

Esta versión de nuestro cuaderno de viaje está escrita en primera persona del plural y a veces en primera persona del singular, escrita por María o por Clément. Esperamos que os guste.

Editado en diciembre de 2025.

# Inicios

Esta aventura de los dos empezó en 2022, con la compra de nuestro velero, el Manó. Bueno, qué digo, Clément soñaba con ello desde pequeño, enamorado del mar gracias a sus veranos pasados en la “île de Sein” (una isla de Bretaña) con su familia. Influenciado por relatos de viaje contados por otros navegantes, Moitessier, Guirec Soudée, Ronan Le Goaster (tío de Clément), aquel joven Clément tuvo claro bastante rápido que haría lo mismo. Y, además, decidió no tomar el camino trazado e ir al polo Norte en velero. Luego llegué yo (María), y el proyecto me pareció (al principio descabellado) pero, enseguida, maravilloso. Por un lado, mis intentos profesionales arduos en investigación y, por otro lado, este proyecto que empezaba a nacer en nuestras cabezas, empecé a formarme (como Clément) para poder controlar en total autonomía un velero de más o menos 12 metros.

Y así fue, la idea se hizo concreta, y, durante la baja por luxación de hombro de Clément, la búsqueda del velero empezó. Un velero de hierro de 12,5m con muchas, muchas cosas que renovar, aparecería en las plataformas de venta. Sin darnos mucha cuenta del trabajo que representaría compramos ilusionados el “Basic” que rebautizaríamos como “Manó”, en honor a “Mami Noel” (la abuela de Clément). Unas 13 toneladas de hierro que ocuparían (casi) todo nuestro tiempo. Más de un año entero de reparaciones, Clément a tiempo completo y yo, los fines de semana.



Obras en el varadero de Saint Philibert

Durante todo este tiempo nos hizo falta una buena dosis de paciencia y motivación. Como siempre decimos, cuando Clément y yo nos ponemos, nos ponemos. Empezando por la proa hasta la popa, desmontamos prácticamente todo lo existente en el barco. No siempre fue fácil, pero lo conseguimos. Conseguimos mantener la motivación hasta el final y echamos el barco al agua en junio de 2023. Gracias a todos los amigos y familiares que de alguna manera u otra estuvisteis ahí apoyándonos.

No sólo invertimos energía en la reforma del barco...las arcas estaban bastante vacías. Necesitábamos rellenar las cuentas antes de irnos de viaje, la renovación nos había dejado en números rojos. Así, en julio de 2023, ya con el velero renovado y en el agua, mientras yo seguía trabajando en el club náutico de Carnac, Clément creó una escuela de vela en el mismo pueblo. El clima lluvioso que tuvimos prácticamente durante todo el verano y la poca publicidad que hicimos, resultaron en una clientela bastante escasa. Cambié de estrategia (Clément) y organicé cruceros semanales en vez de salidas de un día (lo que debería haber hecho desde el principio, podría haber ganado más del doble, pero me aconsejaron mal). Una vez propuestos los cruceros semanales, pudimos tener más clientes en septiembre/octubre. Yo (María) terminé mi contrato en el club náutico de Carnac y empezamos a navegar y dar clase juntos. Las arcas seguían bajo mínimos, pero se estaban llenando. En aquel momento dudábamos en irnos directamente a las Antillas y hacer escuela de vela allí. Sin embargo, el barco todavía necesitaba algunas mejoras y además no conocíamos el “mercado” de este tipo de actividad allí. Si no conseguíamos atraer a los clientes, era arriesgarse mucho. Además, nos hacía mucha ilusión pasar por Valencia antes de partir. Así que decidimos que nos iríamos al Mediterráneo para continuar con la escuela de vela en las Baleares durante el siguiente invierno. Después de pasar un septiembre y octubre en Bretaña con un tiempo espectacular, las borrascas llegaron y el clima se degradó. En ese otoño de 2023 hubo tormentas de hasta 70 nudos en las costas bretonas (ráfagas de casi 200 km/h de viento en la Punta del Raz).

Intentando gastar lo mínimo, seguíamos fondeados (al ancla) en el Golfo del Morbihan. Después de haber tenido 50 nudos en el fondeadero detrás de la isla de Arz, decidimos refugiarnos en el puerto de Vannes para el resto del mes. Sólo que, algún día había que bajar al Mediterráneo. Esperamos entonces el inicio de una ventana meteorológica... Ese año, además de las tormentas, hubo inundaciones en el puerto de Vannes. La marea estaba tan alta que el agua desbordaba en las calles desde el canal del puerto. Nuestro Manó estaba más alto que la calle. Cosa bastante curiosa de observar. El puerto era un caos, los muelles se retorcían, los accesos estaban bloqueados, los aparcamientos inundados. Un ambiente de fin del mundo reinaba.

## De Concarneau a Valencia

Entre las tormentas y el mal tiempo, estábamos muy impacientes, ¡queremos partir! Por supuesto, todo navegante sabe bien que las fechas marcadas y el viaje en velero no hacen buena pareja. Solo que: ¡es muy difícil desprenderse de ello! Aun así, organizamos una fiesta de despedida en noviembre porque eran las primeras fechas disponibles para alquilar la casa de Rudevent, en la isla de Arz (donde pasamos el confinamiento). Fue genial. Entre nuestra fiesta de despedida a principios de noviembre, pasar las Navidades en Valencia, hacer todavía algunas mejoras en el velero y empezar la actividad de escuela de vela en febrero, no teníamos tiempo que perder.

Propusimos a algunos amigos bretones que se vinieran con nosotros para ayudarnos a cruzar ese famoso Golfo de Vizcaya. Reclutamos entonces a un súper equipo de cuatro navegantes, además de Clément y yo, seríamos seis. Éramos todos monitores de vela (¡menos la atrevida de mi hermana!), pero nunca habíamos hecho navegaciones de más

de dos días y aún menos en el golfo de Vizcaya, y todavía menos, como capitanes. Entre los seis, algunos tenían compromisos y no podían esperar mucho. En particular, una amiga, Emilie, sin la que esta travesía habría sido muchísimo menos divertida. Entonces empezamos a mirar las ventanas meteorológicas: mar de fondo de 6 metros y aún más en el golfo, vientos que superaban los 40 nudos. En resumen, se movía bastante allí dentro. A mediados de noviembre, el tiempo se calmó un poco, se veía el principio de una ventana: 4 metros de olas y 25 nudos de viento a favor y detrás, la calma, viento de norte previsto, 15 nudos. Aquellos que hayan viajado en velero lo sabrán: la decisión es difícil de tomar en estas condiciones. ¿Qué hago? ¿Este viento del norte anunciado va a durar lo suficiente para cruzar o no? ¿Espero al viento del norte, pero entonces nuestra amiga no puede cruzar con nosotros? Elegimos embarcar a la amiga para comernos nuestras olas de 4 metros de lleno, fuerza 6 en la escala de Beaufort.

Mientras se confirmaba la ventana, nos movimos hacia Concarneau con toda la tripulación o casi, para estar mejor posicionados para salir (más al oeste) y encontrarnos con otros amigos. Mis padres y mi tía Nati nos seguían por tierra.



Desde Vannes, nos vamos a Concarneau

Saldríamos de Concarneau el 19 de noviembre después de una noche movida en este puerto nada protegido. Saliendo por el canal aparecieron nuestros amigos para despedirse desde tierra y, ¡también por el agua en windsurf y wingfoil! : Coco, Matthieu, Pierre, Clément, Taffy, Alice. Un momento mágico, que se nos quedó grabado en la retina. Salimos entonces de este canal bien conocido por casi toda la tripulación para dirigirnos hacia el archipiélago de los Glénans y abandonar las aguas protegidas.



Salida de Concarneau con la tripulación al completo y despedida de los amigos en Wingfoil y Windsurf en el canal de Concarneau, el Manó con la vela muy reducida.

El sol se pone sobre los Glénans. Ningún barco en el horizonte. Partimos hacia alta mar y la ola se hace cada vez más grande. Las olas golpean el casco y nos mojan, todavía no teníamos la capota. Resultado, estábamos empapados, teníamos frío y durante toda la primera noche: ¡toda la tripulación mareada! César y yo (Clément) luchábamos para no vomitar nuestras tripas, pero éramos los únicos que aguantábamos. Los demás estaban todos fuera de juego o no muy lejos. Pero, aun así, el barco estaba controlado y navegábamos en seguridad. Durante la travesía se nos rompen algunas cosas del barco, pero nada que impida la navegación. El váter se desatornilla y fisura gracias al gran trasero de Leo, el borde de la litera de estribor se rompe bajo el peso de César que se sostiene para no ser proyectado por una ola. Y finalmente, nuestro pequeño piloto automático se rinde. El girocompás está fuera de servicio. Imposible reparar eso sin vomitar por todas partes, así que, toca timonear, César coge el timón. Más tarde, el viento cambia, vamos menos en contra. Se vuelve más soportable. La

tripulación se despierta un poco, recupera el color, empieza a ingerir en lugar de regurgitar. Observamos el barco. Es un caos sin nombre. Clément consigue arreglar la litera y el váter durante la navegación. Casi tira la papilla allí mismo, pero consigue arreglarlo antes de que ocurra. La reparación del piloto, lamentablemente, será para Lisboa. El velero ahora avanza rápidamente y gana velocidad. Debemos frenar el velero porque el árbol de levas de la hélice vibra demasiado y los ruidos empiezan a asustarnos. Es una pena porque notamos que el barco nos pide más. Leo se encuentra en estado “ausente”, Emilie vomita mucho, pero se esfuerza en darnos de comer, Ana está más pálida que su gorro rosa palo y yo (María) vomito bilis. Dado el estado de la tripulación, casi nos paramos en La Coruña o en Vigo. Pero en cuanto pasamos el Cabo Finisterre, todo mejora. Clément decide continuar. Léo le confesaré más adelante que lo maldijo ese día. Todo lo que quería era bajarse del maldito barco. Llegaríamos a Lisboa 5 días después de nuestra salida de Concarneau. Fue una experiencia increíble. Clément: “Si tuviera que hacerlo de nuevo, lo haría por esos momentos de vida pasados juntos y por este “bautizo de fuego” que nos dio confianza para el futuro, aunque también algunas dudas sobre el mareo.” No sólo pusimos el barco a prueba, también nuestros cuerpos y, sobre todo, nuestros estómagos. En realidad, nunca volveríamos a pasarlo tan mal en cuanto al mareo durante el resto del viaje.

Con dos días de diferencia, unos amigos nuestros cruzaron el Golfo de Vizcaya con 15 nudos de viento a favor y 1 metro de ola. Podríamos haber esperado y haber sufrido menos y haber roto menos. Partir como lo hicimos significa asumir riesgos: para el barco, la tripulación y puede poner en duda los planes de viaje. Existen muchas historias sobre proyectos de viajes en velero que se han detenido en el Golfo de Vizcaya. Para nosotros, no fue una experiencia muy placentera (incluso muy dura, María), pero fue muy enriquecedora. Léo nos dijo que seguramente no volvería a hacer navegaciones así. (Hasta que sus amigos lo engañen de nuevo en un súper plan de barco).

Llegamos a Lisboa y disfrutamos de esta maravillosa ciudad. Emilie desembarcó y volvió a Bretaña. Nosotros continuaríamos hasta Tánger, nos quedamos en su magnífica marina, completamente nueva y segura de la ciudad. Al principio nos encantará, con el tiempo nos desilusionaremos un poco, pero en general guardaremos un buen recuerdo de esta maravillosa ciudad. Dejaremos allí a otros dos tripulantes, César y Léo (listos para meterse en nuevos líos) quienes se irán a lomos de dromedario por el desierto. Nosotros será el gran azul. ¡Dirección Valencia!

Entonces continuamos Ana, María y Clément. Nos paramos en Motril, no lejos de Granada, para esperar a que el viento llegue. El Mediterráneo es caprichoso, con sus efectos de relieve. No es fácil navegar en él. Con una parada exprés en Torreveja, continuamos tranquilamente hasta Valencia. Nos recibirá toda la familia de María en el club náutico de Valencia, donde la tía Nati nos había conseguido una plaza de puerto no muy cara a través de su empresa. Tras nuestra llegada, siguieron dos meses de obras (con las fiestas de Navidad y Reyes por el medio). En febrero comenzamos la escuela de vela en las Baleares, hasta abril, durante el que pondríamos a punto los últimos preparativos. Mientras tanto, decidimos proponerle a Ana, la hermana de María, unirse a nuestra tripulación para el trayecto que preparábamos, por su interés por el viaje y su robustez ante cualquier prueba en el mar. Emrys, el último miembro de la tripulación, también se unió a nosotros en Valencia para los últimos preparativos y empezar el viaje.



Estas últimas semanas nos ponen a prueba. Tenemos que pensar en todo, después será demasiado tarde. Hemos planeado ir lejos y por mucho tiempo, a lugares donde no hay Amazon ni otra entrega de paquetes fácil. Es necesario que el barco esté completamente listo y lleno de provisiones y piezas de repuesto. Clément: voy a 200 por hora, me sobrecargo y cojo 40° de fiebre en mayo en Valencia. Ups. Me recupero en dos o tres días, los demás se encargan del resto. Todo va bien, hacemos una fiesta de despedida con los amigos y la familia de María y salimos en los días siguientes.

## De Valencia a Groenlandia

Salimos el 14 de mayo de Valencia con una ventana meteorológica pésima para cruzar el estrecho de Gibraltar. De hecho, entre los dos continentes, el viento sopla de Este a Oeste o de Oeste a Este. En nuestro caso, nos venía de cara para salir. Pero el Ártico no espera y mucho menos el paso del Noroeste que solo está abierto unas pocas semanas al año. Dado que las previsiones no daban ningún cambio en 15 días, nos embarcamos luchando contra el viento para salir del Mediterráneo. La salida es dura, navegamos de ceñida (con el viento en contra) y no avanzamos. Podéis imaginaros nuestro estado, bastante agobiados. De hecho, María y yo, no habíamos dejado de trabajar desde que teníamos el barco, es decir, casi dos años. En resumen, éramos como ollas express bajo dos años de presión para preparar el barco y conseguir suficiente dinero para partir. Pero bueno, ¡hemos conseguido salir y vamos! ¡Viento en contra pero vamos! A medida que nos acercamos al estrecho de Gibraltar, el tráfico marítimo aumenta, hay que estar muy atento, hay barcos grandes por todas partes. Es impresionante la cantidad de mercancías

que transitan por allí. Esto materializa un poco mejor Amazon, Temu, Aliexpress y todos los bienes de consumo que importamos y exportamos a los cuatro rincones del planeta. La tierra también es como una olla a presión.



Clément: he puesto dos veces fotos de Emrys, dado que María es la fotógrafa, no tengo ninguna de ella en esta travesía por el momento.

El estrés y la fatiga, así como la navegación difícil de través, no contribuyen a mejorar el ambiente a bordo, que es bastante mediocre. Una vez fuera del Mediterráneo, llegamos como podemos a Barbate del lado atlántico. Ya va un poco mejor, María y yo nos relajamos y empezamos a disfrutar. Nuestra llegada a Barbate fue digna de navegantes amateurs, no calculamos bien la corriente que nos dio de lleno al salir, así como el viento. Resultado, hicimos bordos frente al puesto de vigilancia de Tarifa, cuyo personal debió reírse bastante al ver el espectáculo, que imagino frecuente, de los veleros que luchan contra la corriente. A nuestra llegada a Barbate, escuchamos un mensaje “PAN PAN” en la VHF: “Orca attack, Orca attack”. A unos franceses, a una distancia de 5 millas náuticas de nosotros, les están mordiendo el timón unas orcas. Empezamos a agitarnos a bordo del Manó. Otro velero francés empieza a hablar por el canal 16 para saber qué está pasando. Salvamento lo envía con un tono seco a otro canal. No sabremos más, pero imagino que no le habrá ido tan mal, no los vimos siendo remolcados a Barbate. Hablando con gente de Barbate, nos cuentan historias de veleros de 20m que estuvieron a punto de hundirse, otros no tuvieron tanta suerte. Es un gran problema para los navegantes y para las orcas, que corren el riesgo de sufrir cada vez más represalias. Los navegantes se equipan, los más locos, con dinamita, otros con cohetes paracaídas, arena, gasolina, seguramente también con rifles. Son solo 50 individuos, los navegantes son miles. La

lucha es desigual. Esperemos que este comportamiento no los ponga en peligro. Atacar a una orca es castigable con prisión, sin embargo, me parece. Eso calma un poco. Pero bueno, a medida que avancemos en nuestras navegaciones, escucharemos todo tipo de relatos al respecto. Un amigo tuvo orcas frente a la costa de Bretaña, apenas salido para un tour del Atlántico.

El objetivo de Groenlandia y llegar a tiempo para el paso del Noroeste sigue ahí. Entonces, después de dos días comiendo tapas en Barbate, subimos hacia el norte a Cádiz para poder partir hacia las Azores. Visitamos la maravillosa ciudad de Cádiz, aunque nuestro puerto esté muy alejado del centro, es agradable y disfrutamos paseando por esta hermosa ciudad. Cruzamos el 26 de mayo para una navegación que durará 9 días. La salida es dura, bastante ola y viento de través. Teniendo miedo de que las orcas se comieran nuestro piloto de viento con timón auxiliar, no lo habíamos puesto al salir de Cádiz. Esperaremos a estar en alta mar para ponerlo. Cosa algo delicada porque debe pesar bien sus 30 kg, pero bueno, nos ponemos al paio (paramos el barco) y en menos de una hora, ¡ya estamos en marcha de nuevo!



Paquito instalado (es el nombre que le damos a nuestro piloto de viento), ¡vamos a pescar bonitos! Paco es un poco salvaje y necesitará un “proceso de domesticación”. Es caprichoso y a veces nos ayudará, a veces nos molestará, pero en general, una vez domesticado, estaremos muy contentos con él. El resto de la navegación seguirá sin demasiados problemas, pescamos un bonito, hace buen tiempo, estamos a favor del viento, incluso hacemos un poco de deporte a bordo. Es largo, pero es genial. Vemos delfines comunes y calderones. Es nuestra primera navegación tan larga para todos los miembros de la tripulación. A nuestra llegada, como sucede a menudo, el viento se calma. Terminamos entonces a motor.

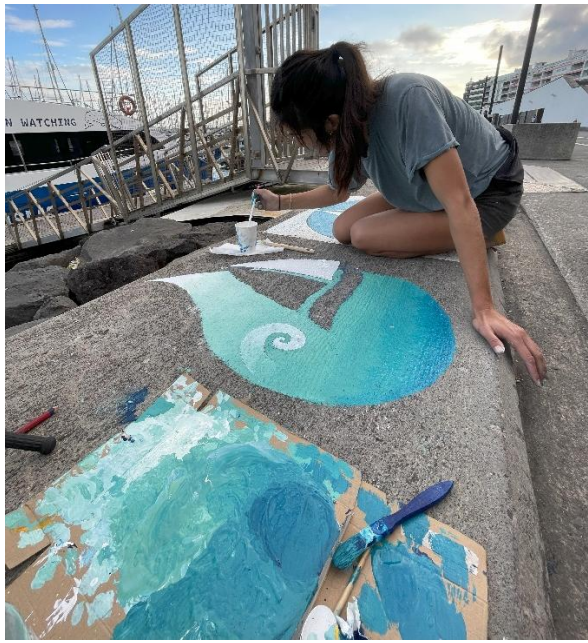


Clément: “El tipo era inaguantable, *apéro* tras *apéro* todas las noches...” (es broma)

Llegamos a Sao Miguel, la isla más grande y poblada de las Azores. En Azores, no hay prácticamente zonas donde anclar, así que nos quedamos en la marina de Ponta Delgada durante más o menos una semana. Tras el primer contacto, enseguida nos encanta. El puerto está lleno de veleros de viaje. Incluso me encuentro (Clément) en los pantalanes con un conocido de Bretaña que regresa de viaje. Nos paseamos por la isla y nos encanta, paisajes impresionantes, comemos bien, hace buen tiempo. La buena vida, vamos. Las chicas pintan nuestro logo junto a los demás en el muelle. Esperamos un pequeño viento del este para impulsarnos hacia las islas centrales de las Azores. Este por fin llega, acabamos el dibujo y nos dirigimos a Sao Jorge. Allí comemos queso, paseamos por la isla. Incluso iremos a las fiestas del pueblo. La caza submarina es bastante buena allí y nos deleitamos todos los días con pescado. Mientras tanto, por supuesto, vamos mirando las ventanas para subir al Norte...

Algunas fotos de Sao Miguel:







Los acantilados de Sao Jorge

La ventana llega y decidimos irnos. En Azores se está de lujo, pero la aventura nos espera. Dirección a Groenlandia. Antes de eso, hacemos una parada en Horta para buscar un carro de vela mayor en la única velería de la zona. Sabemos que después no tendremos ningún sitio dónde comprarlo durante mucho tiempo. Desafortunadamente, no tiene el que buscamos. Deberíamos haber comprado más de repuesto...nos harán falta más adelante. Horta no es un puerto muy agradable en esta época del año porque está abarrotado. Durante la temporada alta, de mayo a junio, todo el mundo vuelve del Caribe y, por lo tanto, tenemos que esperar mil años para registrar el barco y sus tripulantes, procedimiento obligatorio en cada entrada y salida de la isla. Ese tipo de cosas que nos encantan. Lo único divertido es decirles a las personas que regresan de una travesía transatlántica que nos vamos a Groenlandia y ver su reacción, entre la sorpresa y la incompreensión.

Después de nuestra escala técnica poco productiva, soltamos los amarres del barco al que estábamos abarloados y nos dirigimos hacia Groenlandia. Minutos antes de salir, resultado de la presión de los preparativos, María y su hermana se ponen a discutir. Me planteo un momento (Clément) en salir, porque lo que nos espera es duro, vamos a tener que estar muy unidos. Bueno, hacen las paces y partimos de todos modos porque, en cualquier caso, nadie a bordo quería quedarse ni un segundo más en Horta. Zarpamos entonces el 18 de junio para una larga travesía.

Si tan solo hubiéramos sabido lo que nos esperaba a la llegada... Queríamos hacerlo bien en todos los aspectos y, en realidad, nos fuimos demasiado pronto. Darse prisa por salir de Valencia para pasar Gibraltar, primer error. El trayecto era largo, pero no íbamos con retraso, teníamos tiempo para esperar ventanas meteorológicas. Podríamos habernos relajado en Ibiza, pero bueno, la falta de experiencia en el viaje en velero y la llamada del mar hicieron que tomáramos una serie de malas decisiones. No importa, no estoy seguro de que eso hubiera cambiado el desenlace de lo que pasó después.

Partimos entonces de Horta, los primeros 3-4 días de navegación todo va bien, buen tiempo, buena pesca, en fin, una navegación agradable. Luego empezamos a entrar en la zona de borrascas, alcanzamos los 30 nudos, estamos húmedos, empieza a hacer fresco. Nuestro Starlink tiene unos pocos problemas, así que nos cuesta descargar el parte meteorológico. Sabemos que vamos a comernos una buena borrasca, pero cómo, con qué fuerza, no estamos seguros... Tuvimos la buena idea de enviar un mensaje vía el teléfono satélite "Iridium" a dos amigos en tierra, pero los mensajes se enviaban mal, con los caracteres ilegibles y desordenados. En cualquier caso, no tenemos muchas opciones más que meternos en la borrasca. Al final, tendremos unos buenos 50 nudos con aproximadamente 4-5 metros de ola. Una atmósfera muy particular en estas zonas en las que no te cruzas con muchos barcos. El Manó se comporta bien y es seguro, no podemos quejarnos. Nuestro piloto de viento, Paquito, timonea de maravilla a pesar de las condiciones. Se mantiene en 50 nudos aunque le ayudamos un poco en el timón. Afortunadamente, después de la tormenta, siempre viene la calma. Una vez pasada esta borrasca, el viento disminuye y llegamos al sur de Groenlandia y nos encontramos con un golpe de viento de 40 nudos, pero no más. El ambiente a bordo es en general bueno, aunque estamos agotados por las condiciones difíciles. La vida a bordo está marcada por nuestras guardias y soportamos el frío haciéndonos infusiones, crepes con Nutella o mantequilla y azúcar, y fideos chinos. No paramos de comer. Entre la falta de sueño y el frío, quemamos muchas calorías.



Fulmares boreales, fieles acompañantes de nuestras travesías por las latitudes altas. Verlos volar de forma tan elegante en medio de la tormenta me daba seguridad (María).

Mientras tanto, nuestro Starlink vuelve a funcionar bien y podemos recibir los mapas de hielo. Estamos a 2 de julio y planeamos llegar a Nanortalik, una pequeña población en la punta sur de Groenlandia. El mapa de hielo nos indica que el pueblo está relativamente libre de icebergs. Solo que: ¡sorpresa!! (Clément) Me despierta María, estaba agotado en ese momento, oía el ruido del hielo contra el casco, pero no me despertaba, estaba como en un sueño. Me levanto dándome cuenta de que estamos en un granizado gigante. Al principio pequeños trozos, luego cada vez más grandes, "growlers" e icebergs. Vamos a vela, el viento está tranquilo pero la meteorología prevé un golpe de viento del noroeste (30 - 35 nudos de cara) que nos alcanzará en unas horas. Arriamos vela y ponemos el motor. Giramos para buscar una entrada en este laberinto de niebla y hielo. Nos

asustamos un poco. Nos perdemos un poco, es estresante. Bonito pero estresante. Imaginaos estar en un laberinto a la deriva en el que los pasadizos se abren y se cierran. El radar nos muestra que estamos rodeados, a varios kilómetros a la redonda. No podemos quedarnos aquí dentro cuando lleguen los 30 nudos. No hay otra opción, más que dar media vuelta y dirigirnos al sur, por dónde hemos venido. A tan solo 20 millas de Groenlandia el 2 de julio, después de 12 días en el mar, sin ver tierra, damos media vuelta. Partimos 500 millas náuticas más al norte, donde la costa está libre de hielo.



Calderones en migración hacia el norte. A veces seguían al barco durante una hora.

