

Rutes

La ruta dels mercaders, apassionant aventura de mar

Joan Domènech

A. COMAS



La goleta *Far Barcelona*
davant la badia de Lloret.

La gent de Lloret i, en especial, els mariners i pescadors, han tingut sempre una predilecció singular per l'ermita de Santa Cristina, la patrona de la qual és una jove verge italiana, nascuda i martiritzada a Bolsena en el segle IV dC. Ara fa uns quinze anys que lloretencs i bolsenesos, per aquesta raó, van començar a mantenir cordials relacions a través de l'Obreria de Santa Cristina, una espècie de patronat que té cura del santuari. Fruit d'aquest contacte sovintejat ha estat l'agermanament que es va signar de manera oficial el 21 d'abril de 2007 entre les autoritats municipals de Bolsena i les de Lloret de Mar. Aquest apropament a nivell social i cultural va predisposar les dues parts a aprofitar totes les oportunitats possibles per fer avinent la relació germanívola. Vet aquí que la primera es presentà a començament d'estiu.

«Es tractava de rememorar els viatges comercials de l'edat mitjana i, fins i tot, dels temps de l'aventura transoceànica»

El mes de juliol se celebrava una memorable regata –la Tall Ships Race Mediterranea– de caràcter internacional, que reunia els millors velers antics per competir entre Alacant i Gènova. A partir d'aquesta darrera ciutat els vaixells quedaven lliures de compromisos, i un lloretenc molt ficat en el món mariner, capità de iot i prestigiós jutge olímpic de regates, Agustí Blanch i Masferrer, va aconseguir entusiasmar els responsables de la goleta *Far Barcelona*, que participava a la regata, per allargar el seu periple per la península italiana fins a tocar un port pròxim a Bolsena, on els nostres amics agermanats ens vinguessin a rebre, i posteriorment les illes del Mediterrani, on els catalans tants vincles hem tingut sempre. Així rememorariem els viatges comercials de l'època medieval i, fins i tot, dels temps de l'aventura transoceànica. Primer tot semblava una entelèquia, però finalment la idea quallà i deu lloretencs ens vam arriscar a l'aventura del mar. Els navegants érem fonamentalment gent vinculada a l'Ajuntament (Ignasi Riera), a l'Obreria de Santa Cristina (el president, Salvador Palau-delmaàs, i la seva filla Montserrat, els exobrers Jordi i Dionís Soliguer i jo mateix, les exobreres Dolors Alventosa i Victòria Serrano) i a l'Obreria de Sant Elm (Agustí Blanch, Josep Alsina –d'altra banda, capità de la marina mercant– i Oriol Colomer), a més de l'historiador tossenc d'origen italià Mario Zucchitello, i encara Rosa Haba. De tots, però, tres no s'hi incorporaren fins a l'Alguer (en Pep Alsina, l'Oriol i la Rosa).

El veler

La nit del 31 de juliol ja la vam passar en el veler, amarrats al port genovès, i vam començar a fer l'adaptació que els entesos ens recomanaven. No és



A. BLANCH

La «ruta dels mercaders», marcada sobre la carta nàutica.

solament el problema del mareig el que determina la vida en un vaixell: hi ha també la convivència. L'espai reduït és una excel·lent escola per polir el caràcter i entendre que cal tenir bon tracte, paciència, comprensió, tolerància... La casa flotant que, a alguns, ens havia d'hostatjar quinze dies llargs, era un *jakt* noruec construït l'any 1874, dedicat a la pesca i emmagatzemament del bacallà, que un romàntic home de mar havia comprat en unes drassanes nòrdiques i havia traslladat al port de Barcelona, on havia estat restaurat i arborat en forma de goleta. L'antiga *Anne Dorthea* fou convertida en *Far Barcelona* i orientada cap a la formació del jovent, com a buc escola i d'instrucció, sota la tutela d'un consorci del qual formaven part l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. Tenia 33 m d'eslora total i 6,76 de mànega màxima, 2,96 de puntal i 3 de calat, amb un desplaçament de 130 tones i una superfície de drap de 360 m². La goleta, doncs, permetia fer-se

una perfecta idea de la navegació a vela de segles passats, fins i tot participar de les dificultats i limitacions i dels moments angoixants que devien viure els antics mariners i, sobretot, aquells vailets de catorze anys que s'embarcaven per primera vegada a la recerca d'ofici o de fortuna, però oferien la garantia dels avenços moderns, que donaven –desenganyem-nos– tranquil·litat a l'esperit.

