

# 4 días, 4 noches y 4 horas

Xavier Kirchner

**Escribo estas líneas mientras navego a 35 nudos con rumbo 322, de vuelta a Barcelona a bordo del "Ramón Llull" de Balearia. Serán menos de tres horas de travesía. La ida me tomó cuatro días, cuatro noches y cuatro horas. La hice remando en mi kayak y mi velocidad de cruce no superó los 3,3 nudos.**



**¿**Qué necesidad tenía de hacer esa aparente locura a mis 55 años? Evidentemente ninguna. ¿Qué motivo tenía? Disfrutar de la convivencia con el mar. Tengo un kayak plegable desde hace unos años y con él y en compañía de Pilar, que hasta hace poco era mi mujer, he bajado ríos y seguido costas en varios países del mundo, navegando durante el día y durmiendo en playas por la noche. Un kayak plegable es llevar "un barco en el equipaje"(1). Te permite ir a cualquier lugar en transporte convencional, tomar un taxi o equivalente hasta la playa más cercana, montar allí tu barco y seguir, navegando en forma autónoma a donde te apeceza.

Como bien dice Ralph Diaz en su libro "Complete Folding Kayaker" (2), navegar en un kayak plegable es un deporte muy adecuado para la "3ª edad". No son muy rápidos pero son muy estables y la forma correcta de navegarlos es con suavidad, en armonía con el medio, tomando todo el tiempo que haga falta.

Hace unos meses empecé a pensar en la posibilidad de una travesía de varios días en mar abierto, durmiendo en el kayak. Al inicio fue un planteamiento teórico, explorando el tipo de problemas que podría encontrarme y cómo los solucionaría. Tengo por costumbre no considerar imposible "a priori" ninguna cosa. Un proyecto, una aventura, un reto, no son imposibles hasta que se encuentra algo que

realmente los haga tal, no antes. No me planteaba montar una aventura en el límite de lo posible, no soy de ese tipo de personas, se trataba de planificar un viaje en solitario y una convivencia con el mar en forma más o menos placentera. En mis ratos libres iba intentando imaginar las situaciones con las que me podría

encontrar y las formas en que obviaría cada dificultad. ¿Cómo combatiría el frío y cómo dormiría en un medio inevitablemente húmedo? ¿Cómo evitaría que el viento me hiciese perder camino mientras dormía o descansaba? ¿Cómo señalaría mi posición a los barcos que podían embestirme si me descuidaba? ¿Qué co-





mería para mantener mi cuerpo realizando un esfuerzo relativamente suave pero continuado durante más de 12 horas diarias de remo?

Evidentemente era una aventura para hacer en condiciones de tiempo óptimas, pero ¿qué haría si se levantaba un temporal?

En un determinado momento de mis elucubraciones me convencí de que la "aparente locura" parecía ser eso "aparente", que la travesía era perfectamente realizable, que tenía todos los visos de ser una experiencia inolvidable y, como es lógico, me entraron unas ganas irreprimibles de hacerla.

Me gusta mucho la montaña, pero también mu-

cho el mar y navegar por mar, aunque sea en un kayak, tiene dos ventajas: el mar es más o menos plano y no debes acarrear el equipaje a cuestras, ventajas que son importantes, sobre todo cuando acumulas, como es mi caso, suficiente número de años para que las articulaciones empiecen a crujir y los músculos a chirriar.

Conozco bastante el mar cuando no es un medio apacible. En el mar he vivido mis experiencias físicamente más duras, más que en ningún otro deporte de contacto con la naturaleza, pero sé perfectamente que, como sucede con las personas, como sucede en muchas situaciones de la vida, si se establecen las

expectativas y la relación en la forma correcta, el riesgo de una crisis importante es mínimo.

Desde el principio pensé mi viaje como una travesía entre Barcelona y el puerto de Fornells en Menorca. Me gusta Menorca, me gusta Fornells y salir de los alrededores de Barcelona simplificaba la aventura. No es, ni mucho menos, la distancia más corta entre la península y las Baleares, pero yo no me proponía estar el mínimo tiempo posible. Mi excursión eran unas 130 millas, entre 4 y 5 días si las condiciones no eran muy desfavorables. Eso era mi objetivo teórico, Fornells era mi "Ítaca" por decirlo de alguna manera, pero mi objetivo real, como en la poesía de Kavafis, era el viaje en sí, la convivencia con el mar confiándome a él, integrándome con el medio. Por esa razón pensé en llevar bebida y provisiones para diez días y tenía claro que podía terminar en Menorca, en Mallorca o en cualquier punto de la costa de Levante.

Un ancla de capa de 2 m de diámetro que diseñé y construí yo mismo debía permitirme mantener mi posición estable y la proa del kayak orientada a las olas aún en temporales

de fuerza considerable. Pudiendo comer, beber, dormir y mantener una posición estable en cualquier circunstancia y durante días, ¿dónde estaba el problema?

