DIARIO DE BITÁCORA DEL PROS

AGNYEE TRAS LA ESTELA DE ELCANO

10 DE AGOSTO 2019- 8 SEPTIEMBRE 2022

ENTRADA 12.2.: ETAPA GALÁPAGOS – PAPEETE (2)

EN EL PACÍFICO 7 DE DICIEMBRE DE 2021

GALÁPAGOS- MARQUESAS

Es lunes día 8 de noviembre. Abandonamos Puerto Baquerizo Moreno después de que nuestro capitán libere con pericia el Pros de su abrazo al guardacostas Isla San Cristóbal a los sones de la habanera la Bella Lola, y con ambas tripulaciones en actitud de despedida. El sol ya declina en una tarde luminosa y azul y las perspectivas son favorables pues esperamos unas condiciones de navegación similares a las que nos han llevado a las Galápagos.

Arrumbamos hacia Nuku Hiva, en las Marquesas dentro de la Polinesia Francesa.

Despedida del guardacostas ecuatoriano San Cristóbal

Son 3030 millas en línea recta y, con excepción de Arantza que hizo esta etapa hace cuatro años, será el mayor compromiso navegante que hayamos abordado los tripulantes del Pros, algunos muy curtidos en la vela. Además, en un océano en el que, salvo por lo ya recorrido, carecemos de experiencia. Supone la entrada en un mundo nuevo. No es "mare incógnito" como la definían los pioneros españoles que allí se aventuraron, pero supone que, si hemos tenido que afrontar problemas técnicos y administrativos, a partir de ahora lo haremos en un idioma que no es el nuestro, con débil asistencia presencial consular, lejos del apoyo de nuestra Armada y teniendo que reivindicar un legado histórico que va a resultar lejano cuando no inédito. Todo ello nos debe llevar a extremar nuestras habilidades y a exigir esfuerzo a nuestros compañeros de la oficina de tierra para que aporten información, y a ser posible conocimiento, de un entorno en el que desconocemos el espíritu y normas de su acogida a los veleros foráneos.

Una etapa de esta envergadura tensa las costuras de la planificación de los consumos que necesitaremos los siete tripulantes y ello supondrá adoptar medidas que alteran, siquiera sea de forma moderada, nuestros comportamientos habituales. Apartados fundamentales son el combustible y el agua dulce. Respecto al combustible ya estaba asumido que la navegación debía ser exclusivamente a vela, salvo causa mayor. El consumo previsto será de dos horas diarias de generador a fin de recargar nuestras débiles baterías de forma que el bloque de 12 voltios que sirve al correcto desempeño de los instrumentos de navegación siempre esté operativo y que el bloque de 24 voltios que soporta nuestra vida diaria de una respuesta razonable. Ello supone por ejemplo que solo podemos cocinar con electricidad en los periodos en que está en marcha el generador, teniendo que hacer coincidir horarios. Fuera de este periodo acudiremos al recurso de una cocina de camping gas.

El agua dulce es un problema más complejo. En Guayaquil incorporamos 500 litros de agua potable en garrafas de 10 litros y en San Cristóbal rellenamos los tanques hasta los 3.000 litros de su capacidad. La experiencia nos demuestra que en el arribo a puertos en el Pacífico será mucho más habitual el fondeo que el atraque y que donde podamos atracar, siquiera sea de manera transeúnte, no siempre tendremos garantizado este suministro por lo que el uso avaro de este recurso se prevé fundamental. Por otro lado, los dispositivos higiénicos y la cocina del Pros funcionan casi exclusivamente con agua dulce. La confluencia de

ambas circunstancias obligará a drásticas modificaciones de hábitos. No solo el menaje y las coladas deberán realizarse con agua salada, sino también el aseo personal. Esto obligará a incomodidades que el equipo de I+D tratará de paliar con imaginativas soluciones y será seguido disciplinadamente por la tripulación, salvo por el cabello de Arantza, que como el de Isabel de Barreto, primera dama Almiranta de las naves españolas, no tolera la salinidad. Se recomienda el uso del baño de proa por operar con agua de mar.

El abarrote de alimentos para un periodo amplio de días también exige experiencia y viene condicionado por la facilidad de suministro, la capacidad de estiba del velero y de sus aparatos de refrigeración y congelación.

Arantza y Luis con una parte de los suministros

El factor humano: técnica e imaginación de los cocineros y adaptación de los tripulantes a renuncia a hábitos y gustos personales cierra el círculo que se pretende virtuoso. El suministro debe adaptarse a los usos y costumbres de los

mercados locales que pueden estar más alejados de los nuestros de lo que pensamos. Para muestra un botón: todos consideramos que el tomate frito es un elemento básico en un velero, pues con pasta o arroz y otros elementos tales como atún, panceta, chorizo... permiten la supervivencia. Pues bien, no encontramos tomate frito en los mercados ecuatorianos y como alternativa adquirimos una importante remesa de "cien por cien pasta de tomate". Leída la letra pequeña reparamos con sorpresa y disgusto que tiene azúcar y vinagre, o sea que tendremos que cocinar con kétchup. La capacidad de refrigeración y congelación son suficientes si bien exigen un mantenimiento y vigilancia cuidadosos pues una avería resultaría de consecuencias nefastas. La capacidad de estiba, aunque amplia, tiene que disputar su espacio a repuestos y herramientas diversas por lo que exige gran conocimiento del velero e imaginación. Respecto al factor humano en el caso concreto del Pros es una garantía de éxito.

