

SICILIA MAYO 2007:

“Al encuentro con Ulises en las Islas Eólicas”

Barco: Cristophoro Colombo/ Catania- Sicilia.

Capitán: Ramón Cueto

Tripulación: Juan Carlos

Enrique Claverol

Julio Milleiro

Munoa

Bricio

Cuaderno de Bitácora del segundo: Del periodo correspondiente al crucero del 26 de Mayo al 2 de Junio del 2007.

Catania-Lípari (25 de mayo al 1 de junio del 2007)

25-V. “Tutto e benne si finaliza benne”

Tras un ligero retraso por la niebla en el vuelo de León, Munoa y yo (Juan Carlos) nos encontramos en Barcelona con el grupo de los compañeros, que acaban de llegar de Asturias; desde allí enlazamos con hacia Roma y después cogemos por los pelos y a la carrera el avión de Alitalia a Catania. Una italiana pequeña nos llevó a la carrera y taconeando por todo el aeropuerto a la voz de ¡Andiamo súbito! Fuimos corriendo calculo que hasta Nápoles, pero al final cogimos el enlace. Las que no consiguieron seguirnos el ritmo fueron nuestras maletas, que no estaban al llegar a Catania. Finalmente, cuando ya temíamos que íbamos a tener que hacer una travesía de una semana con lo que llevábamos puesto, nos traen el equipaje al hotel unas horas después, a las siete de la tarde; bueno, todas menos la mía, que recuperó a las once de la noche, cuando recogemos en el aeropuerto a Javi, el último tripulante, que llegaba desde Rumanía.

Las cosas no se puede decir que empezaran con muy buen pie; a Enrique, que ya llevaba una semana con Geli en Catania, al segundo día dos motoristas les robaron en un semáforo del coche de alquiler (con ellos dentro) la bolsa con las tarjetas de crédito y casi todo el dinero que llevaban; les llevaron más dinero desde Asturias, pero las vacaciones ya se las habían arruinado.

Además hubo un malentendido y en el hotel “Il Príncipe”, que por lo demás estaba fenomenal, nos reservaron cama para todos, pero en habitaciones compartidas. En fin, si once personas íbamos a convivir durante una semana en dos barcos de apenas treinta metros cuadrados cada uno, tampoco era cosa de ponerse exquisitos, así que salimos a tomar una buena pizza italiana con un expreso y un limoncelo y después a descansar unas horas. ¡La aventura estaba a punto de comenzar! Y como dijo el recepcionista del hotel cuando llegó la última maleta: “Tutto e benne si finaliza benne”.

26-V. Rumbo al Estrecho de Mesina

Madrugamos. Un buen desayuno en el comedor del hotel con los uniformes recién estrenados puestos y.. ¡a funcionar! Decidimos que el barco que capitaneará Ramón será el que esté amarrado a estribor y el de Benjamín el de babor. El primero fue el ‘Christoforo Colombo’ y el segundo el ‘Regina Isabella’, dos magníficos Oceanis de 42” aparentemente en perfecto estado. Trasladamos equipajes, hacemos una compra abundante con la ayuda del Hummer (Fiat Panda) que había alquilado Enrique, comemos algo en el puerto y sorteamos los camarotes.

El 'Christoforo' está patroneado por Ramón, con Juan Carlos como segundo y una dotación que completan Enrique, Julio, Munoa y Bricio. El 'Regina' lo capitanea Benjamín con Pedro de segundo, y con Javier, Luisgu, Sergio y Juan como tripulantes.

Después de comer en tierra, zarpamos a las 19.00 horas rumbo a Messina, con apenas tres nudos de viento del ENE, la mayor arriba y el motor en marcha.

## 27-V. Paso del estrecho

Atravesamos Mesina con escaso tráfico, siguiendo el dispositivo de separación de tráfico y con la compañía de un grupo de delfines. El 'Christoforo' sigue una derrota transversal para cruzar el estrecho, mientras que el 'Regina' lo hace más en diagonal.

