

RELATOS NÁUTICOS



UNA AVENTURA A TRAVÉS DE EUROPA - 1ª PARTE

“Navegando entre ríos, canales y esclusas”



Rafael Calvete y Elisabeth Norell

Esta “aventura” comenzó en el Mar del Norte, en el embarcadero de Flevo Marina, muy cerca de Amsterdam. Allí se encontraba atracado el “Inspiration” de 10 metros de eslora con bandera holandesa, el nuevo velero de mi amigo Alfonso con el que pretendíamos cruzar Europa de Norte a Sur por las entrañas

del Viejo Continente. Una original idea que habíamos planeado un par de meses atrás, y en la que pretendíamos navegar por los ríos, canales y cientos de esclusas que iríamos encontrando al atravesar Holanda, Bélgica y Francia hasta llegar al Mediterráneo. Queríamos algo diferente a lo que estábamos habituados a hacer por mares y océanos del mundo, eso sí, en compañía de nuestras respectivas mujeres, Lourdes y Elisabeth que resultaron ser unas auténticas “piratas del mar”.

Se trataba de las autopistas de tiempos pasados, algunas grandes, otras pequeñas. Vías de agua en definitiva que se han ido entrelazando gracias a la mano del hombre y que ahora forman una gran telaraña de canales y ríos que se interconectan con cientos y cientos de esclusas a través de Europa.

Sabíamos que lo normal hubiera sido navegar a vela por el océano Atlántico, desde Holanda hasta Sevilla, pero eso resultaba demasiado sencillo para nosotros que ya



contábamos con alguna que otra experiencia náutica, sobre todo Alfonso, patrón del velero, quien lleva años navegando por todos y cada uno de los confines de la Tierra, o mejor dicho, del mar.

Como decía Machado en uno de sus poemas más populares...“se hace camino al andar”. Sí claro, pero antes hay que familiarizarse con el lugar, con el barco, con el aprovisionamiento y con el recorrido, aunque esto último se lo dejamos a nuestro capitán ya que donde hay capitán no manda marinero. De aquí al Mediterráneo, por las aguas dulces de Europa donde hay unos 1.600 kilómetros y atraviesan ciudades como Amsterdam, Utrecht, Maastricht, Lieja, Dijon, Lyon, Avignon, etc. Localidades de secano que sin embargo estarán a nuestro alcance desde un punto de vista marineroy ya que accederemos a su corazón desde un barco. Será una experiencia y un divertimento que muchos han vivido antes que nosotros, sobre todo aquellos que usaron las vías fluviales del viejo continente para ganarse la vida.



Después de familiarizarnos unos días con el nuevo barco, y de meter en su interior suficientes provisiones, decidimos poner rumbo hacia el estrecho de Ljssel. Sin embargo, antes había que desmontar el mástil para enviarlo en un transporte especial hasta Port Napoleón, una pequeña marina del sur de Francia muy cerca de Marsella. Tomamos esta determinación para navegar más a gusto por los tres países que teníamos que atravesar antes de llegar al Mare Nostrum.

Como había tiempo de sobra decidimos acercarnos un poco por el norte de Holanda y hacer algo de turismo por esa zona

visitando algún que otro rincón de interés antes de ponernos manos a la obra. Lo primero fue dirigirnos a Enkhuizen, un pequeño pueblo que resultó ser una auténtica monada, al que se llega por una barrera de casi 20 kilómetros que separa dos mares, los famosos “Polders” holandeses. Es la manera peculiar de ganarle tierra firme al mar, de conseguir que ese país sea cada vez más grande.

Aun así es curioso que aquí, mires a donde mires, ves postes y más postes. Ya puedes estar tierra adentro que los barcos navegan sin problemas por sus canales siguiendo el curso de las carreteras, y las marinas están a la orden del día. También, y eso nos llamó poderosamente la atención, las pequeñas casas con sus propios embarcaderos. Otro pueblo pintoresco por la zona fue Hindeloopen, donde uno en cuanto entra en esta pequeña ciudad parece que ya está saliendo. Aquí lo grandioso son los cientos y cientos de barcos en las marinas que esperan a su patrón a orillas de un mar interior.