Para las comunicaciones con el mundo exterior utilizaremos la red de wifi por satélite Iridium Go. Esta red permite la comunicación vía email y SMS en régimen de tarifa plana, para mensajes sin imágenes y en régimen de red abierta. La practica demostrará que tiene un resultado básico pues obliga a mensajes de longitud limitada y puede tener desfases temporales para la trasmisión.

Por último, el establecimiento de un régimen de trabajo pautado y aceptado por todos es necesario para el buen funcionamiento y ambiente de esta pequeña comunidad de forzada convivencia. Se establecen permanentes turnos de guardia de pareja de tripulantes cada tres horas para la navegación y el servicio de la cocina, que intercalan en noche y día periodos de descanso de seis horas. El capitán actúa de comodín y el espíritu de solidaridad y mutua ayuda deben de imperar siempre paliando disfunciones. La asunción de tareas colectivas periódicas tales

como limpieza general, revisión de bombas o de otros elementos mantiene ocupada la tripulación y elevan su moral.

Volvamos a la navegación. Desplegamos las velas y buscamos el viento del este. Estamos en el extremo este del archipiélago y debemos superarlo por el sur lo que nos llevará dieciocho horas. Superada Isabela buscaremos la línea ecuatorial hasta remontarla y alcanzar la latitud 3ºN y en la longitud 120ºW. iremos virando hacia el sur en demanda de Niku Hiva, la isla más septentrional de las Marquesas. Navegamos cómodamente a una velocidad entre siete y ocho nudos. Ha anochecido. Por estribor una apreciable contaminación lumínica nos denuncia la presencia de Puerto Ayora en la isla de Santa Cruz. De madrugada navegamos bajo la larga sombra nocturna de Isabela que, sin saber por qué, dado que se sitúa a sotavento nos des venta. La superación de la larga costa sur de la isla con poco viento provoca algún golpe en las botavaras y flameo de la génova.

Debemos navegar con precaución pues el archipiélago es generoso en islotes y rocas aisladas, todas ellas sin señalizar. Todavía navegamos bajo el influjo de la corriente de Humboldt (prefiero este nombre al de Perú) que con sus relativamente frías aguas propicia una mañana brumosa y la aparición de la "garua", fina lluvia intermitente. Superada la última punta de Isabela refresca el viento y corregimos el rumbo veinte grados norte hasta los 285º. Pronto recuperamos el ritmo de los 10 nudos y buscamos incorporarnos a la corriente sur ecuatorial que fluye en dirección oeste y cuyo efecto arrastre nos debe aportar entre dos y tres nudos suplementarios al impulso de las velas. Las primeras veinticuatro horas nos dan una ganancia de ciento sesenta millas.

Con las tres velas abiertas a un viento permanente de través que provoca una muy aceptable escora, la tarea de navegación propiamente dicha es relajada. Ello propicia la socialización de una tripulación cuya relación está ya muy "engrasada". El buen humor es la tónica general y abundan comentarios, chanzas etc. A veces las "ideas volanderas" son recogidas por algún tripulante y se inicia una conversación. Algunos temas son ya recurrentes: la mili, la energía, los comienzos profesionales…etc. Otras veces se suscitan temas de más enjundia. Esta vez será la educación: adecuación de las materias y contenidos a las necesidades de un mundo cambiante, renuncia a la cultura del esfuerzo…Dos de los tripulantes han ejercido la docencia por lo que contamos con opinión autorizada. No obstante, el trasfondo ideológico del tema lleva a la pasión y de aquí a la acritud que se disuelve en un postrer abrazo.

Las siguientes jornadas trascurrirán en una tónica similar, vientos en torno a los 15 nudos de día y caídas a 6/7 en las noches, en las que no obstante rara vez bajaremos de los cinco nudos de velocidad por el "seguro" que suponen los 2/3 nudos complementarios de la corriente. La navegación nocturna es sencilla por la falta de obstáculos y el único trabajo son ligeros trimados o ajuste de rumbo cuando las velas, faltas de viento, desinflan sus carrillos provocando que se destensen escotas y contras. Una previsión de puntas de viento por encima de los veinte nudos nos lleva a poner un rizo en la mayor y a achicar levemente la génova. Las previsiones no se cumplirán y a las 36 horas desharemos la prudente maniobra.

Al tercer día pica un dorado, el primero. El júbilo y entusiasmo que provoca en la tripulación solo puede ser

atribuible a la persistencia de algún gen "cazador-recolector Neanderthal" de cuando se cazaba el mamut lanudo, pues se repite en todas las tripulaciones de todas las travesías. Por supuesto todos opinamos sobre cómo se debe trocear y ofrecemos al cocinero nuestras mejores recetas. El dorado de peso superior a los 4 Kg dará para dos comidas, será cocinado por Josemi como le da la gana y será muy celebrado por todos. Al día siguiente picó otro de similar tamaño, pero en la acción de izado rompió el sedal y se zafó ante nuestra desolación.

A medida que pasan los días empezamos a experimentar la sensación de soledad y de aislamiento de este inmenso océano pues muy pocos "accidentes" alteran su impresión de desierto líquido. En los primeros días algunos "sifonazos" denunciaron la presencia de cetáceos e incluso creímos ver el lomo brillante de alguno de ellos, una cuadrilla de delfines nos acompañó un minuto, y veloces peces voladores entrando y saliendo entre las olas como balas, nada más. Respecto a compañeros de viaje en la segunda noche nos superó un mercante a menos de una milla y después sólo fugaces "chivatazos" del AIS sobre la presencia lejana y fuera de nuestra ruta de dos barcos chinos. Esta ausencia de acaecimientos hace que las guardias se conviertan en ratos de confidencia o de reflexión amparados por el panorama de cielos y aguas a nuestro alcance y esto sí es un festín para los sentidos.