Y partimos para lo que será la navegación más difícil de nuestro viaje. Empezamos con 30-35 nudos de través dirección sur (en dirección opuesta a nuestro destino). Para seguir de ceñida (en contra del viento) al día siguiente. Descubrimos que a uno llega a gustarle la ceñida. Al pasar el viento de popa, el viento helado y la lluvia entraban en el barco (la capota ya no hacía su función). Tendremos vientos entre 25 nudos y hasta 40 nudos en esta subida de Groenlandia. Estamos a 5 grados dentro del barco. Nos cuesta calentarnos. En cuanto terminamos nuestro turno, tardamos 2 horas en tener los pies a la temperatura correcta para dormir. Sobrevivimos gracias a las infusiones, los crepes y los fideos chinos.



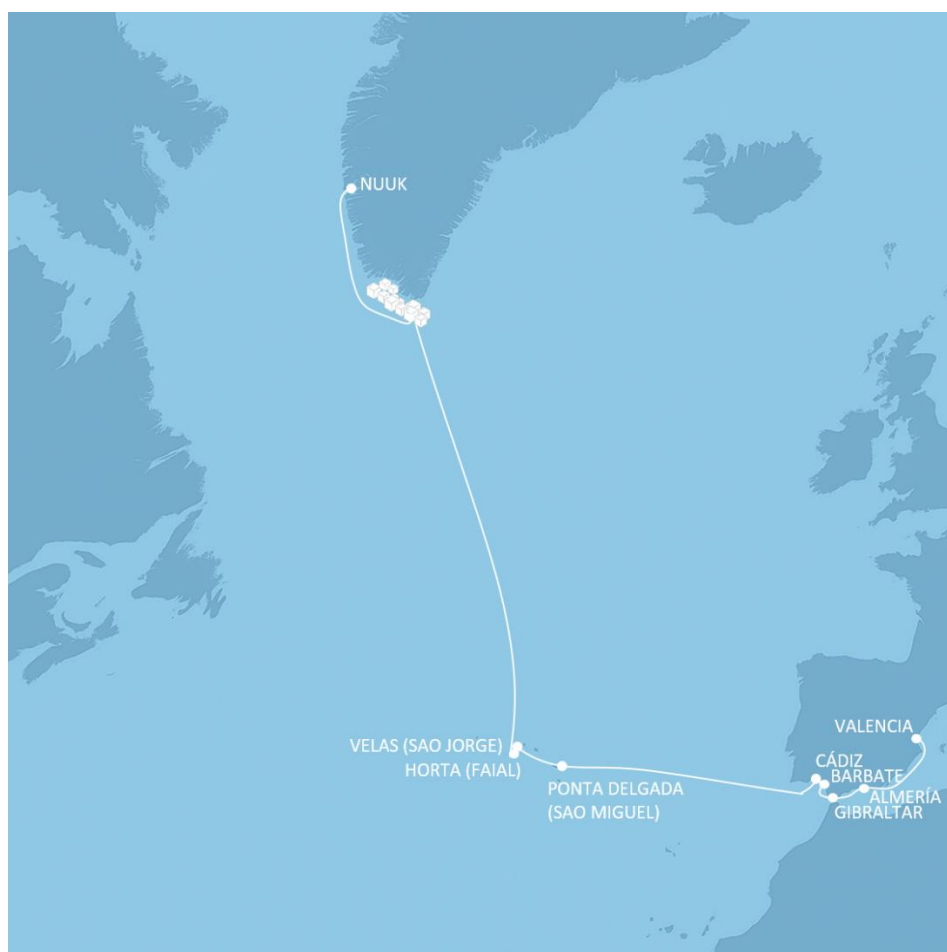
Nuestra llegada a Groenlandia

Tenemos tanto frío que intentamos calentarnos encendiendo la estufa Reflex (con el viento de popa funciona, pero no de través o ceñida, el humo entra en el barco). El viento aumenta y decidimos reducir la vela mayor. Entonces, nos ponemos de ceñida. Se nos

olvida que la estufa estaba encendida y, en plena maniobra, el humo de la estufa entra en el barco, empezando a asfixiar a la tripulación que no sabía apagarla (no la habíamos utilizado aún con Ana y Emrys). Entre el miedo a un incendio y la asfixia por el humo de gasoil, la tensión aumentó en la tripulación, el estrés se hizo inevitable. Todo el mundo se relaja y ventilamos el barco para quitar ese maldito olor a gasoil... El barco vuelve a bajar a 5 grados y se mantendrá así hasta el final de la travesía. Mientras tanto, fue demasiado para Emrys, quien después de eso decidirá comprarse un billete de avión para regresar a Europa. Es una pena, perdemos a nuestro amigo para el resto del viaje y él habrá hecho lo más difícil sin realmente disfrutar de los paisajes grandiosos que ofrece Groenlandia. Pero así es la vida, y muchas cosas buenas le esperan en París. Toda su vida puesta en pausa durante su viaje, es decir, su novia, su familia, sus amigos, la empresa que estaba montando y las pistas de atletismo donde podrá dar vueltas a su antojo. En resumen, hemos perdido a un miembro de la tripulación antes incluso de poner un pie en tierra.

Llegaremos a Nuuk dos días después, con el consuelo de haber visto muchos calderones, fulmares boreales, focas, ballenas e icebergs en nuestro ascenso. Aunque seguimos sin ver la tierra por lo nublado y la niebla que hay, empezamos a ver paisajes dignos de documental. Empezamos a darnos cuenta de lo que está por venir, aunque tan solo fuera una infinita parte.

La llegada a Nuuk es tranquila, pero sigue haciendo un tiempo horroroso. No será de lo más relajante los dos primeros días. Bueno, no importa, ¡hemos llegado a Groenlandia!



## Groenlandia: Nuuk

Entramos entonces en el fiordo de Nuuk y descubrimos por primera vez la costa groenlandesa, como os podéis imaginar, entramos en un paisaje bastante austero. Sobre todo, porque a nuestra llegada, está lloviendo. El tiempo está horrible, poco común en esta época del año como nos dirá más tarde un local que nos cruzamos en el supermercado.

Mientras tanto, descubrimos el rosario de islas que sigue la costa y llegamos a Nuuk, donde un pequeño iceberg nos espera en el puerto. Sin pensarlo, nos abarloados a un velero llegado de Gales, a su vez abarloado a un par de antiguos barcos balleneros. Llegamos de día, pero es de noche, debe ser medianoche. Desde que llegamos al sur de Groenlandia ya no tenemos horas de noche. El puerto está tranquilo. Hablamos rápidamente con nuestros vecinos galeses. Ni siquiera bajamos a tierra. Estamos muy cansados, la navegación ha sido agotadora. Nos acostamos. Al día siguiente, nos despierta a las ocho de la mañana uno de los antiguos barcos balleneros transformado hoy en día en barco de chárter. Vaya sorpresa. El puerto de Nuuk es muy activo, lo dicen en la guía náutica. Y no está hecho para los turistas y los veleros, que no son muy apreciados por el capitán de puerto. Pero no importa, nos arreglamos con el espacio que hay, de todos modos, no estamos en nuestra casa así que nos adaptamos. Nos las arreglamos para dejar salir al ballenero. El problema es que la rueda volvería a empezar los días siguientes. Hasta que por fin encontramos una plaza en la que no teníamos que movernos todas las mañanas y pudimos estar más tranquilos. El puerto de Nuuk era un verdadero ballet entre los veleros y los balleneros abarloados. El este no está adaptado para el turismo de veleros en auge y, a la vez, Nuuk es “puerto de entrada” de Groenlandia. Toca pasar por allí sí o sí para registrarse en territorio groenlandés. Después de despertarnos, vamos al hotel de la esquina, la antigua “Seaman’s house” (Casa del marinero) donde pagando unos cinco euros, podemos ducharnos. Y allí, tomamos la mejor y más larga ducha de nuestras vidas. Después de dieciocho días de navegación, de los cuales tres cuartas partes congelándonos, fue increíble. En el puerto conocemos a otros navegantes en velero, la mayoría franceses y algún danés e inglés. Todas las personas que conocimos allí arriba, podemos decir que eran super amables. Hicimos encuentros geniales. En el Norte, no somos muchos, por lo tanto, el ambiente suele ser acogedor.



Paseando por Nuuk

## Nuuk

Emrys dejará Nuuk después de pasar unos días en la capital y volará a su casa, en París, retomando la vida que había dejado en pausa para otras aventuras. Nosotros continuaremos nuestra escala en Nuuk, después de unas despedidas llenas de emoción. Nos quedamos algo más de una semana en esta ciudad un tanto extraña. Es una pequeña ciudad relativamente reciente. Nunca podrá expandirse demasiado porque está ubicada en una pequeña isla. No hay realmente barrios históricos porque los inuit, siendo antiguos nómadas, no tenían construcciones. Nos hacía pensar en una ciudad industrial, construida rápidamente y todavía en construcción. En resumen, al lado de todo lo que nos quedaba por ver, no apetecía quedarnos mucho tiempo más allí. Sobre todo, porque el tiempo seguía completamente gris y esto tampoco ayudó a que apreciáramos la ciudad. Nos quedaremos una semana para recuperarnos de la navegación, abastecernos en comida, mejorar nuestro equipo contra el frío. Encontramos unas “patas de oso” para Ana, unas botas de agua forradas por dentro con lana resistentes a  $-40^{\circ}\text{C}$ , utilizadas por los pescadores locales. Hasta ese momento la pobre llevaba unas botas de agua de plástico del Decathlon y se le congelaban los pies. Nosotros íbamos equipados con botas “Dubarry” (una marca muy reputada para navegar en clima húmedo y frío) y aún así nos congelábamos. No era suficiente para navegar en aquellas latitudes, pero eso no lo sabíamos antes de llegar. Encontramos unas plantillas de lana que podíamos meter dentro de las botas y esto nos salvó para el resto del viaje. Para aquellos que nos lean y se estén planteando ir a navegar al Gran Norte, equipaos con ropa técnica utilizada y vendida en tiendas para pescadores daneses o noruegos, sobre todo en cuanto a los guantes y las botas.



Arte urbano en Nuuk, una mujer inuit acariciando a un oso polar.

Hablando de osos polares...después de pensárnoslo mucho decidimos no irnos con un arma a Groenlandia. Decidimos decidirlo una vez allí. E hicimos bien. En Groenlandia no hace falta licencia para poseer un arma. De hecho, vendían armas en el supermercado, había toda una estantería dedicada a ella. Hablando con otros navegantes y sobre todo con los locales, nos informamos de que la zona del oeste de Groenlandia (siendo una de las más pobladas por humanos) es una de las partes menos frecuentada por los osos polares. Pensamos en comprarla más arriba si nos daba tiempo de ir a la costa más norte. Si algún día vais al este, sur o norte de Groenlandia tened en cuenta que necesitaréis un arma (y ser capaz de utilizarla) si queréis pasearos de forma segura. Parece ser que cuando un oso polar te considera su presa y empieza a perseguirte, sirve de poco intentar asustarlo con ruidos o disparos al aire ya que están muy acostumbrados a los estruendos causados por el movimiento y la fracturación de los icebergs. No hay, pues, desgraciadamente, otra opción que dispararle. El problema es que, como turistas, no queremos acabar con el animal emblemático del cambio climático. Los locales tienen pocos problemas éticos con esto, puesto que están en su tierra y son cazadores natos (y, en cualquier caso, no son la causa de que el oso polar esté en peligro de extinción). Lo mejor es no encontrarse en una situación en la que se necesite disparar a un oso. Como

turista, aventurero o navegante del mundo, hay que asumir esta posibilidad y las consecuencias que conlleva y, sobre todo, no pasar por alto este riesgo real.

Mientras tanto, en Nuuk confirmamos que no haremos el paso del Noroeste, como habíamos planeado inicialmente. En nuestra página web e Instagram publicamos las razones de este cambio de rumbo, pero hay dos principales: las distancias que nos quedaban por recorrer en el Pacífico. Ya estábamos cansados de navegar con prisa y sin disfrutar de los sitios en los que parábamos. Este proyecto solo habría seguido haciéndonos correr. Ya estábamos cansados de haber corrido hasta allí y decidimos que disfrutaríamos de Groenlandia durante todo el verano y luego bajaríamos a las Antillas, tal vez a América Central, y luego regresaríamos a casa. La segunda razón era la cantidad de gasoil que íbamos a tener que consumir allí arriba, lo normal es recorrer una media de 2500 millas náuticas a motor durante el paso. Una barbaridad que cada vez tenía menos sentido para nosotros...

Aunque la idea de hacer el paso del noroeste nos había hecho y seguía haciéndonos soñar, no nos arrepentimos de nuestra decisión. La realidad del viaje a vela a veces es más compleja. En otra vida, ¡ojalá, como dicen los inuits!



Aún así, estamos muy contentos.

## Groenlandia: de Nuuk a la bahía de Disko

Después de pasar una semana en Nuuk, salió el sol y con ello las ganas de explorar los fiordos de los alrededores de Nuuk. En Groenlandia, nadie vive en el centro, en la capa de hielo. Toda la población está repartida a lo largo de la costa, ya sea en islas bajas o en los fiordos al pie de las montañas. De hecho, no hay carreteras que unan las poblaciones entre sí. Los locales se desplazan en barco. En general, los pueblos nunca están muy lejos de lugares buenos para la pesca o la caza y en aguas calmadas para poder acoger pequeños puertos o anclajes para sus barcos.



Fondeados en el fiordo de Nuuk



El pueblo de Kapisilit en el fiordo Nuuk

Como explicamos anteriormente, llegamos exhaustos a Nuuk. Nos dijimos que no íbamos a ir muy lejos para empezar y recuperar fuerzas. Nuestro primer fondeo fue, por lo tanto, en el fiordo de Nuuk, un fiordo inmenso, largo de unas cien millas náuticas (unos 180 km), rodeado de montañas. Espectacular. Anclamos en una bahía protegida, a los pies de un circo de montaña con pequeños icebergs expulsados por el glaciar de Nuuk, que es un glaciar bastante importante, en la entrada. Hay algunas casas en la bahía. Residencias de verano de locales, que dan un toque colorido a estos paisajes tan minerales. Después de nuestra noche allí, unos lugareños nos abordan y nos ofrecen salmones recién pescados. Incluso nos invitan a comer a su casa. Oferta que rechazamos porque queríamos encontrarnos con otro velero con el que habíamos simpatizado. Lástima, porque no lo volveremos a ver, se irá a Canadá y nosotros perdimos la oportunidad de pasar un buen rato con esas personas tan simpáticas. Sin embargo, nos deleitaremos con los salmones de Groenlandia que se convertirán en objeto de búsqueda durante nuestra estancia allí.



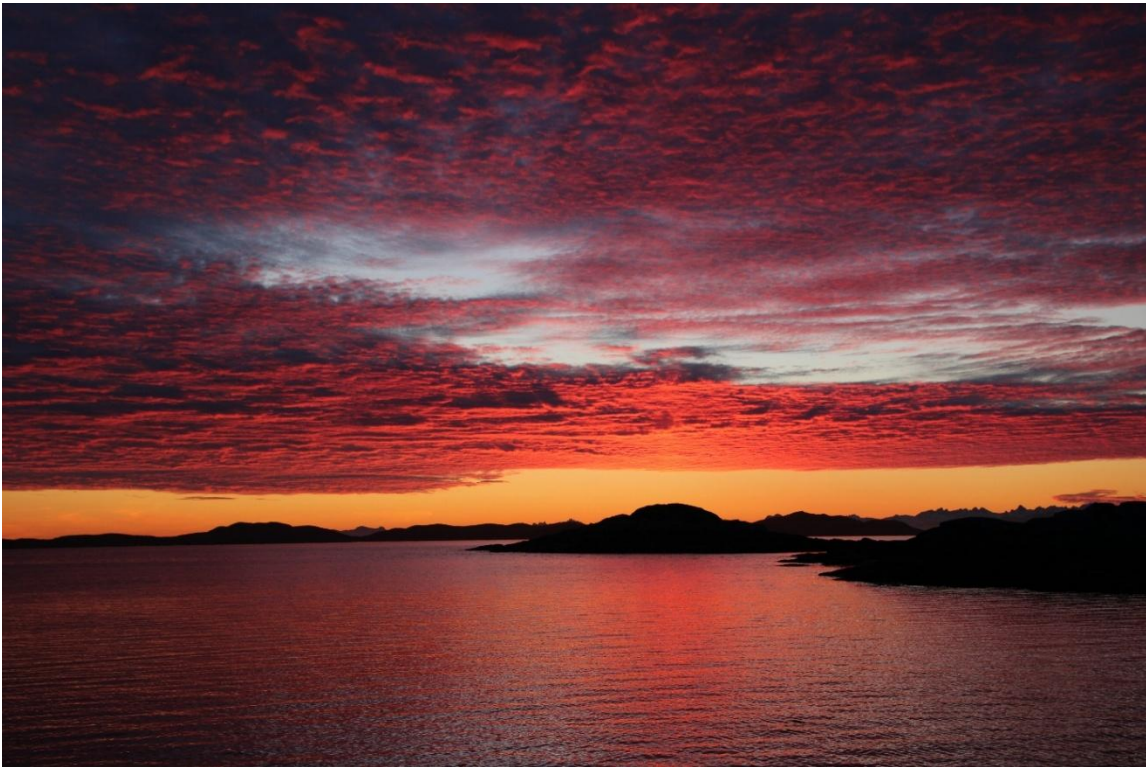
Paisaje del fiordo de Nuuk

Después de visitar el fiordo de Nuuk, partimos, llenos de energía, hacia el Norte. No hay ventanas favorables para subir, así que hacemos navegaciones cortitas parándonos por el camino.



Protección anti bichos antes de comprarnos las famosas mosquiteras.

Nuestra primera parada es en Napasoq, donde un pescador local que no habla inglés nos aborda e invita a su casa. Nos ofrecerá incluso carne de ballena para comer. Que aceptaremos y probaremos tanto por cortesía como por curiosidad. Esta forma parte de la dieta habitual de los groenlandeses, ya que en esta tierra (excepto en una pequeña parte del sur), no crece nada. La mayoría de los locales son cazadores (terrestres) en invierno y pescadores en verano. Todos los alimentos que no provienen de la caza son importados de Europa y, por lo tanto, carísimos y no muy frescos. Es cierto que el sabor de la ballena nos gustó mucho. Pero nos dijimos que no la comeríamos nunca más, no porque sea mejor comer animales de ganado, sino porque como europeos que somos tenemos una sensibilidad muy especial hacia este animal. Seguramente por la rareza de este magnífico animal salvaje, que fue cazado hasta hace poco en Europa occidental. La caza de ballenas se detuvo tan solo en 1986 con la firma de una moratoria. Las ballenas siguen hoy expuestas a muchos peligros como las colisiones con los cargueros, los veleros o la pesca de krill en la Antártida.



Puesta de sol espectacular en Napasoq



Napasoq, el pescador nos enseña su pueblo y nos invita a su casa. En primer plano a la derecha, un ahumadero de pescado tradicional.

En este pueblo de 80 habitantes, el modo de vida seguía siendo tradicional. La caza y la pesca se realizaban en pequeñas embarcaciones a motor. Se organizaban en varios pequeños barcos (de apenas 5 metros de largo) para cazar una ballena, que luego compartían entre ellos. Es la pesca de subsistencia. Entre otras cosas, en este pueblo, veremos la puesta de sol más hermosa de toda nuestra estancia en Groenlandia. Clément: me recordó a los espléndidos atardeceres en la isla de Sein, pero este duró varias horas, con matices de colores increíbles. Una escala para recordar.

Tras esta escala, nos dirigimos a Kangaamiut, a unas cincuenta millas más al norte, donde volvimos a ver el “Inflation”, el barco de Joshua, Martje y Clément (otro), a quienes habíamos conocido en Nuuk. Nos quedamos tranquilos en este pequeño puerto, amarrados a un muelle de madera detrás de balleneros, de tamaño más considerable que en Napasoq. Más bien para la pesca comercial esta vez. Hicimos algunas excursiones con los amigos. Los niños del pueblo eran muy curiosos y se quedaban mirando los veleros, así que les invitamos a subir a bordo y visitar nuestra casa flotante. Después nos pusimos en marcha y cada barco nos fuimos por nuestro lado. Ellos tenían prisa en subir para dejar a uno de los tripulantes en un pueblo más al norte para coger un avión hacia Nuuk y desde allí a Francia. Ya no nos los volvimos a cruzar.



Con los tripulantes del barco amigo “Inflation” en Kangamiut

Nos pusimos entonces en marcha hacia el interior del fiordo de Kangaamiut (el pueblo estaba en la entrada de éste) para ver el glaciar de Taaterat. Un glaciar espectacular con una de las colonias más grandes de alcas torda de Groenlandia en los acantilados que lo bordeaban. De nuevo, presenciábamos un espectáculo digno de un documental, una ballena jorobada aparece a apenas cinco metros del barco y nos entran escalofríos de lo bonito que es. Aún se me emborronan los ojos al recordarlo (María). Además de la ballena, había focas por todos lados y cientos de gaviotas tridáctilas, alcas torda y araos comunes. Nos acercamos a la inmensa pared de hielo y admiramos la fuerza con la se derrumbaban los trozos de hielo en el agua.

La vida en el fondeadero era muy tranquila para nosotros allí: dábamos paseos, pescábamos, cogíamos mejillones. Esperábamos una ventana para subir. Había un pequeño supermercado en Kangaamiut y como en todos los supermercados en Groenlandia, había cheddar, manzanas, repollo, patatas, cebollas, zanahorias, mucha comida basura y cervezas súper caras. Todo es caro allí, por supuesto, todo es importado. Comeremos manzanas, cheddar y repollo hasta Halifax prácticamente. No os creáis que Canadá es muy diferente en cuanto a esto (sobre todo el norte). Menos mal que llevábamos reservas de charcutería española que nos durarán hasta Canadá. Afortunadamente, porque jamón serrano en estas tierras, puedes olvidarte.



El glaciar de Taaterat



Visita de una ballena jorobada en el fiordo de Taaterat



Gaviotas tridáctilas y cola de ballena jorobada

Retomamos el camino hacia el norte, pero nos detenemos cerca de Sisimiut debido a un golpe de viento previsto en nuestra ruta. En lugar de ir al puerto de Sisimiut, que nos parecía poco protegido y un poco complicado de acceso, fuimos al fondeadero de al lado. El fondeadero estaba completamente rodeado de islotes y rocas, así que pensamos que estaríamos bien allí. Casi encallamos, pero tuvimos suerte y pasamos como si nada al lado de un banco de arena sin saberlo. A marea baja, nos dimos cuenta de ello... De normal, cuando no teníamos la cartografía de la zona de fondeo, mirábamos las imágenes satélites de Google Maps y con el color del agua podíamos adivinar si había bajos. Pero, en este fondeo, bajamos la guardia y no lo miramos. Afortunadamente, “tenemos una buena estrella” (Clément).



Fondeados al lado del pueblo de Sisimiut

Al final, hicimos bien en anclar allí porque nos encontramos en ese fondeadero con el velero “Petit Pays” de Vincent, que llegó después de nosotros y que solo veríamos una noche, partiría al día siguiente dirección sur. Pero qué bueno cruzárnoslos, los encuentros que hacemos en velero son a menudo intensos porque sabemos que no nos volveremos a ver en mucho tiempo. Así que aprovechamos el momento. Nos encantó esta noche pasada en su magnífico velero de aluminio. Ellos se irían al día siguiente, nosotros nos quedaremos en compañía de las pigargos o águilas americanas (rapaz emblemático de los Estados Unidos) que habían hecho de este fondeadero su hogar. Nos quedamos hasta que llegara la ventana para subir hacia el norte, en dirección a la bahía de Disko. Mientras tanto, nuestro ritmo en el fondeadero vuelve, nos acostamos a las dos o tres de la mañana y nos despertamos a las once o doce. Nos da igual, siempre es de día. Al

despertar, encendemos la estufa que utilizaremos para todo: cocinar, calentar agua, hacer palomitas, calentarnos. Encendemos el Starlink, echamos un vistazo a lo que pasa en el mundo, desayunamos y empezamos el día: reparaciones en el velero, paseos, pesca, duchas con pulverizador, aperitivo, juegos de cartas. Estamos a finales de julio/principios de agosto, notamos que la noche se acerca.



Fondeados al lado de “Petit Pays” y cumpleaños de la Grelita a bordo durante la tormenta

Llegaremos a la bahía de Disko en un día brumoso, no nos daremos cuenta de la belleza del lugar. Se ven grandes icebergs pasar de vez en cuando. Los vemos bastante bien porque son gigantes. El pueblo donde nos detendremos se llama Qeqertarsuaq o Godhavn (en danés), uno de los más “turísticos” de la zona y entendemos por qué. El sitio es increíble.



Qeqertarsuaq

Lo más turístico de la zona, para Groenlandia, son dos o tres veleros en el puerto, algunos pequeños cruceros de vez en cuando, un hotel, un bar para turistas y campistas/excursionistas. Estamos aún lejos de Bretaña en julio o de Barcelona. En resumen, la bahía de Disko es una pasada. El glaciar de Ilulissat escupe allí monstruos de hielo de una belleza sin igual. Tendremos incluso la oportunidad de hacer una sauna con vistas a esta bahía, qué privilegiados que somos. Sin igual. Nos gusta mucho Qeqertarsuaq, allí conocemos a Nick y su mujer Stella. Nick es un noruego muy alto con un velero grandísimo y precioso de acero con el que hace chárter y excursiones de esquí de fondo en Groenlandia. Otro encuentro maravilloso, unos verdaderos nómadas del mar. No nos hemos cruzado con muchos veleros que hicieran tantas millas al año como ellos. En un año, después de haberlos visto, hicieron el paso del Noroeste, el descenso de la costa oeste americana, el canal de Panamá y el regreso a Groenlandia.

