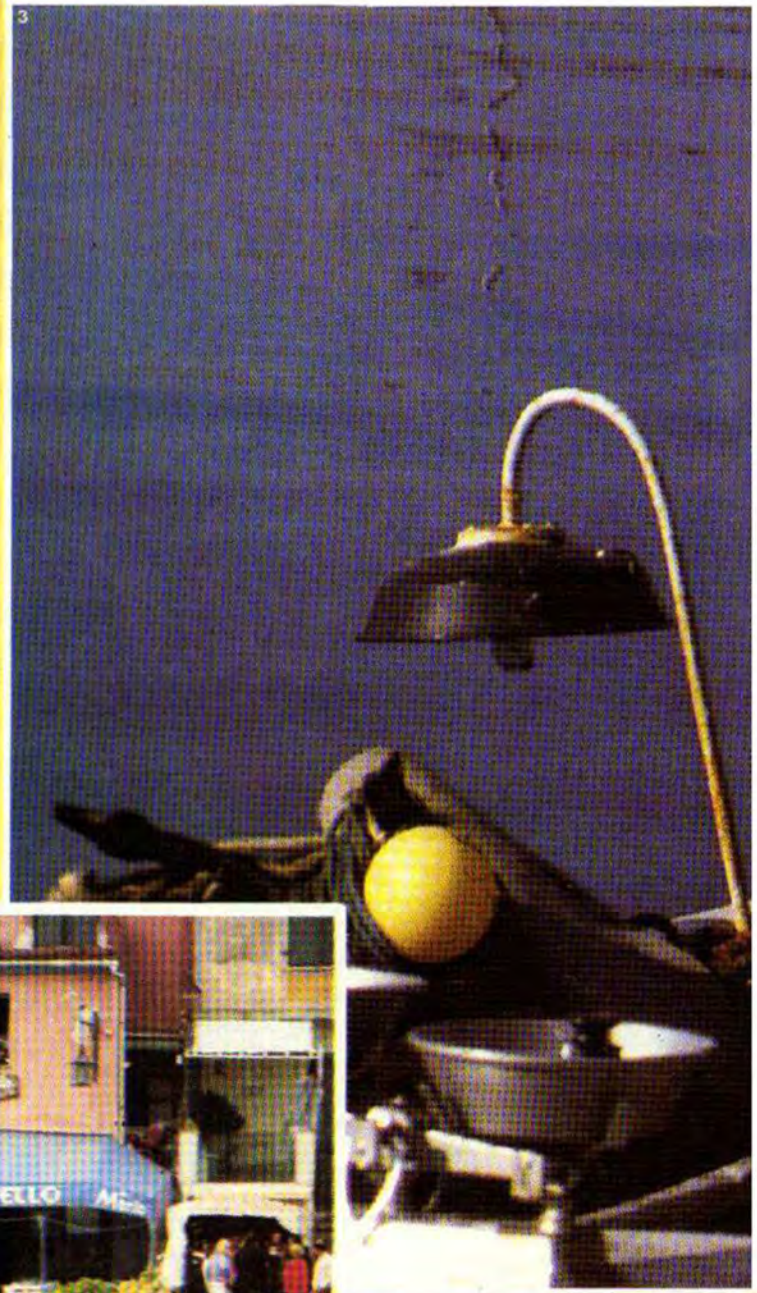
Comienza el regreso

Sucedió que el viernes era feriado y había regatas en la zona no nos costó mucho postergar nuevamente nuestra partida, en especial porque llovía torrencialmente y por otra parte había que mover casi una docena de barcos. Una de las cosas más hermosas con las que cuenta el puerto es que muy cerca está la iglesia y en ella hay un carillón con un sonido excelente. Es un verdadero deleite detenerse a escuchar lo cada vez que suena.



El Dolce Far Niente

Carlos Pedro Vairo



Sta. Margherita y cambios de planes

El pronóstico anunciaba un frente que desde las Baleares llegaría a la costa italiana con fuerza 6. El viento sería del Sudoeste-Oeste, pero no queda alternativa, salimos a las 08:00 con mayor completa, foque y trinquetilla con rumbo a Imperial.