Ya metidos en la corriente subecuatorial los cielos son más francos y permiten anocheceres, noches y amaneceres espectaculares. La noche prende los farolillos de Júpiter y Venus y una luna que, en busca de su plenitud, se va desplazando por la bóveda celeste procura todo tipo de panoramas y efectos ópticos. Un efecto singular y solo repetible en estas circunstancias, es la coincidencia de un horizonte incendiado por el sol ya oculto y que dora los azules a proa con el disco pálido

de la luna plateando las olas en la popa. Incluso con luna llena la bóveda nocturna permite a los tripulantes situar estrellas y constelaciones mediante aplicaciones de sus tabletas o teléfonos. Todo ello lleva no solo a fotografías, comentarios compartidos sino a las reflexiones que la visión del firmamento ha inducido siempre a los humanos. Un pequeño velero perdido en un océano inmenso. Lo finito y lo infinito. El velero es algo muy finito pues los espacios son reducidos (especialmente para los que comparten camarote), tienes lo que tienes y lo que te falta no lo puedes obtener y debes haber abandonado todo lo superfluo. Respecto al infinito, aquí en el Pacífico, lo que lo define no son las palabras sino la mirada sobre las inmensidades a la vista.

Una puesta de sol

Con altibajos persisten las condiciones de navegación. Seguimos con rumbo 285/290º buscando el ecuador, cuya imaginaria raya divisoria cruzamos en la madrugada del día 11. Trataremos de llegar a 3ºN latitud que los modelos nos señalan como adecuada para coger los mejores vientos en dirección S.E. No lo conseguiremos pues los fuertes vientos no nos permitirán alcanzar esa derrota. El Pros, como el gran navegante de fondo que es, saca buen partido de los vientos de través superiores a los 15 nudos completando la primera semana 1.300 millas con

un promedio de 7,5 nudos y prácticamente sin modificar el aparejo desde San Cristóbal. A veces la escora es apreciable y cuando la ola golpea de través la estabilidad de objetos y personas es complicada.

Como pequeños acontecimientos que han ido ocurriendo trascurrida la primera semana se deben apuntar dos. El primero, el final de los guineos (plátanos). Esta donación de nuestro cónsul honorario en Guayaquil ha sido un fácil recurso para consumo entre horas y, más allá de chanzas por su necesaria acelerada ingesta, un importante refuerzo de nuestra dieta. El segundo, la avería del servicio de proa, el más exigido por su

Lectura y práctica de nudos marineros

funcionamiento con agua salada. La fuerte escora sobre estribor provocaba la salida del agua de la taza por reflujo, lo que aconsejó el cierre de la llave de alimentación. El trabajo del motor en vacío probablemente provocó el colapso de este. Nuestros mejores "ingenieros a bordo" están tratando de remediarlo y lo conseguirán.

El régimen de guardias, ya después de una semana, lógicamente afecta a los tripulantes. A cada uno según su capacidad de descanso y las exigencias de su cuerpo. Las guardias nocturnas (prima de 22 a 1, modorra de 1 a 4, y alba de 4 a 7) son abordadas con estrategias distintas. Lo importante es encarar el

periodo de guardia debidamente descansado. Así, por ejemplo, la prima, aparentemente cómoda, se puede convertir en una permanente lucha contra la somnolencia si no se ha descansado a la tarde; por el contrario, si se ha prescindido de la cena y te has retirado a las 20 horas, la de modorra se puede convertir en una deliciosa contemplación de las estrellas. Cada tripulante empieza a saber administrar sus periodos de descanso (6 horas) entre guardias distribuyéndolo entre el sueño discontinuo, la lectura u otras aficiones. Lógicamente sufren los periodos de vida social en que todos estamos reunidos y que habitualmente se reducen a los entornos al almuerzo.

Se han iniciado asimismo los trabajos colectivos: zafarrancho de limpieza semanal y las coladas. Estas se realizan en la lavadora: un bidón en el que su sumergen las piezas con los artículos de limpieza. Se actúa según unas pautas establecidas si bien algunas escuelas preconizan el aclarado después del suavizante y otras escuelas dicen que no es necesario. Discusión escolástica: el agua marina acaba siempre imponiendo su aspereza. Otro trabajo importante es la revisión y eventual limpieza de las bombas. El Pros cuenta con diecisiete de ellas y constituyen su sistema circulatorio (sentina, agua dulce, agua salada y colores varios que no se definen por delicadeza). El Pros tiene años y sus diversas tripulaciones no son siempre lo cuidadosas que debieran, por lo que el riesgo de infartos y aneurismas es alto con su secuela de derrames que acaban todos ellos en la sentina, como es lógico, o colapsan elementos fundamentales, como los baños.

No todo lo colectivo es trabajo. Se inicia la temporada de cine en el Pros con una película de postín marinero: Máster and Commander. El ambiente previo es de cine parroquial con

película, tolerada por supuesto, en la que los entusiastas asistentes sustituyen las pipas por gin-tonics. El filme se sigue no con atención sino con devoción, pero nunca en silencio porque ya se sabe que a la marinería le gusta la bullanga. Seguirán varios más, todos de interés y muy bien atendidos.

El Pros sigue navegando a buen ritmo y aunque con altibajos se mantienen las favorables condiciones, vientos de través/aleta del este que nos permiten altos promedios. Estas condiciones no hacen posible alcanzar la latitud 3 º N, en busca de los más favorables vientos, por lo que cambiamos el rumbo a un 245º, mucho mejor arrumbados a destino. El día 18 de noviembre cruzamos otra vez el ecuador, pero ahora en dirección sur, lo que se celebra con algarabía. Al final del día se constata que después de diez días de navegación "solo" restan 1.250 millas y la tripulación nos mostramos felices con la experiencia irrepetible de la que estamos disfrutando.

