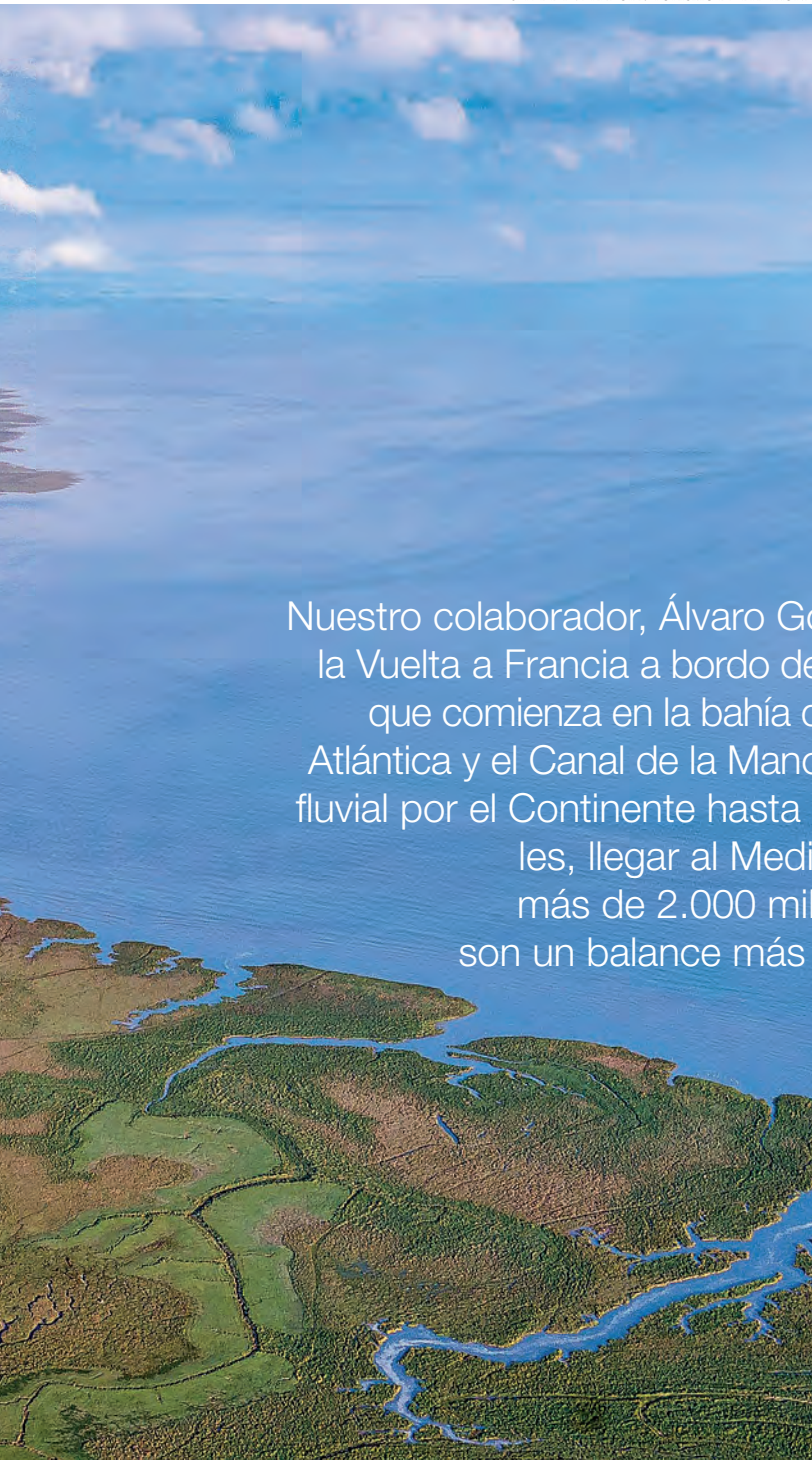


UNA HISTORIA DEL CORTO MALTÉS

La vuelta a Francia a vela



Durante la estancia en **La Rochelle** coincidimos, y estuvimos abarloados, al famoso velero “Joshua” de Moitessier, una de las fotos más míticas de este viaje.



