



Circunnavegación de la Península en un velero de 6 m

Llegada a Navía

¿Es posible dar la vuelta completa a la Península Ibérica navegando?

Sí, siempre y cuando se cuente con un barco que cale menos de 1,5 m que es la profundidad del Canal du Midi, que atraviesa Francia desde el Mediterráneo al Golfo de Vizcaya. La tripulación del “Corto Maltés” –un Tonic 23 de menos de 7 m y cuyo calado con la orza subida es de 70 cm– realizó esa travesía en verano de 2012, después de superar con ese mismo barquito, la Costa da Morte en Galicia, la costa atlántica de Portugal y el Estrecho de Gibraltar tal y como nos relatan Álvaro González de Aledo y Luis Espejo.

Tomar la decisión

La idea fue surgiendo poco a poco durante nuestras navegaciones previas. Ambos tenemos experiencia en navegaciones de altura (incluyendo 3 travesías del Atlántico) y largas navegaciones costeras, pero siempre en veleros de alquilar mucho mayores. Y, aunque nuestros barcos son pequeños (un Tonic 23 y un Sun 2000) estábamos habituados a recorrer la costa cantábrica con ellos en navegaciones de 2 a 4 semanas.

Nos habían dicho siempre que para navegación de altura por el Cantábrico se necesita un barco de más de 8 metros, por el tipo de ola que se forma, y aún así nosotros estábamos convencidos de que podríamos hacerlo simplemente disponiendo del tiempo suficiente, ya que la preparación de las etapas, la arribada a los puertos, la intendencia, las consultas meteorológicas, etc.,

debían ser iguales a lo que estábamos acostumbrados. Y por nuestra parte sólo requeriría el esfuerzo de aguantar las precarias condiciones de vida propias de un barco tan pequeño durante 3 o 4 meses, que era la duración que estimábamos para circunnavegar la Península Ibérica.

Careciendo de algo mejor, tomamos la decisión de intentarlo con el “Corto Maltés”. Su antigüedad (28 años) nos preocupaba más que nuestra resistencia física, pues navegaríamos por las zonas más duras de las costas españolas y portuguesas, y para cruzar el Canal du Midi tendríamos que desarbolar. Con ello nos exponíamos a encontrar fallos estructurales o de fatiga de los materiales que podían causar una rotura o avería, dando al traste con el viaje. Al salir estimábamos nuestra posibilidad de éxito en un 80% o menos.

Esa fue una de las razones de que no buscáramos esponsorización, pues no nos apetecía que nos financiaran y tener que dar media vuelta o traer el barco por carretera. Con la decisión tomada dedicamos el invierno 2011-12 a los largos preparativos técnicos, legales, de aseguramiento, etc., del barco, y nuestra situación familiar y laboral para disponer de ese largo permiso.

El Cantábrico y Portugal

Finalmente largamos amarras a finales de mayo. Nuestro propósito era dormir todos los días en puerto o en fondeadero, con la excepción de Portugal, la zona que estimábamos más difícil, donde pretendíamos aprovechar los vientos favorables que se presentasen haciendo etapas continuas, con el fin de descenderlo cuanto antes. El primer mes de navegación fue el más penoso, pues tuvimos un clima invernal aderezado con lluvias y nieblas, pero afortunadamente con el viento muy favorable (Nordestes en el Cantábrico y Noroestes en el Atlántico). Navegamos casi siempre con spi, haciendo en muchas etapas picos de 8-10 nudos y surfeardo unas olas impresionantes. En Asturias rompimos el puño de driza del spi, y lo resolvimos con una reparación a bordo, pues no queríamos prescindir de esa vela que nos estaba permitiendo medias de velocidad impresionantes para un barco de 23 pies.



Largos preparativos

Lo que más nos gustó de estas etapas fue la Isla de Sálvora, en Galicia.

La costa Oeste de Portugal dispone de pocos puertos, y algunos se cierran cuando hay vientos fuertes o mar de fondo del Oeste. El oleaje suele ser enorme (muchos días navegamos con mar gruesa: olas de 2,5 a 4 m) procedente del Noroeste. Respecto al viento, a partir de abril entra la "nortada" o "alios portugueses", que alcanzan fuerza 4 a 6. A esto hay que sumarle la brisa térmica de la tarde, en la misma dirección, llegando entre ambos a alcanzar una fuerza 6 a 7 (más de 30 nudos). Otro detalle a tener en cuenta es que esa es una zona de poco tráfico, pues las rutas de mercantes pasan mar adentro y la náutica deportiva está poco



Organizador de cartas

desarrollada; en consecuencia, el silencio de la radio que no tiene cobertura de la totalidad de la costa hace pensar que, en caso de apuro, es poco probable que alguien te

socorra. De hecho, nosotros llegamos a navegar durante bastantes días de 10 a 12 horas completamente solos en el mar y sin escuchar a ningún otro barco por la radio.