Los días son mayormente despejados y cada grado que perdemos en latitud lo ganamos en calidez. Seguimos disfrutando de azules infinitos y de nubes de formas caprichosas, pero nunca amenazadoras. Especialmente los crepúsculos son objeto de atención, varios afirmamos haber percibido un fogonazo en el postrer momento de la agonía del sol: el mítico rayo verde.

La inmensidad de un mar azul

A partir del día 20 cambian las condiciones del viento. Amaina, se muestra indeciso y rolón. Por otro lado, la ola golpea nuestro través. Todo ello provoca flameos en el velamen y golpes en las botavaras. En uno de estos arreones se fractura el amantillo de la mayor por un punto mordido en una trabada en la roldana. Lo sustituiremos por una driza. Para preservar a la arboladura del castigo, el capitán decide envergar la génova, mantener a la vía mayor y mesana y poner motor. Supone la pérdida de la inocencia de una tripulación que llevaba navegadas 2400 millas exclusivamente a vela y pensaba navegar en volandas de un estupendo viento de través hasta destino. Se navega toda la noche a motor y a la mañana siguiente se recupera la vela. Las condiciones no son buenas pues para aprovechar un viento flojete debemos aceptar un rumbo por encima de los 300º. Navegamos así todo el día y la noche siguiente con un pobre desempeño que no supera los 5 nudos y soportando flameos y golpes a pesar de tratar de inmovilizar las botavaras con retenidas. Después de 24 horas hemos ganado oeste y perdido sur. La ganancia neta ha sido de sólo 90 millas.
El día 22 amanece nublado, pero se va despejando. El sol que se filtra entre las nubes tiñe de color alpaca la superficie rizada. Se revisan las previsiones meteorológicas y se confirma la oportunidad de un bordo. Se efectúa éste y el viento consiente un rumbo de 237º que nos dirige prácticamente a destino. Con un través de S.O. de 18 nudos, el Pros empieza a "galopar" por encima de los nueve nudos y las millas caen con facilidad. La digresión hacia el norte puede haber sido una buena inversión. A media tarde se cumplen los catorce días desde que perdimos de vista la tierra. Nos restan 670 millas para arribar a Nuku Hiva. Los días llevados en volandas por el Pros, que se "come" ciento ochenta millas diarias a pesar de la fuerte marejada, o ayudado por ésta, trascurren velozmente, todos iguales. En plena noche nos sorprenden unas balizas iluminadas y al ver una embarcación lejana interpretamos que son artes de pesca.

Las novedades son escasas: Juancar ha arreglado el motor del baño de proa y éste vuelve a estar operativo, la bomba de agua

dulce vuelve a dar problemas, Josemi perfecciona sus habilidades panificadoras, los pescadores siguen sin pescar… Este apartado merece un comentario. Después de numerosos lances hemos tenido tres picadas y en todas hemos perdido señuelos y elementos accesorios lo que nos lleva a sospechar que, amen de que la velocidad del Pros no facilita la tarea, utilizamos artes inadecuadas para el tamaño de las piezas que capturamos. La pesca se reducirá a los peces voladores que atrevidos o despistados acaban en cubierta y devolvemos al mar.

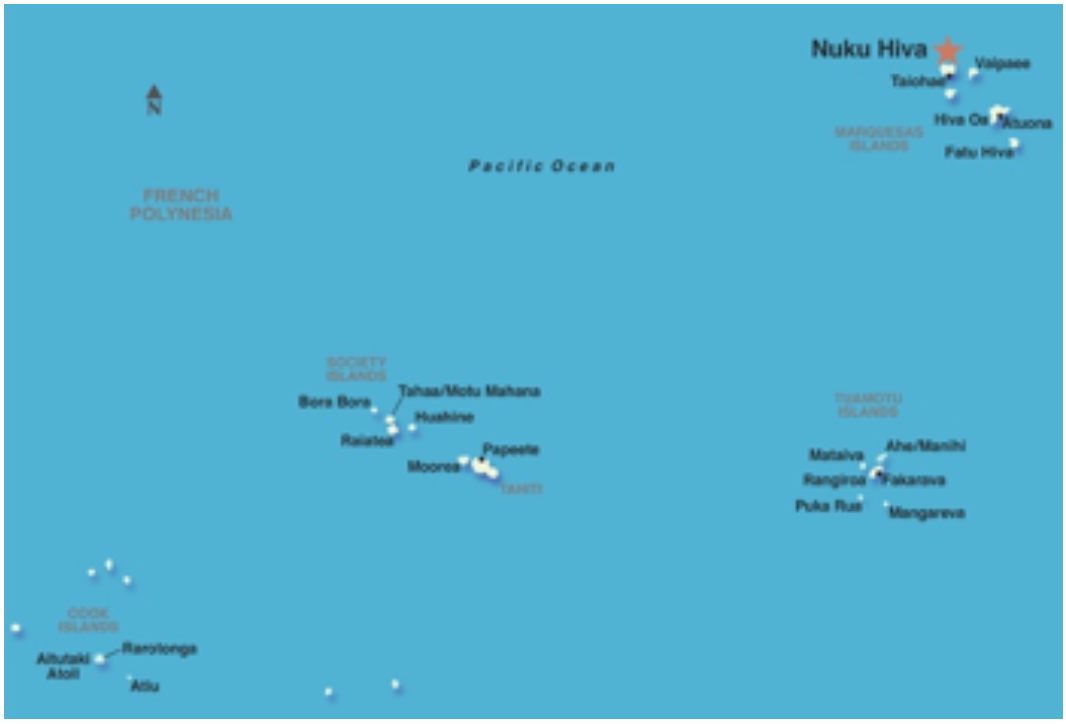
Eduardo, de guardia, atento a la navegación