También conocimos a un holandés de al menos 70 años que tenía como proyecto darle la vuelta al mundo por el Ártico, en solitario. ¡Qué loco!, pero una vez en las Svalbard, se declara la guerra en Ucrania y Rusia cierra el Paso del Nordeste, así que irá en la otra dirección, por el Noroeste. Una vez en Alaska, atascado de nuevo por motivos administrativos, regresará a Groenlandia donde invernará su barco, en Qeqertarsuaq y donde lo encontraremos. Menudo personaje.





Icebergs de la bahía de Disko

Después de Qeqertarsuaq, le daremos la vuelta a la bahía de Disko en busca de salmones, pero solo pescaremos lenguados... Nos conformaremos con eso y no afectará a nuestro buen humor. La bahía de Disko será nuestra última parada en Groenlandia, había tantas cosas que ver y las ventanas no eran buenas para ir al norte, así que decidimos no seguir subiendo. Las distancias son grandes en Groenlandia y el viento no siempre está presente o no viene en la dirección que nos gustaría, sobre todo en esta bahía, así que acabaremos usando bastante el motor en ella. Nos detendremos a visitar fondeaderos en los fiordos de la isla Disko, luego iremos a visitar el Isfjord de Illulissat donde haremos un baño refrescante con agua a 1°C, y luego partiremos en dirección de Áta Sound al fondo de la bahía de Disko. Hay que imaginar que cada vez, los paisajes y las navegaciones son espléndidos... será un verdadero placer navegar en esta bahía que para mí es la cosa más hermosa que he visto en mi vida (Clément).



Âta Sound



Isfjord (el glaciari) de Ilulissat



Fondeados delante del Isfjord de Ilulissat



Vistas desde las alturas de Disko Island

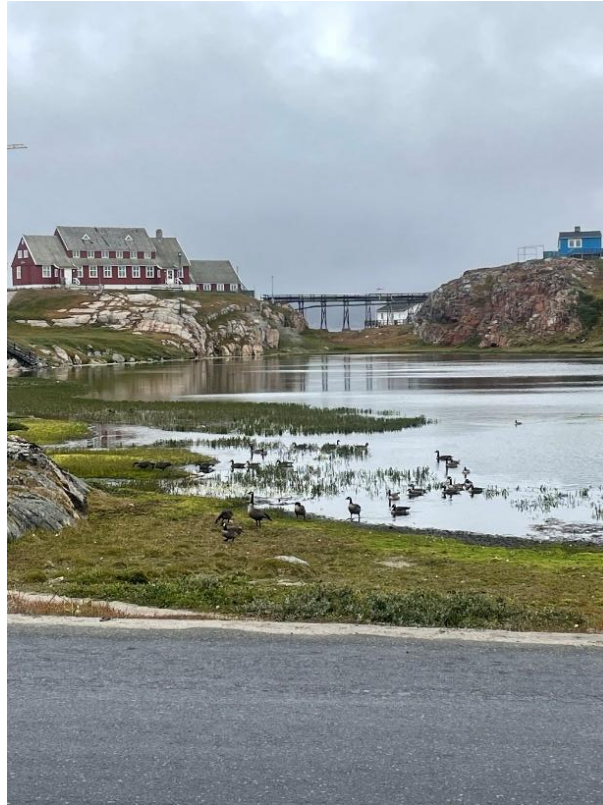


Navegación tranquila por la bahía de Disko



La famosa sauna de Qeqertarsuaq

Nuestra última escala en la bahía de Disko (y en Groenlandia) será en Aasiaat, en la que nos daremos duchas bien calientes;¡¡ La última fue en Kangaamiut, hace unas 3-4 semanas. Qué placer estas duchas. Nos abastecemos en Aasiaat, que es una ciudad de alrededor 1000 habitantes. Nos relajamos en el bar del hotel, nos conectamos un poco con el mundo y preparamos nuestra salida. Próximo objetivo: cruzar el estrecho de Davis hacia la isla de Baffin y el continente americano. Empieza una nueva aventura.



Ocas « barnaclas » en Aasiaat

Clément: escribiendo estas líneas, ya tengo ganas de volver a Groenlandia de la que hemos visto tan solo una pequeña parte. ¡Ojalá algún día!



## La isla de Baffin

Nous vamos de Aasiaat el 18 de agosto de 2024. Las noches empezaban a alargarse y no podíamos retrasarnos para iniciar nuestro descenso. Por lo tanto, esperamos una ventana favorable y allá que nos fuimos. La isla de Baffin es mucho más hostil que el oeste de Groenlandia. Sin embargo, sigue estando poblada. Escribiendo estas páginas, me parece aún hoy increíble pensar que hay gente que vive todo el año en estas regiones remotas de la Tierra (Clément). Lejos de la frenética actividad que se desarrolla en este mundo. Aunque esas personas estén inevitablemente afectadas. La adaptabilidad del ser humano no tiene límites en la Tierra. Desiertos, mares, aire, montañas, estamos en todas partes y ocupamos un espacio en constante crecimiento, como un virus que contaminaría todo el planeta. Si no estamos allí, ¿es porque hay que ir! Fondos marinos y el espacio es lo último que nos «resiste».

Mientras tanto, la navegación de 2 o 3 días desde Groenlandia hacia Baffin es tranquila con vientos bastante suaves y un poco de motor. Lo poco que hemos visto de la isla nos ha bastado para hacernos una idea. Aunque no nos acercamos a los diferentes pueblos (llamados “settlements”) debido a las condiciones de viento y a las distancias que hay que recorrer a través de los fiordos para llegar allí. Vimos paisajes rocosos, acantilados y glaciares aún más impresionantes que en Groenlandia. Nos sentimos muy solos y aislados en ese lugar. Los pueblos más cercanos estaban a varios cientos de kilómetros de distancia. Cosa quizá normal para un canadiense, pero no para un europeo. Llegamos al fondeadero de Cape Dyer (el cabo Dyer). En un fiordo bastante abierto, al pie de un acantilado. Al llegar a este fondeadero, la niebla era tan densa que no podíamos ver ni siquiera un inmenso acantilado a unos pocos metros de nosotros. Hacíamos todo con la sonda, el radar y el mapa (poco detallado que teníamos). Afortunadamente, a la mañana siguiente, cuando nos levantamos, el horizonte se había despejado por completo y pudimos observar el magnífico fiordo en el que nos encontrábamos. Clément: pongo la línea para pescar un pez. Al menos un bacalao... ¡¡pero, nada!! Baffin y el resto de Canadá resultarán ser mucho menos abundantes en bacalao que Groenlandia, donde había por todas partes. En Canadá, hay que ir a lugares específicos.



El mismo fondeadero a un día de diferencia

Por supuesto, en estos lugares, las cartografías se resumen a la línea de costa en general. Lo cual ya es bastante, y, aun así, depende de los lugares. Durante nuestro segundo fondeo en la isla de Baffin, ¡fondeamos en tierra según nuestros mapas! Afortunadamente, la guía náutica del Ártico es una joya en cuanto a la precisión e información con todo lujo de detalles que nos ha permitido navegar en seguridad en estas aguas. De lo contrario, encontrar un fondeadero se convierte en una misión muy difícil, ya que los fiordos suelen ser muy profundos y con pendientes muy pronunciadas, y, frecuentemente hay que recorrer unas cincuenta millas náuticas para encontrar un fondeadero (fondo con profundidades de menos de 10 metros).

Nuestro segundo fondeo en Baffin fue de lejos el más hostil que hemos podido hacer, se llama Bahía Inglis. Rodeado de montañas, al fondo de un fiordo, con corrientes, mapas erróneos, niebla y hielo en tierra desde el nivel o (en el oeste de Groenlandia, hay mucho menos hielo). De hecho, debido a la circulación de las corrientes cálidas y frías en el mar de Baffin, la isla en sí es mucho más fría que el oeste de Groenlandia. El hielo también permanece allí durante más tiempo. En este fondeadero, aunque un paseo habría sido factible, no pusimos pie en tierra. Clément: no tenía ganas de servir de bocadillo a los osos. En Baffin, no estamos en las famosas “Svalbard” conocidas por sus poblaciones de osos, pero aún así hay algunas. Y este fondeadero parecía bastante propicio para que un oso merodeara por los alrededores.

En lugar de la visita de un oso polar, será una foca, curiosa por nuestra presencia en su hogar, quien vendrá a vernos y con quien charlaremos. No muy hablador, pero bueno, no se elige a los vecinos de fondeo... No nos uniremos a él para un baño refrescante, ya que el agua está a 3°C, el hielo es omnipresente y la niebla persistente. Los inuit estaban realmente decididos para establecerse en esos lugares. ¡Qué dureza! Tenemos algunos problemas técnicos que resolver, el sello giratorio del árbol de levas de la hélice deja pasar un poco de agua, el génova está para reparar. Vigilando por el rabillo del ojo si algún oso polar aparecía por allí, Ana y yo (María) nos ponemos manos a la obra para reparar el génova con la máquina de coser en la cubierta mientras Clément se ocupa de la junta del árbol de levas. En el ambiente reina el sentimiento de que en este lugar no se pueden tener contratiempos. Para llegar al pueblo más cercano hay que recorrer como mínimo 200 millas náuticas (casi 400km) por vía marítima.



Nuestro vecino de fondeo



Una isla en la costa de Baffin

Ponemos rumbo al sur, en dirección a una lengua de hielo bastante considerable que solo se puede atravesar a partir de mediados de agosto o incluso finales (este fue un año con bastante hielo). Allí el paso había sido practicable desde hacía poco tiempo, pero las cartas indicaban una densidad de hielo que permitía el paso. Las cartas o mapas de hielo canadienses son mucho mejores que las de Groenlandia, le estamos muy agradecidos al gobierno canadiense por este servicio. Estas cartas de hielo están actualizadas diariamente, mientras que las de Groenlandia varían y pueden tardar varios días. También habíamos descubierto, gracias al noruego Nick, una aplicación groenlandesa para el móvil, mucho más precisa y útil, que empezamos a utilizar. Esta se llama SIKU y proporciona diferentes mapas de hielo actualizados, con imágenes satélite, radar, etc., para completar y comparar con la información proporcionada por los servicios oficiales canadienses de hielo.

.



Mar agitado al salir del fiordo



Bajada hacia el sur

Nos dirigimos entonces hacia el Labrador y en nuestra segunda noche de navegación, tendremos la suerte de presenciar un espectáculo que todos esperábamos ver: ¡auroras

boreales! En cuanto empezaba a oscurecer, mirábamos al cielo para buscarlas. Cuanto más se baja en latitud, menos posibilidades hay de verlas, por supuesto. Y nuestro tiempo de navegación en estas zonas polares estaba limitado precisamente por la noche. Quien dice noche dice menos visibilidad, lo que significa más riesgos de colisión con los icebergs... Así que nos quedaba poco tiempo para poder verlas antes de irnos de aquellas latitudes. Pero allá, en el lejano rincón de nuestro sistema solar, está ocurriendo una erupción solar y nosotros estamos aquí, congelándonos las nalgas frente a este bellissimo espectáculo, soltando de vez en cuando unos "Wahhh". Sin embargo, las auroras boreales no se ven de forma tan nítida y vibrante como en las fotos. No por ello deja de ser un espectáculo místico e impresionante. La luz generada por estas erupciones solares es en realidad más difusa, menos potente. Nos enteraríamos más tarde de que pueden ser de diferentes colores, siendo el verde el más clásico, pero también violeta o rojo. En la cultura tradicional inuit, estas auroras representan la manifestación de los espíritus de la naturaleza o de los dioses, ¿cómo no acompañar estos fenómenos de una cierta mística? Al igual que los eclipses, las tormentas o incluso los terremotos, buscando explicaciones para todo fenómeno, los pueblos han inventado mitos en todo el mundo, lo sobrenatural, la magia. Clément: cuando soy testigo de estos fenómenos, entiendo a los antiguos pueblos que veían en ellos una manifestación de dioses o espíritus. En cualquier caso, aunque la mística ya no esté presente para nosotros, observamos este fenómeno con cierto aturdimiento y alegría. Estas auroras boreales nos acompañarán a lo largo de nuestro descenso por el Labrador y hasta Terranova.



En las fotos no se aprecia la magnitud del fenómeno, como haces de luz ondulantes descendiendo por nuestra atmósfera. Los colores son menos vibrantes en la realidad.

Continuamos avanzando hacia el sur, con la barrera de hielo que atravesar. Al sur de Baffin, a partir de la isla de Loks Land, comenzamos a ver los primeros icebergs, y a medida que descendemos hacia el sur, la densidad aumenta. Queríamos pasar donde el hielo estaba menos presente (por el borde de la lengua). Sin embargo, para esto, las previsiones son bastante limitadas. Los movimientos del hielo son bastante difíciles de prever. En resumen, nos encontramos teniendo que sortear los icebergs. De día con gran sol, era un juego de niños, pero cuando la noche (aunque aún bastante corta) y la niebla se mezclan, navegar allí dentro se vuelve más difícil...

Aquella noche estaba particularmente oscura, una oscuridad y niebla muy densas (la niebla acompaña a menudo a estas lenguas de hielo). Nada de visibilidad a más de 30 metros. En estas condiciones, el radar se convierte en una herramienta casi indispensable para evitar meterse en paquetes de hielo demasiado densos. Uno se quedaba dentro mirando el radar y guiaba a la persona que estaba en el timón esquivando los icebergs. María: llegó un momento que había tantos trozos de hielo que el radar estaba negro de puntos. De vez en cuando la luz de la luna aparecía entre la niebla y me ayudaba a distinguir las formas de los icebergs y el paso por donde había que ir. Los turnos eran duros porque teníamos que timonear en el frío. No hay auroras boreales esta noche tampoco, la niebla reina. Afortunadamente, hay poco viento esta noche, vamos a motor. Clément: no me imagino lo que debe ser zigzaguear entre los icebergs de noche con viento... Ya con las condiciones que tuvimos, rocé un "growler" (iceberg a ras de la superficie) que vi en el último momento. Había dos "growlers" uno al lado del otro y al principio pensé que pasaba por el medio. Pero al acercarme, entendí que estaban conectados. Así que giré el timón a fondo a estribor y puse punto muerto. Tuvimos un roce, pero nada grave. Con viento, habría sido un golpe fuerte asegurado... Y un "growler" de ese tamaño habría hecho un gran estruendo. Con el casco de acero, sin embargo, no creo que hubiera sido muy grave. Todo depende de la velocidad. Después de esta noche agotadora, estamos fuera de peligro, el hielo disminuye y vemos cada vez menos icebergs. La niebla se va con el hielo y nosotros volvemos a ver las auroras boreales.

Pasamos el estrecho entre Labrador y la isla de Baffin, un lugar ventoso y con corriente. Al principio queríamos llegar a Nain directamente (el pueblo más septentrional del Labrador), sin embargo, con el cansancio de la navegación y los vientos que ya no eran muy favorables, ¡una pausa era necesaria! Después de cuatro días de navegación memorables, nos paramos entonces en el Parque Nacional de las Montañas Torngat, al norte de Nain, para nuestra entrada en el continente americano.

## El Labrador

¡Ya estamos en América! La travesía no fue de lo más sencilla, pero tomamos la ruta más antigua para llegar desde Europa. Y luego fuimos muy bien recibidos en el Parque Nacional Torngat Mountains. Al despertarnos vimos un caribú en la playa que giró la cabeza hacia nosotros y continuó con su vida tranquilamente. La temperatura ha subido un poco. Lo apreciamos, pero aún no nos atrevemos a estirar las piernas en tierra. Efectivamente, en esta región de Labrador, nos informamos en internet de que los osos polares permanecen alimentándose en Labrador (más bien en el interior), donde los salmones suben por los ríos. No hay fusil a bordo = no nos arriesgamos. Entonces llevamos 2 semanas a bordo sin pisar tierra, pero bueno, nos paseamos con el dinghy por la bahía. Hacemos el tonto y dejamos a Ana en una roca. La pesca es un desastre, desde que llegamos a Canadá, no hay suerte. ¿Es culpa del pescador o de los peces? Los dos, diría yo. Disfrutamos de los paisajes que son necesariamente espectaculares en estos lugares. Nos relajamos un poco, esperamos la buena ventana meteorológica y ¡nos vamos de nuevo!



¡Primer pie en América!



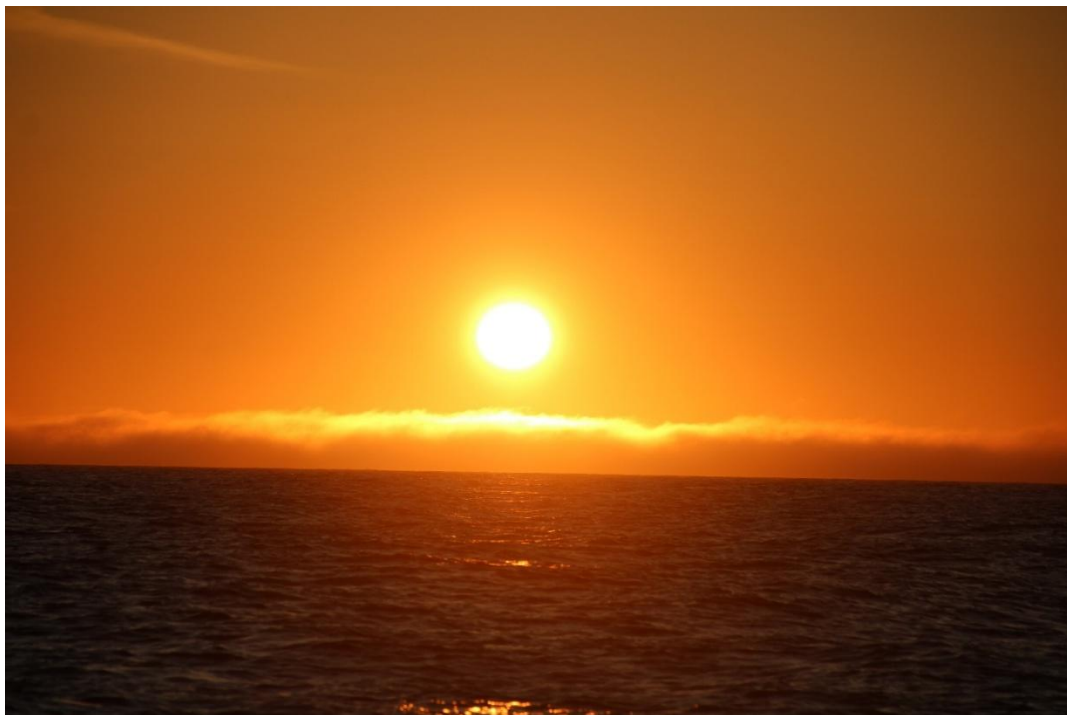
¡Nos da la bienvenida un caribú!



¡En modo caza y pesca!

Partiremos en dirección a Nain esta vez, a 200 MN al sur. Al salir del fondeadero, de repente el timón ya no dirige el barco y perdemos el control de éste. Clément corre hacia el mástil para bajar la vela mayor y dejamos tan solo un trocito de génova para entender lo que está pasando. Resulta que uno de los cables de acero que une la rueda del timón a la pala se ha soltado. Por suerte, el viento nos empuja hacia alta mar y no hacia las rocas. Ponemos el piloto automático para poder dirigirnos (que por suerte está unido directamente a la pala del timón en nuestro barco) y nos ponemos a buscar en qué parte del circuito se ha soltado el cable. Este problema ya lo tuvimos saliendo de un fondeo en Groenlandia, en el calculamos mal la fuerza del viento que tendríamos fuera y forzamos demasiado el timón. Aquella vez nos asustamos más, claro, al ser la primera, y, además había mucho mar de fondo. Tuvimos que desmontar la “columna” de la rueda del timón para arreglar el problema. Esta vez es más fácil de arreglar, entre comillas, tan solo una tuerca mal ajustada de la reparación de la otra vez.

Esta navegación no es de las más fáciles, tenemos un viento de tierra y los relieves de la costa hacen que de forma regular recibamos golpes de 50 nudos y luego bajemos a 20 nudos. Navegamos entonces con 3 rizos en la mayor permanentemente (cosa que haremos poco durante nuestro viaje). El punto positivo es que tenemos bastante poca ola en esta navegación dado que estamos navegando cerca de la costa con un viento de tierra. Y este viento, lo recordaré toda mi vida (Clément), no tiene nada que ver con el viento groenlandés, frío y seco, mineral. Este viento que nos viene de la tierra es cálido y, sobre todo, está cargado de olores a abetos. Qué placer, después de más de 2 meses sin sentir el bosque, este olor a abeto que impregna el aire ambiente, un verdadero deleite. Respiro a grandes bocanadas y eso me pone de buen humor. A pesar de los cambios de viento, guardo un buen recuerdo de esta navegación salpicada de vientos cálidos y olores a abetos. En el camino, aún se ven algunas auroras boreales, aprovechamos lo que sabemos que son momentos únicos de nuestras vidas.



Finalmente, llegamos frente a un rosario de islas que nos llevará a la entrada de Nain. Y sorpresa, ¡un canal balizado! Aunque no me gusta mucho la expresión (Clément), para nosotros es un poco como volver a la "civilización". De hecho, estamos alucinando, estamos muy contentos de ver estas pequeñas islas llenas de abetos. Nos recuerda el golfo de Morbihan, nos encantan de inmediato estos paisajes. Estamos en Canadá, así que las distancias son grandes, pasamos una buena parte del día navegando entre estas pequeñas islas. Nos encanta. Vemos barcos a motor que regresan al puerto, parecen bastante sorprendidos y nos miran. Les saludamos con grandes gestos. Nos responden de manera sobria y luego se van. Vemos un rorcual común entre las islas, siempre nos ofrecen espectáculos preciosos.

¡Por fin, vemos Nain! Al fondo de la bahía, el pequeño pueblo tiene un muelle donde están amarrados barcos de pesca. Nos instalamos allí, en el lado interior, siguiendo el consejo de un pescador que nos dice que vendrá viento de la bahía. Es genial poder comunicarse con la gente, en Groenlandia no se hablaba inglés. Nos amarramos, nos paramos, charlamos un poco con los locales y damos un pequeño paseo. También tomamos los documentos para registrarnos porque, bueno, como es un pequeño pueblo, preferimos hacerlo directamente y estar tranquilos. Nain no es realmente un puerto de entrada a Canadá supuestamente, habría que ir a Iqaluit en Baffin o más abajo en la costa de Labrador para hacer la entrada oficial a Canadá. Sin embargo, Iqaluit representaba un desvío de aproximadamente 300 MN para nosotros con vientos desfavorables y además un amigo nos había dicho que no deberían ponernos problema. Según él, el registro se podía hacer por teléfono, pero no encontramos el número en internet. Así que fuimos a ver la pequeña comisaría de policía de Nain.



Amarrados al pantalán en el pequeño puerto de Nain

Llegamos a la estación de policía de Nain y nos reciben dos polis súper simpáticos. Se quedaron bastante sorprendidos por nuestra solicitud y nunca habían tenido este caso antes. Nos hicieron esperar en una sala en sus oficinas, con idas y venidas de llamadas telefónicas. Pero bueno, no nos importa. Nos hemos vuelto unos profesionales de la espera y del aburrimiento y, en realidad, no nos aburrimos en absoluto. Todo es nuevo, observamos, discutimos, reímos. Finalmente, los policías nos dan un número para llamar al día siguiente. Llegamos alrededor de las 19h pero nos vamos alrededor de las 21h. Nos ocuparemos de todo eso mañana. Mientras tanto, comemos y dormimos. Al día siguiente, hay agitación. Un pequeño "crewship" (un crucero) ha llegado a la bahía. Los "crewships", en estas regiones, están bastante presentes y representan una fuente de actividad para los locales. Salimos del barco después del desayuno en medio de la agitación. Los turistas llegan en zodiac y son recibidos por un equipo de locales. Vamos a ver a uno de los locales un poco apartado y le preguntamos si podría prestarnos su teléfono para que llamemos a los servicios de inmigración. Con nuestras tarifas europeas, nos costaría una fortuna. Nos orienta hacia una señora en su coche que parece encargarse de la recepción de los turistas. Después de asegurarnos de que la llamada era gratuita para ella, finalmente acepta prestarnos su teléfono. En 5 minutos se hace la inmigración

y podemos devolverle su teléfono. Es demasiado fácil ser europeo y francés. Dudo que hubiera sido tan sencillo siendo de otro lugar, pero bueno, hacemos con lo que tenemos en la vida. Esto es algo de lo que nos daríamos cuenta a lo largo de todo el viaje.

Ahora que ya estamos registrados en el servicio de inmigración, ¡Bienvenido a Canadá, señor, rumbo a la ducha! Es el mejor momento de nuestras llegadas, creo. Nos dirigimos entonces hacia el único hotel de la ciudad donde conoceremos a “PB”, un indio que se convertirá en nuestro amigo durante nuestra estancia en Nain. Pero, ¿con qué decepción nos encontramos en el hotel? No hay servicio de duchas, hay que alquilar una habitación obligatoriamente. Parece ser que hay que ir al gimnasio del pueblo o algo así. Muy decepcionados, entonces, comenzamos con la búsqueda de duchas en el pueblo. La misión dará pocos frutos durante esta estancia y, finalmente, no será hasta Terranova y las islas de la Madeleine para Clément, en Quebec, casi un mes después, cuando podremos darnos una verdadera ducha. No os creáis que no nos lavamos, ¿eh? Usamos un pulverizador de regar las plantas para lavarnos. Como es un poco engorroso porque el espacio en el barco es pequeño, nos lavamos cada 3 o cuatro días.