Arreglo provisional del spi



Amarrados en Candas



En el Cantábrico con niebla

Tuvimos algunas tumbadas en las que llegó a entrar agua por el portillo, causada más por las olas rompientes que por el viento. En esas condiciones no nos pareció prudente nuestro proyecto original de navegar de noche, que abandonamos enseguida. Lo mejor de estas etapas fueron las Islas Berlengas, poco antes de Lisboa.

La “pororoca” andaluza

A partir del Algarve la navegación se dulcificó y pasamos del frío a las olas de calor de Andalucía. Remontamos los cauces fluviales del Guadiana y el Guadalquivir, que son navegables sin quitar el palo. Por extraño que parezca allí vivimos las peores situaciones del viaje... ¡Quién nos lo iba a decir!

Los ríos en sí son maravillosos, permiten una navegación relajada e ir descubriendo paisajes nuevos tras cada recodo. El Guadiana, por ejemplo, puede remontarse más de 50 Km entre prados, montañas casi



Cabo Ortegal (Os tres aguillóns)

desiertas y pueblos de película con sus propios desembarcaderos pintorescos. Lo malo son las desembocaduras. En ellas se forma un violento fenómeno se conoce como “la pororoca” y adquiere la fuerza de un tsunami (en el Guadalquivir se reproduce con menor intensidad). El agua que desciende del río se encuentra con la marea creciente en dirección contraria, y peor aún si el viento es del SW

y también se opone al río, generando una olas altas y picudas, con crestas rompientes, extremadamente peligrosas para salir.

En el Guadalquivir nos encontramos con un tren de olas de frente en las que el “Corto Maltés” llegaba a la cresta y se quedaba medio barco en el aire, cayendo después en el valle con un pantocazo que hacía temblar toda la estructura. En algunas subidas incluso se quedaba parado o navegaba hacia atrás, con riesgo de romper el timón. Dos veces intentamos salir del río y las dos tuvimos que dar media vuelta. Y lo peor es que cuando tomas esta decisión, al girar, el través del barco queda durante unos momentos expuesto a las olas, con gran riesgo de vuelco. Las olas más peligrosas son las rompientes: su pendiente de ataque es más exagerada, y cuando ya tienen al barco muy escorado viene el impacto de la cresta que desarrolla una

fuerza lateral impresionante. Se ha calculado que un barco puede ser volcado por una ola rompiente cuya altura sea un tercio de la eslora. Como el “Corto Maltés” mide 6 m una rompiente de 2 m podía volcarlo, y las estábamos recibiendo de 3 a 4 m.

Para dar media vuelta hay que concentrarse en el tren de olas, estudiarlas una por una y decidir en cuál de ellas se va a arriesgar, pues nunca son todas iguales. Hay que elegir una pequeña y, sobre todo, que no sea rompiente... Pero eso es la teoría y si siempre fuera así nunca ocurrirían accidentes. Por suerte dimos la vuelta sin incidentes, y tras dos intentos fallidos tuvimos que pasar noche fondeados en el interior del río y salir el día siguiente, no sin dificultades.

Lo mejor de esas etapas fueron los plácidos días de remontar el Guadiana, navegando a vela y aprovechando las corrientes de marea y descu-



Restinga



Pantalán en Finisterre



Playa de Rodas



Figueira da Foz, Portugal



Fondeados en el estuario del Tajo, Portugal

briendo los pueblecitos de las orillas, especialmente los del lado portugués.

El Mediterráneo

El Estrecho de Gibraltar nos recibió con temporal de fuerza 6-7 del Este, que obviamente no conseguiríamos pasar con nuestro barco. Descansa-

mos 3 días en Barbate hasta que el viento se invirtió, y entonces pasamos el Estrecho sin ninguna dificultad, con vientos portantes. Las etapas del Mediterráneo (prácticamente todo el mes de julio) fueron tranquilas, e incluimos un repaso a fondo del Mar Menor. Solamente en la Costa Brava, acuciados por los

pronósticos de tramontana (un viento repentino del NW que alcanza fuerza de temporal en pocos minutos y sin avisar, pues el barómetro permanece estable) decidimos acelerar. Aprovechando que, contra toda costumbre, teníamos un viento fuerte del Sur (fuerza 5-6) decidimos alargar las etapas para llegar a Francia lo antes posible, y recorrimos toda la Costa Brava en un solo día. Lo mejor de esta etapa del viaje fue la Isla de Tabarca, habitada pero con unos rasgos derivados de su aislamiento que nos emocionaron.