Empezamos a percibir en el consciente que la gran travesía se acaba. Tratamos vanamente de llenar nuestros ojos de azules coronados de espuma, de mares de estaño y de constelaciones y de estrellas para que queden impresos en nuestra memoria y poder acudir a ellas en el futuro, mediante el devaluador recurso del recuerdo. Vana pretensión pues son sensaciones que superan lo físico. Por otro lado, comentamos lo poco que falta por alcanzar nuestro objetivo, pues realmente todos ansiamos el arribo: hace días que se han acabado las cervezas, las guardias nos pasan factura, tenemos ganas de caminar, de oír a nuestros

seres queridos... y de ver esa Polinesia que tantas veces ha llenado nuestro imaginario como un sueño inalcanzable.

Faltan menos de 300 millas y para mantener nuestro fuerte impulso y preservar al Pros de la paliza que se está dando hemos arrumbado al sur, pues cuando "contradecimos" al viento y perdemos el través por empopada o caída del viento, quedamos a merced de la ola y vuelven los gualdrapeos y golpes. Ya haremos un bordo cuando convenga. Ya en la anochecida, momento de retirar los aperos de pesca, pica un atún listado de casi cuatro kilos. Celebramos el refuerzo del fresco y el fin del maleficio.

Estamos ya próximos al archipiélago, pero el viento no nos encamina hacia Taiohae Bay, nuestro destino en Nuku Hiva, sino a Ua Huka, otra isla en la misma latitud, pero más al este. En tiempos anteriores a la pandemia cualquier velero podía arribar a cualquier puerto.

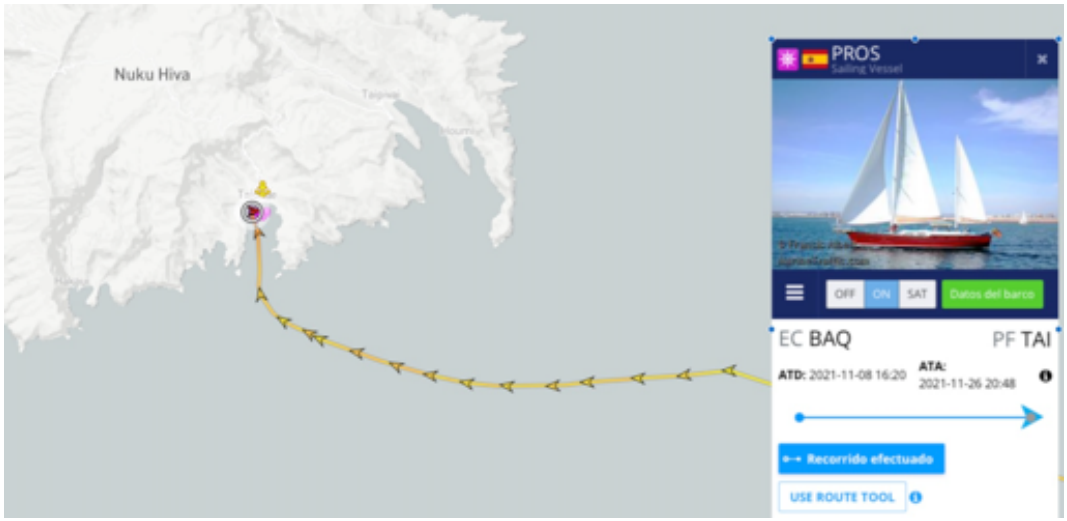


La Polinesia Francesa

En estos momentos los accesos están limitados a puertos concretos y a la concesión de un permiso previo para el desembarco tras seguir un proceso administrativo. Solo podemos desembarcar en Tahioae y tras ser autorizados. Esta exigencia más la prudencia por fondear en una bahía, con buenas referencias, pero sin experiencia y con no mucha confianza en las cartas marinas, aconseja una entrada con luz solar. La decisión final es elegir un abrigo en Ua Huka, pasar allí la tarde y la noche, y llegar a primera hora de la mañana a destino. Pica otro atún de casi seis kilos, comemos opíparamente. Cuando estamos ya próximos a la cala elegida ponemos el motor. No responde. Sigue sin responder. Vuelven los fantasmas del Pros. Esta circunstancia cambia las claves para las decisiones de navegación a tomar. Sin el recurso del motor solo podemos fondear en un lugar de garantía y en las mejores condiciones: Tahioae Bay. Es viernes, son las 16 horas y como no podemos llegar a destino con luz, debemos demorar el arribo al día siguiente y "rumbear" toda la noche a vela entre Nuku Iva, Ua Huka y Ua Pou. La idea de pasar toda la noche navegando a vela para hacer tiempo es bastante deprimente. Cuando estamos ya

resignados a esta tesitura y en un postrer intento, el motor responde. Arrumbamos a Tahioe a toda máquina. Llegamos en noche cerrada y sin luna, el acceso a su bahía muy bien protegida se nos oculta hasta su emboque. De manera muy prudente, ayudados de linternas en proa progresamos como fantasmas. La bahía es muy cómoda pero las referencias son escasas y la actividad que detectamos en la costa pobre. Fondeamos a placer y respiramos aliviados. Hemos llegado a las Marquesas.