Todo el pueblo se ha enterado de que hemos llegado. Imaginaos una comunidad de 1200 habitantes que no está conectada por carretera con ninguna otra población y de repente llega un gran velero amarillo. La gente es curiosa y viene a hablarnos, lo que nos alegra mucho. Entre Groenlandia donde no hablábamos el idioma y la isla de Baffin, la verdad es que no hablábamos con mucha gente. Lo necesitábamos. Y los habitantes de Nain, lo mismo, no hay muchos veleros que pasen por allí. Éramos el segundo y seguramente el último velero de la temporada en pasar por allí. El contacto es fácil y simpático. Mientras tanto, “PB”, el indio del hotel, nos cuenta que el sábado por la noche hay una fiesta en el hotel incluso puede que con música en directo. ¡Cae genial! Nos alegramos porque hace mucho tiempo que no hemos hecho salido de fiesta. Entonces lo anotamos en nuestra ocupada y, mientras tanto, visitamos el pueblo. Al caer la noche, vamos al hotel, jugamos a los dardos y enseguida empezamos a charlar con los locales y nos ponemos a jugar con ellos. Allí conocemos a Trevor, un artista de la costa este canadiense, dibujante excepcional, que está pasando una temporada en la comunidad de Nain. También conocemos a Hamelen, Robert y Sean, locales. Nos divertimos mucho y Sean, nos invita a una jam sesión (concierto de improvisación) en su casa. Maria y Ana son músicas, así que aceptamos de inmediato. Después del bar, nos dirigimos hacia su casa. Clément: luego voy al barco con Sean para ir a buscar la flauta y la guitarra. Es de noche, me paro para mear en el muelle frente a una aurora boreal, un poco borracho, un momento precioso, el tiempo se detiene. Tenemos suerte nosotros los chicos de poder mirar los paisajes mientras orinamos de pie. Regresamos y pasamos una noche maravillosa en su compañía, nos iremos muy contentos, pero los locales inuits seguirán bebiendo toda la noche y algunos incluso al día siguiente. Durante esa noche, ya sea en el bar o después, pudimos darnos cuenta de la relación de los inuit con el alcohol. Como muchos pueblos tradicionales colonizados, llamados indígenas, autóctonos, primeras naciones (Australia, Estados Unidos, etc.), beben mucho. La colonización les ha quitado todo como pueblo, su tierra, su lengua, su manera de vivir, su orgullo. No podemos permanecer insensibles y nos decimos que tiene un lado triste. Hay que añadir que la colonización euro-canadiense implementó una política de aculturación violenta en estas comunidades, mediante internados, como en Australia. Esto ha agravado aún más el problema.

Como descubriremos más adelante a través de un magnífico cómic comprado en las islas de la Madeleine. Canadá/los colonos europeos organizaron una occidentalización y cristianización de los pueblos indígenas de Canadá. Despojados de sus padres a la edad de 6 años o incluso más jóvenes, se les prohibía hablar sus lenguas, sufrían violencia, etc. Esta política duró más de un siglo y continuó hasta los años 80. Hoy en día, numerosas voces en el país denuncian esta política y exigen reparaciones. Solo que el daño ya está hecho... Las estructuras familiares y comunitarias están completamente desorganizadas. El incesto, las violaciones, la violencia, la prostitución, el alcoholismo y la tasa de suicidio son mucho más altos en estas comunidades en comparación con el resto del país. Estamos lejos del Disney de Hermano Oso (que nos encantó ver, por cierto, en el calorcito de la estufa en el barco).

Es cierto que, en el lugar, se ven muchas personas vagando por el pueblo. No son malos, pero son personas que visiblemente no están en muy bien. Además, en este pueblo de 1200 habitantes, que es una comunidad muy pequeña, la gente nos dice que tengamos cuidado, que hay personas peligrosas. Pero bueno, nosotros no le damos mucha importancia y todo va muy bien. Nos encantó nuestra estancia en Nain, tan solo nos pareció triste ver los problemas presentes en estas comunidades.

Después de nuestra famosa noche, visitamos los alrededores con PB. Nos llevó a dar un paseo en un “buggy” hasta los límites del pueblo, es decir, donde terminan las carreteras. Vamos a la cima de la colina que domina el pueblo, luego nos lleva a un enorme lago que se encuentra detrás, donde además la entrada está custodiada por alguien y cerrada con una barrera. Nos pareció muy raro porque era un sitio precioso. La pequeña carretera de tierra terminaba en el lago, dominado por las montañas a cada lado. Una vez en el lago, nos sentimos como en un callejón sin salida, una impresión extraña. Notamos más el aislamiento en este pueblo que en los de Groenlandia. Quizás debido a que todos tienen grandes camionetas para moverse en un perímetro minúsculo o porque las comunidades están más espaciadas en ese lugar o incluso porque sabemos que es América, con carreteras no tan lejanas que te llevarían hasta Patagonia si quisieras. PB nos cuenta su vida aquí. El contraste con su país natal. ¡Una diferencia de 80°C! 40°C en verano en India y -40°C en invierno en Nain. Pero dice que le da igual, lo que le interesa es la conexión a internet de alta velocidad ya que es un “gamer”. La larga noche no le molesta demasiado. PB está graduado en una universidad canadiense. Una vez terminados los estudios en Vancouver, buscará un trabajo en Canadá que no encontrará. Por lo tanto, postulará para la recepción del hotel en Nain, donde cobra muy bien. Y nos explica que los locales no trabajan mucho aquí. En cualquier caso, hay 3 indios trabajando en el hotel, 2 en la cocina y PB en la recepción. Sirven la cena de 16h a 18h. Como buenos españoles, vamos a comernos la comida de “mediodía” a las 16h porque si no, se desajusta demasiado con nuestros horarios. ¡Nos adaptamos!

Nos pasaremos un poco más por Nain, los locales nos advierten, ¡cuidado con los osos! A veces vienen hasta el pueblo. Todos tienen una historia de alguien que conocen que supuestamente fue atacado. De todas formas, vamos a pasear cerca. En la orilla del pueblo, efectivamente, vemos huellas de oso que nos parecen bastante frescas en la arena de la playa. Continuamos de manera imprudente entre los árboles, sin caminos, en un bosque de abetos que se vuelve muy denso. En realidad, esperábamos ver un oso aparecer

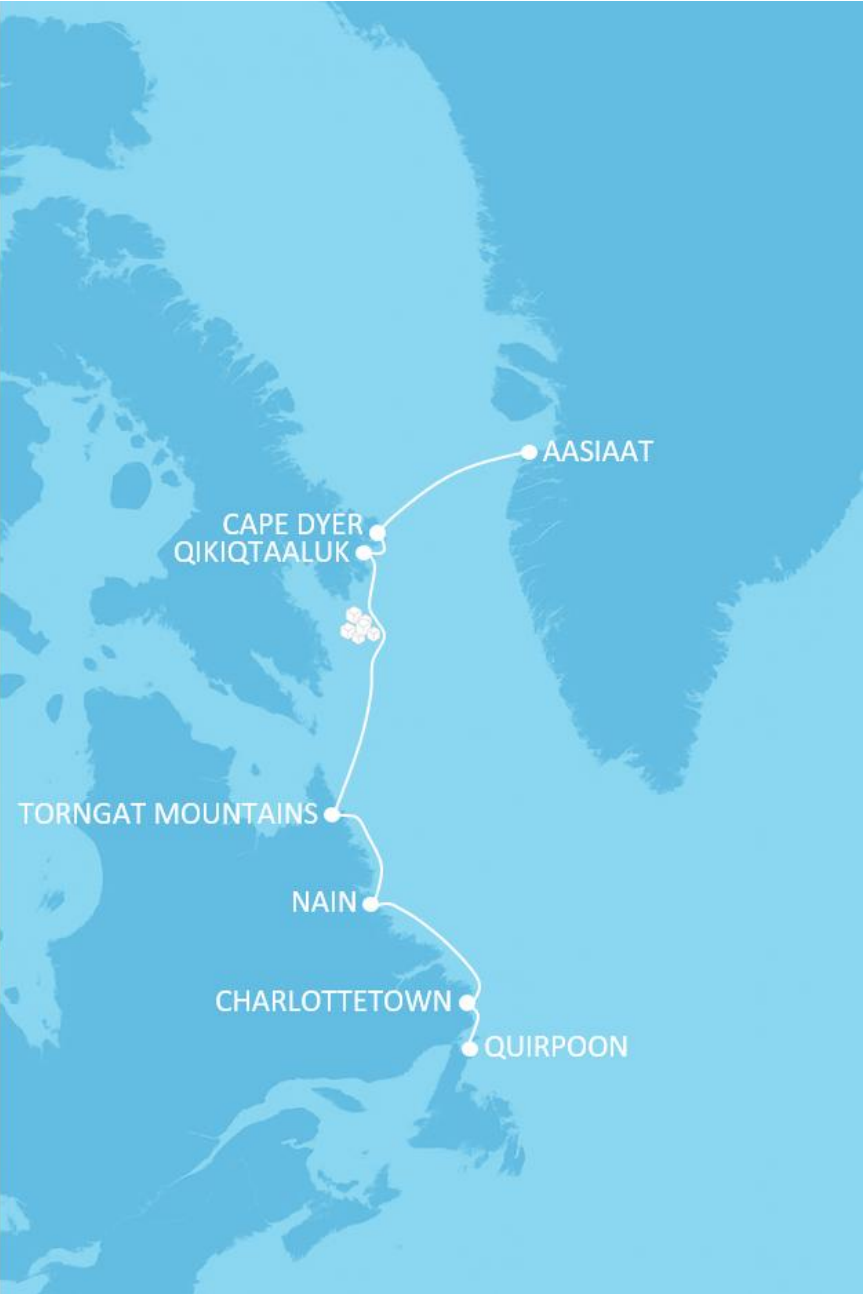
detrás de cualquier árbol, pero hacía 2 semanas que no paseábamos y las ganas de subir a la colina que dominaba el pueblo eran demasiado fuertes. Y, además, los osos pardos no son tan peligrosos como los osos polares. Clément llevaba encima su kit anti osos, compuesto de bengalas y una bocina, a veces una tapa de cacerola y un cucharón. Un equipo muy insuficiente para un oso polar, pero para los osos pardos, estábamos equipados. De todas formas, no los veremos y es mejor así. Así que subimos hasta la cima de la colina con nuestro amigo Trevor. Que resultará ser un verdadero loco porque morderá delante de nosotros una seta cruda que no conocía. Nos quedamos un poco alucinados. Hermano oso descubría el bosque, bajo su propio riesgo.



En la colina de Nain con Trevor. Hay unos 50 nudos de viento.

Mientras tanto, ha llegado la ventana meteorológica para seguir bajando, así que no tendremos tiempo para hacer una buena tortilla con la cosecha de Trevor y dejaremos Nain el 3 de septiembre de 2024. Dirección Charlotte Town, navegamos de nuevo en estos paisajes de islas que se parecen a Bretaña y comenzamos una navegación con viento de través de 4 días. La bajada del Labrador, la recordaremos. Los vientos seguían siendo inestables y se nos hacía rarísimo ver de nuevo balizas iluminadas en el horizonte durante la noche, que era sin luna en aquel momento. Nos impresionaba mucho. Llegamos a Charlotte Town, que, a diferencia de Nain, no es una comunidad inuit, sino que fue fundada originalmente por tramperos europeos. Nos enteraremos de toda la historia sobre Charlotte Town gracias a la tienda de comestibles local, cuya dueña nos explica que su padre es uno de los fundadores de este pueblo. Charlotte Town está conectada por carretera. Se acabó el aislamiento. Sin embargo, en la tienda de comestibles, las pobres verduras que se pelean en el frigorífico están medio podridas. ¡Qué ganas de encontrar tierras donde haya agricultura! El pueblo es aún más pequeño que Nain. Los canadienses son súper amables. Ya sea en Charlotte Town o en Nain, cada

vez que la gente nos veía cargando bidones de agua por la calle o bolsas enormes con la compra, enseguida nos ofrecían llevarnos hasta el pueblo con sus coches. O incluso llevarnos a hacer la compra, esperarse en la puerta a que acabáramos y llevarnos de vuelta al barco. Descansaremos allí unos días en un ambiente tranquilo, charlando de vez en cuando con los lugareños, los policías y otros. Compramos vieiras y pescado en la fábrica del pueblo y esperamos la siguiente ventana meteorológica para Terranova, que será nuestra próxima parada. Vamos cortos de gas en ese momento, y no hay manera de encontrar bombonas compatibles, así que cocinamos con la estufa de gasoil del barco. ¡Funciona de maravilla!



# Terranova

Llegamos el 11 de septiembre a Quirpoon, después de una navegación de 4 días, con bastante ceñida. Recordaremos el descenso del Labrador como una navegación difícil con mucha ceñida. Pasamos el estrecho de Belle-Isle (pronunciado a la inglesa). Finalmente llegamos a la famosa bahía de Quirpoon. Los paisajes, una vez más, recuerdan a Bretaña pero de manera más imponente y con relieves. Nos gustará mucho este fondeadero. Muy protegido, espectacular, situado en la punta norte de Terranova, sentimos el océano muy cerca. La corriente de marea es fuerte, tanto que al poner la línea de arrastre en el agua, esta se agita por sí misma en la corriente. Haremos capturas fabulosas de caballas con esta técnica. Solo teníamos que poner la línea y atrapábamos 5 caballas de buen tamaño a los pocos segundos. Limitamos la pesca porque somos solo tres y después, hay que poder conservar el pescado. Nos haremos algunas conservas de “rillettes” de caballa antes de irnos del fondeadero.



Fondeadero en Quirpoon, Terranova

Nos relajamos y visitamos el norte de Terranova. Nos paseamos por caminos y, por supuesto, nos perdemos. Perdersse en Canadá no es bastante más engorroso que en

Europa en un bosque de pinos o en Groenlandia con vegetación baja. Aquí, cuando el camino se acaba, se acaba, las ramas de los abetos (las más largas empiezan en la base del tronco) te cortan el paso. Pensamos que aún así encontraríamos algún camino. Solo que aquí, los caminos no son senderos para hacer senderismo, sino caminos de para “quads” que terminan en callejones sin salida. Nos encontramos entonces frente a bosques de abetos que son tan densos que, a menos que seas un conejo, es imposible pasar. Entonces, dimos media vuelta e hicimos autostop. Iremos hasta la ensenada Meadows, un sitio histórico muy importante porque es la prueba de que los vikingos fueron los primeros europeos en llegar a América. Más o menos por la misma ruta que nosotros, pero a través de Islandia. Alrededor del año 1100. Llamarán a esta tierra Vinland porque probablemente irán hasta el actual estado estadounidense de Maine, donde los arqueólogos han encontrado vestigios de vides de esa época. Los vikingos establecerán un campamento en la bahía de Meadows. Como vikingos que son, no se quedarán allí mucho tiempo porque terminarán peleándose con los autóctonos. El interés de los vikingos por estas tierras es poco y aparentemente no volverán. Clément: me parece aberrante que nos enseñen en la escuela que Cristóbal Colón descubrió América. Una visión distorsionada de nuestra historia común. El sitio de L'Anse aux Meadows es una reconstrucción del pueblo vikingo. Está muy bien hecho, nos encantó.



Disfrazados de vikingos en la “Anse of Meadows”

Se nos ha hecho un agujero bastante importante en el génova que tenemos que reparar y además de otras cositas. Tenemos un génova de repuesto, así que pensamos en intercambiarlos. Solo que cuando empezamos a izarlo, sorpresa, la relinga del génova (la parte de la vela que se desliza en el enrollador) es demasiado ancha para entrar en el rail del enrollador. Y eso que lo habíamos comprobado antes de salir, pero sólo izamos el principio, no hasta el final. La relinga rozaba tanto que, a media altura, se volvía imposible izarlo... Desanimados, nuestra única opción fue reparar el génova desgarrado. Nos ponemos todos a la faena, bajamos la vela, la metemos como podemos en el salón del barco, sacamos la máquina de coser y ¡a trabajar! Encontramos los últimos retales de “dacron” (el tipo de tejido del que están hechas la mayoría de velas) que nos queda y Ana y yo (María) terminamos el trabajo en una tarde. Vamos un poco apurados, porque se presenta una ventana meteorológica para partir pero, a la vez, descubrimos un bar (el único de la zona) donde hay música en directo esa noche. Estaba un poco lejos para ir andando, así que si queremos ir, tenemos que cambiar de fondeadero.

Ya acabando de reparar el génova, alrededor de las 19-20h, decidimos ir cambiar de fondeadero para ir al famoso bar. La salida casi nos cuesta cara, empieza a oscurecer y salimos un poco precipitados y sin prepararnos bien, total íbamos allí al lado, a motor. Vemos en el mapa que para salir del fondeadero, en una de las dos entradas que tiene, hay un cable eléctrico indicado a 17 metros de altura, nuestro mástil mide 15. En realidad, ni siquiera lo pienso en el momento de partir (Clément, yo todavía estaba acabando de arreglar el génova). La marea no estaba alta, afortunadamente para nosotros. Pasaremos entonces ese famoso cable y nos dejaremos allí la antena VHF. Nos daremos cuenta mucho más tarde, ya en Halifax. Nos dirigimos entonces hacia el bar en velero. El ambiente es un poco festivo a bordo, nos preparamos para ir a tierra mientras escuchamos música. Yo estoy al timón (Clément). Me dejo llevar completamente. Bajo la guardia. Pongo el piloto automático, con el motor, estoy medio dentro-medio fuera del barco. Hablamos, nos reímos, no miro mucho el mapa. De repente, pienso: voy a echar un vistazo al rumbo que llevamos. Estoy a unos treinta, cuarenta metros de las piedras con las olas rompiendo sobre ellas. La sonda indica 2,50 metros. Pongo punto muerto, giro el volante a fondo y aprieto los dientes. Tengo sudores fríos. La sonda baja a 2,10 metros. Nos imagino ya encallados. Qué idiota. Luego el sondeo empieza a indicar más profundidad. Uf, qué alivio, reviso el mapa. Estamos fuera de peligro. Pero qué idiota, de verdad. La velada podría haber tomado otro rumbo. La falta de atención, el exceso de confianza, no se llevan muy bien con el velero, lamentablemente... Afortunadamente, creo que tengo una naturaleza afortunada, con una gran estrella de la suerte sobre mi cabeza. No le digo nada a las chicas esa noche porque me habrían echado una buena bronca y no quería estropear el ambiente. Yo, en cambio, una vez bien anclado, tengo aún más ganas de hacer fiesta. Echamos el dinghy al agua bajo un tiempo horrible, llueve a cántaros. Y nos dirigimos hacia el bar con el equipo de vela impermeable completo, monos, chaquetas y botas. Llegar a un bar, vestidos así, puede ser bastante común en Bretaña, pero aquí, en el bar en cuestión, que tiene aires de country club, muy al estilo americano, llamamos bastante la atención. Lo normal es llegar en un “pick-up” (el típico coche americano 4x4 con remolque). Muy contentos de ponernos por fin a cubierto después del paseíto en dinghy, nos quitamos las chaquetas en la entrada y pedimos cervezas. No hay mucha gente en el bar. El ambiente es muy familiar. Mientras tanto, los artistas han terminado su canción y nosotros nos hemos sentado a la mesa. El cantante

empieza entonces a preguntarnos qué hacemos por aquí con tales atuendos y les explicamos que venimos de Bretaña y de España. Recibimos una cálida bienvenida por parte de los locales y uno de los chicos en el bar quiere hacernos pasar una especie de bautizo/novatada de Terranova. Él paga al cantante para que nos hagan el “squeeched in”, todavía no sabemos bien qué es, pero tenemos que decir una frase con un acento incomprensible en inglés y besar un bacalao congelado. Después de haber pasado todos la prueba con éxito, incluso recibimos un certificado impreso de parte de la camarera. Es cosa seria, el barco casi se hunde, pero ¡estamos oficialmente “squeeched in”!



Los artistas nos propusieron sus instrumentos y Ana tocó una canción en el bar de Quirpoon

Después de esta noche, dejaremos Quirpoon y no “Queerpon”, como me lo hizo constatar un amigo que conocí en el bar (Clément), riéndose a carcajadas. Luego iremos a fondear un poco más al sur, a “Sainte Barbe”. Decidiremos que será más o menos nuestra última escala en Terranova antes de las islas de la Magdalena (muy recomendadas por nuestros amigos navegantes que nos cruzamos en Groenlandia). El problema es que Terranova es tan grande que nos llevaría demasiado tiempo visitarla realmente. Preferimos pasar más tiempo en las islas de la Magdalena donde todo está más al alcance porque son más pequeñas. Las chicas tomarán sus primeras duchas desde Groenlandia en Sainte Barbe, en un camping a punto de cerrar para la temporada invernal. Yo (Clément) resistiré, a la

llamada del agua caliente ilimitada, no tengo ganas de pagar 10€ por ducharme. Salto al agua bien fría, me enjuago y ¡listo, todo limpio!, con 30 nudos de viento bien fresco, por supuesto. Hay pescadores de langostas fondeados. Tienen un montón de nasas. Ana y yo, nos motivamos y empezamos a fabricar una nasa, que, aunque rudimentaria y no muy bien terminada, dará sus frutos. Nos enteraremos más tarde que pescar con nasas en Canadá está estrictamente prohibido si no eres profesional. Ups... Ya duchados y abastecidos (¡por fin conseguimos encontrar una botella de gas compatible!), partimos hacia el sur, hacemos una pequeña parada en un fondeadero bien protegido y luego nos dirigimos a las islas de la Magdalena el 19 de septiembre de 2024.

## Las islas de La Madeleine

Después de un día y medio de navegación por el inmenso “río” o más bien mar interior llamado “San Lorenzo”, llegaremos a Cap-aux-Meules, la «capital» de las islas de la Madeleine, el 22 de septiembre. Estamos amarrados a un pantalán. Podríamos haber ido a otro fondeadero súper protegido y gratuito, pero hacía tiempo que estábamos fondeados y queríamos un poco de confort, y, además, ¡la marina de Cap-aux-Meules era muy agradable! Había una panadería y una carnicería como las que podrías encontrar en Francia al lado de la marina. Nos volvemos locos. Es súper caro, pero nos da igual, gastamos nuestro dinero en pan, croissants, baguettes, paté, salchichas y queso local. La baguette cuesta 5 dólares canadienses, es decir, alrededor de 3€. La más cara que hemos comido, pero qué buena estaba. Por dondequiera que pasamos, nos damos cuenta de las diferencias en el acceso a la alimentación en comparación con nuestro país. No tiene nada que ver. Viniendo de España, es incomparable. La comida es tan barata para nosotros en nuestros países que estamos acostumbrados a productos accesibles y buenos. Nada que ver con Canadá y Groenlandia.

Las islas de la Magdalena serán nuestra escala más cara. Nos damos el de compramos productos artesanales, buena comida, estamos en la marina, alquilamos bicicletas para pasearnos. En resumen, el gran lujo. La marina de Cap-aux-Meules es muy agradable, aparte de un ferry que sale muy temprano por la mañana (que nos despierta), tenemos un local solo para los navegantes donde con calefacción, cocina, wifi, duchas, todo muy limpio. Nos sentimos bien allí, aunque estamos al final de la temporada y somos los únicos navegantes en la marina. Nos paseamos por las islas de la Madeleine, hacemos autostop para movernos, las islas miden 70 km de largo y no hay autobuses. Estamos en Canadá, todo el mundo tiene una enorme camioneta con ruedas del tamaño de tu altura o, como mínimo, un coche. Las casas son principalmente de madera y de todos los colores, como en Groenlandia, pero en Groenlandia había una verdadera armonía en los pueblos y las casas están construidas con buen gusto. Allí, al pasear por las islas, uno pasa frente a casas enormes de color rosa brillante o violeta fucsia, o incluso con imitaciones de piedra en una fachada y el resto de madera, incluso se ve una con los colores de la bandera de las islas de la Madeleine (una bandera francesa con una estrella), no muy bonito todo eso. Un estilo muy hortera. Sin olvidar, por supuesto, las caravanas enormes en su jardín junto a su enorme casa, al estilo americano, del tamaño de un autobús. Es bastante loco para nosotros, pero esa es la mentalidad norteamericana, casa grande,

coche grande. Bueno, en Europa, no estamos muy lejos, solo que estamos tenemos menos espacio disponible, así que nos extendemos menos. Forma menos parte de la cultura.



En la marina de Cap aux Meules

En cuanto a la historia, los habitantes de las islas de la Madeleine provienen en general de diferentes naufragios de veleros franceses e ingleses. Parece ser que los ingleses naufragaban menos porque de las cuatro islas que componen el archipiélago, solo una es de habla inglesa. Por eso, la bandera de las islas de la Madeleine representa la bandera de Acadia (nombre dado a los franceses expatriados en América del Norte), que es casi como la bandera francesa. Es bastante curioso, de hecho, que en un archipiélago tan pequeño se hablen dos lenguas completamente distintas. Por supuesto, los habitantes de las islas inglesas y francesas se detestan cordialmente, qué le vamos a hacer, no podemos hacer nada al respecto, es histórico. Exagero un poco, pero es generalmente cierto entre los pescadores. Haciendo autostop, conocimos a un joven de nuestra edad en su gran camioneta, un inglés que vivía en el lado francés, pero no hablaba francés. Vivía allí porque Cap-Aux-Meules es el pueblo más animado de las islas. Dado que tenía 28 años, lo prefería. Nos contó que era patrón de pesca en un barco. Era él quien poseía el barco y las licencias. Una licencia siendo más cara que un barco... La licencia para la langosta estaba en unos 300,000 dólares, me parece. En resumen, el tipo a los 28 años trabajaba

como un loco en la pesca, construía su enorme casa que por cierto, nos enseñó, estaba endeudado de varias centenas de miles de euros pero poseía mucho. El sueño americano, vaya. Sin embargo, su vida no nos hizo soñar particularmente, aunque admiro el carácter emprendedor del personaje. El tipo no parecía feliz, más bien lo contrario, trabaja sin parar y vivía solo en su gran mansión digna de una película de terror americana.



El paisaje de las islas de la Madeleine, dunas, lagunas y rocas. Sitio muy reputado para la práctica de los deportes tipo windsurf o kitesurf.