Gènova, punt de partida

La primera nit a bord va suposar la coneixença pràctica del vaixell. A proa hi havia la cuina. Dies després ens fèiem creus de com, en moments de mala mar, el cuiner hi podia treballar. Hi tenia cordes passades d'una banda a l'altra i s'hi agafava amb habilitat de simi. També hi havia llitera per dormir-hi. La resta de tripulació dormia a l'espai que tenien reservat a popa, sota el pont de comandament. A la part central del vaixell hi havia una mena de sala, l'antiga bodega,

amb una taula llarga més aviat ovalada, seguint la forma del buc, un banc allargat amb respallers a banda i banda i dos de curts als extrems. En el més pròxim a la cuina s'hi solia asseure el patró. Paral·leles a la taula i adossades als costats interns de la nau, hi havia les lliteres, força espaioses, dotze en total, sis per banda, tres a baix i tres a dalt, aquestes últimes amb una discreta cortineta per preservar la intimitat o, si més no, evitar la llum per tal de dormir millor. Les lliteres de la part baixa, una de les quals era la meua, quedaven totalment a la vista. Unes i altres, dessota la post que feia de suport al matalàs, tenien un espai per als paquets i les andròmines que portàvem.

Vam salpar de Gènova poc després del migdia del dia 1. El patró del vaixell, Juan de la Matta, madrileny instal·lat a Barcelona, amb arrels familiars a Sevilla i vincles més remots a l'illa de Nova Tabarca (Alacant), de la qual parlarem més endavant, ens va distribuir en tres grups, cadascun dels quals havia de col·laborar en les tasques del vaixell amb dos torns de quatre hores, un de dia i l'altre de nit. El meu grup actuava de quatre a vuit de la tarda i de quatre a vuit de la matinada. En el primer torn havíem de rentar els plats del dinar, netejar espais comuns –lavabos inclosos– i parar taula per al sopar. En el segon, es tractava de fer guàrdia a coberta, una mica abrigats, amb el vestit d'aigua si calia i, sobretot, l'arnés de seguretat posat. Ens repartíem pels llocs clau –a proa, sobretot–, però sovint passàvem la major part del temps al pont de comandament, seguint la ruta a la carta marina i aprenent a fer les observacions periòdiques reglamentàries. Amb el benentès que quan calia hissar o arriar veles intervenia tothom en la maniobra, estigués de guàrdia o no, per tal



REPORTATGE GRÀFIC DE L'AUTOR

Trobada amb els italians de Bolsena al menjador del veler.

de cobrar les drisses o amollar les escotes. La longitud de cap cobrada es disposava ordenadament en trams paral·lels i iguals amunt i avall de l'amura, i aquesta forma rebia el nom d'*espagueti*. Quan el veler portava hissades les veles major, trinqueta, trinquetilla, floc i petit floc adquiria una presència impressionant. Feia goig de veritat. A la caiguda de la tarda, vam veure passar a la vora alguns dofins. Vam assaborir la primera posta de sol en alta mar. Indescriptible. Les postes i les sortides del sol són moments per no oblidar. De nit, la mar imposa respecte, però també infon serenor, pau, tranquil·litat. El solc d'escuma que es va deixant es perd en la foscor i, de tant en tant, hom hi descobreix taques fosforescents. Els mariners diuen que és el plàncton. Aquella nit vam passar prop de les illes Gorgona, Elba, Montecristo, Giglio i Formiche di Grosseto, i vam pensar amb Napoleó i l'heroi de la novel·la d'Alexandre Dumas.

Porto Santo Stefano

A les vuit del matí ja érem davant del port de Talamone, i poc després enfront de Porto Santo Stefano, que és a l'altra banda de la mateixa badia, més gran i de més calat, i que constituïa el final de la primera singladura, que havia abraçat 151 milles. És un antic poble de pescadors, avui convertit en centre turístic de primer ordre. Ja ens hi esperaven els representants de Bolsena, que està a una horeta escassa, amb els quals vam dinar junts en el mateix vaixell, per deferència del patró, i vam intercanviar productes, llibres i obsequis, un d'ells especial perquè era un llagut en miniatura ofert per l'Obreria de Santa Cristina. El tinent d'alcalde Ignasi Riera els oferí un llorer petit perquè el plantessin, en record de Lloret, en algun jardí de Bolsena. Els bolsenesos ens van fer els honors unes quantes hores, ens van passejar pel poble, vam descobrir que allà també fan regates de llaguts –però