Una de las cosas que me animó a seguir adelante una vez empecé a dar forma al sueño fue que ni mi familia ni ninguno de los amigos a los que comenté mi proyecto dudó ni un momento de que lo haría, que sobreviviría al intento y que me lo pasaría bien haciéndolo. Con la confianza de tantas personas queridas ¿cómo iba a salir mal?

Una travesía de varios días en kayak debe hacerse con un pronóstico de tiempo lo más parecido a la "calma chicha" para toda la duración de la aventura. Eso fue lo que encontré yo cuando el jueves 12 de junio cuando consulté por Internet la previsión meteorológica de la USA Air Force (3), un "pantano barométrico" que se mantenía en todas las previsiones hasta 120 horas. Un pronóstico de calma de varios días, combinado con la luna llena que estaba próxima, era más de lo que podía soñar.

Me quedaban una montaña de pequeños deta-





les por cerrar y a eso dediqué todo el día y la noche del viernes 13; provisiones, pilas, un pequeño "walkie" VHF que mi amigo José-Luis Ferrer se empeñó en que llevarse conmigo, cosa que le agradecí infinito durante la travesía, mosquetones y unas bengalas de auxilio que me parecieron baratas cuando las compré casi sin mirarlas en una tienda del "Port Vell" de Barcelona y que, ya en el mar vi que estaban caducadas de más de dos años. Quien me las vendió no me advirtió de nada, eso sí, se excusó de no poder darme un recibo porque "el sistema no funcionaba" – el mundo de la mar en nuestro país está por desgracia lleno de piratas todavía ... Pese a mi experiencia en largas travesías en kayak,

quizá precisamente por eso, la noche del viernes se me fue en algo que es tan importante como conseguir las cosas que nos pueden ser necesarias: distribuirlas en bolsas estancas y pensar en su colocación en el kayak de forma que pudiera acceder a lo que se necesita en el momento en que se hace preciso, quizá en medio de un temporal y con la libertad de movimientos muy reducida.

---

### Por fin en el mar

A las 0700 aparecí en la playa de Garraf donde, en los bajos de una de las casitas de la playa, propiedad de un amigo y gracias a su amabilidad, tenía mi kayak montado desde hacía unos meses



4 días, 4 noches y 4 horas – Skipper Agosto 2003 nº 244

para mayor comodidad a la hora de hacer pruebas y entrenamientos. En Garraf ya estaban mis hijos Marc y Sergi y ellos me ayudaron a hacer los últimos arreglos y a cargarlo. Normalmente cargo mi kayak cuando ya está al borde del agua, sobre la arena dura, pero cuando empezamos eran sobre las 0900 y en la playa había ya suficiente gente para que me diese "corte" montar el número de ir y venir con montones de botellas y bolsas. Cuando con Marc y Sergi arrastré el kayak por la arena sobre su carro de transporte llevaba 35 Kg de bebidas, 15 de alimentos y otros 15 de equipo, 65 Kg de carga, prácticamente mi peso. Recé para que no se rompiera nada y a las 1000 cruzamos como pudimos por en medio de sombrillas, toallas de playa y bañistas entre intrigados y divertidos por el espectáculo y pusimos el kayak en el agua entre los tres. No recuerdo de quién es, pero la frase "En esta vida uno es libre de hacer lo que quiera, pero debe procurar no hacer el ridículo" estaba en mi cabeza cuando, empujé mi pequeño barco contra las olas, subí a bordo y di las primeras paladas en dirección al horizonte azul. En la playa quedaron mis hijos y Ángela, su madre, que pese a mi resistencia se las había ingeniado para sumarse a la aventura.

Pronto dejaron de ver la pequeña mancha roja y amarilla que eran mi kayak y chaleco salvavidas. Pronto también y antes de lo que pensaba, dejé de tener cobertura GSM. Quería mandar mensajes a una lista de amigos avisándoles de que empezaba la aventura pero me fue imposible.

El mar estaba rizado por el típico viento térmico que se levanta a mediodía que me llevaba a tierra en cuanto paraba un momento de remar, pero a pesar de eso pude mantener bastante tiempo mi velocidad teórica de crucero de 3 nudos, no muy inferior a la de los veleros que se cruzaron conmigo en sus paseos de fin de semana. Sobre las 1400 eché el ancla de capa para comer algo e instalar el pequeño mástil que llevaba preparado para montar el reflector de radar y la luz de posición. Me entretuve más de una hora probando por segunda vez el ancla de capa que, bastante espectacular en sus 2 metros de diámetro color amarillo "fosforito" despertaba la curiosidad de los veleros y motoras que todavía se cruzaban conmigo. Tan importante como el ancla es la práctica de las maniobras de su lanzamiento y recogida. Nada es fácil en un kayak de poco más de 60 cm de manga y quería estar seguro de que no tendría problemas si debía usarla en condiciones críticas.

Con la cámara de fotos sumergible de "usar y tirar" que había comprado Sergi para mi el día antes, hice fotos de la costa a 5, 10 y 15 millas de distancia. La línea de costa no desaparecía nunca. Tengo amigos a quienes asusta un poco no ver tierra en los 360° del horizonte, pero eso era precisamente lo que quería yo.