El Canal du Midi y los ríos de Francia

Entramos al Canal du Midi por La Nouvelle, el puerto francés más cercano que permite acceder al canal. La mañana siguiente a nuestra entrada se levantó una tramontana, que nos habría cogido en el mar si no hubiéramos acelerado las etapas anteriores y nos habría hecho perder algunos días. Las gestiones para desarbolar el barco las hicimos con un astillero que disponía de una pequeña grúa tipo pluma con la que sostendría el palo mientras nosotros haríamos lo demás. No debía tener muchos clientes porque nos propuso hacerlo en el mismo momento, aunque estábamos a 27 de julio, plena temporada alta. Para desarbolar hay que llevar todo desarmado (jarcia y electrónica) y el palo sujeto sólo

por cuatro patas: el estay, el backstay y dos obenques, y buscar maderas para armar un aspa en la popa donde apoyarlo. Toda la operación de la grúa la hicimos en 15 minutos (desarmar la jarcia y la electrónica nos llevó mucho más) aunque afortunadamente no encontramos ningún vicio oculto o desgaste del material, como tanto nos temíamos.

Por el Canal du Midi navegamos a motor más de 600 Km y franqueamos 174 esclusas. Una navegación relajada, por paisajes campestres de la Francia profunda, que nos permitió descubrir gentes y paisajes emocionantes. Primero el canal asciende hasta el Macizo Central de Francia (de modo que podemos presumir de haber navegado en un velero unos 200 metros sobre el nivel del mar). Posteriormente desciende hasta el estuario del Garona, que ya es navegable hasta el Golfo de Vizcaya. Días relajados, donde podíamos amarrar el barco a la orilla en cualquier lugar que se nos antojase, con pueblos en todo el recorrido, lo que facilitaba la intendencia y algunos "lujos" como desayunar cruasanes recién horneados y, por si fuera poco, acompañados por nuestra chicas, que hicieron estas etapas con nosotros. El canal tiene infraestructuras impresionantes, como acueductos por los que navegas por "encima" de autopistas o de otros ríos navegables, de

Entrada en el Guadiana, Huelva



Cruce de corrientes en Tarifa, Cádiz





El Toro de Osborne en Caleta de Vélez, Málaga



Cosiendo la mayor superado Cabo de Gata

manera que mirando “hacia abajo” ves a los coches lanzados a toda velocidad por la autopista, el cruce de dos mundos contrapuestos.

Incluso hicimos una excursión por el Río Baïse, que está comunicado mediante esclusas con el Canal du Midi. La navegación por éste y otros ríos de Francia solo puede hacerse con orza abatible porque la profundidad no está garantizada como en el canal (ya que el fondo del río no es uniforme) y puede haber obstáculos imprevistos como rocas o árboles arrancados y hundidos. Es un río absolutamente frondoso y las copas de los árboles de una orilla se tocan con las de la otra. Las esclusas del



Islas Hormiga, Costa Brava

río son especialmente peligrosas por estar en una corriente de agua poderosa, la del propio río, en lugar de en un cauce de agua casi quieto como

en el canal. Cuando llegas a un salto de agua, en una de las orillas hay una zona acanalada y protegida por un muro que te lleva a la esclusa

y en la que tienes que entrar a la primera. Si no aciertas y en la maniobra te atraviesas un poco, el río te lleva para atrás y enseguida te sitúa perpendicular a la corriente, sin posibilidad de controlar el barco. Por si fuera poco, al salir de la esclusa río arriba te encuentras a pocos metros el salto de agua que acabas de ver desde abajo, y te das cuenta que si en ese momento se para el motor o haces algo mal el mismo río te tira por el salto con consecuencias que son fáciles de imaginar. En algunas (no en todas) había un cabo con boyas flotantes atravesado para evitar ese riesgo, pero sinceramente dudamos de que aquél mecanismo fuera capaz de sujetar a un barco empujado por la corriente.



Castelnaudary, Francia

De nuevo en el Cantábrico

Finalmente llegamos al estuario del Garona, donde nos sorprendió la última e impresionante esclusa que salva un desnivel de más de 7 metros y tiene unas medidas de seguridad especiales, ya que los barcos de alquiler no están autorizados a franquearla para descender al río.