Pasadas las 5.30 horas se levanta un viento del SW que según el equipo electrónico del 'Christoforo' es de 14 nudos con rachas de hasta 27. A las seis de la mañana navegamos en popa cerrada y 'a orejas de burro', cuando en una violenta trasluchada involuntaria Julio cae por cubierta y evitó caer por la borda gracias a que se agarró a un candelero. Una nueva violenta trasluchada a las 7,30 horas acaba por romper uno de los cáncamos que sujetan las escotas de la mayor a la botavara, y a las 8,15 cede el segundo, con lo que nos quedamos sin maniobra en la vela, por lo que nos aproximamos al viento, recogemos el trapo y seguimos a motor.

A las 11.30 estamos frente a la pequeña isla volcánica de Stromboli, que deja ver su fumarola, aunque no erupciona con las explosiones de fuego como las que tuve la ocasión de admirar en septiembre del 2000 desde la goleta 'Barabah'. El viento es del WSW y de 20" según nuestro equipo. El 'Regina Isabella' ya nos espera fondeados cuando llegamos.

Bordeamos la isla y llegamos a la marina de la vecina isla de Lípári, 'capital' del archipiélago eólico, donde amarramos. Lo celebramos con una paella que cocinamos simultáneamente en las cocinas de los dos barcos, para lo que es necesario toda una labor de coordinación entre Javier y Juan Carlos. Un grupo de franceses vecinos de pantalán que están cenando un triste salami nos miran como la vaca al tren, pero para mí que tienen envidia.

## 28-V. Lecciones de relatividad electrónica y fondeo.

Después de un paseo por Lípári y de comer pez espada fresco, simplemente a la plancha con aceite, sal y un poco de ajo, zarpamos hacia la próxima isla de Vulcano con un viento muy fresco de al menos 30", pero nuestra veleta indica tan sólo 14", por lo que obviamente no funciona bien. Eso confirma lo que la noche anterior nos aseguraron los compañeros del 'Regina', que en la mañana que cruzamos Mesina, del Mar Jónico al Tirreno, había 35" de viento con rachas de 40", y no los 14" que nosotros creíamos por fiarnos a ciegas del equipo de viento del barco. ¡Y nosotros con todo el trapo arriba y navegando en popa cerrada a orejas de burro! ¡Como para no romper los cáncamos! Esto nos enseñará que la electrónica es una ayuda para la navegación, pero nunca hay que hacer de ella un auto de fe.

El fondeo en Vulcano es complicado porque hay muchos barcos en la ensenada y el viento de tierra es bastante fresco. Además tenemos el chinchorro deshinchado y no podemos desembarcar como hicieron los del 'Regina', que llegaron antes y aprovecharon para rebozarse en el fango volcánico (que dicen que es afrodisiaco... ya nos contarán). Filamos 50 metros de cadena con una sonda de 20 metros; aún así garreamos y en pocos minutos el viento nos echa tres cables hacia afuera, algo de lo que sólo nos damos cuenta cuando perdimos las referencias que habíamos tomado previamente. Aquí no hacemos nada, de modo que levamos y volvemos a motor hacia Lípári, donde el atraque con viento de fuera que se preveía complicado, acabó siendo coser y cantar gracias a la pericia de un chaval del puerto que nos metió prácticamente el solito en el pantalán hociendo la proa de su lancha contra el casco del barco.

Pese a ser domingo el mecánico de Lípári intenta reponer los cáncamos saltados al cruzar Mesina; en lugar de abrir la botavara y cambiar los remaches, fabrica unos nuevos más cerrados de lo necesario y luego intenta abrirlos con una llave grifa, pero no lo consigue. Le decimos que hay que abrir la botavara y nos responde: "Sì, mai é molto laboro. Domani mattina".

Salimos a cenar al 'Filippino', el mejor restaurante de LÍpari según asegura Lucio, el taxista, que yo creo que iba fumado. Su comisión debió de tener algo que ver con la 'estrella Michelin' que le dio al local, pero no estuvo nada mal. Fue un buen homenaje.

#### 29-V. Eolo nos despide

Las islas Eólicas siguen haciendo honor a su nombre. Zarpamos de LÍpari con fuerza 6 y viento del Oeste de unos 30' con alguna racha de fuerza 7 al dejar el abrigo de Vulcano. Navegamos sólo con el foque, que arriamos cuando arrecia el viento. Una incómoda ola mediterránea, alta y corta, nos da da de forma constante por el costado de estribor.

Llegamos hacia las 15.30 a Portorosa con cierta dificultad para embocar la estrecha bocana del puerto, tendida al NE, debido a la mala mar y el viento que nos abatía hacia la escollera.