---

### Encuentro inesperado

Todavía eran las luces de la costa perfectamente visibles cuando sobre la medianoche decidí dormir un rato. La adrenalina

## Las claves del éxito

**Cómo me protegía del sol** – Llevaba sombrero de ala ancha Tilley (el mejor sombrero del mundo para aventuras de ese tipo), camiseta de algodón manga corta y crema solar factor 15 aplicada a primera hora de la mañana y varias veces a lo largo del día. También gafas de sol tipo “ciclista”, de las que cubren buena parte de la cara, de cristales cambiables. El sombrero de ala ancha y las gafas me protegían asimismo de las salpicaduras del agua de los remos, que inevitablemente el viento lleva a la cabeza y la cara.

**Cómo me protegía del fresco** – A 50 cm del agua de mar, que está a unos 24°C no hace un calor excesivo y realmente refresca durante la noche, aún en los días más calurosos y con menos viento – Cuando sentía frío me ponía un conjunto de 2 piezas de lycra ajustado al cuerpo. Aunque llevaba también el modelo de manga corta, acabé vistiendo siempre la parte superior de manga larga. Evidentemente esa ropa permaneció mojada a partir de la primera tarde pero se calentaba nada más ponértela y funcionó a la perfección.

**Cómo me hubiese protegido del frío, si lo hubiese hecho** – Llevaba preparado para poner sobre la lycra un conjunto de chaqueta de Goretex y forro polar. Mantiene el cuerpo caliente sin que te quedes empapado por dentro por el sudor del esfuerzo de remar.

**Por qué no llevaba traje de neopreno** – Gracias a experiencias de terceros, aprendí que los trajes de neopreno, llevados en forma continuada y fuera del agua durante horas, acaban produciendo erosiones en la piel. Además en un kayak no se tiene la libertad de movimientos para ponerse y sacarse un traje de neopreno, especialmente si el mar anda algo revolucionado.

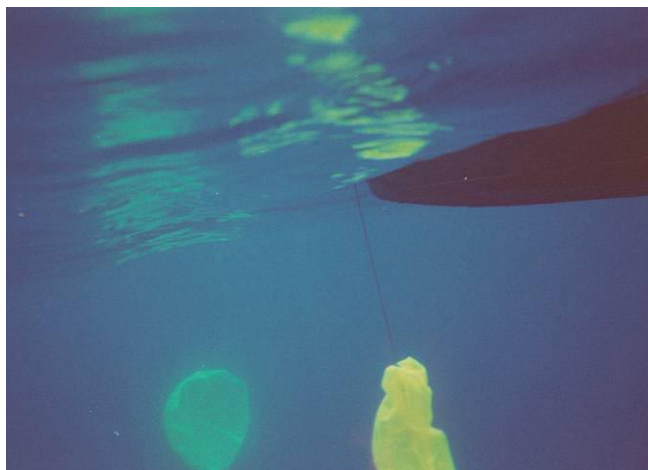
**Cómo evitaba ser arrastrado por el viento** – Llevaba un ancla de capa, estibada bien a mano en una mochila montada sobre el cubrebañeras. Esa ancla de capa, que había diseñado y construido yo mismo, funcionó de maravilla todas las veces que la usé y constituía la parte más importante de mi equipo de seguridad. Prácticamente idéntica en su forma a un paracaídas de los primeros tiempos y de 2 m. de diámetro, reducía la deriva de mi kayak por el viento cuando estaba parado a poco más de 0,5 nudos, aún en las condiciones de mayor viento y mar que me encontré durante la travesía: vientos de fuerza 5-7 y fuerte marejada con olas rompientes de más de 3 metros. Cuando en esas condiciones decidí levar el ancla de capa y correr el temporal, la velocidad del kayak sin prácticamente remar fue de entre 3 y 6 nudos. Tardar 20 horas en llegar a una costa rocosa que está, como era mi caso, a unas 10 millas sotavento y, caso de que en ese lapso de tiempo el temporal no haya amainado, hacerlo a 0,5 nudos de velocidad, o hacerlo en poco más de una hora y a 6 nudos puede representar la diferencia entre la vida y la muerte.



de la salida había desaparecido y, llevando 48 horas sin dormir y unas 10 de remo efectivo, estaba francamente hecho polvo. Me encontraba a unas 20 millas de la costa y la posibilidad de que un carguero se me llevase por delante, siendo pequeña, no era despreciable. Esa idea era la que más asustaba a mis amigos no marinos a quienes había contado mis planes. A mi no me atemorizaba especialmente. Confío en la vista y la profesionalidad de los hombres del mar y más por la noche, cuando una luz blanca es visible desde bastante lejos. Encendí la luz de posición, encendí también una luz estroboscópica que llevaba para aumentar mi visibilidad y, dejando el kayak a la deriva sin remar, me preparé para dormir. Como explico en la ficha técnica, me envolvía

para dormir en una manta térmica, esas láminas de plástico metalizado super-fino con las que se envuelven los bebés cuando nacen. Como un bebé dormí yo cada noche y especialmente esa primera en la que la dosis de cansancio era superior.