Las Marquesas son un conjunto de islas que, como casi todas las del Pacifico, fueron descubiertas por un español, y de las escasas que ha conservado el nombre que les otorgó su descubridor: Don Alvaro de Mendaña.



Llegada del Pros a Nuku Hiva

En su segunda expedición por estos mares fue anotando las islas que descubría a las que denominaba cristianamente según el santoral del día. Al conjunto las llamó Marquesas en honor del Marqués de Cañete, virrey de Perú y su valedor para poner en marcha esta segunda expedición, financiada por su familia política, los Barreto, y que tenía intenciones de colonización y cristianización. Al igual que la primera fue un desastre, perdiendo Mendaña la vida, y sobreviviendo apenas un veinte por ciento de sus integrantes. Las Marquesas son de administración francesa y en este sentido están bajo el paraguas de la U.E. Cuando las

potencias europeas, tras la retirada española, incursionaron a tope y se repartieron el Pacífico, Inglaterra se llevó "el premio gordo": Australia y Francia "la pedrea" de un rosario de islas dispersas. Le han servido para ser potencia atómica y para presumir de "territoires d'outremer".

Es sábado día 27 y son las 5,15, ha amanecido, el sol todavía oculto tras el anfiteatro volcánico no ha dado color a la paleta de verdes que tengo ante mis ojos. Es una sensación muy especial: después de diecinueve días de ver sólo agua y cielo subes a cubierta, y lo primero que tus ojos perciben es una inmensa postal polinesia. La rada es el cráter de un volcán, una de cuyas paredes ha cedido y ha dado lugar a la entrada del mar, en fenómeno similar al que provoca la aparición de atolones. Esta "laguna salada" que es Tahioae está rodeada por escarpes muy pendientes y es en las cárcavas donde se observa una vegetación mas lujuriosa. Hacia las cumbres trepan bosquecillos caducifolios que en las cumbres definen sus troncos ralos. La costa es un semicírculo, por el que vemos transitar parsimoniosos vehículos, cerrado a la derecha por una concentración de edificios y a la izquierda por un hotel. El caserío se desparrama disperso desde el centro hacia los costados. Los cacareos que llegan de las gallinas dan mayor humanidad al paisaje.

Bahía de Tahioae (Nuku Hiva)

Desde las ocho hacemos numerosos intentos para comunicar a las autoridades nuestra llegada. Las llamadas por radio no

merecen atención y el email recibe una protocolaria respuesta en conserva. Pasa una señora remando en una canoa y nos pone en situación. Hasta el lunes está todo cerrado y no nos va a contestar nadie. Que no nos preocupemos y que bajemos a tierra. Así lo hacemos en nuestro dingui y necesitaremos dos viajes para el trasporte de todos nosotros. Parte la primera tanda hacia la zona del breve puerto a la derecha que parece la más animada. Esperamos su vuelta, no llegan, pasa el tiempo. A media mañana aparece una lancha a motor conducida airosamente por un polinesio adecuadamente tatuado, con Juancar de pasajero. El dingui les ha dejado tirados a mitad del recorrido y han tenido que finalizar a remo. Llegados al muelle y después de indagar por imposible trasporte público han acudido a la hospitalidad local para salir del apuro. Embarcamos los que quedamos y vamos a tierra. Ya veremos cómo nos las arreglamos para volver, pues quedarnos en el Pros no es una opción.

Estamos en el extremo derecho del arco costero, donde solo hay unas precarias instalaciones, con la pomposa denominación de Yacht Services, cerradas. Solo está operativo un modesto local de trato familiar donde sirven refrescos y sencillas comidas. Nos abalanzamos a los refrescos y al wifi que es de "vía estrecha", y nos permite después de varios intentos recibir y enviar mensajes, pero muy poco más. Cuando salimos de nuestro frenesí social son más de las 13 horas y ya ha pasado la hora en la que sirven almuerzos para la comunidad local. Poco más allá, un complejo ajardinado de mayor fuste concentra una oficina de turismo, mercadillos de frutas y artesanía y un restaurante. Aquí los parroquianos son europeos y tienen aspecto de desarraigos diversos. Almorzamos decentemente y aprovechamos un wifi más potente. Después de una larga sobremesa iniciamos un

largo paseo hacia el otro extremo que para nosotros es de descubrimiento.

El paseo-carretera es bonito, a veces ajardinado, a veces con acera, siempre arbolado y contemplando el mar con playitas intercalada donde suele haber instalaciones para la práctica del remo y que interrumpen una débil escollera. En el centro un área arqueológica con varios tikis (figuras antropomorfas talladas en piedra volcánica) y un conjunto megalítico ceremonial. En la acera del interior se salpican las construcciones en su mayor parte de servicio público: la escuela, la iglesia, la farmacia, la boulangerie, diversos magasin donde venden un poco de todo, pero casi nada de lo que necesitamos, y un restaurante.

Unas cervezas para festejar la feliz llegada a Nuku Hiva

Llegamos al extremo donde se encuentra ligeramente remontado el hotel de "Chateaux Relais" en un entorno muy vegetal y panorámico. El ambiente es relajado y hasta distinguido. Nos conceden la cerveza que ávidamente solicitamos, pero nos niegan el wifi. La vuelta, una media hora, con el sol poniente permite fotografías diversas y bellas. Ya en el muelle el motor del dingui persiste en su obstinación de no arrancar.

Afortunadamente una joven danesa que se dirige a su velero se ofrece a embarcar en su dingui a la primera remesa, evitando un doble viaje. Los galeotes que se quedan llegarán al Pros con noche cerrada.