Nos pusimos en marcha y pronto llegamos a Amsterdam. Aquí lo primero que hicimos fue dar una vuelta por esta hermosa ciudad con sus idílicos canales que contribuyen al encanto de todo forastero. Sus huellas cuidan con cariño las antiguas tiendas, tabernas, hoteles y viejos cafés de esta popular ciudad. Recorrerla a pie y admirar algunos de sus rincones y principales canales, después de haber hecho una corta travesía en barco, es descubrir el verdadero sabor de este país, para muchos la capital de Holanda. Pasear por sus pequeñas calles y cruzar sus diminutos puentes que adornan el centro histórico es algo que merece la pena.

Después de esta primera parada pusimos rumbo al Albert Kanaal para una vez allí dirigirnos a la ciudad de Maastrich. Creo que esta segunda etapa fue una de las más interesantes en cuanto a navegación fluvial se refiere, sobre todo por la lluvia y las corrientes del río Jseel. Además, tuvimos que recorrer bastantes millas a contracorriente esquivando todo tipo de barcos de todos los tamaños y banderas que bajaban muy rápido para poder llegar cuanto antes al mar del Norte.

Aquí se nos presentó una situación un poco complicada ya que para llegar a una marina en medio de la lluvia, o bien dábamos marcha atrás un par de kilómetros, o avanzábamos por el Julianakanaal otros siete más en busca de esa marina incierta. Optamos lógicamente por la primera opción y nos topamos con la pequeña marina de Asselt, una localidad en las afueras de Roermond.

Al día siguiente continuamos camino y, tras cuatro horas de navegación por el Markermeer, avistamos a lo lejos la entrada del río Vecht que está en una pequeña localidad llamada Muiden. Este lugar es conocido desde el año 953 cuando el rey Otto I, emperador del Sacro Imperio Romano, concedió el asentamiento y sus derechos de peaje a la Catedral de San Martín en Utrecht. Entonces la ciudad se llamaba Amuda, que significa “Boca del A”, haciendo referencia al río “A” que era el antiguo nombre del Vecht.

Está claro que en este mundo hay una ley internacional y es la ley del más fuerte. El día de hoy nos lo ha demostrado con toda claridad al tardar casi seis horas navegando hasta llegar a Roermond, cubriendo un recorrido de tan solo 45 kilómetros. ¿Qué cómo es eso? Aún no lo sabemos.

En los canales y esclusas los barcos grandes y las gabarras son los amos. Ellos van a lo suyo, a fin de cuentas están trabajando, y nosotros de placer. Eso significa que cuando llegamos a una esclusa y hay overbooking, los que tenemos que ceder el sitio somos los pequeños. Nos esperaban dos esclusas, la primera la de Maasbracht que nos elevaría casi doce metros. Ese fue uno de los problemas. El otro lo tuvimos cuando llegamos a la esclusa de Born, donde había muchos barcos esperando, y más que iban llegando.

Y aquí “marica el último”, eso en cuanto a los grandes se refiere porque a nosotros, los pequeños, no nos daban ni la opción a entrar. ¡Y hay que ver como cargan esas esclusas! Los barcos entran como sardinas en lata. Cuatro gabarras de más de 15 metros a la vez, y mientras tanto ¡nosotros esperando! Además todos entraban con la luz roja, lo que está totalmente prohibido. Hablamos con el jefecillo de la esclusa y nos dijo que a la siguiente iba la vencida ya que tras dos grandes barcos nos daban permiso para entrar. En total dos horas perdidas en la maldita esclusa.

Estas esclusas tienen un sistema de amarre diferente. El noray está en una especie de elevador con lo que en teoría solo hay que amarrar el barco en algún punto determinado y esperar mientras el agua sube. Esa es la teoría porque luego la práctica es bien distinta. Las gabarras dejan los motores encendidos a toda marcha con lo que producen una corriente importante por lo que poder estabilizar tu barco se complica muy mucho.

