DIARIO DE BITÁCORA DEL PROS

AGNYEE TRAS LA ESTELA DE ELCANO

10 DE AGOSTO 2019–8 SEPTIEMBRE 2022

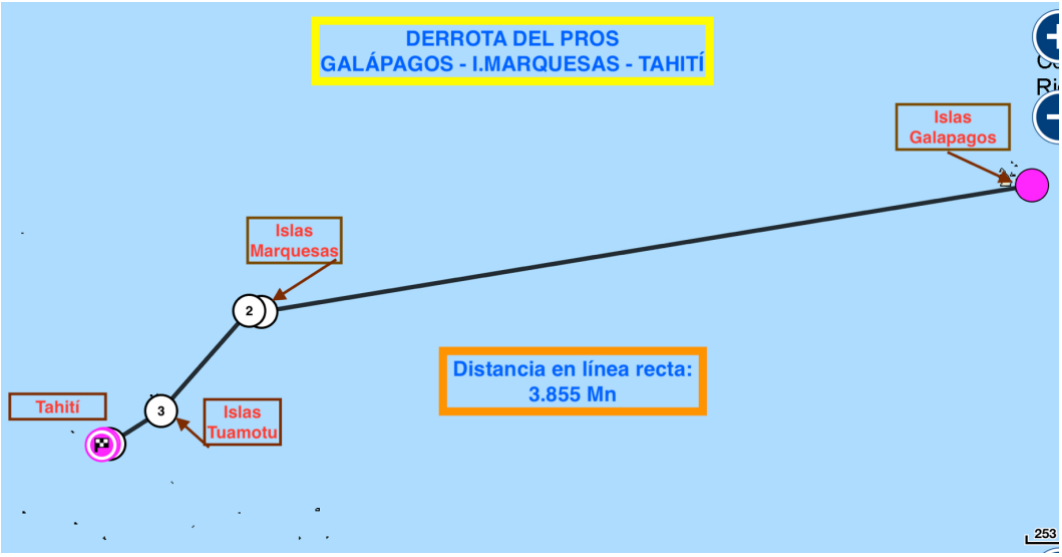
ENTRADA 12.3.: ETAPA GALÁPAGOS – PAPEETE (3)

7 DE ENERO DE 2022

DE LAS ISLAS MARQUESAS A PAPEETE (TAHITÍ)

Salimos de **Taiohae Bay** el viernes día 3 a las 17:00h rumbo al archipiélago **Tuamotu** con intención de visitar un par de atolones. Hemos pasado cinco días de "vacaciones", en **Marquesas** que nos han dejado una sensación agridulce por las experiencias vividas. Encaramos el último tramo de esta larga etapa. Lo primero será que nuestros cuerpos recuperen las sensaciones de navegación de altura. Además, tenemos que adaptarnos a las nuevas circunstancias, somos uno menos, ahora

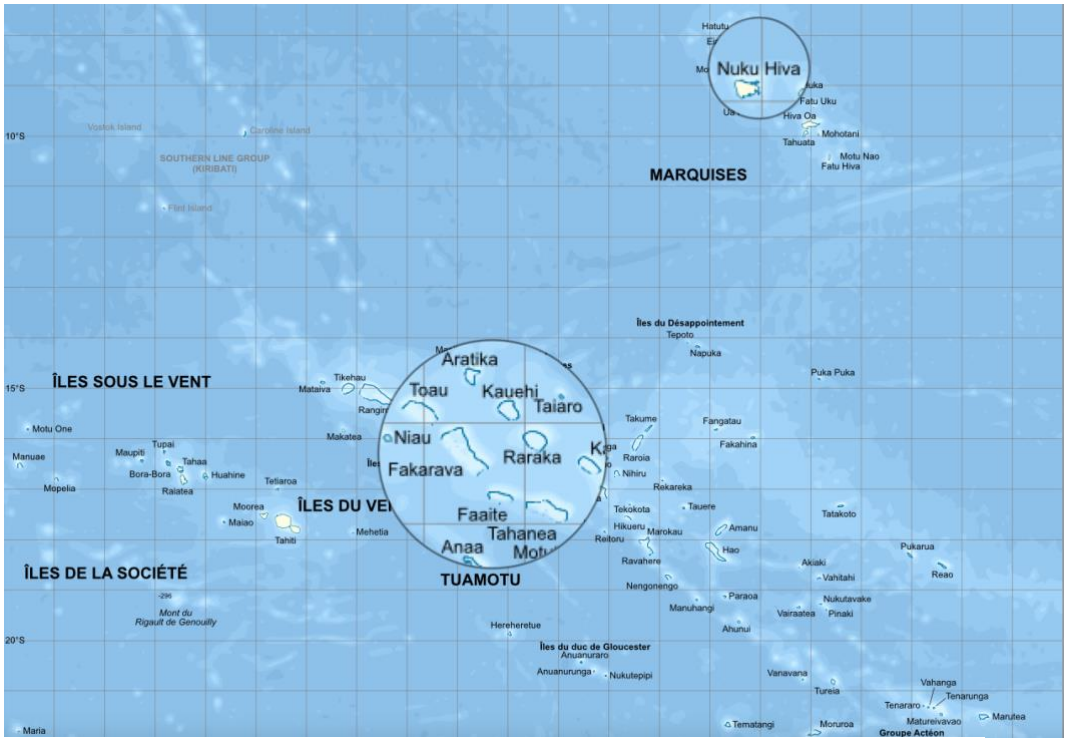
sólo seis por la partida por causa familiar de nuestro capitán Pepe Sola, y con la capitanía sobrevenida de Juan Carlos. Nada de esto será problema.