«Quan el veler portava hissades les veles major, trinqueta, trinquetilla, floc i petit floc, adquiria una presència impressionant»

amb unes embarcacions lleugerament diferents de les nostres— i al vespre, de cop i volta, ens vam trobar amb una processó de la gent de mar en honor de sant Esteve, patró del poble, que sortia de l'església parroquial, baixava al port, es repartia per les barques guarnides i il·luminades, i recorria la badia fins a retornar a terra i a l'església. L'esclat de la música sacra interpretada per una banda ens va emocionar. Semblava que ens trobàvem en la diada de la nostra patrona... Al port, les campanes i les sirenes dels vaixells saludaven el pas de la comitiva. Uns quants tripulants dels nostres van avarar la llanxa de salvament i es van afegir al seguici, amb més entusiasme que ortodòxia. Per estar a l'alçada del moment, el nostre cuiner de Tiana, Jordi Fatjó, que a l'hora de dinar ja ens havia sorprès extraordinàriament, quan vam baixar a sopar ens va posar a taula una bona platada de gambes. En Jordi, que en la vida normal és tècnic de so, a la cuina feia meravelles.



Penya-segats de Bonifacio. A l'esquerra, tallada a la roca, l'anomenada «escala del rei d'Aragó».

Primer temporal

Vam salpar del port de Santo Stefano a les 8 del matí del dia 3, rumb al nord de Sardenya i amb la intenció

d'arribar fins a Bonifacio (Còrsega). La singladura suposava unes 145 milles de recorregut, i les vam partir. El temps aquesta vegada no ens va acompanyar, i vam trobar mar grossa, especialment a la tarda. El vaixell es bellugava força, i a l'hora de dinar ja vam menjar amb dificultats a taula. Alguns, en vista de l'èxit, vam romancejar a la llitera un parell d'hores. Després vam pujar a coberta. Les onades, d'uns tres o quatre metres, s'estavellaven fort a proa i, sovint, escombraven la coberta. Les anotacions del llibre de bitàcola aquell dia registren mar brava, de força 5/6 dins d'una escala que va d'1 a 9. A poc a poc, però, el temporal va anar amainant i ens vam dirigir cap al golf de Salines, gairebé ja dins la famosa Costa Smeralda. Vam fondejar davant del cap d'Orso, dit així per una impressionant roca que corona el promontori i que vista per la banda nord té el perfil exacte d'un ós. Hi vam passar la nit en absoluta tranquil·litat. Havíem fet 111 milles més.

Confreres de Sant Elm de Bonifacio cantant els goigs del sant. Port de Bonifacio.





Port de Bonifacio

Davant del Capo di Orso

Quan ens vam despertar, al voltant de les 8 del matí, Mario Zucchitello ja estava ordenant les seves notes. Vam deixar aquest paratge tan bonic al voltant de migdia del dissabte dia 4. Vam seguir cap al nord pel braç de mar que separa el poble de Palau de l'illa Maddalena, els quals estan units, això sí, per un ferri que va constantment d'un lloc a l'altre (feia just un any que una colla d'amics havíem fet una volta pel nord de Sardenya, per terra, i l'havíem utilitzat). Vam fondejar en una cala idíl·lica, a tres-cents metres de la platja, que era paratge protegit, i ens vam banyar tots; els més agosarats saltant per la borda i els altres baixant per l'escala de gat. Després de dinar a bord, vam dirigir-nos cap al port de Bonifacio, a Còrsega. Els corsos, habitants d'aquesta illa batuda per tots els vents i definida per alguns de mig europea, mig africana, eren sobretot gent feta a la muntanya, al món dels pastors, que vivia d'esquena al mar. La seva veritable

regió era l'interior. Amb el temps, però, l'economia i els recursos turístics els han impulsat cap al litoral. Bonifacio, que agafa el nom d'un comte de Toscana que cap a l'any 830 i en una expedició contra els sarraïns construí al lloc una primera fortificació, va pertànyer durant dos segles a la república de Pisa, més tard va ser dominada pels genovesos i, finalment, el 1768, es va unir a França, amb tota l'illa. La ciutat està situada sobre uns impressionants penya-segats calcaris i el port, bellíssim, està format per una penetració natural del mar, molt allargada. L'extrem més meridional de l'illa de Còrsega és el cap Pertusato, i així que s'hi passa pel davant hom comença a contemplar ja, al fons, l'espectacular penya-segat sobre el qual s'assenta Bonifacio, creuat per un solc ben marcat que resulta ser l'anomenada «escala del rei d'Aragó», una obra de 187 escalons construïts, segons la llegenda, en una sola nit pels soldats d'Alfons V quan aquest volia conquerir l'illa.