Como hemos dicho queríamos atracar en el centro de la ciudad de Maastricht, pero fue imposible hacerlo en la Marina Histórica ya que no había profundidad suficiente para nuestro barco así que fuimos a otra más pequeña que se encontraba algo más alejada. Y a las seis de la tarde no estaba el responsable del puerto. ¿Es que ya se ha ido? Menos mal que una llamada telefónica a veces hace milagros y soluciona algunos problemas. Así que ahora estamos con agua y luz de sobra, duchas a nuestra disposición y, como no, una gran cerveza para reponer fuerzas.

Seguíamos en la ruta de las esclusas manuales y se nos presentaban nueve en el siguiente trayecto. La verdad es que no resultó tan desagradable como en un principio creíamos. Cuando llegas hay alguien que te espera, te abre la puerta, te ayuda con los cabos y los amarres, te sonríe, y además te desea un buen día. Debe de ser un trabajo bastante sencillo, sobre todo en primavera y verano, aunque seguro que horrible en invierno, pensando sobre todo en el frío y la lluvia.

Aunque ya habíamos experimentado una jornada con esclusas manuales no teníamos claro cómo funcionaban exactamente. El día anterior había varios equipos que se iban turnando entre esclusa y esclusa para no dejar tirado a nadie. Ellos saben con exactitud la cantidad de barcos a los que tienen que atender cada día ya que es imprescindible informarles que vas de camino. Ese día, sin embargo, el sistema fue diferente. Preguntamos al joven que nos abrió la primera esclusa si también estaría en la siguiente pero no, hoy tocaba una persona distinta en cada compuerta.

Y fue entonces cuando descubrimos que los chavales de aquí tenían una gran oportunidad de conseguir ese anhelado trabajo de verano, o fin de semana, que tanto echan en falta en nuestro país. Claro que alguno se despista a veces



y se le olvida llamar, pero bueno, en general funciona muy bien. En una de las esclusas había un señor mayor enseñando a una chica el procedimiento a seguir por lo que seguro que estaría preparada para su nuevo trabajo durante el verano.

Hoy hemos tenido buen tiempo, sol y nubes. Llegada la espera comenzó a llover como de costumbre. Menos mal que en un barco siempre hay cosas para hacer, como por ejemplo preparar la comida para tenerla lista una vez llegado el momento, algo que Elisabeth y Lourdes hacían de maravilla. Tras la esclusa nos esperaba por tanto un pollo asado con patatas fritas y una rica y saludable ensalada. Para chuparse los dedos.

La elección de hacer noche en Maarsse en fue pura logística. Por motivos de calado resultaba imposible entrar con el barco en Utrecht al día siguiente, y esta ciudad tenía una visita obligada. No se puede navegar todos los días y pasar por alto todo lo que uno va dejando en el camino, así que con el barco "bien aparcado" en Maarsse nos fuimos rumbo a la histórica ciudad de Utrecht. Lo bueno de estar en lugares pequeños es que todo está a mano, incluso el autobús que nos lleva al centro de la "City". Pillamos el autobús 120 por los pelos y también conseguimos "por los pelos" pagar los billetes. No admitían nuestro papel de 50 € por lo que buscamos y rebuscamos en todos nuestros bolsillos, entre céntimos y euros, para reunir los 16 euros que costaban los billetes.

El día había amanecido entre sol, nubes y lluvia así que se presentaba una buena jornada para patear y disfrutar de lo que se considera es una de las ciudades más bonitas de Holanda. Si nos remontamos en la historia nos encontramos con que fue una gran fortaleza romana y luego un destacado centro medieval donde la producción de lana y de ganado vacuno, de la apreciada raza frisona, eran los protagonistas. Pero se convirtió también muy pronto en un importante centro religioso y lugar de residencia de los obispos. De esta ciudad destacaríamos la Catedral católica de San Martín, del siglo XIV, con la torre más alta del país, y la Catedral de Dom con su Torre Domtoren, que antaño estaban unidas por una nave que quedó destruida por un tornado.