Cuando visitamos su casa, alucinamos con el espacio que había. Nosotros tres llevábamos cinco meses viviendo en 15m<sup>2</sup>, con un techo que duele de lo bajo que es. Allí, el contraste era inmenso, la casa tenía en algunos lugares 4 o 5 metros de altura. Entonces, por supuesto, nos resultó extraño y nos impresionó. Nos gustó mucho conocer a este joven, fue súper interesante para todos. Le invitamos a visitar nuestro barco. Como siempre, queremos lo que no tenemos, nuestro modo de vida le hacía soñar y estaba muy interesado. Nos explicó muchas cosas sobre las islas y la pesca en esta zona. Nos explicaba que antiguamente, las islas no estaban conectadas por carretera y que, por lo tanto, a menudo era más rápido cambiar de isla por mar que caminando por la duna. En aquella época, el archipiélago funcionaba mucho más en islotes que ahora con la carretera que conecta casi todas las islas (excepto una al sur) a través de las dunas. Los pescadores en esos lugares se reparten el territorio, los de las islas del sur pescan en el sur, los de la isla del norte pescan en el norte. Los terrenos de pesca representan mucho dinero, así que no se juega con eso. Si alguna vez atrapan una boya de un intruso en su territorio de pesca, cortan la boya y adiós a las nasas. Nos dijo que en la isla del Príncipe Eduardo, en Nueva Escocia, era aún peor. Los pescadores son capaces de quemar un barco si te haces demasiados enemigos. La pesca de langosta dura aproximadamente 2 meses y eso representa decenas de miles de euros para un barco pesquero. Cada día representa entre 1000 y 2000 € durante la temporada. Trabajan como locos durante la apertura de las temporadas de pesca, luego descansan.

Estamos a finales de septiembre, y a finales de septiembre, ¡es el cumpleaños de María! El 26 de septiembre, ¡es su cumpleaños número 30! Con Ana, nos pusimos a preparar una fiesta para los 30 años de María. No teníamos muchas ganas de ir a otro restaurante con todo el dinero que habíamos gastado, así que me puse a buscar mariscos o crustáceos, ¡pero en toda la isla, la temporada de pesca había terminado! Pero un día, al ir a la carnicería, vi un anuncio de alguien que decía que vendía vieiras. Lo llamo y me dice que tiene por 25 dólares la libra, ya preparadas, un precio razonable, además. ¡Perfecto, entonces será un arroz con vieiras!

Con Ana, ocupamos la cocina de la Marina, María tiene prohibido venir, preparamos el pastel, inflamos globos, preparamos el arroz. La hicimos venir a la cocina transformada en sala de fiestas. Es un poco ridículo, somos tres, pero nos da igual. Las amigas de María le envían un video increíble. Nos reímos mucho, nos divertimos y luego, alrededor de la 1:00 o 1:30, vamos a un bar en el pueblo que abre hasta tarde. Llegamos allí, y resulta que es noche de karaoke. Descubrimos que en Quebec no se juega con el karaoke, hay algunos en la sala que cantan súper bien. Tomamos unos tragos, nos animamos un poco. Miramos la lista de canciones que tienen y luego Ana y yo (Clément) nos lanzamos. Ella elige una canción de Bob Marley, yo la acompaño pero nos cuesta un poco porque ya de por sí cantar en inglés es complicado para mí y además Bob cantaba súper bien, ¡así que es un desafío! Bueno, la atmósfera no está en su apogeo en la sala, es el final de la noche. Pero ahí María me dice que cante « Je t'emmène » de Louise Attaque. ¡Mucho más fácil para mí! Vamos al escenario y lo incendiemos. Nos divertimos mucho. Qué pena que fuera una de las últimas canciones. Los horarios españoles en Quebec no funcionan muy bien... Regresaremos y aprovecharemos el último día en el lugar para abastecernos y ¡rumbo a Nueva Escocia! La navegación hacia Nueva Escocia es corta, recorreremos solo 120 millas para llegar al estrecho de Canso y pasar una esclusa. Finalmente, una navegación de menos de 4 días y fácil, además. Llegamos al estrecho de Canso, hace buen tiempo, pescamos pequeños jureles, la buena vida, vaya.

Durante nuestra estancia en Terranova, intentamos reunirnos con Gaëtan y su esposa Nancy, amigos de la familia de Clément. Solo que su programa y nuestro programa no coincidían exactamente. Intentábamos encontrar un punto de encuentro en nuestras rutas y encontramos Nueva Escocia, donde debíamos pasar, ellos para regresar a Quebec y nosotros para ir a Halifax. Casi coincidíamos, pero ellos pasaban un poco más temprano por Nueva Escocia. Estábamos cansados, la ventana meteorológica no era favorable y, sobre todo, el cumpleaños de María era el 26 de septiembre. No íbamos a partir el 27 de septiembre para meternos en problemas después de haber celebrado la fiesta. Así que nos fuimos el 28 de septiembre. Fecha en la que nuestros amigos cruzaron el estrecho de Canso en coche para regresar a Quebec, también les esperaba un largo camino. Qué pena... Otra vez será. Nos pararemos en el puerto "Hawksburry" en el estrecho de Canso, justo después de pasar la esclusa, para esperar la ventana que nos llevaría a Halifax, la capital de Nueva Escocia.

# Halifax

La navegación hacia Halifax se hace sin problemas. Llegaremos el 1 de octubre. Decidimos anclar en un brazo del río principal, que daba a un barrio residencial, a unos 30 minutos del centro a pie, la pequeña ría se llamaba Melville Cove. Era ideal para nosotros.

Al llegar a esta bahía, alucinamos. Era el Beverly Hills de Canadá. Veíamos villas enormes por todas partes y, sobre todo, casi todas tenían muelles privados, con barcos de motor, pequeños yates o incluso veleros, a veces del tamaño del nuestro o más. Conforme nos adentramos en la ría, vemos ciervos en los jardines e incluso un zorro. Ser rico tiene sus ventajas... ¡Qué calidad de vida!



No mentimos, ¡allí estaba!

Estamos bastante emocionados, realmente tenemos ganas de desembarcar y visitar esta ciudad. Desde Ponta Delgada en las Azores que no hemos visto una ciudad “de verdad”, es decir, aproximadamente 4 meses. Vamos entonces en el dinghy a explorar Halifax. Atamos el dinghy a un muelle público (nos sorprende que sea tan fácil encontrar un sitio para dejarlo en plena ciudad) y vamos a explorar en dirección al centro. Nos va a gustar mucho la ciudad y su dinámica, acabaremos quedándonos una veintena de días. Por razones meteorológicas, porque estamos agotados de haber estado de haber estado navegando durante tanto tiempo, y porque nos sentimos muy a gusto aquí.



“Melville Cove”, el brazo de río en el que fondeamos



El Manó fondeado en Melville Cove

Nos encontraremos con un quebequés (de Quebec) en el fondeadero en un barco de unos 30 pies (9 metros) que planea quedarse durante el invierno canadiense en su barco. Aquí en Melville Cove, el agua se congela en invierno, pero esto no parece asustarle. Parece ser que ya pasó un invierno con su barco en el hielo en Quebec. Y además, nos contaron que la marina de Melville Cove tiene un sistema que impide la formación de hielo enviando burbujas de aire bajo el agua. Así, todos los barcos pueden mantenerse a flote sin problemas. Entonces, reservó una plaza en el puerto para la temporada invernal. Aun así, el agua a 0° hace que un barco esté increíblemente frío, sabemos de lo que hablamos. Pero bueno, él está más acostumbrado que nosotros a este clima. Eso no le da miedo. Además, hay que añadir que Nueva Escocia puede ser bastante ventosa, está en la latitud de las borrascas del atlántico norte. Lo experimentaremos al comernos 45 nudos en el fondeo. Por pereza, no habíamos subido el dinghy ese día. En una racha de unos 50 nudos, la lanchita se levantó y se dio la vuelta, con el motor boca abajo, en el agua. Afortunadamente, este motor que los padres de nuestra amiga Morgane (Patrick y Dominique), nos dieron es muy resistente. Tenemos el método: desmontar el carburador, limpiarlo, endulzar el motor, rociar con WD-40 o 3 en 1 para que no se oxide y después un poco de aceite, ¡y arrancó! Hay que decir que era la segunda vez que el motor se iba

al agua. En Groenlandia, mientras Clément quitaba el motor para ponerlo en la cubierta porque íbamos a hacer una navegación relativamente larga, perdió el equilibrio porque se lio con unos cabos que estaban de por medio y acabó en el agua helada a unos 7º con el motor. Casi lo perdemos. Por suerte Ana sujetó el dinghy para que no se volcara también y pudimos salvar el motor. Bendito motor.

Intentamos la pesca en Melville Cove. Hay caballa, pero demasiado pequeña. En cambio, echamos la nasa al agua con restos de comida, que dejamos atada al velero. A la mañana siguiente: ¡sorpresa! Un bogavante un poco perezoso se había quedado comiendo en nuestra nasa. De tamaño mediano, decidimos que será nuestra comida de mediodía. Nos deleitamos. Pescar una langosta a 30 minutos del centro de la ciudad, es bastante único. De hecho, más tarde nos enteraremos de que estaba prohibido...por eso había. Bueno, no importa, al menos nuestra nasa nos había servido un poco... Nos desharemos de ella antes de salir de Halifax.



Clément: a pesar del cartel que decía “no subirse”, no pude evitarlo, lo llevo en los genes.

También compraremos bastante material en Halifax. Vamos por primera vez en 4 meses a una tienda de accesorios para veleros. Compramos todo lo que necesitamos: insignia para reparar las velas, carros de vela mayor, cinta para reparar el spinnaker y otras cosas. Empezábamos a quedarnos sin... Afortunadamente, con nuestro taller íbamos bastante bien equipados, pero lo más molesto eran los carros de la mayor. Habíamos previsto unos

cuantos de repuesto cuando salimos, pero no fueron suficientes. Clément buscó una manera de hacer una estructura para un futuro bimini, pero abandonó la idea porque era muy complejo, le haría falta más tiempo. Estaríamos al sol durante las navegaciones el resto de nuestro viaje.

El tiempo sigue siendo maravilloso durante este mes de octubre, cuando llegamos, el agua está a 19° y nos paseamos en camiseta, hinchamos el paddle y recorremos el río, nos bañamos. ¡Qué placer! Desafortunadamente, el verano se va muy rápido en esas tierras y una semana después de que nos vayamos, ¡ya estará nevando! El tiempo se enfría progresivamente, a medida que pasan los días. Al final de nuestra estancia, pasaremos nuestros días y noches con la estufa encendida en el barco. En la ciudad, vamos a pasear, y visitar. Probamos los productos locales. Tienen buena cerveza por esa zona, buen sidra y buena hierba. Probamos un poco de los tres. El cannabis es legal en Canadá, así que decidimos probarlo. Vamos a una tienda donde lo venden. La tienda tiene un aspecto de banco o de farmacia, sin imágenes, sin publicidad, solo un catálogo con los nombres y las tasas de THC. No siendo unos grandes fumadores, tomamos la hierba menos fuerte. La misma noche, lo probaremos poniendo la mitad del porro ya liado y aun así, los tres nos colocamos. La hierba que se fuma ahora es demasiado fuerte. Autorizan hierbas muy concentradas, las que se encuentran en la calle en Europa son del mismo orden. Clément: a mi parecer, la hierba legal no está mal, pero tan fuerte, eso plantea preguntas...



“Big city Life”, vida en la gran ciudad

En Halifax, también gastamos bastante, hacemos compras en un centro comercial cercano, salimos a un pub. Incluso nos hacemos una noche de discoteca en el centro. Un ambiente muy interesante, con gente muy alternativa, y, al final, no tan caro. Hacemos compra grande de comida en previsión de las Bermudas que parece ser que son muy caras. Todo el mundo nos lo ha avisado. Afortunadamente, tenemos un enorme supermercado con descuentos cerca con productos decentes y unos fideos chinos increíbles. Nos abasteceremos allí.

En Melville Cove, nos enteramos de que organizan “jam sessions” (sesiones de improvisación musical) en el bar del club náutico. Una noche vamos, las chicas con la flauta y la guitarra. Descubrimos un bar muy tranquilo, con poca gente y casi todos jubilados, pero muy simpáticos. Las chicas van a tocar y yo me quedo con Steve a mirar. Qué pena que yo no sepa tocar nada... Al final, es muy agradable, cantan canciones y acompañan con la guitarra. Nos invitarán calurosamente a volver. Lo que haremos la semana siguiente. Uno de los participantes quiere invitarnos a su casa con los demás para tocar música. Aceptamos, aunque yo solo haré de público. Nos alejamos de la ciudad en coche. En 15 minutos en coche, llegamos en plena naturaleza. Algunas casas dispersas, pero sin cultivos. Hay bosque por todas partes. Nos cruzaremos con uno o dos ratas almizcleras y un ciervo por el camino. Llegamos entonces a esta gran casa del sueño americano. Una casa magnífica, con techos muy altos y vistas al bosque y al océano a lo lejos. Magnífica. Después de visitar la casa, nos reunimos en el garaje donde se harán la jam. ¡Menudo garaje! Un Ford Mustang magnífico y otros coches de colección antiguos en pleno reacondicionamiento. El tipo es un apasionado y sus coches son preciosos, es un placer verlos. Los músicos tocan, Steve y yo hacemos de público. Una vez más, lamento no poder tocar. Decido que cambiaré eso. El grupo de músicos es muy simpático, pasamos una buena noche. Nos despedimos. Partiremos unos días después hacia las Bermudas.

## Bermudas

Habíamos dudado durante un tiempo en bajar a las Antillas por la costa americana y pararnos en Nueva York en velero, pero tuvimos miedo del precio de tal expedición y del tiempo que nos costaría llegar a Saint-Martin (teníamos una cita con los padres de María a finales de noviembre). Entonces, siguiendo el consejo de otros amigos navegantes, fuimos a las Bermudas, que están exactamente en mitad del camino entre Canadá y las arco de las Antillas. Bajar a las Bermudas desde la costa canadiense no es una tarea fácil. O bien partimos un poco temprano y todavía estamos en la temporada de ciclones, con el riesgo de que un ciclón nos alcance desde el golfo de México, o bien partimos un poco tarde y tenemos nuestras amigas las borrascas. Los canadienses que conocimos más tarde nos dijeron a menudo que se encontraban con mal tiempo en esta ruta. Algunos preferían seguir la americana, otros nos dijeron que en el futuro invernarían el velero en las Antillas y no subirían y bajarían cada año, cansados de navegar en condiciones difíciles y tener montones de reparaciones después de cada travesía.



Una de las entradas del “lagoon”, la inmensa laguna que se encuentra dentro de las Bermudas

Llega una ventana meteorológica perfecta, al menos en teoría. Partimos entonces el 18 de octubre de Halifax, con dirección a las Bermudas. Después de dos o tres días de navegación, llegamos a la corriente del golfo (el famoso “gulf stream”). El verdadero, no del que se habla en Europa, que en realidad es la deriva del Atlántico Norte. El Gulf Stream es una corriente que puede alcanzar los 4 nudos en alta mar. Nosotros lo cogemos de lado, no modifica demasiado nuestro rumbo ni velocidad. Las olas cambian

completamente, se podría pensar que estamos en el “raz de Sein o en el “Fromveur” (zonas en Europa con mucha corriente), pero en alta mar. Clément: no me gustaría encontrarme allí con mucho viento contra la corriente. Eso levantaría un mar impracticable que te haría sentir mal. En cualquier caso, nosotros estamos llegando a la corriente del Golfo y, aparte de esas olas raras, lo estamos disfrutando. El agua ha subido a 26°C, sabiendo que cuando salimos de Halifax, estaba a menos de 10°C. Estamos pescando, hay peces grandes. El primer día, un atún rompió la línea de pesca. Después pescaremos un pez limón cada día. Qué maravilla, empezamos a quitarnos capas, navegamos por fin en camiseta después de varios meses con térmica, polar, plumón y cortavientos.



La pesca del día, el pez limón.

Al cabo de unos días, el clima anuncia el final de un ciclón de categoría 1 que se dirige hacia nosotros, viniendo a menos convertido en una tormenta tropical. El problema es que viene directo hacia nosotros. 60 nudos previstos de frente. Bueno, aquí nos ponemos de acuerdo bastante rápido, si vamos a tener 60 nudos, mejor tomarlos de popa.

Encendemos entonces el motor porque, antes de la tormenta, es la calma chicha, y nos desviamos de 100 MN hacia el oeste. El viento empieza a llegar, continuamos hacia el suroeste. Ahí está, estamos en lo fuerte (bueno, eso esperamos), nos cae una lluvia infernal, nunca hemos visto algo así. Está oscuro y nublado, pero una luz especial ilumina las olas y el mar, como un halo alrededor del barco. Es místico, el mar se ha vuelto blanco. Las olas no son muy grandes, una tormenta tropical formándose en un radio relativamente pequeño y desplazándose rápidamente, no tiene tiempo de levantar un oleaje importante. Aún así, tenemos olas de 4 o 5 metros. Es espectacular. Estamos empapados hasta los huesos, la lluvia nos enfría, pero las olas que nos golpean de lleno nos calientan. Navegamos con el génova enrollado casi al máximo, dejando tan solo un triangulito de vela que nos permite estabilizar el barco. No hemos preparado la trinqueta (vela especial para vientos fuertes). Nos era un poco engorroso salir del cockpit para tener que izarla, etc. Navegamos entonces varias horas con nuestro trocito de génova y, al final, acabamos quitándolo. Podríamos haberlo dejado, pero el viento parecía intensificarse, así que, por si acaso, lo quitamos todo. Como dice el dicho en francés: “en caso de duda, no hay duda” (herramienta de ayuda a la decisión). No tenemos anemómetro a bordo, pero bueno, nunca nos ha hecho falta. Hacemos todo a ojo, con María, tenemos suficiente experiencia para ajustar el barco según cómo se comporta. El único problema es cuando llega el “aperitivo”, las cervecitas, ahí no tenemos cifras tangibles para hablar de lo vivido. Pero pensamos que tuvimos unos 60 nudos. “Las cervecitas” con otros navegantes que vivieron lo mismo nos lo confirmarían más adelante.

La tormenta pasa, como todas las tormentas, y nos encontramos en un viento perfecto, a favor, pero con un mar un poco formado. Mientras tanto, la tormenta nos ha acercado bastante a las Bermudas. Nos quedan tres días para llegar si mi memoria es buena. Nos encontramos con un pequeño problema y es que nuestro Starlink, después de la tormenta, no consigue conectarse al satélite y no conseguimos tener internet. Esto nos estresa mucho, no por nosotros, que ya habíamos pasado la tormenta y nos quedaban un par de días tranquilos hasta Bermudas, si no por mis padres (María). Habíamos hablado con ellos un día antes de la tormenta y no pudimos evitar contarles que estábamos en la zona (ya conocéis a mi padre, es un fan de la meteorología...él ya había visto lo que se nos venía encima). Clément: hay que saber que a bordo tenemos a las dos hijas de los padres. Ya con una, eso los ponía ansiosos, pero con las dos, pensé que me iban a matar cuando les dije que Ana venía con nosotros también. Entonces, ahora están sin noticias y saben que nos ha tocado una tormenta... Mis padres están tranquilos, saben sobre la tormenta, pero no les preocupa demasiado. Hay una gran diferencia de mentalidad entre franceses y españoles, os lo digo yo.

Entonces, para que no se preocupen, sugiero contactar a un carguero para que se ponga en contacto con la familia de María. En cuanto vemos uno lo suficientemente cerca en el AIS, lo contacto por VHF (radio). Allí, un marinero con acento ruso me responde. Le explico la situación y le pregunto si puede enviar un mensaje a nuestras familias. Entonces María me dice: «mi madre no habla inglés, dale el número de tu madre». Lo que hago. El carguero envía entonces un mensaje casi incomprensible a mi madre. Que lo considera como spam. No tuve tiempo de pedirle que enviara el mensaje a la madre de

María, que en realidad era quien se estaba preocupando. Intentamos volver a contactarlos, pero ya no nos responde a la VHF. Los padres de María se preocuparán hasta que llegemos a las Bermudas, tres días después. Lo sentimos mucho... No les habíamos explicado tampoco que, si nos pasaba algo, habrían sido avisados por los servicios de rescate ya que tenemos una baliza "EPIRB" a bordo... pero bueno, es el tipo de detalles en el que no pensamos necesariamente al irnos. Maldito Starlink. Con lo que contamina el sistema solar y para nada... En realidad, a parte de ese momento, no nos volvió a fallar en todo el viaje y nos ha sido muy útil. Vendimos las estrellas por el 4G... Ahora, parece que todos los países poderosos quieren este tipo de tecnologías. Ya nos costaba ver la Osa Mayor en París, ahora los niños creerán que los satélites de Elon Musk son estrellas que se mueven...

Pescamos un magnífico atún de unos quince kilos en esta travesía. Fue una auténtica batalla entre Clément y el atún para conseguir subirlo a bordo. Por fin consiguió subirlo a la cubierta, él lo aguantaba con las dos manos y yo le clavé el cuchillo en la cabeza. Menudo río de sangre. Dios de los atunes perdónanos, océano, gracias por darnos cosas tan buenas. Nos deleitamos, lo congelamos, hacemos conservas. El único inconveniente es que nuestro frigorífico está a tope y conforme van subiendo las temperaturas, enfría menos. Además, tenemos un problema con la carga de las baterías. Nuestro alternador no carga lo suficiente. Me llevará tiempo entender el problema, pensando que el problema venía del alternador en sí. El problema, aunque no tan difícil de entender, me costará un parque de baterías, es decir, alrededor de 800€. Pereza o saturación de problemas, no lo sé, seguramente un poco de ambos. Sin embargo, eso jode bastante y duele al bolsillo.



El famoso atún

Llegamos a las Bermudas a motor, el calmado después de la tormenta, dicen ellos. El servicio de radio de la isla nos contacta por VHF a unas sesenta millas náuticas y nos explica cómo proceder a la llegada. Llegamos de noche al lago de St Georges. Es genial. La entrada al lago parece sacada de una película de piratas. Es la única entrada al lago y mide cincuenta metros de ancho. Genial para que no pasen los enormes cruceros. Pasamos entonces por el canal de entrada, rodeados por el canto de los pájaros tropicales. Estamos encantados. Hay 4 veleros anclados. Conforme a lo que nos dijeron por radio, vamos a entrar directamente. Sin embargo, son las 23h. Nos amarramos al muelle, hablamos con un local que rápidamente nos invitará a su casa y luego iremos a hacer nuestros trámites. La autorización se hace rápidamente, ¡a nosotros las Bermudas! Es 28 de octubre, 10 días de travesía para una travesía que debería habernos tomado 8, ¡bueno, nos va bien!



Paseito por la laguna en dinghy

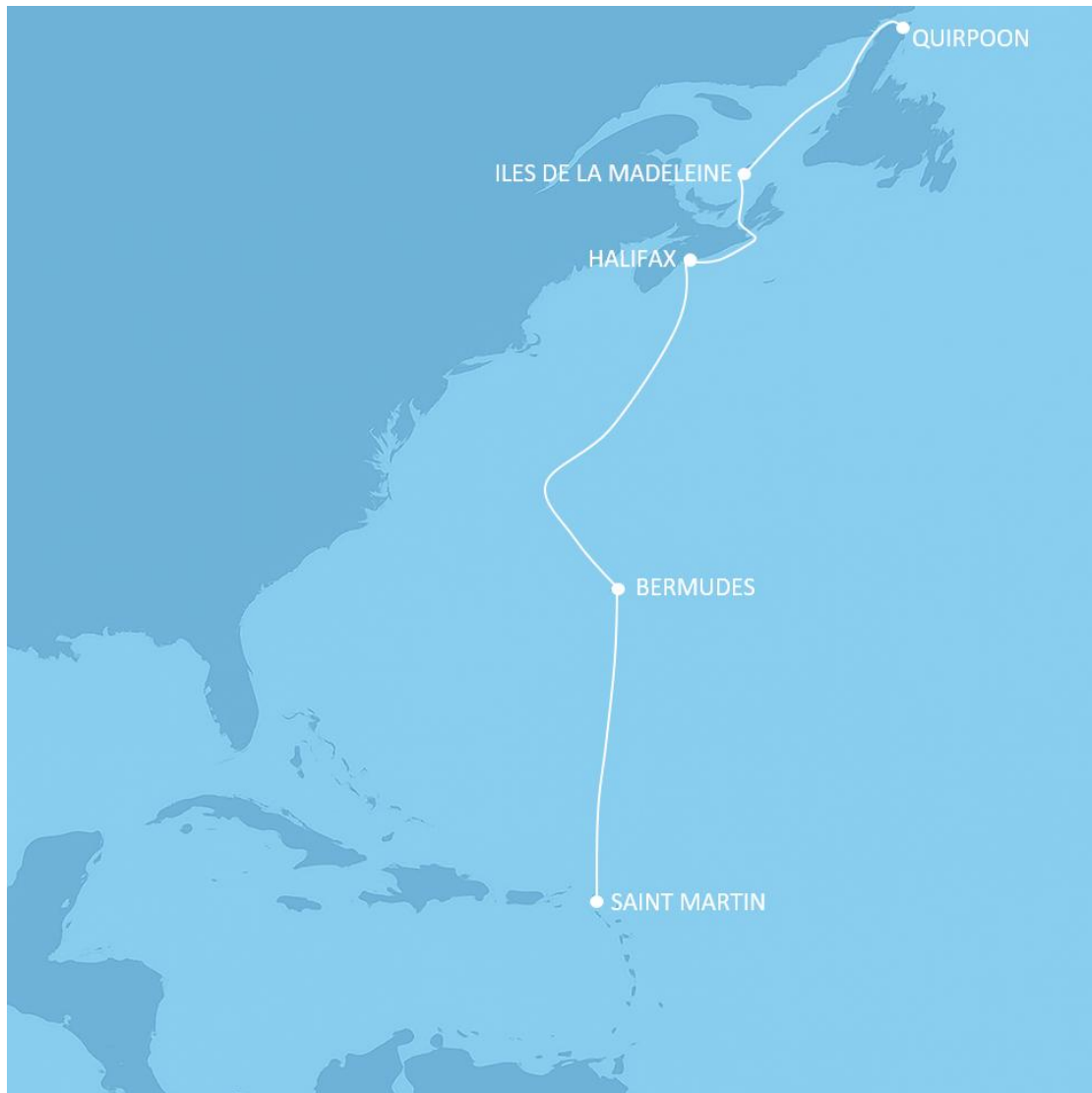
En el fondeadero, nos encontramos con un barco de canadienses y daneses. Ellos también atravesaron la misma tormenta que nosotros. Hay jóvenes a bordo, estamos muy contentos. Nos hacemos amigos de ellos, tienen un anemómetro, en la tormenta habíamos llegado a los 60 nudos (unos 110km/h). Tienen bastantes cosas que reparar. A nosotros solamente se nos rompió el soporte del famoso Paco, nuestro piloto de viento. Clément había amolado las soldaduras del soporte, y parece que esto las volvió menos resistentes. Clément: grave error. No podremos usar el piloto de viento para la travesía Bermudas/San Martín. Es complicado reparar el soporte en Bermudas estando anclados, allí las pocas marinas que hay son extremadamente caras. El resto del barco está todo bien. Nos alegramos mucho porque al compararnos con los otros que habían vivido las mismas condiciones que nosotros, no tuvimos ninguna avería a parte del soporte del Paco.