Salimos con fuerte viento de través/aleta rumbo 217º. En la noche el viento refresca aún más y tenemos que hacer frente a mar gruesa con vientos de más de 30 nudos que el Pros negocia sin problemas pero que hacen que la noche sea dura y el desayuno de aliño. Durante el sábado se mantendrán estas condiciones con una ligera modificación de rumbo a 210º para mejor adaptarnos al fuerte viento. La navegación es bravía e incómoda pero el desempeño del velero es de 8/9 nudos y el piloto automático responde muy bien a la ola de 4 metros que nos golpea de través. Las condiciones aconsejan poner un rizo en la mayor y disminuir el trapo de la génova.

El domingo día 5 las condiciones meteorológicas se atemperan. Los vientos se sitúan en la banda de 15/20 nudos y el oleaje amaina a fuerte marejada con ola favorable. Seguimos con un desempeño de 8 nudos. A las 13:00h rectificamos levemente el rumbo a 206º. Es el cumpleaños de Arantza que festejamos con las limitaciones propias de nuestra ya menguada despensa. El viento rola al este, pero como viene de aleta mantenemos

rumbo. Esta noche será tranquila. Nos encontramos a unas 140 millas del atolón de **Kahuei**, que se halla en nuestra derrota hacía Tahití y que además tiene un acceso que las guías definen como franco.



Los atolones de Kauhei y Fakarava en las Islas Tuamotu

Un atolón es un curioso accidente geográfico abundante en estos derroteros. Tiene su origen en islas constituidas por un volcán y en las que el hundimiento del cráter ha permitido la entrada del mar y generado un gran lago (*lagoon*) interior. La parte visible del antiguo cráter es sólo un anillo bastante estrecho de apenas unos pocos centenares de metros o ni eso, que con el tiempo se ha cubierto de vegetación generando una línea plana verde que no es visible a menos de nueve millas y siempre contando con que la altura de la línea de cocoteros sea sustantiva. Tanto en el exterior del anillo como en el interior se ha generado una barrera coralífera de gran vida submarina. Desde el punto de vista de la navegación, los atolones pueden tener uno o varios accesos a la laguna interior y son delicados de abordar pues se produce un

brusco escalón desde profundidades de centenares de metros del océano a apenas una decena en la entrada, que se corresponde con el borde del antiguo cráter, generándose remolinos y fuertes corrientes en función de las mareas.

Las **Tuamotu** son un conjunto de 78 islas y atolones bajo administración francesa, muchos de ellos deshabitados. El total de habitantes es de unos 16.000. Su economía es la agricultura de subsistencia, la copra (pulpa seca del coco) y el cultivo de perlas. Poco a poco se va asentando un incipiente turismo, a pesar de su aislamiento y de la ausencia de recurso hídrico. Parece ser que Magallanes pasó delante de una de ellas (identificada como Puka Puka según las referencias de Pigafetta) y posteriormente fueron visitadas por el portugués naturalizado español Fernández de Quirós.