Bonifacio

Un cop amarrat el *Far Barcelona* a port —de Salines a Bonifacio havíem recorregut 34 milles— i tothom desembarcat, vam ser rebuts a la Capitania de Marina. L'oficial responsable era nascut a Perpinyà i ens va parlar en català. Ens van oferir un brindis amb Moët & Chandon (poca broma!). Tot seguit, ens esperaven representants de les diverses confraries vinculades al mar a l'església de Sant Erasme —el nostre sant Elm—, arran de moll. Tot i que la majoria eren pescadors i tenien pressa per sortir a pescar, ens van passar un audiovisual sobre la seva història i tradicions i ens van cantar expressament els seus goigs de Sant Elm, uns goigs en llatí, el contingut dels quals dubto que entenguessin. Mentre aguantaven les solfes, observàvem aquelles mans molsudes i tosques que contrastaven amb la delicadesa del tracte.

El baluard de l'Étendard és la primera visita obligada així que es puja una llarga escalinata fins arran de cingle. És una fortificació medieval remodelada a l'estil Vauban (s. XVI), amb l'interior convertit en museu, amb escenificacions de la història local i la presència excepcional de l'esquelet preneolític de l'anomenada Dona de Bonifacio, del 6500 aC. Alguns vam aprofitar per oir missa a l'església de Santa Maria la Major, on vam admirar uns altars de l'escola genovesa ben semblants al de Santa Cristina de Llorret. El rector va dir-nos, però, que no disposaven de cap obra històrica sobre la qüestió. A l'església de Sant Domènec també vam retrobar la similitud en els altars. El major, en aquest cas, està datat del 1749.

Vam salpar de Bonifacio al voltant de les dues de la tarda. Feia força vent. Una ventada imprevista es va emportar el barret de l'Agustí Blanch, que va quedar ben posat balancejant-se sobre

«Les postes i les sortides de sol són moments per no oblidar. De nit, la mar imposa respecte, però també infon serenor, pau i tranquil·litat»

les aigües, com si ballés una havanera. Es preveia, doncs, temporal. Sorprenentment, però, quan ja estàvem mar endins el temps va anar canviant i vam entrar en un moment d'una immensa calma. Arribàvem just a 2,6 nusos, quan normalment anàvem a 8 i a 9 (un nus equival a una milla per hora, és a dir, 1.852 m). Vam arribar a la conclusió que a l'hora de missa, davant les perspectives, havíem pregat massa i la Mare de Déu ens havia fet un cas excessiu (!). Es va haver de fer funcionar més intensament la maquinària i posar les veles a la via, és a dir, al bell mig, perquè no es convertissin en obstacle i frenessin l'empenta del motor. El mariner Lluís Graupera, del Masnou, que tenia cura de la part mecànica, ens insistia amb un punt de murrieria que el que havíem de fer era donar gràcies a sant Caterpillar, fent al·lusió a la marca del motor que portàvem. Val a dir que els moments de calma a alta mar eren, també, indescriptibles. Les aigües, tranquil·les, a penes feien brandar el

bastiment. Tot era silenci, pau, bonança, placidesa, davant una aparent immensitat de mar i cel. Hom sentia un privilegiat.

L'illa d'Asinara

Vam posar rumb cap a l'illa d'Asinara, dita així per l'abundor d'ases blancs que hom hi troba. Es tracta d'un territori protegit com a parc natural i, per tant, no vam poder llançar el ferro —en termes mariners vol dir l'àncora— per no malmenar els prats submarins de posidònies. Hi vam arribar de nit. Salvador Palaudelmàs, president de l'Obreria de Santa Cristina, aficionat a l'astronomia, va aprofitar aquella vesprada per fer una dissertació sobre estrelles i galàxies. Després, tothom va dormir plàcidament perquè, estant amarrats a la boia (taxa: 52 €), no es va parlar de fer guàrdies. Cap a migdia de l'endemà, dilluns 6 d'agost, la mateixa autoritat portuària de La Reale ens va portar a terra amb una llanxa (ningú més pot circular per

aquest parc amb motor). L'illa va ser un llatzeret i un penal, anys ha, des de 1885. Durant la guerra austrohongaresa hi foren deportats molts presoners, una bona part dels quals hi va morir de còlera i tifus. Ens vam banyar en una cala des de la qual es veia una capella que no és altra cosa que un ossari amb més de 5.000 morts. Des de 1971 va ser presó d'alta seguretat i va acollir els presos més perillosos de la màfia i la camorra. En deien l'Alcatraz mediterrani.