Visitamos el archipiélago en autobús, un día nos invitan a ir a Hamilton (la capital) en ferry gracias a Amy, una americana que viaja sola en velero y que era amiga del capitán del ferry. Nos viene genial. Todo es extremadamente caro allí. Una pinta de cerveza en un bar cualquiera: 11€. Un paquete de pan de molde: 7€, una manzana: 1€, las únicas cosas baratas, la carne picada y el cheddar. No podemos más con el cheddar. La pesca submarina no está permitida. Los fondos son magníficos, los corales no están muertos y hay muchos peces hermosos y langostas. Los ecosistemas están súper bien conservados. Los fondos marinos de las Antillas no serían lo mismo. El ser humano es demasiado voraz y demasiado numeroso, no queda nada si no se regula. Es una realidad que

confirmaremos en todas partes donde vayamos. La sobrepesca está en todas partes. Los ecosistemas están dañados en allá donde no hay reservas o medidas de regulación severas.

Pasaremos dos semanas muy chulas en este pequeño paraíso que son las Bermudas, “antecámara” del Caribe, en el pequeño pueblo de St-Georges. Nos sorprenderá el nivel de vida de la isla, que con la poca superficie que representa, tenía campos de golf por todos lados, villas inmensas, cruceros a raudales, banqueros paseándose vestidos con las famosas “bermudas”..

En dos semanas, pasamos de ser 4 veleros anclados a más de 100. Nosotros habíamos sido de los primeros de la temporada en llegar. Es demasiado para nosotros después de todos los espacios desérticos de dónde veníamos. El número de veleros aumentó lentamente al principio, luego llegaron los cattleboats (veleros en flotilla) como nos explicó Amy. 200 veleros que salen juntos de los Estados Unidos para llegar a las Antillas pasando por las Bermudas. Y qué veleros. De repente pasamos a ser el barco más pequeño del fondeadero. Aquel ambiente tan tranquilo desaparece, no hay casi espacio para dejar los dinghys que, además, pasan a toda castaña por al lado nuestro todo el día...es el momento de irse. Hay una ventana meteorológica aceptable, así que la aprovechamos. ¡Dirección Saint Maarten!



## Las Antillas: Saint Martin, la isla de los sueños rotos

Nuestra travesía hacia Saint-Martin no fue de las más difíciles, pero tampoco fue de las más agradables. Teníamos olas de 2-3 metros de través con el viento de ceñida. No era muy cómodo, acabamos hartos de ir escorados (el barco inclinado hacia un lado) durante los 7 días que duró la travesía. Los vientos alisios son muy constantes y al menos podíamos estar seguros de poder llegar a vela hasta las Antillas. Recuerdo (María) que habían muchísimos “squalls” (palabra inglesa para designar a una nube de tipo cumuliforme que trae lluvia y lo que nos interesa a nosotros, viento). Esto significa que el viento era muy cambiante cuando una de estas nubes se acercaba, lo que nos obligaba a hacer numerosas maniobras para reducir y aumentar la vela.

Durante esta travesía, estábamos en modo ahorro de batería. La nevera consumía cada vez más conforme nos acercábamos de los trópicos. Como el soporte del piloto de viento

(que funciona de forma mecánica sin electricidad) estaba roto, no podíamos usarlo. Nos quedaba el piloto automático (que consume bastante energía), que al final apenas utilizamos porque con el viento de ceñida, el velero se equilibraba solo y seguía su rumbo. Manó fue entonces desde las Bermudas hasta Saint-Martin sin nadie que nadie lo dirigiera. Al final la ceñida tiene sus ventajas.

Llegamos a Saint-Martin de noche, la bahía es inmensa, hay muchos barcos fondeados, se distinguen las luces de los mástiles. Un poco tímidos, anclamos alejados de los otros barcos, a 2 o 3 millas náuticas de donde estaban todos, cerca de un pequeño istmo. Ya anclados, nos tiramos al agua al instante. Está a 29°C y hemos pasado mucha calor durante esta travesía. Nuestro barco no tiene bimini y, por lo tanto, poca sombra durante las navegaciones. Durante nuestras navegaciones en los trópicos, pasamos buena parte de nuestro tiempo dentro del barco para protegernos del sol.

Por fin hemos llegado a nuestro destino, las Antillas Francesas. Llevábamos idea de quedarnos un tiempo en Saint Martin o Martinica para trabajar. Pero quien dice Martinica, dice trabajar en el “Marin” una marina inmensa petada de barcos. Y ese rollo no nos apetecía mucho... Además de que habíamos oído muchas historias negativas sobre este puerto. Otra opción era Guadalupe, pero allí, la náutica está menos desarrollada. No sabíamos muy bien dónde íbamos a aterrizar en ese momento.



La bahía de Marigot en Saint-Martin

En realidad, tardaríamos poco en decidirlo. Durante nuestro segundo día en Saint-Martin, vamos a visitar la única velaría del lado francés de la isla. Resultado, nos encontramos con una pareja muy simpática, Christophe y Petra, que de inmediato le proponen a María trabajar con ellos como autónoma. Ella les daría el 20% de las ganancias de su trabajo. Es justo, así que en principio estamos de acuerdo. A mí (Clément) me habría gustado encontrar algo relacionado los aparejos de barcos o la electrónica, pero intenté hacer como dijo Macron, “cruza la acera y encontrarás un trabajo”. Le dije la frase textual al gerente de un taller de aparejos, pero no funcionó...

¡Nos están mintiendo! Pero no pierdo la esperanza, hay muchas aceras en Marigot. Al final, tendré más suerte cruzando un muelle.

Para reparar el famoso soporte del regulador, nos amarramos en el puerto para que poder hacer una soldadura estando conectados a tierra y no con las baterías del barco. Clément: teniendo experiencia en el alquiler de veleros, le pregunto a un tipo en los pantalanes si buscan a gente para trabajar. Inmediatamente me dice que sí y me envía a ver a Corrado, el gerente de la base. Evito sacar la frase de nuestro querido presidente dado el éxito de mi primer intento. Pero visiblemente, están buscando a alguien, facturo como independiente y además mantengo cierta libertad. ¡Me va bien! María y yo, reflexionamos un poco pero no mucho porque, porque con estos 2 trabajos no asalariados, somos súper libres. Podemos cogernos una semana de vacaciones cuando la familia o los amigos están por la zona. Es perfecto, entonces Saint-Martin será nuestra base en las Antillas.

Estamos en la zona de los ricos de las Antillas, con las islas Anguila y San Bartolomé al lado, la zona está llena de yates. Pero bueno, a nosotros nos gusta Saint-Martin. Es curiosa esta isla, no es muy grande, pero hay dos países en ella, Holanda y Francia. Es un lío, una verdadera isla de piratas. Es un poco la mezcla de todo el Caribe también. En la encrucijada de las pequeñas Antillas y las grandes Antillas, hay gente de Haití, de República Dominicana, de Santa Lucía, de Dominica, etc.

Acabamos de llegar a los trópicos, después de largas navegaciones en el frío, y nos encontramos muy a gusto. También se nos hace raro estar rodeados de tantos veleros. María: ya no somos “EL” barco del fondeadero, hemos dejado de ser “especiales” en los sitios a los que vamos. Volvemos a ser unos turistas típicos.

En dos días, hemos conseguido trabajo. Hacemos la colada, trabajamos en el barco para que esté impecable cuando vengan los padres de María y Ana. Mis padres también vendrán una semana después. En resumen, empezamos a instalarnos y a descubrir los lugares. Tenemos la suerte de llegar durante la apertura de un festival gastronómico. Conciertos gratuitos y buena comida, nos deleitamos. Es genial. Llega la visita de los padres, lo pasamos genial, alquilamos un coche, nos recorremos la isla y navegamos por las islas de los alrededores de Saint Martin. Comemos mucho en los “lolos” (restaurante típico antillano), donde degustamos las especialidades locales y coronitas bien fresquitas.

Llegará el momento de las despedidas. Ana se irá con sus padres rumbo a España. Después de 6 meses, estamos contentos de volver a estar solos en nuestro barco. Es un espacio pequeño, así que la convivencia no siempre es fácil de manejar. Aun así, miramos atrás y estamos muy contentos de los momentos tan hermosos e intensos que hemos vivido desde nuestra salida de Valencia. Nuestra llegada a Saint Martin y la despedida de Ana representa el final de una etapa increíble, qué locos que estamos, los tres.



La velería en la que estuve trabajando unos 4 meses.

La atmósfera de la isla también nos impacta por la agresividad que reina en comparación con las Bermudas. En Bermudas, la gente es muy tranquila y pacífica en general, la gente no tiene prisa, tal vez tengan un mejor nivel de vida también, la isla está menos poblada. No conozco las razones, pero Saint-Martin nos dará esta impresión al llegar. Hay atascos monstruosos que paralizan el tráfico, a veces 45 minutos para recorrer 500 metros, una aberración en una isla tan pequeña. Es una isla muy activa, hay muchos jóvenes en motos grandes o scooters que pasan en todas direcciones a toda velocidad y haciendo caballitos. Los escucharemos también de noche, en el fondeadero no tanto, pero tenemos amigos que duermen en la marina y para ellos es constante. Muchos coches están tuneados con los cristales tintados y altavoces enormes. En resumen, una atmósfera un poco diferente de lo que hemos vivido anteriormente. Pero nos adaptaremos rápido y disfrutaremos mucho de nuestra estancia en Saint Martin.

La noche siempre es una fiesta en la plaza de Marigot, justo delante de nuestro fondeo. Hablando con una camarera un día, le preguntamos si habían fiestas o conciertos en aquel momento, ella nos responderá que no, nada en particular. Entenderemos más tarde que los antilleanes ponen la música a todo volumen, son buenos vividores y les encanta los waffles enormes. De hecho, es solo un bar frente al fondeo que pone música.

Una vez que el barco estuvo listo, visitamos un poco los alrededores con los padres de María y mis padres. Iremos a Saint Bart donde conoceremos a una pareja que compró su barco con un muy buen amigo nuestro. Pasaremos una super noche en su barco. Se están preparando para cruzar el Pacífico en 2025-2026. Nos habría gustado acompañarlos, pero también tenemos en mente lo que viene, retomar nuestras vidas, vender el barco. Entonces no será esta vez. En otra vida o en otra ocasión, ¡quién sabe! Nos hablan de Saint Bart, el Saint Tropez de las Antillas. Si no tienes interés en el dinero, no tienes nada que hacer allí. Las personas que van allí para trabajar lo hacen para ganar mucho y las que van de vacaciones son los ricos del planeta. Para la autorización de entrada, te

preguntan si tienes una pista de aterrizaje de helicóptero en tu barco. En el centro de Gustavia, boutiques de lujo, restaurantes carísimos, todo es chic y caro. El ambiente es completamente pretencioso y huele a dinero por todas partes. Iremos una vez a Gustavia, pero no dos. El fondeadero es horrible, no está protegido en absoluto de la ola, es de pago y está abarrotado. Muchos trabajadores viven en veleros allí ya que no hay alojamientos asequibles en tierra. Aunque el sueldo es bueno, no nos apetece nada quedarnos allí. Preferimos Saint-Martin, allí al menos hay una mezcla entre Europa y las Antillas. El lado holandés, Sint Maarten, es muy americano, muchos turistas estadounidenses van allí para salir de fiesta y disfrutar de las playas de agua turquesa. No nos gusta mucho y no iremos mucho, solo para comprar material de navegación y Clément para hacer cursos de apnea. Iremos al lado holandés en dinghy cada vez. La lanchita se ha convertido en nuestro scooter. Saint-Martin es práctico para pasear en dinghy, porque hay una gran laguna que atraviesa toda la isla entre el lado holandés y francés. Las aguas son bastante marrones, pero sigue siendo bonito.

El taller donde trabaja María está situado dentro del lago. Nos quedamos mucho en Marigot ya que no tenemos coche para movernos y nos gusta. Vamos al bar de Geminga, el varadero donde trabaja María. Nos gusta mucho este varadero. Hay un montón de gente genial. Incluso conoceremos a Yann Quenet, quien dio la vuelta al mundo con su velero de 4m llamado "Baluchon", con quien pasaremos una muy buena velada en su compañía.

Al volver del bar del astillero, a menudo nos detenemos en el dinghy para comer en la pizzería "Chef Chef". La pizzería tiene un punto increíble. Tiene un muelle para botes pequeños. Te comes la pizza al borde del agua, en la entrada de la laguna, mirando los enormes "tarpones" (los peces que habitan la laguna) que cazan los camarones atraídos por la luz. Nos encanta este local, donde acabaremos haciendo amistad con el barman. Las pizzas no son increíbles, pero volvemos por el ambiente y el lugar. Ese mismo camarero nos dirá un día: cerramos por causa de un festival. Había conseguido entradas gratuitas para un gran festival de estadounidenses en el lado holandés y se iba a de fiesta. Tiene toda la razón.

Marigot, la capital francesa de Saint Martin, es bastante especial. No tiene muy buena reputación en la isla. A fuerza de estar allí, entenderemos por qué. Por la noche, hay bastante gente drogada que vaga por las calles y te pide dinero. Los adictos al crack, como los llaman. No pocos de ellos viven en el lago, en la "marina real", que no tiene de real más que el nombre. Ocupan en su mayoría veleros en estado de abandono. Algunos están anclados, otros están amarrados a un resto de muelle de la antigua marina destruida por los huracanes. La marina real nos gusta mucho. El lugar es súper agradable. Hay bares, restaurantes y boutiques junto al agua. Lo tiene todo para gustar, el problema es que cada 20 años, todo se hace añicos. Los huracanes no han tenido miramientos en esta isla. Dos huracanes de categoría 5 en el transcurso de 25 años. Eso deja toda la economía en ruinas. Todo está arrasado después de eso. Las casas están destruidas, los edificios en construcción se detienen, los comercios están destruidos y saqueados, los veleros se encallan contra las rocas. Un desastre. A esto le siguen la inseguridad, las

bandas y los pandilleros que saquean y extorsionan. Este saqueo de la isla deja huellas. Todos nos lo dijeron. Saint Martin, hace 30 años, era una de las islas más apreciadas de las Antillas. Había trabajo para todos, fiesta por todas partes, no había inseguridad, no había atascos. La vida iba bien. Desde entonces es otra historia. Los comercios de la marina real tienen dificultades para recuperarse, hay menos turistas que antes. Un super bar de la marina está abandonado y se ha vuelto insalubre. Mientras estábamos allí, un restaurante fue asaltado, otro se incendió, justo en la marina. Los comerciantes de la marina intentaron llamar la atención del ayuntamiento, pero da la impresión de que, entre las autoridades públicas y los ciudadanos, el dinero no llega. No hay un plan previsto para salvar la marina real ni respuesta concreta. Desafortunadamente, esta situación no se limitaba a la marina real. Durante el tiempo que estuvimos, hubo varios tiroteos, tanto del lado francés como del holandés. A veces entre ellos, a veces dirigidos hacia turistas. Al fin y al cabo estamos en el Caribe, cerca de los narcos de América del Sur, hay más tráfico de drogas, por lo tanto, más armas, pandillas, etc. no es exclusivo de Saint-Martin.

Pero a nosotros la delincuencia no nos molestó más que eso durante el tiempo que estuvimos. Veíamos las noticias pasar, hablábamos de ello con los compañeros de trabajo, pero la vida continúa. En cambio, seguro que no nos veíamos instalándonos en una isla como esta. No es una situación que inspire mucho sueño. Sin contar que, con un ciclón o huracán, puedes perderlo todo de la noche a la mañana...

Mientras tanto, nuestra vida allí es genial. Clément: aparco catamaranes y explico a los clientes de la empresa de alquiler cómo funciona el barco. Un día, por pura casualidad, me encuentro con alguien que conozco. Es Alex, un chico que tuvimos en la escuela de vela, en el Morbihan, con su novia Elodie. Me bloqueo... No lo reconozco de inmediato, me voy a trabajar, luego él me llama. Hablamos y todo me vuelve. Se volverían nuestros amigos en Saint Martin y nos seguiremos casi hasta Bretaña. Feliz casualidad, como nos sucederán algunas otras más adelante. Mi equipo en el trabajo es realmente genial. De todos modos, me gusta trabajar con ellos, entre relajación y seriedad. Es una pena que haya uno o dos idiotas dentro, pero bueno, esos no se pueden evitar, están en todas partes. María ha caído en el lugar perfecto. María: la pareja que lleva el taller es súper amable y aprendo todos los días. Gano dinero mientras aprendo a reparar y crear tapicería náutica y velas.

Tenemos una cita con unos amigos en Martinica. Le decimos a nuestros respectivos empleadores que no estaremos allí para el Año Nuevo. Clément: los míos están de morros porque es un gran fin de semana para el alquiler, pero es así, no íbamos a perdernos a nuestros amigos. Entonces nos ponemos rumbo a Martinica a unas 200 millas náuticas, un 23 de diciembre.

## Martinica

Podríamos haber pasado la Navidad en el mar, pero decidimos pararnos en la isla de San Eustaquio para pasarla juntos tranquilamente. San Eustaquio es una isla holandesa. Es una isla muy diferente de las otras porque no está orientada al turismo. Es el terminal petrolero más grande de las Antillas. Posee enormes tanques y los cargueros vienen a abastecerse allí. Hay un enorme muelle de varios cientos de metros y unos veinte de alto donde los cargueros vienen a atracar para repostar, según hemos entendido. Clément pescará una langosta enorme que nos comeremos para Nochebuena. Nos sobrará para el día siguiente...



La langosta de San Eustaquio

Luego nos dirigimos hacia Martinica donde nos espera Etienne, que pasará todo el invierno allí para validar sus niveles de apnea, para formarse como monitor. Es el primer amigo que vemos desde hace un tiempo. Nos hace mucho bien. Nos estamos divirtiendo, wingfoil, pesca submarina, paseos, noche de reggae en la playa de Grande Anse. Otra amiga, Elisa, que llegó a Martinica en velero, se unirá a nosotros para pasar la semana. También nos encontraremos con conocidos de Bretaña en la fiesta de reggae. El mundo de la vela es a menudo pequeño. Una amiga de Etienne también se unirá a nosotros y todos iremos juntos al fondeadero en Sainte Anne. La atmósfera es genial. María se abrirá

el pie haciendo wingfoil el 29 de diciembre. Una bonita herida. Estamos en anclaje, es domingo y realmente no tenemos ganas de ir a urgencias. Tenemos todo el material a bordo para coser. Entonces, propongo dar una vuelta por la bahía pensando que tal vez podamos encontrar un médico por la zona. Hay muchos médicos que navegan. Intento con los grandes veleros y los catamaranes, es decir, aquellos que tienen más probabilidades pertenecer a un médico jubilado. Intento tres o cuatro veleros sin éxito. Le digo a mi amigo que probemos uno más antes de ir a urgencias, un bonito catamarán. Y ahí, ¡bingo!, encontramos a un cirujano ortopédico retirado. Le explicamos la situación a este señor y acepta ir a echar un vistazo para ver qué puede hacer. Tengo un poco de miedo de las cualidades del médico, pero pronto estaré tranquilo. Hay que decir que ya no es muy joven, es de Brest y tiene la nariz roja. Me pregunto si ya se ha tomado el “apéro”... Pero bueno, la intervención tampoco es complicada. Nos tranquiliza y nos dice que ha cosido puntos de sutura toda su vida, incluso sueña con ellos por la noche. No tenemos anestésico, así que María tendrá que apretar los dientes. María: lo confirmo, dolía bastante, pero no había otra. Nuestro cirujano se pone a trabajar y en 20 minutos, María ya tengo la herida cerrada. Evitaremos las urgencias gracias a él. Muy contentos, le ofrecemos una botella de Muscadet. Es un bretón, ¡así que se alegra mucho!



La intervención en el cockpit del Manó

Todo ha vuelto a la normalidad. Desafortunadamente, la vida siendo lo que es. Clément: mi abuelo Alain, que estaba muy delicado de salud, fallecerá al día siguiente, el 30 de diciembre. No era muy joven, pero me afectó. Me llevaba bien con él. Mi última postal no

le llegará, pero mi hermano se la leerá durante su cremación. Escribo estas líneas hoy a unas cincuenta millas de la Isla de Sein, donde la familia se ha reunido para esparcir sus cenizas y rendirle homenaje. Gracias una vez más a él por haberme hecho descubrir y amar el mar.

Nuestra Nochevieja será genial. Primero nos unimos a un barco de unos amigos estadounidenses que conocimos en las Bermudas. Es una pareja de DJs, ¡organizan una fiesta de dinghys en Sainte Anne! Anclamos cerca de ellos y nos preparamos para las fiestas. Clément: al ir a tierra, nos encontramos con Antoine German, mi antiguo instructor de vela, con su familia o más bien su tribu. Está con su familia y sus cinco niños (desde los cinco años hasta los doce) dando la vuelta al Atlántico. ¡Qué organización para ellos! ¡Y qué personaje! ¡Siempre me habrá hecho reír! Nos invita a comer a su barco, pero no podemos, ¡tenemos fiesta en de dinghys! Entonces, será para otra vez. Vamos a la fiesta de lanchas. Es genial, somos entre 10 y 20 botes amarrados en la parte trasera del barco para bailar y festejar. Estamos al lado de unos daneses, ya están borrachos a las 20h, ¡pero bueno, nos estamos divirtiendo mucho! Los amigos cierran la fiesta y cada uno se va por su lado. Ellos van a otro barco y nosotros vamos a una playa cerca de Sainte Anne para continuar con la fiesta. Es agradable, pero tampoco es una locura. Nos da igual, Etienne y yo nos colamos. Un poco borracho, me siento en la playa y le digo adiós al abuelo.



El Manó anclado en la playa de las Salinas. A la izquierda se ve “El Diamante” una roca muy famosa para el buceo

Después de año nuevo, nos ponemos en marcha para partir de nuevo a Saint Martin. ¡El trabajo manda! Hacemos una parada en Fort de France, para una “misión Decathlon”. Sin

coche y estando en una zona comercial/industrial, andamos muchísimo con todo el calor, hacemos autostop, cogemos un autobús. Nos vale la pena porque no hay ninguno en Saint Martin y lo echamos mucho de menos. Allí nos compramos todos los accesorios que nos faltan para disfrutar plenamente del Caribe y sus aguas, trajes, aletas, inflador, etc. Tras esta parada, rumbo directo a Saint Martin.

## Las Antillas: Saint Martin y Marie Galante

No vamos a detallar lo que pasó en nuestras vidas entre Martinica y Marie Galante porque no pasó gran cosa. La vida, ya sabéis, barco, trabajo, wingfoil, apéro, dormir. Lo siento, parisinos, ¡nosotros vamos al trabajo en barco! No bebemos cervezas todas las noches, pero casi todas, con el ambiente, ¡se presta! Empezamos a conocer a un poco más de gente en el fondeadero, aquellos que viven allí y los que están de paso. Casi siempre son encuentros geniales: Jean y Mino, Paul y su mamá, etc. En fondeo de Marigot a veces se volvía muy incómodo por la ola. Un día nos entraron olas de unos dos metros que rompían en el fondeadero. Se había convertido en un sitio perfecto para hacer surf. Varios barcos se fueron a la costa, encallados. Tan sólo era el oleaje que nos llegaba de una borrasca en el atlántico norte, nosotros no teníamos ni una pizca de viento. Fue impresionante. Decidimos “refugiarnos” dentro de la laguna, era demasiado incómodo quedarnos en el fondeo habitual para dormir. Trabajamos, necesitamos estar en forma. Entonces, partimos una mañana, el puente abre a las 8:30 y fondeamos en la laguna. Aparte de las motos de agua y las zodiacs durante el día, por la noche era la calma absoluta.

Uno de los barcos que se ha ido encallado en las rocas pertenece a una pareja de alemanes. Los pobres, estaban amarrados a una boya que pertenecía a la marina de Marigot, porque tenían un problema con el molinete eléctrico (que se usa para levantar el ancla). Se van a pagar la marina y, mientras van a pagarles, su amarre se rompe. Con la fuerza de las olas, el amarre no cesa de frotar contra la cadena de la boya y acaba rompiéndose. El barco se aleja lentamente hacia la costa. Las olas acabarán empujándolo hacia una lengua de roca. Actúan rápido y logran sacarlo de las piedras con una zodiac muy grande. No tienen suerte, tienen una vía de agua, las rocas habían perforado el casco. El barco se hunde en la bahía. Al día siguiente conseguirán hacerlo flotar de nuevo utilizando boyas y globos y lo sacarán del agua en el varadero Geminga. Los pobres están devastados por que acaba de ocurrir. El barco destruido y con el tanto trabajo, energía, dinero y sueños. Saint Martin, la isla donde naufragan los sueños...

Nosotros estábamos muy tranquilos en el lago, pero saldremos porque hay mucho paso de barcos, el agua está muy sucia y no podemos bañarnos ni hacer wingfoil. Además, unos amigos nos comentan que en la laguna hay robos. Durante los últimos días dentro, conoceremos a Paul y su madre, qué personajes! También se quedaban en Saint Martin durante la temporada invernal. Los invitamos a cenar al barco, además de nuestros amigos Alex y Elode, nos acordaremos de ellos toda la vida.