Playa en Kauhei

A primera hora de la mañana apreciamos en la lejanía el atolón **Kauehi**. Haremos coincidir nuestra entrada con la estoa o con el inicio de la fase vaciante. Lo que se ve es una línea de vegetación

descollada por cocoteros y una fina línea blanca de playa formada por restos de orgánico coralino. Hay que aproximarse para apreciar el arrecife que lo defiende y atisbar el gran lago azul interior (12 millas en su extremo máximo). Son muy comprensible las zozobras que pasaron los hispanos, que ignorantes de estas características, se aproximaban con sus panzudas naos. Pronto aprendieron que tenían que adelantar un batel con una sondaleza para buscar un paso viable.

No será éste nuestro caso. Entramos con fuerte corriente en contra metiendo motor a 1.800 revoluciones. El paso, llamado de Arquitamiro, tiene unos 200 metros de anchura y está balizado. En los extremos aparecen remolinos y la corriente es fuerte, pero por el centro pasamos sin problemas El atolón solo tiene dos núcleos habitados y nos dirigimos al más próximo, apenas a 6 millas. Nos adentramos en el "lagoon", con la sensación de navegar en nuestro Mar Menor, hace viento y los cocoteros se inclinan dejando sus ramas como catavientos.

La iglesia entre palmeras

Llegamos a mediodía. Entre el verdor de las palmeras se entrevén una serie de edificaciones aisladas entre las que descuella una bonita iglesia blanca. No hay una sola embarcación sobre la lámina turquesa que amarillea o se tinta de malva en función de bajíos arenosos o rocas coralinas. Estas circunstancias hacen que extrememos nuestra prudencia y atraquemos a 500 metros de la playa. Oteamos la costa con los prismáticos y vemos que hay muy poco movimiento. José Miguel hace una descubierta en el dingui remando en solitario. A su vuelta dice que solo ha encontrado una pareja de edad y que ha podido entender que a esa hora el personal estaba recluido en sus casas. El poblado concentra apenas 200 personas.

Decidimos almorzar y bajar inmediatamente. Lo hacemos, y cuando nos disponemos a ello, advertimos que el dingui ha desaparecido. El cabo que actuando de ronzal lo sujetaba a un candelero pende flácido en el agua. Consternación. Alguien cree verlo en la lejanía, cercano a una precaria estructura lacustre típica para la explotación perlífera. Nos demoramos en el arranque del motor y el dingui queda fuera del alcance de nuestra vista. Frenesí, subida de la cadena de fondeo y toda la laguna para nosotros con un sol ya decadente que platea su superficie y que camufla aún más la grisácea neumática. Unos con prismáticos, otros "a pelo", todos tratamos de ser videntes. Navegamos a motor por el canal. Pepo con prismáticos cree verla. Efectivamente allá flota, a su aire, arrastrada por la corriente. Su escapada de más de dos millas ha acabado. La maniobra de recuperación es rápida y sencilla. No tenemos explicación al destrabado de la argolla inferior de un nudo que llevaba largo tiempo operando.

Volvemos a fondear y desembarcamos. La idílica visión que apreciábamos en la lejanía se desvanece: cáscaras de cocos amontonadas, cascotes de arrecife, diverso material

herrumbroso abandonado, matojos, perros y niños, todos asilvestrados. Restos de grandes hogueras indican que éste es el sistema de reciclado de residuos. El poblado es humilde y algunos hogares, que impúdicamente muestran su interior, dan testimonio de pobreza. Eso sí, todos tienen televisión. La iglesia de franco acceso, muy blanca y con su ornamentación marina, es de conmovedora ingenuidad.

Por lo demás todo es idílico: mangles, cocoteros, la escueta playa de basta arena orgánica pero muy blanca y de aguas trasparentes que dejan ver pequeños escualos y otra fauna. Todo el terreno está minado de túneles donde asoman tímidos cangrejos terrosos de poderosa pinza zocata.