Estas dos maravillas arquitectónicas de Utrecht se encuentran en la ciudad antigua que aún conserva el encanto del pasado. Callejuelas estrechas, canales, puentes, tiendas, quioscos, pequeños bares y restaurantes...conforman el paisaje de esta parte de la ciudad que vive un intenso comercio. Y, eso sin contar con los estudiantes que llegan por decenas de miles hasta aquí para estudiar sus carreras. En las calles de Utrecht lo mismo se habla holandés que inglés, español, alemán, sueco y hasta japonés. Vemos a jóvenes con cara de alegría porque esta debe de ser una ciudad con una marcha poco habitual. Estudiar, lo que se dice estudiar, no sé si lo hacen, ahora pasarlo bien, hacer amigos y aprender a convivir, seguro que sí.

Pasear por Utrecht es una maravilla pero al mismo tiempo peligroso. ¿Qué porque? El transporte nacional en Holanda es la bicicleta y si bien las normas para los coches son duras, y las de la navegación por los ríos están perfectamente reguladas, en el uso de las bicicletas manda la ley del más rápido. Hay que mirar, volver a mirar y asegurarse por tercera vez antes de cruzar una calle, un puente o salir de un portal porque de pronto aparece una bicicleta a toda velocidad sin previo aviso. Lo mismo va por su carril que por el de los coches, o por las aceras, y además a toda pastilla. Es altamente peligroso para los transeúntes y también para los usuarios de las bicicletas que son tanto adultos como niños y, por supuesto, casi nadie utiliza el casco.

En el camino hacia el sur nos cruzamos con el "holandés solitario", un navegante que habíamos conocido y con el que charlamos





amistosamente en más de una ocasión. Nos comentó que él también había tenido problemas con el motor de su pequeño barco. Le preguntamos cómo se manejaba una persona sola en las esclusas, y nos confesó que al principio había sido duro pero que a estas alturas se había ingeniado un sistema con unos ganchos que le resultaba bastante más sencillo. Viajaba solo, no porque fuera un solitario, sino porque su familia, mujer e hijos, eran más listos que él. “Tú llevas el barco al Mediterráneo y luego nosotros vamos en avión para disfrutar de unas bonitas vacaciones navegando a toda vela bajo el sol tentador del mes de julio”.

Su mástil lo había enviado por camión al sur, como nosotros, por lo que iba ligero de equipaje. Confesó también que quería buscar un lugar en los alrededores de Barcelona para dejar el barco en invierno y, así en el futuro, cogían el avión y en tres horas ya estaban navegando por el Mediterráneo. Él, su familia, y sus hermanos claro, porque cuando alguien tiene un barco se apunta todo el mundo a navegar de a gratis. Y es lo que yo siempre digo ¿para qué quiero un barco si tengo amigos que ya tienen uno?

Nos habíamos dividido en dos grupos. Uno lo formaba el holandés solitario, que viajaba con su velero clásico de madera, y una pareja con su gran yate en el que cabían dos bicicletas, una moto... además de la tripulación. ¡Casi nada! Y todo con mando a distancia, botoncitos que mueven las cosas y tecnología para todo. El otro grupo lo formábamos nosotros, el “Inspiration”, también con bandera holandesa, y un velero holandés parecido al nuestro, el “Seawind”, que estaba pilotado por Peter e Ingrid con quienes hicimos muy buena amistad y recorrimos gran parte de la travesía juntos, pero no revueltos.