© TEDDY VERNEUIL / TURISMO DE BRETAGNE



Nuestro colaborador, Álvaro González, nos narra en esta ocasión la Vuelta a Francia a bordo de su velero de 6 metros, un itinerario que comienza en la bahía de Santander, asciende por la costa Atlántica y el Canal de la Mancha, para continuar una navegación fluvial por el Continente hasta París y, a través de ríos y de canales, llegar al Mediterráneo. Tres meses de travesías, más de 2.000 millas y el descubrimiento de 13 ríos, son un balance más que positivo. *Por Álvaro González de Aledo Linos*

Cuando en 2018 empecé a preparar la vuelta a Francia la bibliografía que consultaba no paraba de citar puntos peligrosos en el viaje que proyectaba. La principal dificultad iban a ser las corrientes de marea, que en la zona atlántica de Francia pueden alcanzar 11 nudos. En segundo lugar las barras de los ríos, que en bajamar se secan, a media marea forman olas rompientes, y sólo en pleamar y con poca ola se puede pasar por encima. En tercer lugar las aceleraciones del viento

en cabos y estrechos, de los que hay muchos sobre todo en Normandía. En cuarto lugar los fenómenos tormentosos, típicos de la esquina Este del Golfo de Vizcaya. En quinto lugar los puertos de varada o con "umbral" sumergido. Son puertos que se secan en bajamar, o se entra por una esclusa, o en los que se ha construido, en el fondo, un muro artificial que retiene el agua en el interior cuando baja la marea, para que no se vacíen. Y finalmente, el tráfico comercial y otras dificultades en los canales y ríos.

Saint Malo - Bahía del Mont-Saint Michel.



FOTO: YANNICK DERENNES / TURISME DE BRETAGNE

Visto en
SKIPPER
n° 450

Por lo tanto el catálogo de dificultades era amplio y lo llevaba bien estudiado cuando salí de Santander. Pero ahora que hemos vuelto puedo asegurar que por todos esos sitios y circunstancias hemos pasado con el *Corto Maltés*, un velerito de menos de 7 metros y con un motor de 8 CV (al final del viaje de 6 CV) sin ninguna dificultad. Pero claro, siempre consultando la meteorología, navegando a favor de la marea, y dedicando una o dos horas cada día a la panificación de la siguiente etapa. Con el mismo barco (un Tonic 23) he dado la vuelta completa a España, he ido a Breñaña y a la Isla de Elba, y he recorrido la cornisa Cantábrica, lo que he contado en libros anteriores.

Primeros ríos e islas

La primera parte del viaje, hasta el **Golfo de Morbihan**, ya la conocía de navegaciones anteriores. Después siguió un dedalo de islas, a cual más bonita, avanzando algunos días sin tocar el Continente: **Yeu, Belle-Île, Groix, Glénan**... Cada una con sus características y todas con ese aire de viejo péndulo parado que rodea a las poblaciones insulares. A **Belle-Île** (en teoría “La Isla Bella”) llegamos con una meteorología bretona, en pleno junio con todo el “Pescanova” puesto. Coincidimos con una regata amistosa de asociaciones que enseñan a disfrutar de la vela a personas con distintas problemáticas médicas o sociales, como nosotros en Santander a los niños de oncología. Como había aviso de temporal nos quedamos dos días. Pese al mal tiempo la isla nos encantó.