Programé para las 0200 la alarma de mi teléfono móvil, que hasta mi proximidad a una nueva costa no me servía más que de despertador, siendo la primera noche y estando relativamente cercano a tierra quería dar un vistazo al entorno antes de volver a dormir. Luna llena, calma chicha y cansancio. La alarma no llegó a sonar. Creo que llevaba menos de una hora durmiendo cuando “una presencia” me despertó. Esa presencia era un buque de la Compañía Transmediterránea parado a mi lado a pocos metros, con to-



das sus luces encendidas me ocurrió decirles, gritando hacia las luces desde mi kayak, mientras salía de mi sueño y de mi envoltura plateada, fue que estaba bien. "No se preocupe que en seguida vienen a rescatarle" oí que me decían. No sé con qué palabras pero intenté decirles que no necesitaba que me rescatasen. Oí que me preguntaban "¿Cómo va a volver?" Tenía claro que si les decía que pensaba ir remando hasta Menorca avisarían a la división marítima del Hospital Frenopático más cercano y estaría en poco tiempo vistiendo una camisa de fuerza. Zombie como estaba, no recuerdo qué les dije. Mientras hablaba desaté el remo que había sujetado para dormir en un lateral del kayak y di unas paladas para maniobrar y ver mejor a la gente del buque. En ese momento vi que éste empezaba a moverse y se alejaba suavemente. Supongo que hartos de perder el tiempo con un imbécil como yo, en cuanto vieron que tenía capacidad de movimiento autónomo decidieron continuar con su trabajo y dejarme con mis locuras, fueran estas las que fueren.

me ocurrió decirles, gritando hacia las luces desde mi kayak, mientras salía de mi sueño y de mi envoltura plateada, fue que estaba bien. "No se preocupe que en seguida vienen a rescatarle" oí que me decían. No sé con qué palabras pero intenté decirles que no necesitaba que me rescatasen. Oí que me preguntaban "¿Cómo va a volver?" Tenía claro que si les decía que pensaba ir remando hasta Menorca avisarían a la división marítima del Hospital Frenopático más cercano y estaría en poco tiempo vistiendo una camisa de fuerza. Zombie como estaba, no recuerdo qué les dije. Mientras hablaba desaté el remo que había sujetado para dormir en un lateral del kayak y di unas paladas para maniobrar y ver mejor a la gente del buque. En ese momento vi que éste empezaba a moverse y se alejaba suavemente. Supongo que hartos de perder el tiempo con un imbécil como yo, en cuanto vieron que tenía capacidad de movimiento autónomo decidieron continuar con su trabajo y dejarme con mis locuras, fueran estas las que fueren.



4 días, 4 noches y 4 horas – Skipper Agosto 2003 nº 244

**Cómo sabía dónde estaba y a dónde dirigirme –** Mediante un GPS, de hecho llevaba 2 de la misma marca, el mío y uno que me prestó un amigo como sistema de repuesto. Los GPS actuales, aún siendo del tamaño de un teléfono móvil, pueden almacenar las cartas náuticas y registrar el recorrido realizado, aparte de calcular rumbos, velocidades, etc. Saber en cada momento y con precisión dónde está uno, qué tiene alrededor y dónde va proporciona una seguridad total. Sin esa tecnología el viaje hubiera sido prácticamente imposible. El rumbo que marca un GPS es el "rumbo sobre el fondo", integrando por tanto el efecto del viento y las corrientes. Esos efectos pueden ser relativamente despreciables en una motora o un velero, pero llegan a ser muy importantes en un kayak que se mueve como mucho a 3 nudos y que no tiene orza. El "panel de instrumentos" que llevaba sujeto con goma elástica sobre el cubrebañeras del kayak constaba de GPS y compás magnético. La diferencia entre el "rumbo sobre el fondo" de uno y el "rumbo magnético" del otro llegó en algunos casos a ser de 40 grados.

**Cómo dormía –** Dormir en el kayak en forma cómoda era uno de los principales problemas técnicos que me planteé desde el principio. Un kayak es un medio permanentemente húmedo y eso excluía usar un saco de dormir convencional. Todavía recuerdo la hora larga sin dormir que pasaba calentando mi saco mojado en cada cambio de guardia durante los primeros días de la regata TwoStar del 81 cuando el atlántico norte de nos puso de frente a José-Luis Ferrer y a mí. Esa era claramente una experiencia que no quería repetir. Además, debía estar preparado para la eventualidad de que el kayak volcase mientras dormía y yo fuese a parar al agua en mitad de la noche. No me pareció una buena idea la posibilidad de ir a parar al agua en mitad de la noche, dormido y además metido dentro de un saco. Excluida la solución del neopreno, ideé un sistema consistente en vestir, sobre el dos piezas de lycra, un mono de forro polar de cuerpo completo y unos escaarpines en los pies de ese mismo material. El forro polar es un material muy cómodo y mantiene bien el calor cuando está seco, pero por su porosidad evapora el agua con rapidez y por tanto resulta frío cuando está húmedo. En una aventura como la mía, mantener los músculos calientes es casi tan importante como dormir. Para evitar esa evaporación que enfriaría mi cuerpo, evitar también la radiación de calor y las mojaduras extemporáneas por el agua que corre por el fondo del kayak, me envolvía como 3ª capa en una manta térmica.