Para las 09:30 ya habíamos tomado dos rizos y colocamos el tormentín, como suele suceder, el sudoeste esperado soplabla del Norte y con todo (tramontana). También arriamos la trinquetilla pero esta vela subió y bajó cantidad de veces. Nos resultó muy práctica por su tamaño, los mosquetones y en especial porque se la manejaba muy fácilmente desde el palo; por otra parte, si era necesario sacarla, el stay de trinquetilla quedaba tan lejos de la proa propiamente dicha que nos resultaba muy segura. Con viento fuerte rinde mucho bajando el centro vélico y combinada con el tormentín nos permitía hacer una proa aceptable con la fuerza necesaria para pasar las molestas olas cortas

Crucereando por el Mediterráneo

Porto Venere...

En la mañana del sábado, continuando con nuestro preciado "Dulce Faro Miente", cobramos el fondeo y las amarras luego que todos se fueron. Habíamos quedado sólo dos veleros que logramos sobrevivir al frenesí de los navegantes de ciudad, totalmente acelerados y debiendo cumplir estrictos horarios impuestos, como si la vela tuviese horarios. El fuerte viento del sudeste

había dejado una molesta marejada. Por otra parte el rumbo no nos convenía mucho y luego de varios bordes vimos que al único lugar que podíamos llegar cómodamente era "Margarita", hacia allá fuimos. Nos tomó 8 horas de navegación en un mar desorganizado y con suave viento que borneó lentamente hacia el oeste, justo el rumbo que debíamos hacer para cruzar el golfo de Genol y si bien no somos fanáticos del viejo dicho: "Los caballeros no ci-

ñen", fuimos hacia donde mejor nos daba el rumbo, evitando tirar bordes.

Jamás habíamos pensado volver a ver este puerto, pero como sucede muy comúnmente con los veleros ahí estábamos felices de no sacudirnos tanto. Fondeamos al lado de una hermosa goleta del siglo pasado y luego de la correspondiente caminata por el pueblo nos acostamos temprano para madrugar y tratar de cruzar el golfo de Genol.



la mayor rizada dado que los cambios de intensidad se sucedieron sin interrupciones y nos era más fácil el cambio de velas en proa por los mosquetones y porque uno solo se las arreglaba rápidamente, porque bien rios hubiese venido un enrollador. Fue uno de los elementos que más

- 1) *A la semana de dejar el barco en Palamós comenzamos la temporada de sky en Andorra la Velha*
- 2) *Desde la amarra del Cartagena el puerto de Porto Venere. Vemos la banquina de pescadores y las "trattorias" que rodean el puerto*
- 3) *En los pequeños puertos las actividades de los marinos-pescadores son constantes: pintura, redes, luces para la pesca nocturna, etc.*
- 4) *Puerto de Porto Venere. El Cartagena en su amarra, a la derecha la banquina de los pescadores y las trattorias*
- 5) *Paula, si bien no nos acompañó a bordo sí se quedó en Andorra*

y piramidales que se nos presentaban constantemente.

Una cosa que notamos en general en el Mediterráneo es que las olas y la marejada se presentan en forma caótica; no tienen un sentido definido y la onda como encontramos en los océanos está prácticamente ausente. Solo se forma luego de muchos días de viento del mismo sector, lo cual es bastante raro. En la costa italiana los vientos más frecuentes son: la "Tramontana" que sopla de tierra (todos los sectores del norte) y trae frío con cielos despejados y secos, siendo muy común

durante el otoño y el invierno. Su intensidad varía pudiendo llegar a ser muy fuerte, hay canciones populares que se refieren a ella, y la duración puede llegar a los 2 o 3 días. Como sopla de tierra según donde se esté puede ser norte, noreste o cientos de variantes más.

Los otros vientos que cuentan con canciones populares son el "Libero" del cual ya nos referimos (sopla del Sudoeste) y el "Siroco" (del Sudeste).

La intensidad del viento puede subir paulatinamente de fuerza 1 a fuerza 8 en cosa de media hora, pa-

ra establecerse por varios días o, como sucede muchísimas veces, solo por poco tiempo siguiendo luego largas horas de calma en un mar muy agitado ("molto mosco" según el parte meteorológico).