Cangrejo en su cueva

El personal, en general gente mayor, de color oscuro y facciones agradables saluda con amabilidad. Paseamos como seis extraterrestres por la única carretera cementada que une el

caserío, sacando partido fotográfico de una interminable puesta de sol en la que la estrella es el solitario Pros. Anochece y se encienden pequeñas hogueras aledañas a las casas, pensamos que es para ahuyentar a los mosquitos. Impensable tomar una cerveza y, como en el viejo chiste "de cenar ni hablamos". Solo reciben suministros por mar una vez al mes, les toca mañana.

El Pros en la laguna de Kauhei al atardecer

Volvemos en el dingui. Lo siento por los galeotes, pero la visión, ya casi nocturna, con el dulce chapoteo de la remada es deliciosa. Nos acostamos pronto. Me levanto a las 5:30h, cae un breve pero intenso chubasco. Me permito el privilegio de un baño desnudo. Agua cálida y trasparente y los alrededores del casco llenos de vida, incluidas rémoras que deben confundir la quilla del Pros con el vientre de un gran tiburón.

Después de los agitados desayunos pasados éste es calmoso. A las 9:30h levamos ancla y sí, esta vez el motor es obediente y

vemos alejarse la línea de palmas y casitas con una sensación ambivalente, en todo caso experiencia única. Desnavegamos el "lagoon" pues este atolón solo tiene una entrada, cuyas revueltas aguas atravesamos en demanda del atolón de **Fakarava**, situado a unas treinta millas. Haremos la travesía sin recurrir a la vela para acometer a motor el paso de Gaurae, que da acceso al mismo.

Atolón de Fakarava

Fakarava es uno de los atolones más extensos (es un rectángulo de 60 por 25 kms) y pronto aparece ante nuestra vista. Cuando nos dirigimos al paso para acceder al lago interior vemos una alta construcción pétrea reliquia de un faro que nunca llegó a funcionar. Desde uno de sus extremos desprovistos de vegetación vemos despegar un bimotor a hélice. Fakarava tiene aeropuerto y está mucho más desarrollado que Kahuei. No obstante, su población no alcanza los 1.000 habitantes

Traspasamos el paso con fuerte corriente en contra, pero sin problemas, dada su amplitud (casi una milla) y correcto balizamiento. Nos dirigimos a Rotoava, su principal poblado, que está próximo a la entrada. El trayecto a pesar de una ola corta en contra es rápido. Pronto aparece ante nuestros ojos un largo poblado jalonado de construcciones aisladas entre el arbolado tropical. En el mar y frente a un bien construido muelle aparecen fondeadas docena y media de embarcaciones, casi todos veleros. Cansados de tirar de remo echamos el ancla muy próximos a tierra, de manera que algunos de los tripulantes del Pros podrán en los próximos días alcanzar tierra a nado. Una moto náutica con su habitual estridencia corta nuestra proa.

El litoral con palmeras de Fakarava desde la laguna

Son las 17:30h, bajamos a tierra. El primer encuentro es con una serie de construcciones en el muelle: gasolinera, supermercado, oficina de turismo, todas ellas de reciente y funcional construcción y que alejan cualquier atisbo de exotismo a nuestro arribo. Salvo la gasolinera todo está ya cerrado. Por supuesto

los cangrejos han desaparecido. Como es habitual toda la costa está recorrida por una carretera de asfalto que, de manera discontinua, ocupan casas y diversos establecimientos, dejando amplios espacios que permiten acceder al mar por playitas entre árboles. El entorno, sin ser un jardín, aparece cuidado y las viviendas tienen en general un nivel aceptable.

Un cangrejo en su vivienda

Playa de Hirifa

Vagamos sin mucho criterio y guiados por el sonido de música nos aproximamos a un conjunto cívico donde en una pista deportiva varias docenas de adolescentes socializan jugando al voleibol. Atravesamos un camino de tierra de unos 200 m. y salimos a mar abierto hasta hallar la pétrea barrera coralina a nuestros pies y ser azotados por el fuerte viento. Retornamos a la protección del entorno de la laguna en busca de alguna bebida.

La oferta de restauración es muy sobria, algún restaurante con buena apariencia que está cerrado, una pizzería "take away" y una casa de comidas familiar donde no sirven cervezas. El acceso a wifi será muy complicado.