Una playa en Nuku Hiva

No son muchos los planes en domingo que puedan afrontar unos ilegales. Nos han recomendado asistir a la misa católica para escuchar los cánticos polinesios. La vida en estas islas se mueve al ritmo solar, todo empieza muy pronto. La misa es a las ocho horas lo que implica levantarnos a las seis para afrontar la doble remada y el desplazamiento hasta la iglesia. Esta es hermosa tanto en el exterior como en su interior y fusiona de manera conseguida la funcionalidad con elementos autóctonos de gran belleza, especialmente la iconografía labrada en madera, Acuden varios cientos de fieles con atuendo albo o con sus mejores vestidos floreados. Bastantes mujeres adornan sus cabezas con flores naturales. Para un cristiano viejo y desencantado tiene su punto de emoción escuchar los jubilosos aleluyas de los cristianos nuevos. La misa resulta bella y muy larga.

No tenemos nada que hacer. Nos han hablado de un recorrido de una hora hasta otra cala al otro lado de la montaña, tras superar la cresta cimera. Cinco nos animamos, los dos restantes

pasearán. Quedamos en un restaurante recomendado. Iniciamos la excursión encarando la carretera que comunica distintos puntos habitados en la isla. Vamos ganando altura, pero pronto advertimos que no vamos a ninguna parte. Paramos un automóvil al que comentamos nuestro destino y nos dicen que está a 45 minutos en automóvil. Proseguimos un trecho y vuelta atrás.

Núcleo del caserío en Nuku Hiva

El restaurante pretendido cierra los domingos. Rápidamente nos dirigimos al muelle pues si no lo resolvemos nos quedaremos sin almorzar. Esta vez el complejo turístico está cerrado y almorzamos en el restaurante familiar. Después largo paseo hasta donde tenemos el dingui. Baño en la playa y sesteo. Muy próximos, un grupo familiar ha disfrutado de una barbacoa, algunos juegan a la petanca y otros eufóricos se acompañan de animada música. Advertidos de nuestra presencia y origen nos obsequian con la tonada de "Que viva España" en lengua vernácula y acompañados de ukelele. Luego rematamos en plan fino con otra cerveza en el hotel. La vuelta al Pros ya de noche, a remo y con mojadura garantizada es sobrellevada con espíritu deportivo.

A la noche ya a bordo, Pepe, nuestro capitán, nos comunica un grave acontecimiento familiar, que le obliga a regresar a España, si cuenta con nuestra anuencia, dado que él nos otorga su confianza para que los tripulantes rematemos la séptima etapa. Propone que Juancar oficie como capitán. La noticia nos conmociona, pero le animamos y le comunicamos nuestra disposición a rematar la etapa y a aceptar la capitanía de Juancar.

El lunes nos disponemos a regularizar nuestra situación en la gendarmería y a que Pepe consiga un inmediato pasaje para Papeete y a continuación para España. Todo se va a complicar. Tras larga espera Pepe consigue un pasaje para Papeete, pero en la gendarmería no saben nada de la solicitud de entrada en la isla que nuestra oficina en tierra nos asegura que cursó. Nervios. Por fin aparece la solicitud y la autorización, pero por un error material han puesto la fecha de 22 de diciembre como probable arribo, en lugar de 22 de noviembre, lo cual la invalida a los ojos del pulcro funcionario, que nos comunica que esa autorización no es válida y que es necesario cursar una nueva y que debe ser previamente autorizada desde Papeete. Los ruegos y las explicaciones sobre una circunstancia de fuerza mayor y que afectan a un único tripulante son inútiles. Pepe pierde el vuelo y queda varado en tierra con su maleta. Las gestiones para la reparación del motor del dingui nos llevan al día siguiente para la resolución del problema. Es ya casi mediodía. Otra vez almuerzo en restaurante ya conocido, abundantes cervezas, wifi, pero ya con el peso de la incertidumbre. Paseo hasta una playa cercana, baño de algunos, sesteo entre mangles, nuevo paseo hasta el otro extremo de la bahía, visita al hotel, vuelta penosa al Pros con el dingui a remo, con seguro remojo en nuestro abordaje contra las olas de la playa.

Martes. Pepe acompañado de Pepo se planta desde hora temprana en la gendarmería en actitud de presión para precipitar una solución. Sucesivas llamadas a distintas instancias, inclusive gestión ante el consulado español de París. Todo será inútil, no podrá salir de la isla y seguirá arrastrando la maleta por el paseo marítimo para volver al Pros. Por otro lado, el motor del dingui sigue sin responder y persisten los penosos paseos a remo obligados para tocar tierra y hacer gestiones. El grupo se deshilacha, unos se quedan a bordo y otros hacen gestiones en tierra. La comunicación entre los tripulantes tampoco es fácil pues solo hay dos tarjetas telefónicas operando. Pasan las horas del día y no se soluciona nada, con lo que la sensación es de pérdida de tiempo en una isla donde la fama dice que se viene a perder el tiempo.

Un "tiki" en Nuku Hiva

Se viene a perder el tiempo…y las preocupaciones. Mientras no resolvamos nuestras preocupaciones la sensación de pérdida de tiempo es real y lleva aparejada la pérdida de la visión paradisíaca de estas islas. Más allá de sus paisajes, sus arboles

llenos de frutos exóticos caedizos, la tranquilidad y amabilidad de sus habitantes, etc. aparece la otra cara de la moneda: aislamiento, dificultad de comunicaciones, carencias de servicio, funcionarios insensibles y nada resolutivos…

Esta visión idílica realmente existe. La remera inglesa que nos dio la bienvenida lleva tres años viviendo en un velero con su marido y está encantada. En un restaurante se nos pegó Olive, una "gabacha folle" como ella misma se define, quien en su vida de trotamundos ya pasada la cincuentena, quiere pasar aquí una buena temporada. Joan y su familia, catalanes, se han desprendido de sus pertenencias y viven navegando en un velero por el mundo. Llevan aquí tres meses. Todos se extrañan de nuestra "prisa" y de que no aprovechemos el privilegio de haber llegado hasta aquí para una prolongada estancia. Ellos han tomado decisiones personales y no comprenden que formamos parte de un proyecto colectivo.