Durante tres horas nos mantuvimos con tormentín y dos rizos navegando a unos muy aceptables 6 nudos. Luego pasamos a foque y más tarde a yankee. Manteníamos

extrañamos dado que el timón de viento Aries se comportaba perfectamente reemplazando, por lo menos, a dos tripulantes con todo lo que ello significa. Aunque para este mar nos hubiese hecho falta un buen timón automático eléctrico; las horas más tediosas fueron cuando sin viento y mucha marejada debíamos timonear constantemente. Resumiendo: en el Mediterráneo o hay mucho viento o nada; las situaciones intermedias son raras.

Ese día, siempre con trazo reducido, llegamos a navegar a 9 nudos. Los golpes contra las cortas y altas olas, que además venían rompiendo, fueron fuertes. Del Diario de Bitácora: "...Hace frío, el viento sube y baja constantemente, además de los borneos. La ola es corta y da cachetadas. No hay onda, pero joroba mucho la olita que nos pasa por arriba como nada. No hay que descuidarse..."

A medida que avanzábamos rumbo a Imperia, que era el puerto más cercano desde Santa Margherita, nos íbamos dando cuenta que podíamos seguir hasta San Remo. Cambiamos un poco el rumbo, dado que el viento se franqueó un poco más y recibiendo a un descuartelar el barco era un tren. No bajábamos los 6 nudos y por momentos nos manteníamos en los nueve nudos bastante tiempo. El rendimiento de la trinquetilla con vela chica en proa fue excelente. El timón Aries funcionó a las mil maravillas, evitándonos estar debajo de una catarata de agua producida por las rompientes olitas.

A las 19:00 ingresamos al puerto de San Remo; media hora después estábamos calentando un buen "minestron" que con un par de botellas de Chianti repusieron las energías gastadas. Las 71 millas entre ambos puertos habían sido cubiertas en 9 horas y media; un promedio superior a los 7 nudos, nada mal para dos tripulantes que cada tanto se asomaban para ver qué sucedía.

Nuestra entrada en San Remo fue solamente para pasar la noche, ahora viajábamos con rapidez en búsqueda de un lugar para dejar el barco durante el invierno. En el viaje de ida recorrimos el puerto, la ciudad y las playas como cualquier turista; ahora queríamos llegar a Toulón donde Leonardo tiene familiares y en donde existía la posibilidad de dejar el barco en una marina.

San Remo-Cap Ferrat-Rade d'Agay

Así fue como al día siguiente partimos a las 07:00, poco antes de que el sol salga. Pequeños barcos pesqueros nos acompañaron durante un trecho; el frío se hizo sentir con intensidad y los polar aparecieron en su totalidad. De cualquier forma fue un día excelente, soledad y seco.

Recalamos en Cap Ferrat para hacer gasoil cargando directamente desde el muelle; es un alivio no tener que lidiar con los bidones por esas largas escolleras de los puertos comerciales. Aprovechamos el tiempo para hacer algunas compras varias de almacén y pasear por el simpático villorrio donde nos enteramos que existe una colectividad argentina bastante activa. De hecho

en el supermercado estaban todos hablando en castellano.

Continuamos nuestro periplo por la costa francesa sin mucha suerte: el viento estuvo ausente gran parte del trayecto y tuvimos que andar bastante a motor. Fondeamos en la caleta Rade d'Agay para pasar la noche pero no fue una decisión muy acertada. Si bien el lugar ofrece un buen tenero con protección de los vientos del norte y era realmente simpático (con mucho verde, una ruta poco transitada, una pequeña casita iluminada y cerca de ella una barca a vela sobre la playa), el barco se quedó atravesado a la marejada sacudiéndose con todo. El viento borneyó pasando por todos los cuadrantes y una fuerte lluvia completó la intranquila noche.