Pasaremos dos días en este atolón, haciendo pequeñas compras de subsistencia y bañándonos en las playitas aledañas a la carretera, donde aparecen formaciones de arrecife, llenas de corales, peces de colores, grandes bivalvos, cangrejos ermitaños arrastrando sus conchas, y de vez en cuando algún escualo que se aproxima, aparentemente sin malas intenciones. El atolón es famoso por su oferta de buceo, que será aprovechada por Juan Carlos y Pepo para contratar su servicio. Les aproximarán al paso de Gaurae y contarán acerca de una experiencia fascinante con abundancia de tiburones, mantarrayas, y peces exóticos. El resto nos conformaremos con un *snorkle* modesto pero muy agradable y que sólo es accesible de manera tan sencilla como barata en estas latitudes.

Cortesía de Julius Silver. Wikimedia Commons

El lugar tiene una vegetación muy bella: cocoteros, palmas, coníferas de Fiyi, flamboyanes y el árbol del pan (uru) con sus frutos pendiendo y que los viajeros del siglo XIX pensaron que pudiera ser remedio de las hambrunas europeas. Con el paso de las horas el espíritu de la isla irá permeando en nosotros. La impresión edénica de estos parajes no procede tanto de la icónica postal del "lagoon" que anega la mirada, sino de una vida con un tempo distinto: no parece que haya prisa para nada, los horarios están regidos por el sol, el contacto con la naturaleza es inmediato, las bicicletas son abundantes, la gente se reúne bajo los arboles a charlar o descansar, no hay ruido…

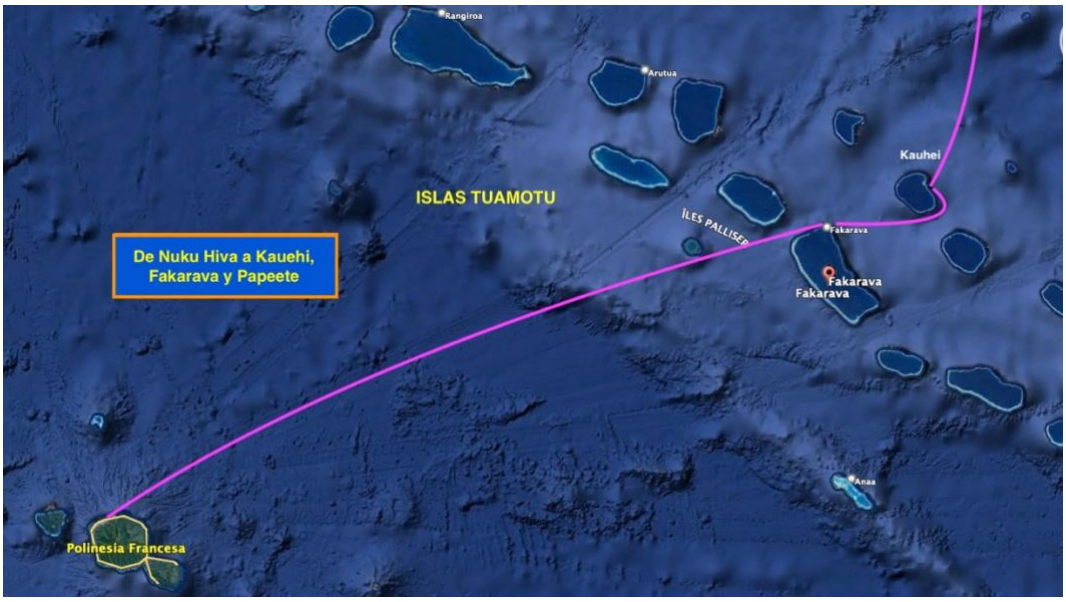
Pontón en Rotoava

Solamente hay un evento que altera esta placidez: la llegada semanal del barco que trae los suministros. Durante dos horas todo es ajetreo en el muelle. Las carretillas elevadoras cargan los sacos de copra y descargan todo tipo de suministros, desde mercaderías para las tiendas a una lavadora comprada por un particular. Todo se tramita en una sencilla mesa plegable. Cada uno recoge lo suyo lo carga en su *pickup* y a las dos horas el muelle ha recuperado su languidez habitual. Esta es la placidez que han encontrado los europeos que se han asentado de manera estable, muchos de ellos al frente de los pequeños

negocios o que están de manera transeúnte. Encontramos una pareja colombiana que llevaba un año en el atolón con su velero como residencia.