**Cómo señalaba mi posición** – En la popa del kayak monté un pequeño mástil hecho mediante una varilla de fibra de kevlar de las que se usan para construir cometas. En ese mástil monté un reflector de radar de los de tipo convencional (3 planos de aluminio a 90°) que tenía la ventaja de plegarse fácilmente y ocupar muy poco en la bolsa de transporte del kayak desmontado. Ese reflector, aparatoso, espectacular y con una resistencia al viento considerable, parece que era del todo inútil: la tripulación del Ramón Llull, con el que me crucé en mitad del camino no me “vieron” en el radar aún después de situarme visualmente.

Para señalar mi posición durante la noche usé una luz de posición blanca fija de 360° que construí yo mismo usando luces LED para ciclistas. Los LEDs (diodos luminiscentes) brillan mucho y consumen muy poco.

Con el objetivo de aumentar todavía más mi visibilidad monté en el tope de mástil una luz estroboscópica blanca, cuyos destellos eran visibles desde muy lejos. Antes de partir me cercioré de que no sería tomada por los profesionales del mar como una luz de emergencia. En teoría no debía ser tomada como tal, pero parece ser que lo fue.

**El tema de las pilas, elemento más que crítico** – Calculé un juego de pilas para el GPS cada 8 horas y un juego de pilas para las luces de posición cada 2 noches. Para los 10 días del tiempo máximo calculado eran un montón de pilas que los amables dependientes de la charcutería de mi tienda Caprabo aceptaron gentilmente a envasarme al vacío. Distribuí las pilas así envasadas en varias bolsas independientes amarradas en varios puntos del kayak pero accesibles con facilidad aun en condiciones de muy mala mar.

**Qué comía y qué bebía** – Hidratos de carbono, principalmente en forma de galletas. Comía “galletas energéticas” nada sofisticadas, de las que se compran en el supermercado, galletas de tipo dietético de las del tipo “energía y fibra” y pan de centeno, ese de tipo alemán que no se seca nunca. Por las mañanas y cuando me sentía el estómago con algo de acidez, tomaba un tazón de “muesli” y soja líquida. Cuando quería “premiarme” por algo, tomaba frutos secos. Para beber llevaba agua, una botella de 1,5 l por día, 1 l de bebida energética para atletas (Aquarius) y 1 l de soja líquida, por día. En los 4 días y 4 horas que duró la travesía consumí 15 l. de líquido, un poco más de los 3,5 l por día previstos.

**Medicamentos preventivos** – El único medicamento que usaba en forma preventiva era crema antiinflamatoria (Tantum, crema al 5% para más señas) que me extendía sobre los hombros, los brazos y las manos cada noche antes de ir a dormir.

## Solo en el mar

Me quedé otra vez solo en mitad de la noche. Apagué la luz estroboscópica a la que culpé de haber llamado la atención de la tripulación del Fortuny y remé para alejarme de allí. Estaba seguro que de un momento a otro vería la típica combinación de luces verde y roja de un buque que se acerca de proa, que allí se acabaría mi aventura y me preparé mentalmente para ello, pero no fue así por suerte.

Al cabo de un par de horas de remar sin nadie que se me acercase volvió a vencerme el cansancio y decidí a ponerme a dormir dejando otra vez el kayak a la deriva.

Me desperté con el sol bastante alto. No había viento y el mar estaba casi plano. Salté al agua, nadé un rato. Me alejé del kayak atado a un cabo y le hice fotos desde el agua. Esa mañana, como otras veces durante mi travesía, con el sol brillando en el cielo y todo, incluyendo mi propio cuerpo, funcionando como estaba previsto, pensé ¿cómo se puede ser más feliz de lo que yo estoy ahora?

## Dividir el día

Los días que siguieron no tuvieron emociones importantes. Me entretenía en mis pequeñas meditaciones y en la rutina de remar y descansar. Pronto pacté conmigo mismo lo que fue mi norma de operación durante todo el viaje. Si uno piensa que le quedan por remar 100 millas sin más paisaje que el horizonte azul ni más compañía que los atunes es fácil desanimarse. Tampoco anima mucho pen-