Toulón: submarino, dragas y familiares

El pronóstico auguraba vientos fuertes del sector S.O. y el ingreso de sucesivos frentes fríos. Lo que realmente sucedió fue que zarpamos con viento del noreste que por momentos se iba al este; por fin viento franco. Nuevamente el Cartagena comenzó a correr en bajando los 6 nudos y tocando los 8 en los picos. Al salir bien temprano pensábamos llegar a Toulón durante la noche pero lo hicimos a las 16:00, después de algunas interesantes alternativas. Una de ellas fue la aparición de un submarino que se dedicó a realizar prácticas de inmersión muy cerca nuestro. En realidad esto no tendría nada de particular si no fuera por el hecho de que cada vez que volvía a aparecer lo hacía en otra posición muy diferente a la anterior y siempre alrededor nuestro. Es decir: de golpe aparecía a cierta distancia por proa o a un centenar de metros por estribor para luego pasar a la banda de babor. Así pasaron unas cuantas inmersiones y, luego de navegar en superficie un rato al lado nuestro, nos abandonó cuando estábamos por entrar a puerto. La primera vez que apareció nos hizo dar un soberano susto hasta que entendimos de qué se trataba; nunca antes habíamos visto un submarino, salvo en el cine, y si bien todo sucedió como debía suceder no podíamos creer lo que velamos.

La segunda alternativa digna de mención fue la gigantesca draga con la que nos topamos en la entrada al puerto. Enseguida agarramos los machetes sobre luces y señales diurnas, los consultamos para saber por dónde nos estaba dando paso, pero por suerte no habían tendido caños a flote dado que nos equivocamos de banda y pasamos por el lado que no daba paso ante gritos y gesticulaciones diversas de los marineros de la draga.

Luego de fondear para realizar un almuerzo un poco tarde, nos acomodamos en la marina que, por la módica suma de 10 dólares por día, no nos brindaba nada. El recibimiento por parte del encargado fue descortés y bastante lejano a la amabilidad, aparentemente no había tenido un buen día. Las acciones por dejar al Cartagena en dicha marina empezaron a caer rápidamente.

En la casa de los familiares de Leo lo esperaban con once cartas, para mí solo había un mensaje sobre cómo



mo hacían para pagar las tarjetas de crédito. Dejamos este último tema sin prestarle mucha atención, no había nada que yo pudiese solucionar, y nos dirigimos directamente a una mesa que nos esperaba con excelentes vinos y una sucesión de platos sencillos pero sabrosos, para finalizar con café y cognac.

El temido Mistral

Alertados por el primo de Leo sobre la posibilidad de la llegada de un Mistral, lo confirmamos telefónicamente con el servicio meteorológico de la ciudad, volvimos al barco a esperar qué sucedía y con qué intensidad arribaba. En líneas generales el "Mistral" es un viento fuerte y frío, del norte de Europa, que al pasar por Francia desemboca por el Golfo de León afectando hasta las islas Baleares. De él también se desprende el Tramontana con las características ya vistas (Barcos, Nov. '92).

Según las creencias populares es un viento que tiene una duración variable en números impares. Por ejemplo: 1 o 3 o 5 o 7, lo cierto es que puede durar 8 días y en casos excepcionales ha llegado a los 17 días. Se presenta con más frecuencia de octubre a abril (otoño e invierno), con fuerza 8 hacia arriba. Se produce por una alta presión muy "alta" (de alto gradiente) en el Atlántico norte y una baja presión en la latitud aproximada de Roma. En cuanto a la estacionalidad no es tan así porque durante los meses de mayo a setiembre también se da pero con menor frecuencia y la intensidad es algo menor. Este viento depende directamente de los desplazamientos del famoso "anticiclón de las Azores", del cual se puede decir que regula el clima de Europa. Es

por este motivo que todas las regatas transatlánticas dependen tanto de los movimientos de este sistema: puede producir calmas o fuertes vientos. Regatas de larga duración como las de la vuelta al mundo han definido, ya en dos ocasiones, el primero y segundo puesto según si los tácticos decidieron dejar las Azores por babor o por estribor.

Otros datos que se deben tener en cuenta es la temperatura del agua, que de los 21°C en verano desciende a los 10°C y el frío que acompaña a los vientos del norte. En cuanto a las velocidades registradas tenemos, según los partes oficiales, que entre octubre y diciembre un Mistral suele alcanzar picos sostenidos (más de 10 minutos) entre los 70 y 85 nudos (vaya a saber quién los midió) pero es una cosa que no debe de asustar: después de los 60 nudos todo da igual.