En este sentido Fakarava puede ofrecer un plan de vida que podría ser asumible para un urbanita desencantado y que aparentemente no encontramos en Kahuei. Los tripulantes del Pros no estamos en disposición de plantearnos caer en estas tentaciones. Tenemos un plan de viaje y además desde la oficina de tierra nos han indicado que ya está planificado el acto cultural en Papeete para el próximo martes 14. Así pues, el día 9 levamos ancla y nos disponemos a arrumbar a **Tahití** punto final de la séptima etapa.

El rumbo que nos lleva a Papeete es 248º, pero los modelos nos indican que tenemos que tomar 305º para evitar un área de encalmadas, lo que supone seguir hacia el oeste, pero sin bajar de la latitud 16º 30' S. Tenemos un viento de aleta/popa de 12/13 nudos muy poco consistente. Pronto trasluchamos y nos ponemos a 220º mejor arrumbados a destino. A las tres horas debemos recuperar Oeste, aunque perdamos Sur, de nuevo a 283º, pues el viento ha rolado de nuevo a popa. Han pasado 13



horas y nuestra ganancia ha sido de 73 millas con un promedio

de 5,12 nudos. Las perspectivas del viento son malas y peores cuanto más al sur y debemos bajar a 19º S. Son las 16 horas del día 10 y nos quedan 132 millas a destino. Con este escenario lo más probable es el arribo a Marina Taina en Papeete al anochecer del día 11 lo que no nos parece conveniente.

Nos hubiera gustado mantener la pureza de la navegación a vela, pero lo más adecuado es asegurar el arribo con luz lo que requiere el uso del motor. Será la tercera vez que, en navegación a mar abierto, usemos este recurso desde nuestra partida de Guayaquil. Apenas 250 millas de las más de 5.000 navegadas. Así pues, a las 16,30 horas, con mayor y mesana a la vía, ponemos el motor a 1.300 revoluciones, lo que nos garantiza una velocidad promedio de siete nudos y una ETA hacia las 11 horas del día 11 de diciembre como final de la etapa.

Ultima noche de guardias, me toca la de 4:00h a 7:00h de la mañana. El balance es inevitable: ha sido mucho el tiempo consumido y muchas las experiencias vividas. Del océano Pacífico ni una mala palabra, no hemos tenido ni encalmadas ni tormentas. Cuando ha mostrado carácter, algún episodio de mar gruesa, se ha mostrado más bello que temible. Gran parte de la navegación ha sido impulsada por poderosas y confiables corrientes que han permitido al Pros explotar sus condiciones de gran fondista. Su comportamiento en navegación ha sido muy bueno sin más incidencias que las provocadas por la instalación de unas baterías de insuficiente calidad, que hemos de sustituir.

Han sido muchos los días de navegación conviviendo la misma tripulación y la relación establecida y la que ha quedado ha sido muy buena. Probablemente este sea el factor que, además de la afición por la mar y la naturaleza, nos anima a muchos a emprender este tipo de experiencias. Recuperar el espíritu de camaradería: los chistes, el lenguaje de muchachos, compartir

tareas con ruda familiaridad confiando en el compañero. Todo esto que quedó contenido en las necesarias barricadas con que defendimos nuestra vida privada o profesional, se recupera en el día a día de las necesidades de la navegación y en la obligada cercanía física.

Apenas quedan ya 40 millas y un sol cobardón se deja ver entre nubes grises. La navegación es sosegada: el Pros embridado por el motor navega cadencioso, si bien sobran el sonido de la máquina y el olor a gasoil para que la sensación de sosiego sea plena. Pronto aparece a la vista la isla de Tahití con sus farallones cubiertos por las nubes y sus abundantes caseríos que se desparraman desde las laderas hacia la costa.

Tahití. Monte Aorai

Pocos españoles conocen que Tahití pudo ser española. En efecto, en 1772 una expedición española comandada por Domingo Bonaechea arribó a la isla que bautizó como Amat (nombre del virrey de Perú, su valedor) con intenciones de ocupación y evitar la de terceros. Las instrucciones del buen

vasco eran claras: "no atentar contra las propiedades ni cometer infamia con las mujeres". Esto se cumplió y la acogida fue calurosa y el trato muy respetuoso.