Nos iremos de nuevo de vacaciones esta vez para ir a la isla de Marie Galante. Una isla de forma redonda. Esta isla forma parte de Guadalupe y se encuentra al sureste de ésta. Los alisios viniendo del este, nos cuesta llegar a ella. Tenemos un pequeño percance durante esta navegación. Se nos cuela la escota de la vela mayor por uno de los desagües del cockpit y se nos engancha en la hélice. Nos damos cuenta cuando al arrancar el motor, éste de repente se para. Por suerte tenemos cabo suficiente para poder abrir y cerrar la vela mayor y seguir controlando el barco correctamente a vela. Nos toca entonces fondear en los Santos para reparar el problema. Nos toca anclar a vela en una bahía de estas islas a unas 20 millas de Marie Galante. La maniobra nos sale genial, con nuestro barco (que pesa 16 toneladas), da bastante respeto hacerla. Clément se mete al agua, corta el cabo y

libera la hélice. Problema resuelto. Al día siguiente nos ponemos rumbo a Marie Galante, en ruta directa a motor sin hacer bordos a vela (nos habría costado 4 veces más de tiempo). Estamos un poco cansados del día anterior y tenemos muchas ganas de ver a nuestros amigos. Así que, por una vez, nos damos el gusto y tiramos con el viento y la ola de frente. ¡Que viva el petróleo!

Este reencuentro en Marie Galante es precioso. Clément dice: hay un bonito alineamiento de astros. Nos encontramos en el fondeo con nuestro amigo Arthur y su novia Azylise, que se quedarían en el barco un par de noches y acabarían alquilándose un Airbnb. La ola entra bastante en el fondeo y si uno no está acostumbrado...puede ser muy incómodo. Además de ellos, están allí en velero el padre de Arthur, Yves con su mujer Delphine, sus hijos y el perro. Cuatro antiguos alumnos de nuestra escuela de vela se enteran de que estamos allí y se acercan desde la isla de al lado. También conocemos a Nadine y Jean-Pierre (amigos de Yves y Delphine) y nuestro querido César también acudirá, recién llegado a Martinica. ¡Qué locura! Somos tres barcos, uno amarillo, uno rojo y uno azul. Le ponemos color al fondeadero de Port Louis.



Con los amigos, Azylise y Arthur, en Marie Galante

¿Adivinidad a quién nos volvemos a encontrar por la calle en Marie Galante? Otra vez Antoine German y su tribu, no los veremos por mucho tiempo, se van en previsión de las condiciones meteorológicas que se anuncian ventosas. Nosotros nos quedamos, acabamos de llegar y, además, están los amigos.

Con esta alegre tropa, pasaremos por la isla, haremos una barbacoa todos juntos en la playa, celebraremos y beberemos “ti ponchs” en un bar/restaurante típico. Esta reunión medio improvisada entre amigos coincide además con la semana del carnaval de Marie Galante. Una noche, asistiremos al desfile de un grupo que vino desde Guadalupe para el carnaval. Un espectáculo magnífico con música y bailes durante buena parte de la noche. Hicieron un desfile bastante “curioso” durante el que le daban vueltas al pueblo a paso bastante rápido (al ritmo de los tambores) y la gente los seguíamos. De repente se paraban en un punto y empezaban a entonar unos cantos casi místicos, que transmitían una energía muy fuerte. Una parte del grupo no tocaba, puesto que cansa mucho tocar los instrumentos de percusión durante tanto tiempo, se iban turnando. Saldremos mucho de fiesta en esta isla, especialmente en el “Katimini”, un bar en la playa. Es un karaoke, cantamos, bebemos, nos divertimos mucho. Presenciamos en directo lo pesados que pueden llegar a ser los antillanos con las mujeres. Ahora, en cuanto se dan cuenta de que tienes pareja (hombre por supuesto), se van volando. María: llegué a cabrearme mucho con un tipo que se ponía a bailar pegado a mí sin que yo me diera cuenta. Me pareció una falta de respeto muy grande. Su forma de bailar y de comportarse con las mujeres no tiene nada que ver con la nuestra. Yo intentaba hacerles entender que no porque una mujer no tuviera pareja tenían más derecho a literalmente pegarse a una mujer para el resto de la noche. Espero que a alguno le sirviera de algo.

Visitamos las playas paradisíacas de Marie Galante, hacemos barbacoas, alquilamos un bote a pedales para pasearnos por los manglares. Nos reímos mucho. Después nos ponemos de nuevo en marcha hacia Saint Martin para descansar y trabajar.



Los músicos y bailarines del Carnaval



Comiéndonos un “bokit”, una especie de pita antillano, hecha con pan frito



Las playas de Marie Galante

## Saint Martin, Antigua y Dominica

La vida sigue su curso, trabajamos, hacemos wingfoil, salimos un poco. Tenemos problemas con nuestro motor fuera de borda cada vez más a menudo. Nuestro viejo “Evinrude”, regalado por los padres de una amiga, empieza a dar problemas. La semana en que recibimos a la tía Nati a bordo para pasar las vacaciones, María la lleva lejos en un dinghy. No podrá volver y será remolcada. A partir de ese día, nuestro motor ya no arrancará.



Conchas de “lambis” vacías tiradas en una playa de Antigua, seguramente vaciadas por un pescador. Nuestro dinghy al fondo a la izquierda, y montones de sargazos llegados del océano (un problema cada vez más presente en las islas del arco antillano, ya que este alga en particular, desprende ácido sulfúrico al degradarse y se está convirtiendo en un problema de salud pública).

Todos nuestros amigos mecánicos nos lo dicen, el motor ya no tiene compresión. Es un viejo Evinrude, la marca ya no existe, las piezas no se encuentran, necesitamos un motor nuevo. Vaya... Clément coge de vez en cuando el dinghy del trabajo, a veces nos remolcan, (hay unos 50 veleros fondeados en la bahía y hay bastante paso de dinghys durante el día) y si no, remamos cuando hay poco viento.

Una noche, Christophe (el del taller de la velería para quién trabajo) me lleva a casa, total, somos vecinos de fondeo, él vive con su pareja en un velero amarillo a unos 200 metros de nosotros. Al llegar, Clément le invita a tomarse una cerveza en el barco. Hablamos y entonces Christophe empieza a contar un poco de su vida, cómo llegó a Saint Martin. Nos explica que construyó un barco durante 10 años con otros dos amigos antes de partir hacia el Caribe con él. Solo que cometieron un defecto de construcción en el

casco y tuvieron que hundir el barco, al cabo del poco tiempo, un triste destino. En aquella época, tenían menos experiencia con las construcciones de madera epoxi, no había internet y mucho menos “chatgpt”, así que hicieron un velero de contrachapado de poliéster. Grave error, lamentablemente, la madera se pudrió después de 3 años... María le pregunta a Christophe si lo construyó en Bretaña, y él dice que no, que en la región parisina. En mi cabeza, todo se conecta de inmediato. Antes de irnos de Bretaña, habíamos ido a buscar piezas para nuestro mástil, una campana de tangón en particular, a casa del padre de uno de nuestros amigos de Erasmus, Marwanne, en Fontainebleau. Era curioso porque no era un amigo del mundo de la vela en absoluto y al volver a vernos, hablamos de nuestro proyecto y nos contó que su padre tenía piezas de barco, etc. Vamos y tenía exactamente la pieza que necesitábamos y dos o tres cosas más.

Su padre, Zaïme, nos había contado su historia cuando estábamos en su casa, más o menos, la misma historia que Christophe, 3 amigos, barco de madera, 10 años para construirlo. Entonces, le pregunto a Christophe si no conoce a Marwanne, mi amigo, y si no es su padre su amigo. Nos dice que sí, el padre de nuestro amigo es uno de los amigos con los que construyó el barco cuando tenía 20 años. Estamos alucinando. Le decimos que tenemos piezas de su barco en nuestro barco, su campana de tangón y su tangón. Estamos todos emocionados y nos tomamos otra cerveza. Le enviamos una foto a Marwanne, quien nos llama un poco más tarde una vez que Christophe se ha ido. Estamos todos boquiabiertos. El mundo es tan pequeño.

Además, a Christophe lo adoramos, es muy simpático. Nos ayuda en todo, y no solo a nosotros, de hecho. Les echa una mano a todos sus amigos también. Nos prestará un motor fuera de borda por un tiempo y, sobre todo, llamará a uno de sus amigos mecánicos para conseguirnos un motor. Resultado, conseguimos un motor 5CV Tohatsu que funciona muy bien, todo revisado a la perfección por 350 €. Gran negocio, ¡gracias Christophe! Estos motores cuestan 1500€ nuevos.

Uno de los amigos de Christophe, Joël, es pescador. Generalmente, él le suele traer pescado a Christophe, pero ahora los dos se ponen a compartirlo con nosotros, lo cual es genial porque en Saint Martin, en cuanto a pescado, está fastidiado. O tienen “ciguatera” (una enfermedad transmitida por una bacteria que se desarrolla en los corales muertos, cada vez más numerosos por el cambio climático y los huracanes), o son demasiado pequeños y escasos... A cambio compartiremos con ellos un poco de embutido español traído por la tía de María, algo que no se encuentra en las Antillas. Se deleitan, sobre todo Joël, hasrto de comer tanto pescado, y nos alegramos.

La tía de María (Nati) vendrá a vernos unos diez días en marzo. Yo me arreglo para tener 4 días libres y María también. Con ella, son las vacaciones, vamos a un concierto gratuito de los Wailers (el antiguo grupo de Bob Marley) para la Heineken Regatta. Hay que decir que la atmósfera no era muy rastafari, sino más bien americana. A nosotros nos da igual, la música está bien, el concierto es gratis, no nos vamos a quejar. Vamos con unos amigos catalanes que conocimos en el fondeadero. Nos llevamos bien con esta pareja con la que nos seguiremos hasta el final. En resumen, con la tía es la buena vida, vamos a

restaurantes, a conciertos, a comer langostas (una de las cuales pesqué yo). Vemos tortugas, delfines, incluso monos. Lo pasamos genial.

La tía se va y el ritmo del trabajo vuelve. El mar de fondo vuelve a entrar en el fondeadero, así que nosotros vamos a volver al lago. Bien tranquilos. Un día un hombre con su barco querrá absolutamente pasar el puente. Imagino que estaba harto de la ola. Resultado, pierde su mástil al intentar pasar el puente que estaba cerrándose. Fondea en la laguna, en medio de los barcos destrozados y encallados por los ciclones, sin mástil como los demás. Genial. Hemos visto el video en las redes y el tipo es un cabezón, el semáforo del puente estaba rojo y éste bajando, lentamente pero bajando... Hablando con Christophe, nos enteramos de que el tipo acababa de terminar de arreglar su velero... Regreso al punto de partida sin llevarse los 200€, como en el Monopoly.

Historias como estas hay a montones en Saint-Martin. Conocimos a un sevillano, Manuel, que es mecánico. Él llegó desde España con su barco. Se detiene en Saint-Martin para reparar y allí, se encuentra con el ciclón "Irma", su velero queda destrozado. Toma el toro por los cuernos y lo desmonta para darle una nueva vida. El local donde tenía todas sus piezas de barco se incendia. Lo pierde todo de nuevo. ¡Qué infierno! La vida en barco, ¡la vida de ensueño!

El varadero Geringa es realmente un lugar increíble, es un mundo aparte en San Martín. Allí volveremos a ver a un amigo que conocimos el verano pasado en Groenlandia, Víctor, que trabajaba en Saint Bart como marinero. Otra reunión muy agradable. Rara vez nos aburrimos en Saint Martin. Seguramente un poco más en verano durante la temporada de ciclones, cuando hay menos gente, pero nosotros nos divertimos mucho. Volvemos a ver a gente, a Nadine y Jean Pierre, Phil y Lysa (la pareja de estadounidenses de las Bermudas), y conocemos a otros, catalanes, belgas, noruegos, estadounidenses. Tenemos un bonito grupo de jóvenes muy guay, es genial. Disfrutamos al máximo de estos momentos porque sabemos que la mayoría partiremos antes del verano. Clément: otro encuentro inesperado, el último que cuento ya (y tantos que quedarán sin contar). Un día, mientras trabajaba en los muelles, estaba maniobrando un catamarán y de repente veo a dos tipos que me miran, me quedo en shock otra vez. ¡Conozco a uno de los dos tipos! ¡Es el amigo de los padres de mi mejor amigo de la infancia! He comido muchas veces con él en casa de mi amigo. Sabía que hacía vela, pero de ahí a encontrarlo en los muelles de Saint Martin, ¡qué sorpresa! Lo llamo y le pregunto si se acuerda de mí. Es su turno de quedarse en blanco. Finalmente, me lo devuelve. Entonces, estamos invitados el mismo día al barco de su hermano que tiene un magnífico Solaris de 60 pies. Su hermano debe ser millonario. Iremos a tomar el aperitivo allí y luego se irán poco después hacia las Azores. Otra increíble coincidencia.



El bareto del varadero Geminga, jugando al “palé breton”

Este momento empieza a oler a final también para nosotros, nos estamos preparando para lo que viene. Queremos ir a Dominica antes de salir de las Antillas, todo el mundo nos ha dicho que es una isla preciosa. Hacemos barbacoas con amigos y una noche, para nuestra última velada en Saint-Martin, iremos al bar del varadero Geminga. Pasaremos una de nuestras mejores noches allí. De nuevo, los astros se alinean y todos a los que conocemos del varadero, están allí esa noche. Unos porque los invitamos, otros porque se enteran de que nos íbamos pronto y se apuntan y otros por pura casualidad. Hay bastante ambiente en el bar esa noche, cosa bastante inusual, normalmente es más tranquilo. Manuel toca ritmos de flamenco con el cajón, acompañado al canto por otra amiga andaluza. Es una delicia. Hablamos con todo el mundo, nos reímos mucho. Les regalamos unas super chanclas COOL a Christophe y Petra antes de partir hacia Dominica, para agradecerles todo lo que me han enseñado en la velería, además de haber reparado todas nuestras velas en su taller, por nada. Los dejamos en un momento en el que tienen un montón de trabajos y están un poco desbordados. Pobres. No es fácil gestionar una empresa de artesanía.



Nuestros amigos del varadero de Geminga

Clément se despidió de sus compañeros de trabajo, ellos están más acostumbrados a ver a la gente irse, pero también se habían acostumbrado un poco a mí. Es la vida en esos lugares, es difícil mantener al personal, la gente no se queda mucho tiempo...

Nos vamos rumbo a Dominica. Qué pena, no hay viento... Entonces, nos pararemos en Antigua. Vamos en modo pirata porque la "clearance" (el registro que se hace al entrar) cuesta super caro en esta isla. Por mar, Antigua es una isla magnífica, con lagunas y barreras de coral por todas partes. Hacemos mucho snorkel y caza submarina en esta isla, en el que los fondos de coral están mejor conservados que en Saint Martin. Los vientos alisios se han parado esta semana y podemos ir a fondeaderos en la parte barlovento de la isla. Está todo muy tranquilo y es muy precioso. Solo que, dado que es muy bonito, ha atraído al turismo de lujo. Muchos islotes están privatizados. No hay pequeños bares o chiringuitos en la playa, sino restaurantes elegantes. Clément enseguida quiere irse, yo insisto para que nos quedemos unos días más y vayamos a explorar otras partes de la isla. No nos arrepentiremos. Queremos ver dónde y cómo viven los locales aquí, esta isla no pueden ser solo resorts. Decidimos ir a un pueblo, Willikies, que está a unos 20 minutos andando desde un fondeadero muy tranquilo, en el que, por cierto, estamos completamente solos. Llegamos a la plaza del pueblo y nos tomamos una cerveza allí. Llamamos la atención, un chico viene a hablarnos, ¡y se hace llamar "el alcalde"! Los locales pasan la tarde en la calle y muchos consumen marihuana y seguramente coca. No sé cómo pueden fumarse esas cantidades de hierba, y encima, súper fuerte. Nos llevaremos una pequeña muestra para comprobarlo. En fin, charlamos con ellos, sobre todo con un par de ellos. Son tan amables que nos proponen

acompañarnos en coche hasta el muelle en el que tenemos el dinghy. Al menos, hay vida en los pueblos de Antigua.



“English Harbour”, una marina de Antigua metida en los manglares

Los alisios vuelven y es el momento de irnos hacia Dominica, nuestro objetivo. Llegamos a Portsmouth. Los locales se han montado una asociación para regular un poco el fondeadero (casi el único de la isla). Un tiempo atrás parece ser que había robos y delincuencia en este sitio y empezó a tener mala reputación. Por suerte, un grupo de locales se dio cuenta de que saldrían ganando si, al contrario, acogían al turismo y se sacaban beneficio de ello. Fondear con tu ancla es gratis pero tienes boyas de amarre a disposición por 15€ la noche y muchos servicios. En esta isla se paga en muchos sitios por visitar sitios públicos, pero que están gestionados por particulares. Es un sistema al que no estamos muy acostumbrados. Al principio nos molesta un poco pero después entendemos que es una forma de conservar la naturaleza ya que el gobierno no pone dinero para hacerlo. Aún así, hay muchas cosas asequibles e incluso gratis. Los sitios más turísticos son los que cuestan caro. Por ejemplo, para hacer una de las excursiones más famosas de la isla, nos obligaban a ir con guía y cobrarnos entre 60 y 80 € por hacer la caminata. Decidimos hacer otra.

La naturaleza en esta isla es exuberante y muy salvaje. Nos encanta hacer excursiones en medio de todo esto. Allí decidimos no alquilar coche para ahorrar un poco. Así que, nos apañamos como podemos, moviéndonos en autobuses súper chiquitines, pero súper numerosos que se comportaban casi como taxis o haciendo autostop y compartiendo el remolque con otros locales que volvían de trabajar. Es la aventura y nos encanta.

Nos encantará ir al Zion, conocer gente por allá. Las aguas termales de “Ti Kwen Glocho”, recomendadas por unos amigos. Unas aguas termales naturales sobre las que han construido unas balsitas, todo esto en medio de la vegetación. Un pequeño paraíso. La Dominica es un pequeño Edén en ciertos aspectos. La vegetación es magnífica, hay muchas cascadas, árboles frutales y fuentes de agua caliente. Por otro lado, la isla nos puso a prueba. Tuvimos algunos altibajos emocionales allí. Cosas geniales y decepciones con la gente, que en general era súper “cool” (guay) y con muchísimas influencias rastafaris. Tuvimos alguna decepción con gente que creíamos que nos consideraba como iguales pero que en el fondo nos seguía viendo como a unos turistas ricos. A pesar de todo, nos encantó descubrir esta isla tan especial. Dominica se está abriendo al turismo, todo el mundo lo dice y lo pudimos ver con nuestros propios ojos: inversiones extranjeras, construcción de un teleférico para subir al pico más alto de la isla, construcción de un aeropuerto internacional, etc. Habrá que ver en el futuro cómo evoluciona la isla. Como el resto, sigue el ritmo del mundo. Ojalá la población local salga ganando y se beneficie con ello y que se conserve de forma razonada la naturaleza todavía salvaje y, me atrevo a decir, única de las Antillas Menores.



Dos barcos encallados en el fondeo de Portsmouth



Rocas rojas al norte de Dominica

Volveremos de Dominica después de 10 días allí. En previsión del cruce del Atlántico, cogeremos montones de mangos y plátanos salvajes y también compraremos verduras locales. Nos sorprenderá lo mucho que durarán, hasta Azores un mes después. Alucinamos, comparado con las frutas y verduras compradas en Saint Martin, donde casi no hay agricultura y todo se importa desde República Dominicana y Europa y todo se pudre en cuestión de días. Nada que no supiéramos ya, pero la diferencia era impresionante.



Un restaurante en medio de la selva con vistas al valle y al mar. El fondeadero de “Loubière” con la bandera de Dominica que en el medio lleva dibujado el emblemático loro de la Dominica, una especie endémica de la isla, solo presente aquí, y lo vimos varias veces ¡! Un loro salvaje, qué maravilla.

## Azores

De vuelta de Dominica, haremos una parada express en Guadalupe para comprar ron y otros productos que pensábamos que sería difícil encontrar en San Martín. Llegamos, fondeamos, vamos al supermercado y nos vamos de nuevo hacia Saint Martin, en 2 horas ya estábamos en marcha de nuevo. Haremos el resto de la compra en Saint Martin con el coche de Christophe.

Una vez preparados y tras las últimas despedidas, nos ponemos en marcha para cruzar el Atlántico dirección Azores. Partimos casi al mismo tiempo que Nadine y Jean-Pierre, con unas pocas horas de diferencia. Es nuestra primera navegación tan larga en pareja. Pero no nos preocupamos, hemos hecho suficiente para estar tranquilos. Lo tenemos todo previsto: podcasts, series, libros, música, sudokus. ¡Estamos bien! El comienzo de la travesía empieza con viento fuertecito, pero sobre todo bastante ola y de frente, ¡otra vez! No es fácil durante unos días. El primer día estamos un poco mareados, sobre todo yo (María) y voy al ralentí. En cambio, ¡la pesca es muy buena! Pez limón casi todos los días al principio y toques de atún que no se concretaron, era demasiado grande para nosotros. Qué pena. Casi no pescaremos más hasta las Azores, excepto una pequeña “caranga” que soltaré y una especie de pez serpiente bastante extraño que también devolveremos al mar.

Llegaremos a Flores, la isla más al oeste de las Azores, después de 18 días en el mar. Tuvimos suerte, habremos hecho menos de 24 horas de motor en total. Llegamos a Flores al caer la noche. Hay oleaje en la entrada del puerto. Entramos y está todo tranquilo. Podríamos fondear fuera, ya que el puerto está petado pero es demasiado tentador. Son las 11 de la noche, pensamos que si molestamos podremos movernos mañana por la mañana. Le preguntamos a un barco si podemos amarrarnos a él. No hay problema. Resulta que son argentinos y españoles. Estamos alucinando, nos ofrecen un plato de estofado de pez espada apenas llegamos, nos invitan a tomar una copa. Demasiado simpáticos. Vamos a estirar las piernas en tierra y luego nos metemos en su barco. Un poco tímidos porque hace 20 días que no hemos visto a nadie. Super ambiente a bordo esa noche. Se ríen, tocan música, etc. Conocemos a una pareja franco-gallega que volveremos a ver más tarde en Galicia. ¡Bonita llegada!



El dique de Flores destruido por una tormenta

Flores sería nuestra isla favorita y de lejos. ¡Qué ambiente! Todo el mundo que acaba de llegar del cruce del Atlántico, las barbacoas en la playa, montones de peces en el dique, el bar del club naval con cervezas a 1€. ¡Menuda diferencia con el Caribe! Todo el mundo se reúne allí para el aperitivo. Además de eso, allí están todos nuestros amigos, Alex y Bruna los catalanes, Alex y Elod, Jouis y Lola, Paul y su mamá. Están todos ahí. Excepto Nadine y Jean Pierre, que tardarán 12 días más que nosotros en completar su travesía. También nos encontraremos al hermano de una amiga de María, Gus, que llegará poco después que nosotros, y luego conoceremos a muchos otros navegantes súper simpáticos. Nos animamos a hacer el Farol Adventure Trail, o más bien, nos dejamos llevar. Maria se arrepentirá un poco porque se lesionará el músculo lateral de la pierna y no podrá caminar durante bastante tiempo. El dolor permanecerá durante unas semanas. Aparentemente es muscular, eran contracturas gigantes. Menos mal que solo sea eso. Mientras tanto, yo disfruté mucho haciendo esta ruta. Era la primera vez, pero fue muy agradable, hay que decir que los paisajes eran impresionantes. Flores es realmente una isla particularmente hermosa. Nos alquilamos un scooter unos días para visitar la isla, que nos tenía enamorados. Nos encantó nuestra estancia allí.





Flores y sus paisajes espectaculares

Un poco tristes de tener que despedirnos de esta isla, nos ponemos en dirección a Sao Jorge para reunirnos con Alex y Bruna, y Greg, un amigo que se les ha unido para hacer el cruce. Nos llevamos tan bien, tenemos una conexión muy especial. Disfrutamos de nuestros últimos días juntos, ellos se marcharán hacia el este del archipiélago de las Azores para posicionarse para ir hacia Gibraltar. Nosotros nos quedaremos dos o tres días en Sao Jorge. Esta isla en la que ya habíamos estado, también nos gusta mucho y el fondeadero es muy agradable.

Con la idea de sacar el barco del agua para renovarle el antifouling (la “pintura” del casco que impide que las algas y los moluscos se peguen a él) nos vamos a Horta, en la isla do Faial. Error, deberíamos de haberlo sacado en otra isla que nos habían recomendado, pero bueno, a veces nos equivocamos, no lo sabemos. Gastaremos energía tontamente en Horta. Lo organizamos todo para poder sacar el barco: compramos todo el material, encontramos una escalera, nos iban a dejar una karscher, varias idas y vueltas entre la oficina del varadero y la tienda que nos iba a alquilar los soportes para sostener el barco... Al final hubo un error en la reserva de los famosos soportes y no tenían para nosotros. No importa, nos quedaremos con Gus, Alain y Pierre y pasaremos muy buenos momentos en esta isla que también tiene paisajes preciosos. Una caldera espectacular culmina la isla y hay un pueblo que quedó completamente sepultado por una erupción volcánica en los años 70. También visitamos la isla do Pico, la isla de en frente, con un ferry que salía de Horta. Está a 20 minutos. Alquilamos un coche con nuestro amigo Pierre y exploramos la isla. Nos paseamos entre los antiguos cráteres y las vacas y empezamos a meternos por caminos bastante destrozados. El embrague del coche empieza a oler a churrascado y decidimos salir de allí como podemos para coger una carretera más reciente. El coche de alquiler, que estaba nuevecito, llevaba a penas 100km. Pierre y Clément volverían al cabo de dos días para subir al famoso pico, el más alto de las Azores a unos 2350m de altitud. Yo seguía lesionada.

Aun así, el fondeadero de Horta no es nada tranquilo y estamos un poco cansados de estar allí. Al ser puerto de entrada de las Azores, todo el mundo pasa por allí obligatoriamente después del cruce. Había tantos barcos fondeados que teníamos que poner las defensas porque cuando el viento cambiaba de dirección los barcos se tocaban.