El mítico Raz de Sein

Iba a ser uno de los puntos calientes de esta navegación e íbamos temerosos. Habíamos elegido como puerto de salida **Audierne**, que está una milla tierra adentro en el río Goyen, por ser el último antes del **Raz de Sein**. Desde allí se planifica muy bien ese paso tan peligroso. Por la mañana hablamos con dos veleros el doble de grandes que el *Corto Maltés*, y los dos habían decidido esperar al día siguiente para pasar el Raz, con mejores

condiciones. Nosotros salimos con las dos velas muy rizadas por si acaso, pero según avanzaba la jornada vimos que el pronóstico era exagerado y a media mañana nos agarró ya la corriente de marea empujándonos hacia el Norte en la buena dirección, sin que aquello empeorase. El cálculo para llegar al Raz lo bordamos y llegamos justo cuando empezaba la corriente a tirar hacia el Norte en el estrecho. La corriente era tan fuerte que tuvimos que desenrollar el génova para tener algo más de velocidad que ella y que el barco fuera maniobrable, y pasamos lo más estrecho del Raz en orejas

**De Audierne
a la Ile de Sein.**

**Aérea de la Bahía
de Brest.**

© THIBAUT PORIEL-SB / TURISMO BRETAGNE





El Raz du Sein es la corriente violenta que se forma en el estrecho entre la Isla de Sein y la Pointe du Raz, en el Continente, a veces hasta de siete nudos, con olas difíciles de negociar y sembrada de escollos. Lo consideran el “Cabo de Hornos de Francia”. No hay que afrontarlo contra la corriente por la imposibilidad de contrarrestar su fuerza, ni en la situación de viento contra corriente por las olas rompientes, ni con mala visibilidad por los escollos.



de burro. En el punto culminante hicimos puntas de más de ocho nudos. Hasta la niebla y la lluvia nos dieron una tregua para poder hacer algunas fotos del faro de la Vieille y la cardinal oeste de la Plate, los dos puntos de referencia para atravesar el Raz. Una vez pasado el Raz estuvimos tres días haciendo tiempo por la amplia bahía de **Douarnenez**, para llegar a **Brest** el día que esperábamos a Ana, mi compañera.

La rada de Brest

La bahía de Brest ha sido uno de los descubrimientos de este viaje. Es un auténtico mar interior en la esquina Noroeste de Francia, de 15 millas de largo por 6 de ancho, y 350 km de costa. En su interior desembocan cinco ríos con su correspondiente estuario, si bien sólo son navegables dos, **el Aulne** y **el Elorn**. La rada tiene doce islas y está muy protegida de los elementos (que allí proceden del Oeste) por su estrechísima entrada, de una milla de ancho. Por eso, y por su escasa urbanización, es un plano de navegación muy atractivo.

El río Aulne

Durante las dos semanas que estuvimos en Brest, alquilamos un coche para recorrer los alrededores e hicimos una excursión fluvial remontando el río Aulne hasta Chateaulin, que es el último puerto accesible sin desarbolar, 31 millas tierra adentro. Una navegación tranquilísima, empujados por la marea y alternando la vela y el motor según cómo nos alcanzara el viento en cada meandro.



Nos quedamos en la **Marina du Château**, la más céntrica. Nada más amarrar vinieron cinco agentes de aduanas con armas cortas. Nos hicieron abrir hasta la sentina, además de revisar el interior de todas las mochilas y bolsas con guantes blancos. Finalmente nos dieron un certificado de la inspección para que no volvieran a pararnos.

El Finisterre francés y el Canal de la Mancha

Tras Brest continuamos nuestra navegación hacia el Norte. El **Canal del Four**, entre la Isla de Ouessant, que marca el final de Francia por el Oeste, y el Continente, y que iba a ser otro de los puntos calientes con co-

rrientes de 7 nudos, lo pasamos sin pena ni gloria a favor de la marea. Llegamos así al **Canal de la Mancha**, marcado por las profundas rías y las poderosas corrientes de marea. Hacíamos medias de velocidad impresionantes. El Canal de la Mancha se "llena" con la marea de Oeste a Este en su mitad izquierda y de Este a Oeste en su mitad derecha, y se vacía al revés. Por lo tanto los primeros 15 días teníamos que intentar salir de puerto al final de la bajamar, y dejarnos llevar hacia el Este con la marea, cuyas 6 horas nos permitirían hacer, a 5 nudos, unas 30 millas, y llegar a los puertos en pleamar. El problema vendría en la segunda mitad, que para navegar hacia el Este tendríamos que