En un segundo viaje se obtuvo de los caciques locales la conversión al cristianismo y el reconocimiento del rey español como soberano y protector de la isla. La muerte de Bonaechea y el abandono de la política de expansión en el Pacífico abortaron el intento. De todo ello no quedan más que "Las Relaciones" que lo relatan y los primeros escritos de carácter antropológico que dejó el criollo peruano Máximo Rodríguez y que todavía hoy son material de ineludible consulta.

A partir de este momento será ya tierra abierta. Los ingleses Wallis y Cook ya la habían visitado. Cook repetiría y finalmente Bligh, quien fue en busca del árbol del pan, le daría notoriedad sufriendo el cinematográfico episodio del motín de la "Bounty". También acudieron los franceses comandados por Louis Antoine de Bougainville quien –ya se sabe que los franceses son más

desahogados para el asunto–, la denominó "Nouvelle Cytherea", en recuerdo de Afrodita y sus placeres.

Hoy en día, bajo la administración francesa, es el centro administrativo y logístico de los territorios polinesios franceses. Se asientan en ella 125.000 almas, la circunvala una autovía y los almacenes de Carrefour se encuentran por doquier. Aparentemente no queda ya nada de la "Nouvelle Cytherea".

Marina Tahina

Se accede a Marina Taina a través de un largo canal de nueve millas entre dos barreras coralíferas, que proporcionan abrigo al embarcadero. En el canal aparecen fondeados centenares de veleros que son indicativos de la importancia del enclave como punto de referencia de la navegación a vela en el Pacífico. Aparecen hoteles, algunos de ellos con palafitos, que aparentemente están escasos de ocupación por las circunstancias epidemiológicas. Atracamos sin problemas en la parte exterior del puerto deportivo, en el área de embarcaciones de mayor porte, con apoyo de una embarcación de servicio del puerto que nos indica la necesidad de anclar. El Pros quedará estabulado para una temporada. Nos abrazamos y dejamos huella fotográfica de la finalización de esta séptima etapa relevante por suponer la reanudación del proyecto.

Pronto aparece Diego Lao nuestro cónsul honorario en Tahití y en la práctica único representante institucional en Polinesia, con dependencia de la Embajada española en París. Extraordinariamente cordial nos prestará fundamental apoyo institucional y personal. Como primera muestra de sus atenciones, nos invita a comer con su familia.

Diego Lao, junto a Eduardo Boix, firma en el libro de honor del Pros.

A la tarde presentamos nuestra documentación en las oficinas de la marina y tomamos conciencia de la situación. La marina cuenta con lavandería, una tienda de repuestos náuticos, fácil acceso de wifi, y un centro de restauración, Monte Branco, coqueto y próximo que será lugar de reunión y relax casi permanente para la tripulación. Un Carrefour muy próximo solventará las necesidades puntuales de abastecimiento. Diego Lao nos ha prestado un vehículo para que nos desplacemos en nuestras gestiones. Acostumbrados a precarios fondeos la nueva situación con conexión a energía y agua dulce se nos hace un lujo.

La etapa ha finalizado, pero no así nuestra misión: debemos remediar en lo posible alguna de las averías del Pros, debemos

realizar el acto cultural previsto para el día 14 y debemos dejar en la mejor situación posible al velero, que debe esperar a que la temporada de tifones, que suele afectar a estas latitudes, permita continuar nuestra próxima etapa hasta Fiyi. Tahití, probablemente sea, en muchas millas, la mejor base para "atacar" de manera definitiva alguna de las asignaturas que, a pesar del tiempo y dinero invertido, siguen pendientes: bombas y baterías. La Marina Taina es un buen lugar para contactar con potenciales gremios, pues algunos de los veleros son de larga estancia y tienen buen conocimiento. Nos encontramos con un "trotamares" conocido de Arantxa, en sus navegaciones por Mallorca. Mike C, un inglés chaparro, sesentón y socarrón, navega en un Irwin 54 y sin darse importancia nos comenta que ha navegado hasta aquí en solitario desde Panamá. A mí desde luego me puso en mi sitio. Su contacto será de gran ayuda para afrontar las reparaciones pretendidas.