El puerto es un canal artificial donde se atraca a la mediterránea, popa al muelle, pero sin muerto. Se da la popa al muelle y la proa se amarra a unos pilares.

El puerto es una especie de complejo turístico de cierto lujo (al menos por los 81 eurazos del atraque por cada barco en temporada media), presidido por un hotel Hilton y varios bloques de apartamentos de veraneo, pero en esta época del año está completamente muerto hasta el punto de que no encontramos dónde cenar, así que preparamos a bordo un guiso de ternera con patatas, nos tomamos algo en la única terraza que había abierta (sólo estábamos el camarero y nosotros) y volvemos al barco.

#### 30-V. ¿Mesina o Jacuzi?

Zarpamos a las 11,00 horas de Portorosa con fuerza 5, lo que nos permite disfrutar a lo grande de la navegación a vela por la aleta y el través hasta rebasar el cabo Milazzo y llegar al estrecho de Mesina, donde arriamos todo el trapo y seguimos a motor para remontar el canal nos llevará del Mar Tirreno de nuevo al Jónico, dejando a babor el dispositivo de separación de tráfico. La densidad de tráfico de barcos grandes no era como para plantear dificultades, pero no ocurría lo mismo con la enorme corriente, que producía un curioso efecto por el que el agua parecía literalmente que hervía. En algunos momentos la corriente dificultaba seriamente el avance del barco, como prueba el hecho de que la velocidad de superficie fuera según la corredera de 6 kt, mientras que la velocidad efectiva, sobre el fondo, no llegaba a los 4kt, según el GPS.

Pasadas las seis de la tarde quedamos amarrados en el puerto de Mesina, una marina presidida por una gran estatua de una Madonna que resultó bastante cómoda, de no ser por el constante trajín de ferrys que se producía al otro lado del muro.

Allí conocimos a una pareja de británicos que vienen de Túnez y se dirigen a Sotogrande para entregar a su propietario un catamarán 44 pies, pero se les ha averiado el motor de estribor, por lo que nos piden ayuda para salir del puerto a primera hora de la mañana siguiente dándoles remolque por el costado del motor que no funciona.

Preparamos una tortilla de patatas y una ensalada, nos damos un paseo por Mesina (que me pareció una ciudad mucho más ordenada que las caóticas ciudades sicilianas de Catania y Siracusa) y volvemos pronto a puerto, donde el inglés sigue trabajando en el motor y al vernos se toma un descanso y una cerveza con nosotros. Quedamos con él para darle remolque a las 6,00 horas.

#### 31-V. Ciao amici

A las seis en punto de la mañana estamos todos listos para zarpar. El inglés nos dice que gracias, pero que ya no necesita nuestro remolque porque el viento de la víspera ha desaparecido y en esas condiciones puede arreglárselas solo sin mayores problemas.

Tras la tempestad llega la calma, y al salir a la mar nos encontramos "sol y moscas"; apenas una leve ventolina y la mar como un plato, así que como en el refrán: "Viento en popa y mar bonanza, navegaba Sancho Panza". Costeamos a motor disfrutando del litoral siciliano, siempre con el Etna al fondo hasta ganar a las 11,30 horas (dos horas antes de lo previsto) el puerto deli Etna, en Riposto, desde donde vamos por ferrocarril a visitar la ciudad de Taormina y su majestuoso teatro griego con el cielo y la mar mediterráneos como decorado de fondo. ¡Anda, que no sabían estos!

Además de la visita nos damos un homenaje memorable en un precioso restaurante con vistas al mar que sirve de despedida para tres de nosotros. Esta es la última escala para Enrique, para Munoa y para mí, que tenemos nuestros vuelos un día antes que los demás, que rinden viaje al día siguiente en Catania.

Nos vemos rumbo a Croacia, porque muy pronto vamos a pasear a nuestra atlántica Virgen del Mar por otro de los mares del Mediterráneo, el Adriático. Y ya nos van quedando pocos por conquistar. No veo el momento de zarpar de nuevo, y os aseguro a todos que aunque la mar me tiene loco como a la mayoría de vosotros, el grupo de camaradas que hemos conseguido formar contribuye aún más a que la travesía del Virgen del Mar sea el acontecimiento más esperado por mí de todo el año.

Un abrazo y hasta pronto.

Juan Carlos.