Vam tornar a dinar al vaixell i, poc després, vam reprendre la ruta. La nostra vista gaudia amb la contemplació d'una costa d'altívols penya-segats, amb cavitats sorprenents, com les coves de Neptú, arran del cap de Caccia —2.500 m d'extensió, i nombroses sales, galeries i llacs interiors—, poc abans de veure l'Alguer. Vam passar per davant de les badies de Porto Conte i Fertília i vam entrar al port vell de l'emblemàtica ciutat de parla catalana. Des d'una barca aparellada amb vela llatina uns pescadors ens saludaren, efectivament, en la nostra llengua. Havíem navegat 60 milles més, i el recompte del viatge Gènova-Alguer en sumava 401.

L'Alguer

Al moll hi havia molta expectació. Ens hi esperaven representants de les autoritats municipals, de la Lliga Naval i del Consorzio de Sant'Elmo, a més de la televisió i periodistes diversos. Vam fer una petita recepció a tota aquesta gent en el mateix vaixell i després vam visitar les instal·lacions de l'esmentat Consorzio, que vénen a ser una mena de llotja del peix. Vam donar un tomb per les muralles, vora el mar, que sempre desprèn una penetrant olor d'alga que fa entendre el perquè del nom de la ciutat. L'endemà hi va haver la recep-

Cap de Caccia, prop de l'Alguer.



ció oficial a l'Ajuntament i un intercanvi més d'obsequis entre les municipalitats de l'Alguer i la de Lloret juntament amb les Obreries de Santa Cristina i Sant Elm. Vam passar tot el dimarts 7 d'agost a l'Alguer, ciutat on et sents com a casa. El nucli històric —conegut popularment per «la Barceloneta»— és pròpiament l'antic poble, fortificat, envoltat de baluards i torres de defensa. La ciutat va estar annexada a la Corona d'Aragó durant quatre centúries, com palesen la presència de nobles façanes d'antics palaus de construcció catalana i els campanars de la catedral i de Sant Francesc, d'estil ben nostrat. A l'interior d'ambdós temples, impressionen, una vegada més, els altars d'escola genovesa —a la catedral, obra de Giuseppe Masietti, del voltant de 1730, i a Sant Francesc, del mestre Giovanni Battista Franco, de l'any 1773— que ens porten, vulgues no vulgues, a Santa Cristina de Lloret. També ens recorda la modernista capella del Santíssim de la vila costa-

bravenca la cúpula policroma, feta amb escates de ceràmica vidrada, de l'església de Sant Miquel.

L'illa de San Pietro: Carloforte

Vam passar tot el dia 8 navegant, des de les 11 del matí. La presumpta travessia directa de l'Alguer a Maó es va desestimar per l'estat del mar, i el capità o patró va optar per anar costejant Sardenya cap al sud, fins a l'illa de San Pietro. Eren 90 milles. Ens movíem força. Vam arribar a la capital, Carloforte, a les 11 de la nit, just quan al carrer principal, arran de port, feien el ball del Dia del Turista. Ens hi vam afegir una estona. Havíem ballat d'una manera, ara ho podíem fer de l'altra.

A Carloforte hi vam passar tot l'endemà, nit inclosa, dubtant encara si caldria fer-hi més estada pel temporal. El port tocava al mateix passeig de la ciutat, de manera que hi saltàvem directament des del vaixell, que hi teníem abarloat, sense cap passarel·la.

Vam poder visitar el barri antic, que encara conserva algun fortí de l'època en què la ciutat estava emmurallada (entre 1806 i 1810), un dels quals du el nom de Santa Cristina. Fa gràcia trobar carrers amb els noms dels vells oficis de mar: Via dei Naviganti, dei Corallari, dei Calafati, dei Salinieri... i dibuixos al·lusius. Els dirigents de la Lliga Naval de l'Alguer havien avisat els de Carloforte i uns representants ens van venir a buscar per portar-nos a La Punta, un lloc a l'extrem nord de l'illa on hi ha una almadrava dedicada a la pesca de la tonyina. L'illa de San Pietro i Carloforte tenen un historial emotiu i singular. Després de la dominació romana i malgrat que era un punt estratègic per als navegants que feien les rutes occidentals de la Mediterrània, el territori havia quedat força abandonat. Per això, en el segle XVIII, un contingent apreciable d'habitants de l'illa de Tabarca —propera a la costa de Tunísia, però de possessió espanyola— que es dedicaven a l'explotació del coral, modalitat de pesca que ja perdia pes específic, va emigrar a l'illa de San Pietro i va fundar Carloforte, a l'empara de Carlo Emanuele III —d'aquí el nom—, que pretenia repoblar la costa sarda per allunyar-ne els pirates. L'illa de Tabarca, poc després, fou conquerida pels tunisencs. Els seus habitants, fets presoners i deportats a Tunis i a Alger, no van recobrar la llibertat fins al 1749, en què el rei d'Espanya Carles III els va redimir i els va portar a repoblar l'illa Plana o de San Pablo, davant d'Alacant, que llavors fou rebatejada com a Nova Tabarca.