Una inscripción con la estela

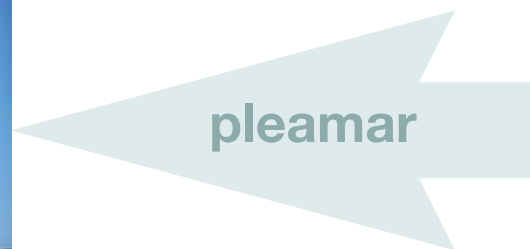


Antes de abandonar la rada de Brest decidimos intentar una chaladura que habíamos prometido a nuestros amigos. Es un regalo inmaterial que consiste en escribir en el mar un mensaje con la estela de tu barco, que queda registrado sólo en la pantalla del plotter.

dejarnos llevar por la vaciante, y por lo tanto llegaríamos a los puertos en bajamar.

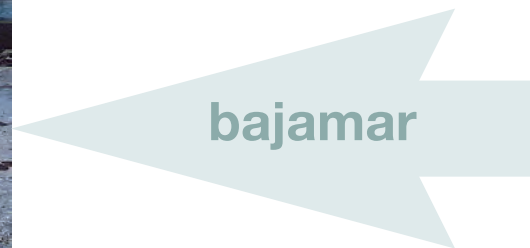
Empezamos a conocer las peculiaridades de los puertos de varada y con umbral. En el puerto de **Dahouët**, al fondo de un fiordo precioso, llegamos en pleamar. Nos colocaron muy cerca del umbral, lo que nos permitió apreciar muy bien el fenómeno. Cerca de la medianoche nos despertamos por un ruido sordo. Al salir vimos que era el agua vaciándose por encima del umbral, que formaba como una cascada sobre un muro de 150 metros de largo. Luego todo se serenó y dormimos hasta la madrugada. Nos habían

confirmado que a las 5.30 h habría agua suficiente para salir. A las 5 h el antepuerto estaba completamente seco y con todos los barcos varados. Pero mientras desayunábamos oímos otra vez el ruido de una cascada, y era la marea que estaba llegando y pasando por encima del umbral. En lo que tardamos en recoger el desayuno había alcanzado casi dos metros sobre el umbral y salimos sin ningún problema. En esa costa sube 10 o 12 metros en cada marea, lo que significa un metro en media hora de promedio, pero en las horas centrales un metro y medio en media hora.



Puertos con umbral

Perros-Guirec se encuentra al fondo de una enorme bahía que se seca en bajamar. Como llegamos en pleamar la bahía estaba completamente despejada de problemas y parecía mentira que eso estuviera seco seis horas después. Es uno de esos puertos con umbral en el que al subir la marea no se pasa libremente por encima del umbral sino por una "puerta".



Dos ríos extraños y preciosos

En aquellas costas nos introdujimos con el *Corto Mal-tés* por otros dos ríos maravillosos. Uno de ellos el **Trieux**, que ha excavado un cauce entre zonas de bosque, y es navegable hasta la ciudad de Pontrioux superando una esclusa, 17 kilómetros tierra adentro. Es muy visitado por los ingleses, por ser un buen refugio y estar sólo a 45 millas (un día de navegación) desde las Islas Anglonormandas. Lo que vimos fue espectacular, un repertorio de bosques hasta la orilla, casas humildes o señoriales, amarraderos de película, una isla rocosa en mitad del río (la Roc'h Donan), un castillo medieval, una esclusa, el agua limpia...

El río **La Rance**, que desemboca junto a Saint-Malo, es otro de los sitios míticos de la vuelta a Francia y de los más curiosos por los que se puede navegar. Es un enorme río (un kilómetro en su desembocadura) al que se cerró en 1966 con una presa mareomotriz que utiliza la fuerza de la marea al subir y al bajar, y por lo tanto la represa se llena y se vacía. Tiene una esclusa que permite pasar a los barcos deportivos. Esta primera parte del río, donde el agua es salada y está sujeta a las mareas artificiales, se llama "La Rance Marítima". A mitad del recorrido hay otra presa con esclusa por la que se accede a la parte "fluvial" de La Rance, que es de agua dulce. Era la presa original y única antes de construirse la mareomotriz, y el agua corre en una sola dirección (hacia el mar). Aguas arriba no hay mareas y se navega como en cualquier canal. Tanto en la parte marítima como en la fluvial hay varios puertos, el último de la parte fluvial en pleno centro de la ciudad medieval de **Dinan. A partir de allí se puede llegar por los canales hasta el Golfo de Vizcaya atravesando 47 esclusas, pero ya desarbolando.**