Las olas no suelen ser muy grandes pero si tienen un aspecto piramidal (una ola montada sobre otra como torres y la de arriba por lo general tiene la cresta rompiendo) aunque no superan los 2,5 m de altura. Si bien una de las características del Mediterráneo es la casi ausencia de onda, tiene otra peor: los temporales vienen con olas verticales no solo desde donde sopla el viento sino que también están las cruzadas. En pocas palabras: se trata de un mar caótico.

Cerca de las 03:00 recibimos unas fuertísimas ráfagas de viento que nos escoraron violentamente. El despertar de esa forma no estaba de acuerdo a la excelente cena que habíamos tenido. Pero después de despaularnos un poco, reforzamos los cojines y travesines, y vuelta a dormir.

Mientras tomábamos el desayuno nos quedamos atentos a la radio



para escuchar el pronóstico. Auguraban una intensidad de viento decreciente del noroeste con fuerza 8 bajando a 6. No nos pareció algo tan terrible, más cuando se trataba de viento de tierra. Luego de otras averiguaciones sobre la seguridad de dejar el barco en la marina y los trabajos que se podían hacer con sus respectivos presupuestos no nos hizo dudar un instante: partimos en búsqueda de la costa española.

Luego de la visita de la policía de fronteras que llegó extrañada por la bandera, la oportunidad anterior en que habían visto una bandera argentina fue en la popa de la Fragata Libertad, zarpamos muy entusiasmados al saber que deberíamos cruzar el temido Golfo de León con un Mistral.

Si el Cartagena todavía flota es puro mérito de Leonardo, y no por haber sabido cómo capear un Mistral o cosa por el estilo, sino por estar en el lugar preciso en el momento oportuno. Sucedió que saliendo de la marina, Leonardo me pasó el timón y se fue a proa para izar el yankee y la trinquetilla. Estas son operaciones que dejan al timonel con escasa visibilidad pero nunca me imaginé que en nuestro exacto rumbo nos íbamos a topar con un bajofondo de rocas a menos de 50 cm de profundidad. Desde proa escuché una orden, en forma de alarido espeluznante, de que virara inmediatamente. Al hacerlo vi cómo pasábamos a escasos centímetros de unas rocas a toda velocidad. Enseguida busqué de volver por la estela del barco, que según Serrat es "la senda que nunca más has de volver a andar", que para esos casos es el camino más seguro para salir del lio. Al principio nos llamó la atención el porqué de la falta de señalización de este accidente, pero luego compro-

bamos que en toda el área sur del puerto de Toulón está restringida la navegación, justificadamente.

En el puerto y en la bahía el viento había atajado su intensidad en forma notable. Tanto fue así que con mayor completa, yankee y trinquetilla navegábamos a unos buenos 7 nudos. Pero a medida que salíamos de la bahía soplaba cada vez más, estableciéndose fuerte del noroeste. A la altura de Cap Siscie ya habíamos tomado la segunda mano de rizos a la mayor y en proa teníamos el tormentín.

Dejamos al timón de viento que se encargue de la timoneada que, si bien no esquivaba las olas, nos evitaba estar afuera debajo de constantes raciones de agua. Los golpes contra las olas eran fuertes y constantes. Venían rompiendo y caían sobre cubierta una tras otra. Después de cada oportunidad en que sentíamos como se desplomaba una ola sobre la carroza, abríamos rápidamente el tambucho para ver si todo estaba en orden, mirar el horizonte en búsqueda de buques u otra embarcación, controlar el rumbo y nuevamente cerrábamos el tambucho para esperar el próximo golpe de mar que no tardaría en llegar. Recuerdo uno de ellos que sobresalió con respecto a los demás dado que nos viró rumbo en 180 grados; virtualmente nos dejó mirando de donde veníamos.

Revisando el libro de bitácora encuentro: "...Las olas vienen rompiendo y nos empapan constantemente. Son como cachetadas, el barco pancotea duramente. Me da la sensación de estar en la playa por como rompen las olas. El rumbo es bueno y el pronóstico también. No cenamos. Cada 15 minutos suena la alarma y salimos para ver qué pasa con los buques que nos rodean.