Vista aérea de la isla de Moorea

En los huecos que nos queden haremos algo de turismo. Por recomendación de Diego visitaremos, acompañados por él, la isla de Moorea, que está muy próxima y conectada, amén de por vía aérea, por un ferry lanzadera que hace constantes viajes de ida y vuelta de poco más de 45 minutos. La isla, muy bella, cuenta con unos 25.000 habitantes y conserva el espíritu que Tahití pudo haber tenido hace cincuenta años y da acogida a magníficos

hoteles y a un excelente campo de golf. De hecho, son muchos los franceses que han abandonado Tahití y que han buscado con sus casas a pie de playa el imaginario paradisíaco allí perdido. El recorrido costero por la carretera que circunvala la isla y pespuntea distintas ensenadas es idílico, escoltados por los imponentes picachos verdes de sus volcanes dormidos. Otra carretera sinuosa permite atravesarla a través de un collado en cuyo paso cimero un mirador ofrece una amplia contemplación de la isla. La visita guiada por Diego nos permitirá atravesar bosques, plantaciones de piñas –la isla tiene fama por la calidad de este cultivo– y un extenso "marae", conjunto de plataformas ceremoniales de los antiguos pobladores. Después de almorzar retornamos para proseguir nuestras gestiones.

La tripulación del Pros con Annie Baert y Diego Lao

El día 14 de diciembre tiene lugar el acto cultural programado. Este resultará muy diverso de los que habíamos ofrecido hasta el momento. Perdido ya nuestro músculo diplomático, el acto no se caracterizará por la, protocolaria o no, asistencia de las fuerzas vivas locales, sino por la presencia de dos docenas de entusiastas hispano/latinos o amigos de lo hispano. Con esta perspectiva, nuestro cónsul honorario, Diego Lao, en su

presentación del acto, toma la salomónica decisión de que la disertación de Eduardo Boix sobre la gesta de Magallanes-Elcano y la mini gesta del Pros se realicen en castellano, evitando así las patadas que éste, siempre animoso, estaba dispuesto a propinar a la lengua de Racine. La profesora hispanófila Annie Baert disertó en francés sobre las expediciones españolas en el sur del Pacifico, y especialmente los viajes de Pedro Fernández de Quirós en los que es una autoridad. El acto resultará un éxito por la atención e interés que muestra la concurrencia en su seguimiento y en el subsiguiente coloquio. Posteriormente los ponentes, los tripulantes y parte de los asistentes compartimos una animada cena.

Un momento del Acto cultural celebrado en Papeete

El día 15 lo consumimos en gestiones necesarias para nuestro viaje de vuelta y en las que una vez más el apoyo de Diego Lao resultará de gran eficacia. Aprovechamos para un corto paseo por el centro de Papeete, que muestra una gran oferta comercial, si bien la práctica ausencia de turistas reduce la animación al elemento local. Llevamos a cabo unas compras de última hora en su bonito mercado. En la madrugada del 16, cuatro tripulantes volvemos a España. Juan Carlos y Arantza lo harán el día 20,

dando tiempo al remate de las reparaciones en la vela mayor y en la reposición de una bomba de agua dulce.

Finaliza así la larga etapa de Guayaquil a Tahití y que, con su prolegómeno de el Callao, han supuesto la reanudación del proyecto "Tras la estela de Elcano". Tanto la puesta a punto del Pros como la propia etapa han requerido de gran pericia y esfuerzo para su tripulación y la Oficina de Tierra.

Como no podía ser de otra forma, el período consumido desde el 4 de agosto ha sido pródigo en anécdotas, incidencias de navegación y desenredo de marañas administrativas, reflejo de lo azaroso que resulta navegar hoy en día por esos mundos de Dios. De todas estas incidencias se ha tratado de dejar fiel testimonio en este Cuaderno de Bitácora y, dado el feliz final de estas, probablemente solo quedará de ellas un neblinoso recuerdo en el tiempo. Para este cronista quedarán en su recuerdo impresiones abundantes y que son más difíciles de trasmitir: las que procuran los paisajes y especialmente el paisanaje. Hemos tenido la oportunidad de conocer y tratar mucha gente de variopinto origen y condición. Es de justicia reconocer que, en casi todos los casos, hemos recibido apoyo y ayuda, que muchas veces han resultado relevantes.

A todos ellos nuestro agradecimiento y afecto.