La navegación por este río poderoso es impresionante, marcada por unas corrientes de marea de 5-6 nudos que hacen imposible para un barco como el nuestro llevarla en contra. Incluso en sitios determinados, como los ojos del famoso Puente de Piedra de



Burdeos donde el río se encajona en las estrecheces, se habla de auténticas cascadas de agua. Volvimos a poner el palo en Pauillac y desembocamos finalmente en las aguas conocidas del Golfo de Vizcaya. Pero las etapas siguientes descendiendo Francia se preveían duras. Es una costa lineal, baja y arenosa, de más de 120 millas y sin puertos intermedios, expuesta a los vientos del Oeste y sobre todo a las grandes olas del océano Atlántico que entran hasta el fondo del Golfo de Vizcaya sin ser frenadas por nada. La plataforma continental sube abruptamente de 4.000 m de profundidad a 80 m a pocas millas de la orilla, y allí las olas rompen y se desordenan creando uno de los mares más peligrosos del mundo cuando sopla duro del Oeste. Por si eso fuera poco, el mar es zona de entrenamiento de tiro del ejército francés y sólo es seguro navegar por las tres millas paralelas a la orilla, donde no se dispara. Esta

estrecha franja es suficiente con el viento de popa o por la aleta, ya que se puede hacer rumbo directo hacia el Sur, pero si viene de cara la navegación resulta durísima pues hay que dar bordos de menos de tres millas de ancho, lo que te obliga a virar cada media hora. Además los puertos de Arcachon y Capbreton a veces no son accesibles porque hay que entrar en unas horas determinadas de marea, sin oleaje y de día. Finalmente no llegamos en esas condiciones idóneas a Arcachon y tuvimos que pasar de largo, navegando de noche hasta Capbreton, donde afortunadamente sí conseguimos entrar porque estuvimos a punto de quedarnos sin gasolina en las inmediaciones del campo de tiro (decajó el viento e hicimos gran parte de las 128 millas a motor). Tras estos sustos arribamos sanos y salvos a Santander el 22 de agosto, tres meses después de nuestra salida.

Datos de interés

- ↳ Tiempo empleado: 93 días (22 de mayo a 22 de agosto)
- ↳ Millas navegadas: 2.516, es decir, 4.659 Km.
- ↳ Noches en marinas: 35, aprox. el 37% del total
- ↳ Coste por persona y mes: 381 € todo incluido (comida, gasolina, marinas, arbolar y desarbolar, permiso del Canal du Midi, reposición del material...)
- ↳ Coste de las marinas para 6 m de eslora: de 6 a 27 €/noche, (precio medio 15 €)
- ↳ Consumo de gasolina: 341 litros (es decir 1/4 del recorrido incluido el Canal du Midi)
- ↳ Labores de bricolaje, reparaciones y mantenimiento realizadas: 40
- ↳ Kilos de peso perdidos: 17 (entre los dos)
- ↳ Peces capturados: 0

Nuestras conclusiones

Podemos asegurar, a título personal, que navegación costera se puede hacer con cualquier barco, sin límite de distancia. El "Corto Maltés" no tiene sonda, ni radar, ni baliza, ni balsa salvavidas, ni auxiliar, ni nevera, ni horno, ni ducha, ni... sólo lo que exige la legislación para la navegación hasta 12 millas, y ha dado la vuelta a la Península. Lo prioritario a la hora de navegar con un barco pequeño es la prudencia, no correr, sino evitar el accidente y no romper nada. Hay que salir sin pri-

sas, informarse adecuadamente del pronóstico meteorológico y esperar en puerto si las previsiones superan las capacidades de nuestro barco, que debemos conocer a fondo. Una rotura de material puede acarrear largas esperas, y un accidente humano podría ser irreparable. Nosotros no somos partidarios de esperar "indefinidamente" a tener el barco perfecto. Es mejor adaptar los planes al barco que se tiene convencidos, como estamos, de que normalmente utilizamos menos de la décima parte de sus posibilidades. □

Todas las anécdotas y fotografías de esta navegación estás recogidas en el blog: <http://cortomaltés2012.blogspot.com.es> que ya ha recibido más de 57.000 visitas. Y todos los detalles técnicos, de navegación, anécdotas y reflexiones están recogidas en el libro "La vuelta a España del Corto Maltés. De Santander a Santander en un velero de 6 metros" (editorial ExLibric) publicado en febrero de 2013.

<http://cortomaltés2012.blogspot.com.es>



Por fin en casa



¡Lo conseguimos!