Islas Anglonormandas, un confeti de Inglaterra en Francia: Desde La Rance fuimos a las islas Anglonormandas, a 13 millas de Francia y a 90 de Inglaterra. Jersey es la más grande de las Islas Anglonormandas, o "Islas del Canal". Son inglesas pero con un estatus especial, parecido a Gibraltar. Su Jefe de Estado lo designa la reina de Inglaterra y su representación internacional y defensa son responsabilidad del Reino Unido. Es un paraíso fiscal, no existe el IVA y el diesel es baratísimo, aunque la vida es cara y se la considera sofisticada y cosmopolita.



La foca Josefina

Cerca de Plouër-sur-Rance, un puerto unas diez millas río arriba de La Rance, vimos en una rampa de varada a una foca durmiendo. Era la famosa "Josefina". Fue abandonada por su madre en la bahía del Mont Saint-Michel, criada durante seis meses en el Oceanópolis de Brest, y vuelta a liberar allí para ver si se reunía con su manada. Pero reapareció en La Rance. Al principio a los vecinos les molestaba, porque cogió la costumbre de subirse a los botes fondeados para tomar el sol, y decían que acababa con la pesca. Los de Oceanópolis volvieron a capturarla y la devolvieron a la colonia de Mont Saint-Michel, pero Josefina reapareció una semana después en La Rance. Ahora se ha hecho una vecina más, es famosa y sale hasta en las postales.





El temido Raz Blanchard

Salimos temprano de la isla anglosajona de Guernsey y desde el primer momento sopló un viento del Oeste maravilloso de fuerza 4, en vez del Norte que estábamos esperando, con poca ola y en un día soleado, que nos permitió hacer toda la travesía a vela y en la misma marea. Antes de agarrarnos la marea favorable ya íbamos a seis nudos sólo a vela, el cielo estaba limpio y el mar brillaba con mil facetas. A eso de la una ya habíamos pasado la parte más estrecha del raz y resultó una de las navegaciones más divertidas y tranquilas, a una velocidad endiablada pero siempre confiados, lo que se suele llamar una navegación de señoritas. Total, que llegamos hasta Cherburgo subidos en la cinta transportadora de la marea del Raz Blanchard, 46 millas en seis horas y media, contando la entrada a puerto y las maniobras. ¡Casi ocho nudos de promedio, con picos de más de diez nudos!

La costa de Normandía

En Cherburgo pasamos tres días para el cambio de tripulación y afrontar las etapas de Normandía, una costa marcada por sus acantilados, profundas rías y complicaciones de la marea. En algunos puertos de Normandía, especialmente los situados en estuarios, la marea sigue un patrón de “doble pleamar”. Parece que el agua empieza a bajar, pero al cabo de unos minutos viene otra oleada que la hace subir de nuevo y permanece alta durante 1-2 horas más. Parece que tiene que ver con que la onda enorme de marea (hasta catorce metros en vertical en

El Raz Blanchard es el estrecho entre la Isla de Alderney y el Continente. Los franceses le llaman “el infierno líquido”, la gente se despide diciendo “con cuidado”, y se producen corrientes de hasta once nudos que cuando se enfrentan al viento dominante provocan olas rompientes peligrosísimas. La parte continental de ese estrecho es el Cabo de La Hague, que sale de Francia como un dedo y se introduce hasta el centro del Canal de la Mancha, acelerando los vientos, tanto del Este como del Oeste, en dos grados (si entras con fuerza 5, en su entorno habrá fuerza 7).