6) *Alternan esos trabajos con la venta directa al público de sus productos. Por momentos cuesta creer que se encuentren dentro de la Comunidad Europea ingresando al año 2.000*

7) *Un modernizado pescador reemplazó la vela latina por el motor interno, listo para zarpar*

8) *Vecinas a esas ciudades-puertos, de tamaño gigantesco con grandes moles de cemento en tono con la aridez del lugar, se intercalan pequeños puertos de pescadores, ahora convertidos en aldeas veraniegas. En la foto el puerto de San Nary, en primer plano un típico pesquero de la costa Azul con su aparejo latino*

Debemos hacerlo entre catarata y catarata..."

Creo que fue una de las noches más duras que pasé a bordo del Cartagena. Ahí fue donde me quedé maravillado de su fortaleza y su capacidad de navegar solo, como así también la necesidad de tener radar y un repetidor interno del compás. Con el traje de agua puesto nos tirábamos en alguna cucheta y nos turnábamos para salir cada vuelta que sonaba la alarma. Tratábamos de que entre la menor cantidad posible de agua pero no siempre lo lográbamos, en más de una ocasión nos sorprendieron una seguidilla de olas rompiendo que nos bañaron absolutamente.

Toda la noche fue igual hasta que

de golpe paró el viento. Quedamos encalmados con tormentín, dos metros de rizos y una brutal marejada que nos golpeaban y zarandeaban peor que un infierno. No sabíamos qué era lo que podía suceder y decidimos esperar un rato en esa incómoda situación para ver lo que se venía y por otra parte esperar que la marejada cediese un poco. Pasamos media hora encerrados y a medida que el mar comenzó a calmar un poco izamos la mayor, trinquetilla y reemplazamos el tormentín por el yankee, aunque lo único que nos hizo avanzar fue el viento de sentina. No hay peor tortura que navegar a motor en un mar caótico sentado en el cockpit con la caña en la mano. Qué bien nos hubiera venido un timón eléctrico. Creo que para navegar por el Mediterráneo es necesario si uno no se quiere martirizar en la caña durante las larguísimas horas de calma que siguen a los días con viento.

Palamós, el último puerto

A media mañana se levantó una suave brisa del oeste (10 nudos) y con una rabiosa bordejeada arribamos a Palamós (España) a las 18:30. Habíamos cubierto las 160 millas del Golfo de León a un promedio de 5,20 nudos. Mientras duró el Mistral por momentos navegábamos a 7/8 nudos con tormentín y dos rizos en la mayor; eso nos hizo golpear mucho contra las olas pero por otra parte nos dio la estropada necesaria para poder avanzar.

Bajamos a tierra en el Club Náutico Palamós donde luego de presentarnos a los directivos pasamos inmediatamente de la ducha al bar donde combatimos el mareo de tierra con una buena dosis de Campari y unos bocadillos de tortilla de papas y chorizo colorado.

Palamós es una pequeña ciudad turística, relativamente cerca de Barcelona, con precios más accesibles que los de Francia. La amarra costaba poco más de \$ 200 por mes y por otra parte nos daba sensación de una gran seguridad. Leonardo decidió dejar el barco a invernar en este puerto e inmediatamente comenzamos con las tareas correspondientes. Con ello se entiende lavar velas y dejarlas secar para luego doblarlas y estibarlas en lugares sin humedad, lo mismo se hizo con la cabullería y luego se continuó con una larga lista que parecía de nunca terminar. Incluían ítems como el cambio de aceite del motor, engrase de moieties, lavado a fondo de todo el interior del barco (con rasquetado de sentina y enjuague con agua dulce) para finalizar con el retiro del instrumental que estaba sobre cubierta y todo aquello posible de ser robado.

Para mí era el fin del Doce Far Niente a flote para comenzar rápidamente un viaje hacia Noruega. Tenía que pasear por Barcelona para buscar algunos bultos dejados en casas de amigos y gracias a que conocí a Paula, una avanzada estudiante de baile Flamenco (rubia y de ojos verdes), mi vida pasó de la náutica al sky en Andorra por un tiempo, pero esa es otra historia.