

A vela cap al mar grec



Els Columbrets des del veler.

En Tomàs Escuder narra el seu viatge en veler de Castelló a Grècia en quatre episodis setmanals. En aquest primer lliurament, el navegant explica els preparatius del viatge, salpa del port d'Orpesa, albira el castell de Peníscola i troba el primer vent contrari a l'altura del Delta de l'Ebre.

La principal raó de viatjar és veure la Mediterrània –va dir l'erudit Samuel Johnson al seu estimat biògraf.

I no anava desencaminat si jutgem pel volum de gent que, amb una excusa o una altra es desplaça cap a aquest mar interior. Però, i què fem els qui vivim a la riba d'aquest Mare Nostrum tan desitjat?

Som al mes de maig, a finals. I des del dia dos que volíem salpar. És el bon moment, de cara a la primavera i l'estiu, per iniciar unes singladures que ens han de dur fins a les illes dels mars grecs. No hi ha mans, però. Havíem encarregat una capota per instal·lar a la coberta i fer més agradable les navegacions amb mal temps. Però la maleïda capota no arriba.

En vista d'aquesta situació decidim arrumbar cap al sud. Cap a València, on hi ha l'artesa veler a qui l'hem encarregada. Així doncs, en lloc d'enfilar

cap amunt i cap a l'est ho fem cap al sud i l'oest. Ja ho va dir un clàssic de la navegació a vela: cal ser molt pacient per navegar.

Des de feia temps que tenia en ment una llarga navegació amb el meu petit veler per recórrer les ribes de la Mediterrània. Fer una derrota sense preses, a l'albir dels vents, la mar i la nostra voluntat. Sense importar-ne massa la duració. Perquè és el fet que jo era ric de temps i ganes.

Així doncs... la decisió estava presa des de feia un parell d'anys. Calia, però, madurar-la i fer-ne la preparació pertinent. Un no es llança a ports i mars estranys sense una mica de reserva, sense un mínim de coneixement. Jo no era un neòfit. Havia navegat sovint i amb tot tipus de veler i amb diferents tripulacions. Fins i tot havia arribat a fer singladures de més de 90 milles nàutiques (uns 170 km) sol, la qual cosa significa una certa capacitat mental i domini del veler.

“Navegarem costejant perquè volem fer ruta però també veure el coster i la gent”

Però, evidentment, una cosa és navegar per llocs que coneixes en tots els sentits: corrents, vents, gent, costums... i una altra és tirar cap a regions no conegudes nàuticament. I passar freus o caps i baixos o badies on no has estat mai i on saps, per lectures i contactes personals, que són indrets on hi ha hagut naufragis i temporals.

La preparació jo la suposava. La resta... quedava a les mans dels déus del vent i el mar.

Un petit veler. Tenim tal vegada la idea errònia que un veler és un artefacte difícil i complicat de dur.

En realitat, per a aquells que no han navegat mai, tot ho complica i embolica un poc el fet que qui puja a un veler per primera vegada, siga un de petit o un de gran, no veu sinó cordes (caps en diem els navegants), i que cada un té, a més, un nom diferent i aparentment rebuscat. També les parts del veler s'anomenen amb una nomenclatura que fa por i estranyesa al possible grumet.

Però la realitat és que arribar a fer avançar un veler amb l'ajuda sola del vent no resulta tan difícil com puga parèixer i és una autèntica delícia veure com navega sobre el mar.

Compassar el vent amb la posició de les veles i les condicions de la mar pot arribar a ser tot un art. I el plaer de dur-les ajustadament, un goig.

El meu veler és un Etap 28 i. Un balandre amb veles Marconi. És a dir: una de les formes d'aparell més habituals en els velers esportius.

La llargària o eslora és de 8,70 metres. És a dir... una closca de nou ben petita damunt la mar. Porta un total de 44 m² de velam, i desplaça 2.600 kg Duu, també, un motor auxiliar interior de 13 cavalls que serveix per maniobrar a les entrades i eixides de port i per fer camí quan hi ha allò que en diem “calma blanca”. És un veler fabricat per les drassanes Etap i

és insubmergible, cosa que li confereix molts avantatges i seguretat.

Pot un petit vaixell com aquest afrontar el mal temps? La veritat és que sí que pot fins a uns certs límits. Val a dir que quan amb un vent de força 5 (entre 8 i 11 metres per segon) una nau mercant ni nota el balanceig, nosaltres ja tenim una incomoditat instal·lada a bord. Incomoditat en què la simple operació preparar-se un cafè pot significar tot una escena de circ.

Però l'atractiu de la mar, de la navegació, pot ser tan gran que ens hi aventurem malgrat els possibles inconvenients.

Naturalment que per a unes singladures com les que volem fer calen uns coneixements amplis de navegació, uns instruments i a més de cartes (mapes en diem a terra) derroters, portolans... sense els quals qualsevol navegació resultaria incerta i perillosa.

Clar que els antics grecs, fenicis o romans així ho feien en certa mesura. Però són innombrables, realment enormes, els naufragis soferts. Avui, per sort, i amb un coneixement de la meteorologia més gran, els riscos han minvat. I tanmateix... la mar continua sent la mar!

Ja teníem la capota. No calia sinó salpar cap al nord. I doncs, no. Ara era el pilot automàtic! Un instrument imprescindible per a qui navega sol i quasi igualment imprescindible per a qui ho fa amb una tripulació reduïda. I més si en aquest cas, com és el nostre, la meua companya no té ni la més lleu idea de què és un veler ni, òbviament, com es podria maniobrar amb ell.

I el pilot no funciona. No funciona.