El desembarco fallido de Normandía

Después de habernos familiarizado con el fenómeno de la doble pleamar llegamos a **Arromanches**, donde según la carta hay un puerto ("Port Winston") aunque en realidad allí no queda nada se parezca. En 1944 el ejército inglés montó un puerto artificial para el desembarco de Normandía, trayendo a remolque desde Inglaterra unos bloques de hormigón del tamaño de un edificio de seis pisos llamados "bloques Phoenix". Al llegar a

la costa los hundieron hasta que tocaron fondo llenándolos de agua y arena, y así construyeron el mayor puerto artificial de la historia, de unas 300 hectáreas, por el que desembarcaron 700.000 toneladas de material bélico. Consta de unos rompeolas y por dentro unos muelles en forma de "T" hasta la playa. Pero claro, no estaban cimentados y con los años las tormentas destruyeron el puerto, dispersaron o sumergieron los

bloques, y aquello ha quedado como un vestigio de la Segunda Guerra Mundial, para el recuerdo. Los pocos bloques que aún se ven están dispersos, en una línea discontinua, y no protegen en absoluto del oleaje ni del viento. Y por si fuera poco, en el interior hay varios naufragios no balizados, y el fondo está plagado de diversos residuos bélicos que complican el fondeo por la facilidad con que las anclas se traban.

Normandía) es frenada al llegar al platillo continental, donde su cresta avanza más deprisa que su valle, que es frenado por los fondos someros. La entrada posterior del valle en el estuario generaría la segunda pleamar.

Aguas interiores

Después de una semana más navegando hacia el Este entramos en el Continente por **St. Valery-sur-Somme**, un poco antes de la frontera con Bélgica. El puerto está justo aguas abajo de la esclusa que da acceso a la navegación fluvial y allí desarbolamos.

Atravesamos dos tipos de esclusas e infraestructuras que se iban alternando, según atravesáramos zonas industriales o campestres. Un tipo de esclusas eran los canales enormes pensados para mercantes, con esclusas de doscientos metros de largo y veintitantos de desnivel, que teníamos que compartir con petroleros o portacontenedores. Allí los puestos de amarre para fondear no servían para los barcos deportivos, pues eran dos simples pilones separados por 20 o 30 metros y sin acceso a la orilla, lo que nos obligaba a

amarrarnos en cualquier sitio a las zarzas de las orillas. Otro tipo de esclusas son los pequeños canales de las zonas campestres del interior, que por falta ya de uso comercial se han transferido a las regiones y están mal mantenidos. Las pequeñas esclusas se llenaban hasta el borde como esas piscinas que rebosan, algo inaudito y que nos complicaba la vida, porque por muy bajas que pusiéramos las defensas acabábamos con el riesgo de apoyar el casco en la nueva orilla de cemento que se formaba al llenarse.

A motor iniciamos la navegación por los ríos y canales, más de 700 millas que nos llevarían hasta el Mediterráneo en algo más de un mes. Y ello bajo una ola de calor con 32°C a la sombra, y en el interior del barco 35°C. Y aquí empezó nuestro peor purgatorio.



Pero lo peor era que algunos canales estaban colmatados de algas y parecían el Mar de los Sargazos. Nos pasábamos hasta 5 horas cada día luchando por conseguir avanzar liberándonos de ellas, parándose el motor por el peso que llevaba la hélice a rastras, calentándose al obstruirse la toma de agua, teniendo que sacarlo para limpiarlo, y dando periódicamente atrás para liberar la quilla de las toneladas de algas que arrastraba.



las averías en el mar, lo otro no era prioritario. Conseguimos pasar las esclusas que quedaban hasta llegar al primer sitio habitado, donde un mecánico de automóviles nos arregló el motor, aunque más adelante siguió bloqueándose por las algas y finalmente tuvimos que comprar un fueraborda nuevo. Cogimos el único que tenía el concesionario (de 6 CV en vez de 8 CV, y sin alternador para cargar la batería) lo que nos dejó con menos potencia y sin posibilidad de usar la neverita eléctrica en medio de la canícula.