Miércoles. Amanece un día desabrido. Hay una depresión atmosférica y su coletazo llega hasta nuestro fondeo. Toda la noche el velero ha estado en permanente balanceo. Pepe, con poca convicción, parte con su maleta hacia la gendarmería a esperar una respuesta afirmativa a nuestra solicitud. Esta vez sí, no sabemos si porque las gestiones hechas desde Madrid han engrasado el engranaje burocrático, nos dan autorización de entrada y por tanto de salida. Pepe parte raudo al pequeño aeródromo para abandonar la isla y alcanzar Papeete y desde allí buscar la mejor combinación para España.

El mecánico que trata de reparar el motor del dingui, un aficionado ilustrado, después de distintos intentos acepta su fracaso y atribuye la avería al deterioro de una pieza cuyo repuesto es inexistente en la isla. Con las incertidumbres ya resueltas pasamos el día con pequeñas gestiones y planificamos

el alquiler de un coche para el día siguiente para un mejor conocimiento de la isla. Después de un somero refuerzo de la despensa planificamos salir en la madrugada del viernes hacia Papeete, a través de las Tuamuotu, conjunto de atolones.

Tahioae es un villorrio donde viven unas dos mil almas, y las novedades son muy escasas. Un velero como el Pros no pasa desapercibido y sus tripulantes (uno de ellos con maleta), después de cuatro días deambulando arriba y abajo de la única calle, tampoco. Empezamos a ser reconocidos y entablamos conversaciones con el variopinto colectivo de residentes europeos. La solidaridad entre navegantes también ha funcionado y solo hemos tenido un viaje a remo, pues compañeros de otros veleros nos han trasladado a tierra y nos hemos evitado remadas.

Es sabido que en el Pacífico abundan los tiburones. Antes de salir de excursión pasamos por el puerto donde han llegado los pescadores de faena nocturna. Descargan buenos atunes y los limpian y despiezan en el mismo puerto arrojando los despojos al mar. Allí esperan los tiburones. Si lo arrojado es pequeño el más listo o el más rápido se lo lleva. Si la presa es grande, una carcasa, se produce un revuelo de aletas dorsales de punta negra repartiéndose el botín con muy malos modos.

Una roca basáltica en Nuku Hiva

La excursión supone trepar por carretera hasta la cumbre del anfiteatro boscoso y allí entrar en la siguiente caldera volcánica, bajar y atravesarla, volver a encaramarse por una pendiente extrema y volver a bajar vertiginosamente a un estuario donde habitualmente se encuentra un pequeño poblamiento de unas decenas de casas. A pesar de ser la estación seca y no ofrecer los bosques sus mejores galas la visión de estos despeñaderos es muy bella. Abundantes cocoteros de larguísimos tallos cimbreantes, enormes acacias, todo tipo de árboles silvestres con frutos exóticos, enormes ficus con decenas de troncos entreverados. Las cumbres, restos de la boca de los cráteres adopta formas caprichosas. En la bajada atravesamos un complejo arqueológico polinesio dentro de un bosque. Hemos visto ya varios, pero la sensación de deambular entre estas construcciones megalíticas y ver los tikis y petroglifos entre intensa vegetación y en completa soledad, salvo el sonido de los pájaros, resulta fascinante.

Llegamos a un pequeño poblado con un riachuelo que desemboca en el mar entre palmeras. La potencia del paisaje es tan rotunda que los signos de civilización: una iglesia, *la poste*, un colegio no le restan ápice de belleza. Por otro lado, las mismas plantas de interior que con mimo cuidamos en nuestras casas, aquí crecen alegres por doquier sirviendo de setos separadores. El poblado tiene un buen restaurante aledaño al arroyo comentado. Una de las atracciones consiste en arrojar al mismo unos pedazos de fruta. Inmediatamente desde debajo de las piedras aparecen unas voraces criaturas que se abalanzan sobre el alimento. Dicen que son anguilas, pero por su anchura y tamaño nos parecen congrios. Después de almorzar sesteamos bajo las copas de altos cocoteros deseando no incrementar la nómina de víctimas por la caída de sus pesados frutos. Por fin hemos tenido una jornada digna de la fama del entorno.

Hemos llegado al viernes. Ya queda poco por hacer. Nos comunicamos oralmente con la oficina de tierra aprovechando wifis públicos, nos despedimos de la familia para una semana y tratamos de asegurar los vuelos de vuelta sin resultados todavía definitivos. Nos han hablado de una fiesta popular, con almuerzo comunal, mercadillo y diversas actividades cuyo colofón son unas danzas tribales vespertinas. Decidimos asistir aplazando unas horas nuestra salida. En realidad, se trata de una actividad parroquial con encanto, pero con muy moderada animación. Finalizado el almuerzo la tripulación decide por mayoría acceder al Pros y zarpar. Así lo hacemos, después de una hora de acciones preparatorias, y tras una satisfactoria puesta en marcha del motor, levamos ancla y a las 17 horas salimos de la bahía dejando a nuestra popa los pardos y desamparados acantilados de Nuku Hiva, rumbo a Papeete.