Queríamos visitar La Graciosa, otra isla al norte de Faial, pero las condiciones meteorológicas no lo permitieron, así que fuimos a Terceira, en plena época de fiestas. Nos habríamos creído en Valencia, el ambiente era muy similar. La música, los desfiles, los toros, los conciertos gratuitos por la noche. Iremos a las fiestas de Terceira con Pierre, quien navegó con nosotros hasta allí y con quién visitaríamos la isla. Un poco menos bonita y un poco más turística, que las demás, seguirá siendo un lugar encantador para pararse. Por fin encontramos un varadero que aceptara que sacáramos el barco, en Angra do Heroísmo (una de las ciudades más bonitas de Azores, por cierto). Era un poco caro pero seguía siendo muchísimo más económico que en el Caribe. No es fácil ya que, dado el precio de la noche (por los 40€) trabajamos duro para terminar rápido el trabajo. Lijamos y pintamos todo el casco, parte de la cubierta, cambio de ánodos, refuerzo del soporte del piloto de viento, barnizamos las maderas del salón, etc. En fin, vamos a trabajar como locos durante 10 días. Tenemos algunos imprevistos que nos alargan la tarea, nunca se avanza a la velocidad a la que se piensa, pero, aún así nos apañamos bien. Tenemos todas las tiendas necesarias de bricolaje, pintura, herramientas, y además, baratas. Terminamos el trabajo, estamos súper contentos y al echar el barco al agua de nuevo... se no estropeará la pintura en las zonas por dónde pasan las correas de la grúa... ¡qué lástima, estaba demasiado fresca! Después de una paradita en otro fondeo de la misma isla, Praia, donde descansaremos y haremos wing, partiremos de Terceira hacia Galicia, después de pasar mes y medio en Azores. ¡Nos encanta!



Las vacas más felices del mundo, las de Azores

## Galicia

Después de haber renovado la pintura del casco, éste estaba todo lisito y avanzábamos como un cohete. Vamos rápido, más rápido que la ruta marcada por nuestro programa de navegación. Al principio tenemos bastante viento, luego un viento medio-fuerte pero con un mar bastante formado, no muy agradable para dormir. No dormimos muy bien durante esta travesía. No os penséis que en el resto hemos dormido como en un hotel de cinco estrellas, pero algo mejor. A la llegada de la costa gallega, el viento cesa, pero el mar de fondo sigue allí. Al acercarse a la plataforma continental, la ola se duplica, un espectáculo a la vez magnífico e impresionante. No hay viento, la vela mayor no para de balancearse aunque esté cazada (sujeta) en el centro. Con tanto balanceo, acaba rompiéndose el “pajarín” un cabo que sujeta la vela mayor por el extremo opuesto al mástil. También se nos rompe la polea principal que sirve para cazar o soltar la vela mayor. Esto nos hace tener que bloquear la escota de la vela mayor con un nudo. A tan solo unas 40 millas de llegar y volviéndonos locos con tanto movimiento, decidimos poner el spinnaker para equilibrar un poco el barco. Tenemos la mala suerte de que un “squall” (una nube que trae viento) se nos viene encima. El viento aumenta y necesitamos soltar la vela mayor para estabilizar el barco. Solo que ésta está bloqueada y no se puede soltar fácilmente con tanta presión. Los que no hagáis vela no estaréis entendiendo nada de lo que estoy contando (María) pero el caso es que casi nos cargamos el spinnaker. Conseguimos bajarlo como podemos, lo revisamos y está perfecto. Bien. A tomar por saco, ponemos el motor hasta el final.

Llegamos a la ría de Arousa, el 20 de julio, los paisajes son preciosos, las rocas son de granito, nos recuerda a Bretaña. Anclamos frente a la isla de Arousa, está todo calmadito como en un lago, es súper agradable. Estamos delante de pequeño puerto de pescadores y hay muchas idas y vueltas. Es muy activo, pero estamos tan cansados que nos da igual, dormimos genial. Nos impresiona la cantidad de pescadores profesionales que hay en Galicia. La mayoría eran marisqueadores, ya fuera buceando, echando nasas o en bateas (plataformas en las que se cultiva el mejillón). Nos encontramos con un pescador en el muelle con el que acabamos hablando bastante rato y varias veces. Qué curioso estos dos mundos tan cercanos (la pesca y la vela) pero que no se conocen entre sí.

Qué placer para nosotros estar en Galicia, María ha vuelto a su país, hablamos el idioma, la gente es simpática, la comida es barata y de buena calidad. Disfrutamos mucho. Una noche, en la rampa del puertecito de Arousa, tenemos un encuentro un poco extraño. Volvemos del restaurante. Vamos a la rampa a recoger nuestro dinghy, debe ser la 1 de la mañana. Al llegar al muelle, encontramos a un grupo de personas que intentan hacer arrancar una lancha bastante grande. Al vernos, se preocupan y nos preguntan qué hacemos allí. Les explicamos que venimos a coger nuestro dinghy, aparcado justo al lado. Se relajan y nos ofrecen ayuda. Los observamos al mismo tiempo. Es un grupo extraño, tienen un montón de bidones en sus barcos. Seguramente van a buscar una carga de noche en la ría. Nos imaginaremos que es droga y que tenemos delante de nosotros a narcotraficantes. Es conocido que en la costa de Galicia hay narcotráfico. Nunca lo sabremos.

Nos quedamos casi una semana en Arousa, descansando y haciendo wing. Yo hago mis

primeros “jibs” (giros) y María mejora sus vuelos. Iremos al sur el 26 de julio para asistir al festival intercéltico de Moaña, en la ría de Vigo. El festival es gratuito y hay unas artistas que nos gustan mucho que tocan allí, Tanxugueiras. La primera noche cuando llegamos, el concierto es muy chulo, es un grupo de Santiago de Compostela que toca música tradicional. La gente baila danzas gallegas, lo hacen genial. Al día siguiente, nos encontramos con un taller de bailes tradicionales en el festival y nos unimos. Ilusionados, pensamos poder poner en práctica nuestras danzas en el concierto de Tanxugueiras esa noche. Sin embargo, al ser tan conocidas, no hay espacio para bailar. Clément: aún así, asistiré a uno de los mejores conciertos de mi vida. Las artistas, 3 chicas, se entregan, están como en su casa en Moaña. Defienden la cultura gallega, con su música, la hacen atractiva para los jóvenes. Su música combina ritmos modernos e instrumentos tradicionales. Nos encanta. Pasaremos un momento genial.



Las islas Cíes

Tenemos un segundo festival previsto en la ría de Pontevedra. Antes de ir, nos detenemos en las islas Cíes. Allí nos encontraremos con un navegante que conocimos en Flores. Un gallego llamado Tonicí. Al llegar a las islas, nos reconoce y nos llama, es práctico tener un barco amarillo. Nos invitan a bordo, él está haciendo chárter con unos clientes pero son súper simpáticos. Nos invitan a un aperitivo. Tonicí nos dice que pasemos por Baiona, donde tiene su casa. Nos apetece mucho. Además, hay un Decathlon no muy lejos. Va a ser la oportunidad de hacer una misión Decathlon. Decidimos pasar la noche en las Cíes e irnos directamente a Baiona al día siguiente. Fondeamos allí y encontramos una rampa de pescadores donde podemos dejar el dinghy amarrado, debemos de tener cuidado con las mareas. A pesar del calorazo que hace, conseguimos llegar al Decathlon cogiendo un autobús y andando unos 20 minutos. Nos llevamos media tienda y nos preparamos para ir a casa de Tonicí, su chica, Marion, que por cierto es bretona, y su hija Lili de 8 años.

Lo pasamos muy bien. Es fácil conectar con otros navegantes, siempre tienes algo que compartir con ellos. Además sabemos que los encuentros son breves, intuitivamente los disfrutas y valoras mucho. Nos despedimos y al día siguiente nos vamos a la Ría de Pontevedra.



Baiona

Nos detendremos en un fondeadero magnífico a la entrada de la Ría. Los amigos de María, María y Alex deben unirse a nosotros durante el festival. Se suponía que estaríamos en el puerto en la misma ciudad donde estaba el festival, solo que nos enteraremos de que no aceptan visitantes. Los puertos en España y sobre todo en Galicia funcionan de manera muy diferente a los de Francia. La parte de recreo es minoritaria en muchos de los puertos y, si la hay, suele pertenecer a los socios. Es el caso de Bueu donde tiene lugar el festival y también del puerto de Beluso que está al lado, a 20 minutos a pie. Por fin encontramos un pequeño muelle que pertenece a la Junta de Galicia y que nadie gestiona, en el que parece ser que te puedes parar para pasar el día e incluso la noche. Haremos esto una noche y recibiremos a los amigos en el muelle. Esto nos permite ir al festival sin agobiarnos (estar fondeados requiere volver en dinghy y era toda una organización un poco compleja). Todo saldrá bien al final.

A la noche siguiente, no hay sitio en el famoso muelle y nos toca echar el ancla en el fondeadero. Entonces les enseñamos a Alex y María a arrancar y manejar el dinghy y nos organizamos para que vengan a por nosotros a nuestra vuelta del festival. Uf, consiguen apañárselas. ¡Bravo!

Al día siguiente, llega la familia de María. Tenemos una cita en el puerto de Cangas para almorzar con todos, los amigos y los padres. Cuando llegamos, ¡sorpresa! No solo están los padres, sino también los abuelos, la hermana y la tía Nati que se han subido a Galicia. ¡Qué emoción!



La mejor sorpresa de Galicia

Estamos todos muy contentos de reencontrarnos y pasaremos unos días geniales en su compañía. Los abuelos están en plena forma, a pesar de los 40 grados que está haciendo, es un placer verlos. La abuela podrá ir a ver la catedral de Santiago de Compostela y asistir a la misa, donde, además tendrá la suerte de ver en marcha el Botafumeiro. Un famoso incensario que ponen en acción algunos días del año, ella está encantada y nosotros también. Ese día nosotros lo pasaremos en Cíes con los amigos de María. Después de muchos restaurantes buenísimos, risas y abrazos, nos despedimos y nosotros continuamos nuestra ruta hacia el norte.



De restaurante en Pontevedra



La bruja mala y Nerea

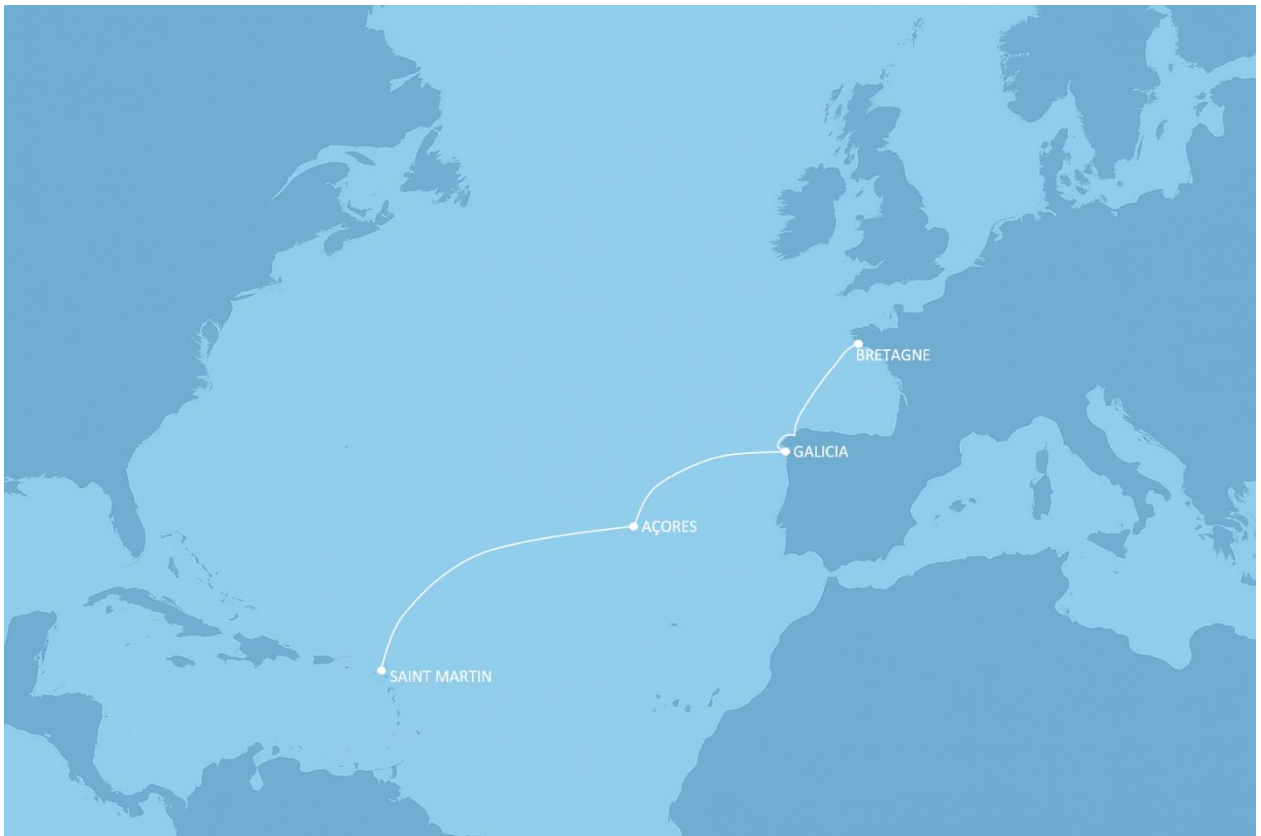


Las islas Cíes

La ruta para subir no es fácil, no llegan ventanas favorables, el viento es casi siempre norte en esta época del año. Decidimos aprovechar un momento sin mucho viento para subir a motor hasta el cabo Finisterre, tras este haremos bordos. Esta navegación es chulísima, pasamos entre las islas de Oms, Sávora y todas las rocas que las rodean. Al pasar el cabo Finisterre, el viento pasa de 5 a 20 nudos y la ola que va con ello. Además, nos llega una procesión de barcos de pesca. Creo que vimos unos cuarenta pasar, impresionante. Entre los vientos racheados, la ola y la cantidad de pescadores que navegan estas aguas, ahora entendemos por qué tiene tan mala reputación para los navegantes. Notamos la diferencia incluso en la temperatura, de repente sacamos las chaquetas. Nos pararemos en las islas Sisargas, en un pequeño paraíso tan solo habitado por conejos y gaviotas. Pasaremos la noche en el fondeadero, completamente solos y nos pondremos en dirección a La Coruña para esperar nuestra ventana para el famoso golfo de Vizcaya. Encontraremos un fondeo al otro lado de la ría de esta gran ciudad, en un pueblecito turístico y bastante concurrido durante el día por lanchitas. Allí descansaremos y nos prepararemos para la que será nuestra última navegación en alta mar. Saldremos el 10 de agosto en dirección a la isla de Sein, donde nos espera la familia de Clément.



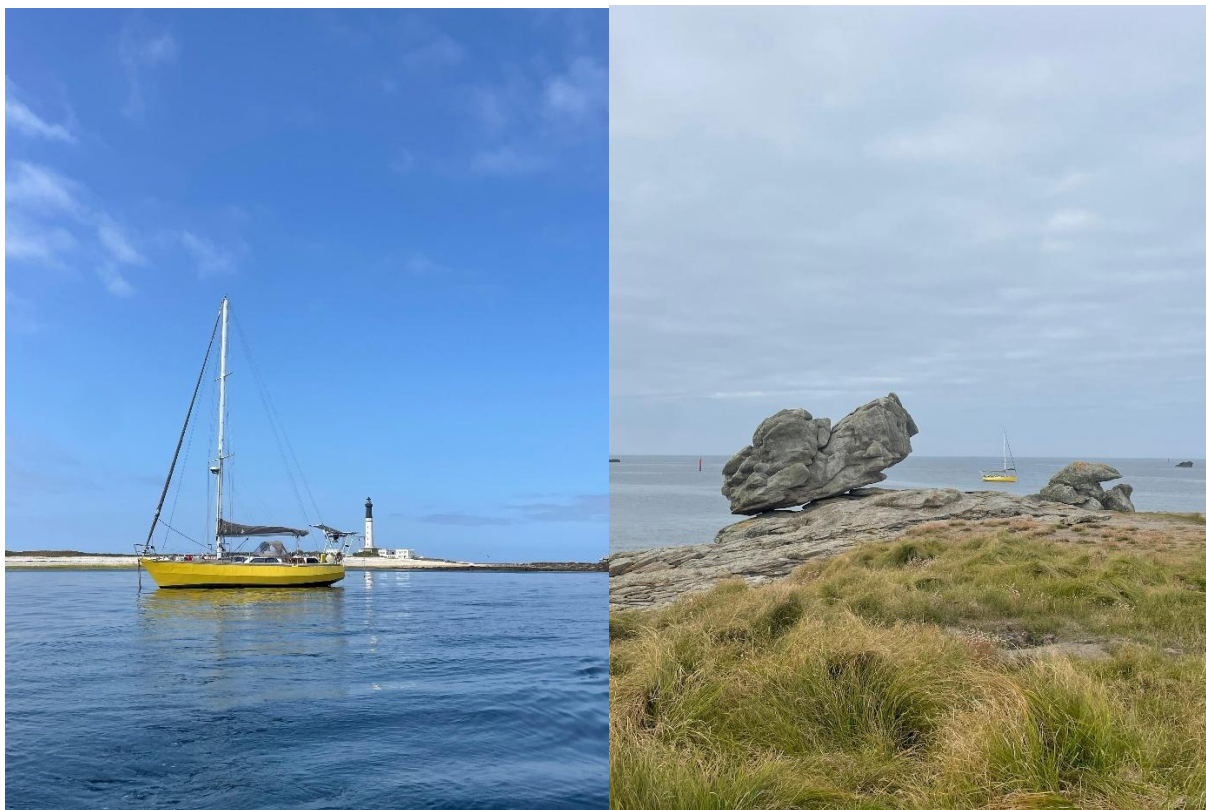
Las islas Sisargas



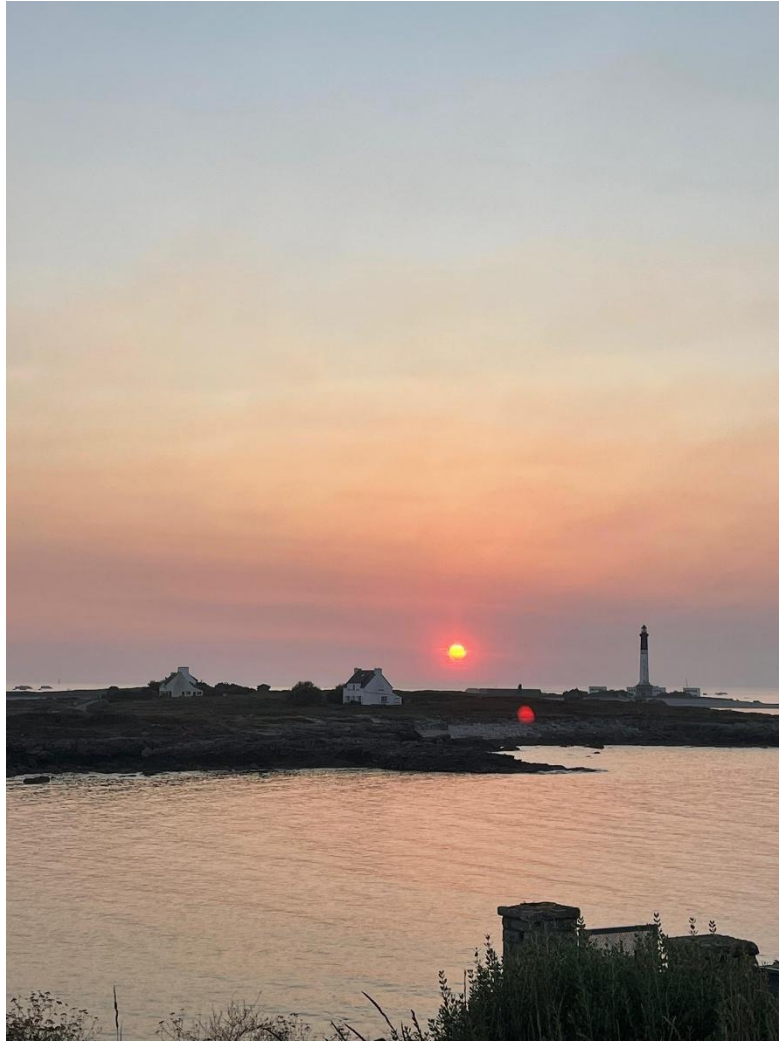
## L'île de Sein

La travesía del golfo de Vizcaya nos irá bastante bien. Tendremos de todo en 3 días, oleaje, 40 nudos de viento, calma chicha, ceñida, popa, en fin, de todo. Al salir de La Coruña, no tenemos viento, pero sí mar. Esta costa es muy propensa a los cambios repentinos en la fuerza y dirección del viento debido al relieve de la costa. A unas 30 millas de la costa, donde en teoría este efecto del relieve ya no debería notarse, el viento empieza a hacer cosas raras, pasa de 10 a 30 o 40 nudos de repente. No hay ni una nube en el horizonte que nos ayude a interpretar lo que está pasando. Es bastante desagradable. Tenemos viento hasta la tarde y luego baja. 15 nudos de popa, como nos gusta. El viento caerá el último día, es un mar de aceite, calma total. Ponemos el motor, estamos demasiado apurados por llegar. La navegación es magnífica, hay delfines por todas partes. Incluso pescamos un atún después de haber rezado al dios de los Atunes. Llevábamos meses sin que nada mordiera el anzuelo. Eso será un bonito regalo para mi familia.

Mi familia nos espera en la isla de Sein, casi todos están allí excepto mi hermano y mi abuela Dani. Mis primos, mis padres, así como mis tíos y tías están allí. Tenía prisa por llegar. No duermo, vigilo y escribo los últimos relatos de nuestro viaje. Llegamos a las 4:30 de la mañana con la marea. Pasamos el raz de Sein en el 3/12, tenemos 5 nudos de corriente a favor. El mar se agita mientras hay calma chicha. Es impresionante Bretaña. Realmente la mejor región para aprender a navegar. He avisado a unos amigos de la isla que también llegamos, pero las 4:30 es un poco temprano para el comité de bienvenida. Llegaremos entonces de noche, discretamente, y dormiremos una vez anclados, delante de la casa familiar.



Fondeados en la bahía del faro de la isla de Sein



Las vistas desde la terraza de la casa familiar

Llegamos a la isla a la mañana siguiente. Es el reencuentro con la familia, luego vamos a los muelles del pueblo, vemos a viejos amigos. Es un placer, estamos muy contentos de estar aquí. Pasado mañana, esparciremos las cenizas del abuelo fallecido en diciembre pasado. Este abuelo, era arquitecto, él fue quien construyó esta magnífica casa familiar frente a la lengua de rocas de Sein. Le rendimos homenaje esparciendo sus cenizas en esta lengua de rocas en barco. Un momento emotivo e importante para mí, que quería poder pasar con mi familia. Decimos unas palabras de despedida, luego mi tío esparce las cenizas. El agua es translúcida. Se observan las cenizas depositadas en el fondo. Es precioso. Ha regresado al mar y estará en paz en ese lugar que tanto le gustaba. Los delfines llegan, están a unos metros de los barcos. Vienen a despedirse de este gran hombre. Amigo de la naturaleza y de lo vivo. Druida en los últimos años de su vida. Adiós Alain, siempre estarás en nuestros corazones.



Menien Argal, donde yacen las cenizas del abuelo Alain









Los tres primos

Esa misma noche con María, haremos una fiesta con los amigos. Bebo un poco de más, pero bueno, estaba contento de estar allí y además es la isla de Sein. El ambiente de la isla se presta bastante a ello. Al día siguiente, es la hoguera típica de las fiestas de la isla y el torneo de petanca. La familia forma un equipo seleccionado. Ganarán el torneo con facilidad. Nosotros comemos pizzas en los muelles con los amigos para su última noche. Luego, vamos a la hoguera, al bar, y otra vez a la hoguera. Pasamos una noche estupenda en su compañía. Es reconfortante ver que nadie se ha olvidado, esos buenos amigos siempre están ahí. Nos decimos que nos volveremos a ver en el continente. Tenemos tiempo ahora, con María estaremos allí, en tierra o en el puerto en Bretaña. Pasamos unos días más en familia. Comemos bogavante gracias al premio de los ganadores del torneo de petanca, 200€ que gastaron en bogavantes.



Los ganadores del torneo de petanca preparando los bogavantes. El muelle de Sein donde se juega a la petanca.



La hoguera

La familia y los amigos se van poco a poco. Nosotros planeamos salir el martes 19 de agosto para ver a unos amigos en Douarnenez y para regresar a nuestro continente. ¿Preparados para nuevas aventuras?

Fin del viaje



¡Conseguido, guapito!

Gracias a Alain, mi abuelo, gracias a Mano, mi abuela.

Gracias a mis padres, a los padres de María, a mi tío Ronan, a las tías y a todos los demás miembros de nuestras familias que adoramos.

Gracias a Ana y Emrys.

Gracias a Christophe y Petra.

A todos los navegantes que conocimos durante nuestro viaje, Alex y Elod, Pierre, Alex y Bruna, Greg, Mino y Jean, Nadine y Jean-Pierre, Paul y su mamá, Jouis y Lola, Tonici y Marion, Yves, Delphine y sus hijos, y a todos los que se me olvidan.

Gracias a todos los que nos han inspirado.

Gracias a todos los que vinieron a vernos, nos hizo felices cada vez.

Besos a todos los amigos y a todas las personas simpáticas que conocimos durante este largo viaje.

María: gracias de nuevo a todos los citados por Clément, a los que creyeron en este proyecto loco como lo hicimos nosotros y a todos aquellos que nos han seguido en la distancia. Espero que nuestro viaje inspire a muchos otros.

Esperamos que os hayan gustado nuestras aventuras, y tantas otras que se han quedado sin contar. Al menos estas, no se olvidarán.