sar que ese día “sólo” deben remarse 30 millas, porque eso es un montón de distancia y de tiempo. Lo que me proponía en una de las pequeñas etapas en que dividí el día era un objetivo mucho más fácil de alcanzar: remar una milla. Miraba el GPS que decía que me faltaban por ejemplo 97 millas para llegar al Cabo de Caballera, mi primer destino en Menorca y decía para mí, “no pararás por nada hasta que ese trasto no marque que faltan ya tan sólo 96”. Mi GPS indica las décimas de milla. Al principio de la micro-etapa era fácil hacer que marcara 96.9, 96.8, 96.7, ... Pasar de 96.4 a 96.3 ya costaba más. Una décima de milla, a velocidad de crucero eran unas 120 paladas y cuando estaba cansado me auto-animaba contándolas. El GPS marcaba 96.1 millas para el destino y yo contaba las paladas: 1, 2, 3, ... Cuando estaba próximo a 120 sabía que faltaba ya muy poco para que el GPS marcara 96. A veces el cambio se producía antes de esa cifra y a veces algo después, pero no es problema hacer unas pocas paladas más por harto que se esté de remar. Cuando llegaba a la distancia objetivo descansaba 5 minutos de cronómetro. Me obligaba a descansar todo ese tiempo a pesar de que, estimulado, aunque pueda ahora parecer estúpido, por ese pequeño éxito de remar una milla, tuviese ganas de volver a remar cuando escasamente había descansado 2 minutos. En los descansos me obligaba a comer sin mucha hambre y a beber sin mucha sed porque sé que debe mantenerse el nivel de hidratos de carbono en



los músculos y en la sangre, debe mantenerse el cuerpo hidratado y debe mantenerse el equilibrio iónico. Sé que si se espera a que el cuerpo proteste, es ya demasiado tarde.

## El ecuador

Cuando estaba próximo a pasar mi "ecuador" a 61 millas de Garraf y del Cabo de Caballería, me crucé a menos de 1 milla con el "Ramón LLull" de la compañía Balearia que, si no me equivoco, llevaba escasamente 15 días en esa ruta. Por entonces ya había aprendido a manejar mi radio VHF y la había probado con un barco de matrícula en algún puerto del Golfo que no recuerdo y que contestó solamente con su nombre y su puerto de matrícula a mi llamada general de prueba de radio pero que contestó. Puse en marcha mi pequeña radio y llamé

"Balearia, Balearia, Balearia ... " En seguida me respondieron sin saber de dónde les llegaba la llamada. Les indiqué quién era, mi posición relativa a su buque y entonces, según me contaron después, pudieron ver en la distancia la pequeña mancha de mi chaleco amarillo que ellos iban dejando atrás. Ni les aparecí en el radar ni me vieron antes de eso. Un buque como el Ramon Llull que corta el mar a 35 nudos no puede permitirse embestir ningún ser u objeto medianamente grande porque obturaría alguna de sus 4 turbinas y en el caso menos desfavorable, reduciría su velocidad y le haría perder tiempo. Por esa razón sus radares son potentes y su tripulación está siempre alerta. A pesar de ello, un kayak como el mío desviado media milla de la ruta del buque es una brizna imperceptible y no



4 días, 4 noches y 4 horas – Skipper Agosto 2003 nº 244

## Ejercicios físicos y necesidades fisiológicas –

*Todas las mañanas saltaba al agua, nadaba un rato y aprovechaba para lavarme y hacer mis necesidades. Mi kayak es muy estable y no me representaba un problema volver a subir al mismo sin ningún tipo de ayuda, siempre que no llevase el chaleco salvavidas puesto. Durante el día me movía bastante para coger cosas de las bolsas, cambiar elementos del equipo y tareas así. Por tanto es falsa la idea de que uno se queda hecho un cuatro al estar sentado remando muchas horas. Lo que sí sucede y me pilló desprevenido, es que se pierde fuerza y capacidad de equilibrio en las piernas. Parece ser que 5 días sin aguantar el peso del cuerpo es mucho y cuando salté del kayak en la playa donde toqué tierra, me faltó poco para caer al suelo. Si mi arribada hubiera sido a una playa batida por las olas, hubiese tenido muchos problemas para sacar el kayak del agua en forma rápida.*

**Peces y otros animales –** *¿Me acompañaron delfines? Esa es una de las preguntas que me han hecho más veces. Sí, vinieron un par de veces durante el día pero no realizando los juegos espectaculares que acostumbran a hacer cuando acompañan a los veleros. Más bien saltitos discretos. Mi pequeño casco y mi lentitud sobre el agua les debía resultar poco "sexy". Sí se acercaron, o al menos eso creo, en mitad de la noche. Un par de veces oí a muy poca distancia el típico soplo que emiten cuando salen del agua, pero nunca llegué a tiempo de coger la linterna e iluminarlos. Por desgracia tampoco vi la fosforescencia del agua que brilla a su paso cuando nadan en la noche, uno de los espectáculos más bonitos que pueden verse desde los veleros. Atunes de tamaño mediano saltando fuera del agua persiguiendo alguna presa o tratando de no serlo ellos fueron más frecuentes. Un par de veces observé moviéndose lentamente a pocos metros bajo el kayak peces de tamaño bastante grande en bandadas de 6 o 7 ejemplares. En esos momentos creí que eran delfines y los fotografié desde dentro del agua con mi cámara de usar y tirar. Viendo después las fotos, en unos casos parecen atunes francamente grandes y en otros escualos de algún tipo (Glubs!). Peligrosas pero no tanto, las medusas. La última vez que tiré el ancla de capa y la recogí en mitad de la noche, me encontré varias de ellas del tipo "casquete con patas" enredadas en los cabos de la cúpula del paracaídas. Fosforescían en la noche cuando trataba de des-enredarlas moviendo los cabos y por su similitud de forma con el ancla, parecían sus cachorros. No me hubiese gustado encontrar-me una medusa real de 2 m de diámetro "enamorada" de mi ancla ...*