De nou al port de Castelló, al seu Club Nàutic, acudim a un tècnic. Una setmana més d'espera per tal de reparar-lo. O l'opció de comprar-ne un de nou. I no. Tampoc. No vull gastar més ja perquè el pressupost del viatge és limitat. Esperarem i posarem en pràctica la paciència necessària.

Salpem! Així, un matí, amb la brisa matinera d'un petit terral fresc, deixem anar les amarres i fem rumb cap a l'est. Cap al llunyà Llevant.

Hem salpat des del port d'Orpesa, que ha estat el meu port de base i on he viscut uns 4 anys a bord d'aquest veler. Fa dos dies vam arribar des del



de Castelló, on ens va resultar més fàcil solucionar els petits problemes tècnics.

Navegarem costejant perquè volem fer ruta però també desitgem veure el coster i la gent que hi viu. Entenem que no té sentit fer un periple com aquest i fer-lo amb presses. Ens hem donat un període entre sis i set mesos. Per tornar a casa abans de les maltempsades de l'hivern.

Tenim sort i aquest vent del nord-oest es manté ferm sense ser excessivament fort. La mar espurneja perquè el sol ja és alt sobre l'horitzó. No fem una velocitat molt gran i la navegació resulta plàcida, però ens està bé per anar amarinant-nos. Darrerament havíem passat massa temps sense navegar solucionant problemes personals i burocràtics.

Quan creuem, lentament però segurs, el cap d'Orpesa, adquirim la certesa que ja no farem marxa enrere. I ens

“L'eslora del veler és de 8,70 metres, una closca de nou ben petita damunt la mar”



D'esquerra a dreta: el far d'Orpesa, el veler protagonista del viatge amarrat a port i el que Tomàs Escuder anomena "un germà petit".

afirmem en la comprovació que una de les situacions més difícils de solucionar quan un vol marxar fora de casa molt de temps és tallar les amarres.

I ens resulta fàcil comprendre la frase que Jack London posa en boca del seu personatge Lord Jim quan diu allò de: "Hi ha res que puga fer per vostè?" "Tallar les amarres!".

Efectivament, deixar els lligams de terra. Vet ací dificultats enormes.

A mitja vesprada tenim per proa la figura esvelta i clara del castell de Peníscola. Entre el blanc de les cases i el rocam poderós, a sota mateix, hi ha el seu port pesquer.

Avui no volem anar més lluny. El temps és bo i podríem continuar encara. Però ja hem dit que no tenim pressa i volem fer una volta, com de comiat de casa, pels seus carrers ara que encara no hi ha massa gent.

Com he fet d'altres vegades ens abarloarem ('amarrar-se de costat a un altre vaixell') als vaixells de pesca que estan amarrats al moll de la llotja. La gent de mar sempre és molt servicial i amable amb els altres navegants. Ens ajudaran de segur en les maniobres d'atrancament.

Ens hem col·locat al costat d'un pesquer que fa el triple que nosaltres, amb la consegüent dificultat d'haver d'enfil·lar-nos fins que arribem a la co-

berta i poder saltar a terra. Però estem segurs. No hi ha perill de mal temps i les amarres son fortes. Només un petit inconvenient: ells han de salpar sobre les 5 de la matinada per feinejar així és que haurem de maniobrar per deixar-los fer via a aquestes hores. Després podrem tornar a abarlar-nos a uns que no marxen. Ens ajudaran a fer les maniobres. Com solen fer sempre.

El dia ha estat agradable però mentre es navega no solem menjar sinó coses lleugeres, de manera que aquesta nit ens preparem un bon plat de pasta. I vi negre, suau, de la terra.

Fem un passeig discret i observem el que podrem veure al llarg de tots els ports de la Mediterrània septentrional. Els mateixos mercats ambulants, les mateixes botigues, uns bars pareguts, restaurants similars... El món, el nostre petit món occidental, s'ha homogeneïtzat de mala manera!

Clar que, també pensem que no ens podem queixar perquè fa només un parell de centenars d'anys tal vegada ens haurien rebut a canonades. Perquè aquesta és una altra constant d'aquest mar nostre: les ciutats emmurallades. Ací la guerra, no ens enganyem, ha estat un fenomen constant, pervers i tossut. Així que amb la constatació que no tenim altre remei sinó que considerar-nos agraciats i amb molts privilegis

ens entaforem a la cabina desitjant bon temps per demà.

En mar, els paràmetres que serveixen de guia no són els habituals que fem funcionar a terra. Ací el que compta és el temps. El temps que tindrem les properes 24 o 48 hores... I, significativament, el vent. La pluja o la calor no tenen cap importància per a un navegant. El valor suprem resulta ser el vent, perquè és ell qui condicionarà l'estat de la mar, les ones.

M'adorm pensant en aquesta variable i una més. Hem de creuar el delta de l'Ebre i això sempre és un punt conflictiu. Anem, a més, rumb al nord, la qual cosa significa que si s'alçara el vent, la cosa més habitual ací, seria el de nord-est i per tant de proa. I sol ser un vent que arriba d'improvís, fort, molt fort i amb ratxes que ens poden amargar la travessia. Clar que en aquest cas sempre podem girar vela i tornar al port de Vinaròs o Benicarló...

Hi ha també el fet que a la desembarcadura, al llarg de tot el delta, els fons marins no són regulars i embarrancar no és mai cosa fina ni agradable.

Amb aquestes enrònies em vaig adormint mentre el suau clapoteig del mar no arriba a molestar-me. Tenim un llarg viatge pel davant... arribar a Ítaca.

Tomàs Escuder