Y ahí vamos los cuatro barcos, en dos grupos diferentes rumbo a Verdún. Las esclusas son manuales, lo significa que hay varios operarios al pie del cañón cada vez que llegas (por eso, si no avisas de que vas no hay nadie) a una de ellas. Pensábamos que una esclusa manual significaba que nuestro mando a distancia estaba inoperativo, pero no, lo de manual va mucho más allá. Significa literalmente manual. Abren y cierran las esclusas con una manivela, primero una puerta, luego la otra. ¡Tecnología punta! Sólo se nos ocurre que el presupuesto para automatizar todas las esclusas no ha alcanzado. Claro que tiene también su lado positivo ya que da trabajo a personas que si no fuera así igual estarían en el paro.

En seguida llegamos a Bélgica donde pretendíamos visitar algunas ciudades como Lieja, Mouzon, Verdún y Namur, para más tarde continuar hasta la frontera con Francia a través de la ciudad de Givet. Desde este lugar se puede también enlazar con Nantes por una combinación de ríos y canales hasta Lyon, pasando por París, o seguir hacia el sur hasta la desembocadura del Ródano en el Mediterráneo. Este tramo resulta más rápido de navegar ya que se va a favor de la corriente.

De Bélgica diremos que se trata de un país surcado por múltiples ríos y canales, aunque dos son los principales: el Escalda (Scheldt) y el Mosa (Le Meuse), que nacen además en Francia. A pesar de ser un país pequeño ofrece más de 1.600 kilómetros de vías fluviales con ríos caudalosos y regulares, que debido a la llanura predominante adoptan un trazado con muchos meandros, salvo en el macizo de Las Ardenas, donde se meten en el terreno. Los ríos belgas están conectados entre sí de tal manera que las principales ciudades están unidas por algunas de estas vías.

La verdad es que el que no se divierte cuando hace un viaje como



este es porque no quiere. Y creo que es lo que hemos hecho todos nosotros, al margen de la experiencia que resultó poder llevar un barco desde un mar a otro por "tierra adentro". Cuando se lo contamos a nuestros amigos nos miraron con cara de asombro, como si estuviéramos locos. Vaya, vaya, dijeron, ¿Y lo conseguisteis? Y es que en este tipo de viaje-aventura, donde el camino solo lleva a un mismo sitio, uno se encuentra, de cuando en cuando, con otros viajeros intrépidos. Como anécdota decir que en la pequeña ciudad de Maarssen nos tuvieron que ayudar a remolcar el barco porque se había clavado en el fondo del canal, y gracias a unos australianos a los que volvimos a ver en un par de ocasiones, pudimos proseguir nuestro periplo.

Dependíamos mucho del tiempo, aunque a medida que íbamos hacia el sur mejoraba bastante. Pero también dependemos de los atraques y del horario de las esclusas. Abren a las 9 de la mañana y cierran a las 6 de la tarde, así que hay un buen número de horas en las que no se puede navegar. Y si no da tiempo de llegar a una marina, o a un pequeño atraque no queda otro remedio que parar en medio de la naturaleza en cualquier rincón del río y pasas

la noche como se pueda. Está permitido atarse a un árbol siempre y cuando no molestemos la navegación a otros barcos y respetemos el entorno.

Hemos dejado Bélgica y entrado en Francia, un país que ofrece unos 8.000 kilómetros de vías navegables interiores –hemos comprobado que se puede viajar en barco a través de él, de norte a sur y de este a oeste, utilizando gran variedad de canales y ríos de diferentes tamaños y de una belleza escénica inigualable. Hubo alegría y fascinación en cada giro y vuelta que encontramos por estas vías fluviales, y mucha relajación en la mayor parte del recorrido.

Se trata de una verdadera tela de araña formada por infinidad de cursos de agua que llegan a casi todas las regiones francesas. Así que uno puede elegir: el romántico circuito del Loira Histórico, el legendario Midí, o el que cruza Francia por el norte y muere en el Mediterráneo que es seguramente el más completo. Esta última fue nuestra elección final, ya que años atrás había tenido pequeñas experiencias navegando por el Loira y el Sena, y un tramo por el Midí, por lo que creímos que sería más interesante y aventurado lo que habíamos decidido hacer.