**Qué hubiese hecho en caso de emergencia –** *Llevaba bengalas rojas de emergencia y la radio VHF con alcance de unas 5 millas. No me encontré en mi periplo por los mares con muchos barcos, sinceramente pensaba que serían más, pero uno cada día sí lo encontré. Estoy seguro que me hubieran ayudado si lo hubiera necesitado.*

**Por qué no llevé ningún tipo de soporte –** La razón principal es porque precisamente lo que yo quería era una convivencia personal y solitaria con el mar y eso no se consigue llevando un barco de soporte. Estaba seguro de que si surgían problemas me las apañaría para resolverlos. Tampoco quería renunciar a la flexibilidad de planificación que da el ir en solitario. Desde que me decidí a salir hasta que di la primera palada transcurrieron menos de 40 horas, eso hubiese sido imposible yendo en grupo. Por otra parte, los medios de los que disponía no daban para más soporte que alguno de mis amigos siguiéndome en su velero. Si la climatología se pone fea, cosa que sucedió, el comportamiento de un velero y el de un kayak son radicalmente distintos. A un velero le es prácticamente imposible pararse en medio de un temporal y en cambio un kayak como el mío puede capear prácticamente parado, subiendo y bajando sin problemas en medio de las olas más altas. Mi velero de soporte, caso de haber existido, lo hubiese pasado mucho peor que yo la mañana del 5º día, con el fuerte viento y el oleaje que se levantaron y ciertamente me hubiera podido ser de muy poca ayuda.

la detectaron. Pedí al la tripulación del Ramon Llull, que rápidamente me preguntó si tenía algún problema, que llamaran a mi familia en Barcelona para decirles que estaba bien y a mitad de camino. El capitán del buque Francisco Jiménez Vara y Jesús y Eduardo sus oficiales fueron muy amables conmigo tanto en ese momento como en los días siguientes en los que, fuera del alcance de mi radio y por tanto sin poder contestarles, oí que me llamaban interesándose por mi suerte. Regresé con ellos a Barcelona pocos días después y aproveché para agradecerles su interés y su amabilidad. Lo hago aquí de nuevo. Es muy posible que para ellos, que hacen la misma ruta que hice yo pero por trabajo y 4 veces al día, mi aventura les pareciese algo sin sentido. En todo momento sin embargo se mostraron conmigo atentos y dispuestos a ayudarme.

## Viento y olas

El mediodía de mi 4º día en el mar cuando estaba a unas 40 millas del Cabo de Caballería, al conectar mi radio para ver si llamaba el "Ramón Llull" oí un parte meteorológico que anunciaba vientos relativamente fuertes de componente N para el día siguiente. Esos vientos empezaron esa misma tarde. Sobre las 1900 me cansé de avanzar lentamente con viento y mar por la amura de babor. Hacía poco que me había cruzado con un velero francés, el Gecko, tripulado por una pareja con los que también hablé por radio y a los que también pedí que llamaran a casa, cosa que amablemente hicieron. A ellos también les costaba navegar con ese viento.

Pensé que muy probablemente el viento y el mar se calmarían durante la noche, eché el ancla de capa por la proa que rápidamente orientó el

kayak de cara al viento y al mar, programé la alarma del teléfono para las 0000 y me puse a descansar.

A pesar del oleaje y el viento me dormí casi inmediatamente. A medianoche desperté con un mar en calma y sin prácticamente viento. Recogí el ancla de capa cuidando, como explico en la ficha técnica, de no tocar las medusas que estaban enredadas en los cabos de la copa, y me puse a remar en dirección al Cabo de Caballería. Cuando estaba a unas 22 millas del faro, empecé a ver sus destellos y eso me animó mucho. A pesar de la distancia a tierra tuve cobertura GSM sobre las 05:00. Llamé a mis hijos y les dije que estaba ya próximo a Menorca. Había pactado con Fernando Iglesia uno de mis compañeros de promoción del Aero-Club Barcelona-Sabadell, piloto y persona excelente, que llevaría en una avioneta del club a Marc, mi hijo mayor, que quería estar en tierra a recibirme a mi llegada, al aeropuerto más cercano a donde hubiera yo ido a parar con mi kayak. Coordiné la operación con mi hijo y continué remando. Poco duró mi felicidad porque sobre las 0700, mucho antes de la hora en la