Problemas con el motor



En lo peor de la travesía se rompió la inversora de tanto trabajar contra la hélice bloqueada. Los talleres o estaban demasiado lejos y los mecánicos no venían a ver el motor (tenía que llevarse lo yo, a distancias de cincuenta o cien kilómetros), o estaban de vacaciones, o no lo cogían si no era de su marca. Voies Navigables de France no tenía servicios de remolque para llevarnos a algún sitio habitado. Se ve que al no estar en peligro una vida humana, como pasa en

Tú eliges el destino

Nosotros aportamos la energía

CONFIANZA · CALIDAD · DURABILIDAD



xantrex



victron energy



Bornay

Distribuidor exclusivo para España

www.bornaycomercial.es

info@bornaycomercial.es | [+34] 965 560 025 |

La Vuelta a Francia en cifras

Tiempo empleado

105 días

(24 de mayo

a 5 de septiembre 2018).

Millas recorridas

2.065

Millas en ríos y canales

713

Esclusas atravesadas

200

Pernoctaciones en marinas

65, o sea,

el **62 %** de las noches

Precio de las marinas

de **32 euros**

a **6,5 euros** por noche

Coste

640 euros
por persona y mes

Consumo de gasolina

272 litros

Supone que hicimos a motor,
solo o apoyando a las velas, el
10 % del recorrido por mar.

Lo mejor

La entrada a París, navegar por
La Rance, y las islas
Anglonormandas. Haber
aprendido a navegar con las
mareas impresionantes de La
Mancha.

Lo peor

Los canales, su falta de
infraestructuras y de apoyos a
la navegación deportiva. En
segundo lugar, tener que
navegar esquivando los
ejercicios de tiro del ejército
francés en la costa atlántica.



Llegamos a París

Pese a las dificultades conseguimos llegar a **París** a través del río Oise, un afluente del Sena. La navegación allí era muy técnica, por la cantidad de señales puestas por todos lados que había que ir interpretando, por las normas de preferencia en las islas fluviales y los cruces, y porque a veces te alcanzaban barcazas por detrás y había que ir vigilando tanto la proa como la popa, algo a lo que no estamos acostumbrados en el mar.

Llegar a París con el *Corto Maltés*, sin haber dejado de navegar desde Santander (más de 1.500 millas en la estela), fue un sueño hecho realidad, lleno de experiencias que llenaban la existencia y justificaban todas las penalidades de esos dos meses y medio. La Torre Eiffel apareció sobre las casas de la orilla izquierda del Sena como una diva.

Después de unos días de descanso en París continuamos hacia el Sur. Entre otras infraestructuras navegamos casi cinco kilómetros bajo una montaña, el **Túnel de Balesmes**. Se construyó en 1883 para unir las cuencas del **río Marne** (por el que habíamos ido ascendiendo los días previos) y el **Saône**, afluente del Ródano, por el que iríamos descendiendo a partir de entonces. El túnel está a 340 metros de altitud, la más alta a que he navegado con el *Corto Maltés*. Es de una sola dirección y te dan paso en uno u otro sentido cuando está vacío, tardándose como una hora en pasarlo. Parece mucho para cinco kilómetros, pero es que está prohibido ir a más de 4 km/hora (dos nudos) y es muy estrecho y con cualquier despiste te chocas con los bordes. Finalmente, llegamos tres semanas después a Avignon, en el Mediterráneo, y de allí llevamos el barco a Santander por carretera. ✨

Aventuras del Corto Maltés



- *La vuelta a España del Corto Maltés*. De Santander a Santander en un velero de 6 metros, Editorial ExLibric, 2013.



- *Santander-Bretaña-Santander en el Corto Maltés*, un velero de 6 metros, Editorial ExLibric, 2016.



- *Un tripulante llamado Murphy (Santander-Elba-Santander en el Corto Maltés)*, Editorial ExLibric, 2017.



- *Ladrar al espejo (La Vuelta a Francia del Corto Maltés)*, Editorial ExLibric, 2019.