que yo supuse se levantaría el viento, empezó éste a soplar con fuerza y en poco tiempo se levantó bastante mar. Era viento de Gregal y hacía derivar mi kayak hacia la costa norte de Menorca en forma muy ostensible. Sobre las 0900 eché de nuevo el ancla de capa para reflexionar sobre mi situación y decidir qué hacer. Compensar la deriva me obligaba a remar prácticamente contra viento y todavía estaba lejos del Cabo de Caballería para tener garantías de pasarlo conservando un mínimo de energía en los músculos. No se me ocurrió en ese momento que podía entrar en el pequeño puerto romano de Sanitja. Evalué la posibilidad de entrar en Cala Morell que me quedaba prácticamente a sotavento en línea recta, pero no conocía bien ese puerto y con la rapidez con la que crecía el mar no me atreví a hacer una entrada que creí podía tener muchas probabilidades de fracasar por mi desconocimiento de los detalles de la costa. Me daba mucha pereza por la distancia remada que debía deshacer, pero finalmente decidí dirigirme a Ciutadella, donde por otra parte tengo muy buenos amigos y gente





muy querida. Levanté el ancla de capa en medio de unas olas que tenían ya una altura considerable y me dejé llevar por la fuerza del viento tratando de mantener el kayak perpendicular a las olas, cosa que no era fácil. Sobre las 1100, cuando las olas empezaron a romper, me sobrevoló la avioneta en la que viajaban Fernando, Marc y Ángela, que también se apuntó a la aventura pese a su miedo a volar en algo tan minúsculo como una Cesna 172. Les costó muchísimo pero finalmente lograron ver mi kayak en medio del mar. El blanco de las olas rompiendo enmascara cualquier otra cosa. En algunos momentos la velocidad del kayak, prácticamente sin yo remar, llegó a los 6 nudos y un par de veces el barco se me atravesó en la cresta de una ola, por fortuna sin mayores consecuencias. Un par de veces también la espuma de la olas rompiendo pasó por encima mío pero yo ya iba equipado para eso y no pasó nada. A mediodía pasé Cabo Nati. Hasta ese momento



había remado para apartarme del Cabo por miedo a las rompientes, pero cuando estaba entre ese y el Cabo Bajolí me di cuenta de que si no me pegaba a la costa corría el riesgo de que el Gregal me arrastrase lejos de la isla en dirección a Valencia. Por suerte pude corregir a tiempo mi rumbo. Cuando pasé rozando el Cabo Bajolí, la deriva transversal del kayak por el viento hacía que pareciese que la isla entera se movía en dirección al este. Era un efecto muy curioso pero a esas alturas no me asustaba ya nada.

Por teléfono pedí a mi "comité de recepción" que buscaran una playa donde pudieran llegar cómodamente con el coche que habían alquilado en el aeropuerto. Se decidieron por Cala Blanes y allí me dirigí yo. Justo antes de entrar en la cala me encontré en el agua a mi hijo Marc primero y a Fernando después. No hay que decir que me hizo mucha ilusión verlos y llevarlos un rato en montados en el kayak. Creo que se arriesgaron mucho sa-



liendo a nadar a mar abierto a buscarme.

Temía que se montase un espectáculo al entrar en una playa llena de turistas con mi kayak y mi atuendo de pasar la noche que no había cambiado. No había previsto que era una playa llena de turistas ingleses. El respeto por las extravagancias de los demás forma parte de lo más sagrado de la cultura de esos ciudadanos y nadie, ni tan siquiera los niños, se extrañó lo más mínimo al verme llegar con la facha que llevaba. Cuando, con la proa varada en la playa salté del kayak para completar la maniobra de arribada, las piernas no me sostuvieron y a punto estuve de caer al agua. A pesar de que nadé cada día un rato y de que no se puede decir que, mientras navegaba tuviese las piernas inactivas, los pocos días en que no sostuvieron el peso de mi cuerpo fueron suficientes para provocar una pequeña atrofia que tardó un cierto tiempo en desaparecer. Creo que éste es un detalle a tener en cuenta en futuras travesías

as como la mía. Ciertamente hubiera tenido problemas si el desembarco se hubiese producido en circunstancias adversas.

A lo largo de la tarde, después de comer tranquilamente en el chiringuito que hay en esa playa, ir recogiendo el equipo y desmontando el kayak hasta que todo quedó reducido a cuatro bultos que cargamos en el coche.

Así acabó mi aventura, en forma tan discreta como había empezado. Unos pocos paquetes que pueden llevarse en cualquier parte. En ese viaje acabaron en la bodega del "Ramón Llull" colocados con todo el cariño que tengo a mi pequeño barco al lado de las motos que viajaban de vuelta a la península. Volvieron mucho más deprisa de lo que habían ido en el viaje de ida, pero también mucho más separados de ese mar que había sido mi amigo y compañero durante los cuatro días, las cuatro noches y las cuatro horas que duró mi aventura.

<sup>1</sup> "A boat in our baggage", Maria Coffey; Little, Brown & Company; London, 1994

<sup>2</sup> "Complete Folding Kayaker", Ralph Diaz; Ragged Mountain Press, Mc Graw Hill; Camden, Maine, 1994

<sup>3</sup> Las previsiones de la USAF se extienden hasta avances diarios de hasta 5 días. Pueden consultarse en varios sitios. Uno de uso muy práctico es <http://ows.public.sembach.af.mil/wxcharts/wxcharts.htm>