El divendres 10 encara dubtàvem si salpar o no. En Mario Zucchitello, en una de les seves sortides a terra, es va creuar amb una dona gran que li va oferir, de manera espontània, una estampa amb l'*Oració del Mariner*. Va venir tot impressionat. «Noi», em va

Expectació al moll de l'Alguer, davant l'arribada del vaixell.



«El viatge es va anar embolicant. Les onades, de tres o quatre metres, s'estavellaven fort a proa i, sovint, escombraven la coberta»



La goleta, aguantant el temporal.

dir, «aquesta dona deu veure que necessitem resar». En efecte, a dos quarts de tres de la tarda, després de menjar una bona arrossada amb salsitxes a bord, el capità va decidir salpar. A poc a poc el viatge es va anar embolicant i per contrarestar una mica el fort vent, o almenys no tenir-lo tant en contra, el Juan va dirigir el rumb més aviat cap a les costes africanes, baixant fins als 38° 33' de latitud, per remuntar progressivament fins arribar als 39° 04' del port de Cabrera. Va ser una singladura llarga, de 273 milles, que va representar unes 33 hores (dues nits i un dia entremig). Només les dotze darreres van ser una mica més passables. A l'hora de sopar del primer vespre era impossible menjar a taula o en algun lloc estable de coberta, i el cuiner va repartir bols de lleties a cadascú perquè tothom s'espavilés a la seva manera. Alguns vam preferir no sopar i, enfundats en el vestit d'aigua, vam aguantar a coberta, esbandits de tant en tant pel

ruixim d'alguna onada que petava per estribord. Quan ja era fosc, a l'hora de la guàrdia, hi vam afegir l'arnès salvavides, que sempre és una bona precaució i que porta un afegitó en forma de corretja llarga amb un gafet metàl·lic a cadascun dels dos extrems que permet, quan el vaixell es mou molt, tenir un punt de fixació segur en algun element de la coberta mentre amb l'altre tractes de progressar i enganxar-te més endavant, i així anar fent successivament. Vam acabar dormint ben bressolats, tot i que ja es veia que la llitera es movia menys...

Cabrera

Vam arribar al port de Cabrera a les tres de la matinada del dia 12. És un lloc magnífic, ben abrigat, un refugi perfecte al qual s'entra per una boca flanquejada pels caps de sa Creueta i Llebeig. Forma part d'un parc protegit, d'ençà del 29 d'abril de 1991, motiu pel qual s'ha d'amarrar el vai-

xell en una boia i no tirar l'àncora. De fet, encara que haguéssim tingut ganes de fer-ho, tampoc l'hauríem pogut tirar. Se'ns havia trencat, feia poc, una peça de l'engranatge de pujar-la i baixar-la, i era impossible moure-la. També, per aquesta raó, teníem avaria a l'hèlice de proa, que depenia del mateix motor. Res d'important, però ajudava a posar més emoció a l'hora de maniobrar.

Al matí del dia 12 vam poder descobrir tota la bellesa de l'indret. Cabrera, a 12 quilòmetres al sud de Mallorca, junt amb les illes na Rodona, dels Conills, na Pobra, na Plana i na Foradada i altres illots, abraça una superfície protegida de 8.703 hectàrees marítimes i 1.318 de terrestres. És una illa àrida, de 39 km de perímetre, molt retallada, amb caletes precioses i penya-segats impressionants, illots espectaculars i nombroses cavitats subterrànies i submarines. Hi plou poc —entre 330 i 407 mm anuals—, té una temperatura mitjana d'uns 18 graus, i està sotmesa als vents —la tramuntana, a l'hivern, és perillosa— i a una alta salinitat. Per tant, la vegetació és pobra, tot i que les formes del terreny li donen una bellesa salvatge, potenciada a més per la singularitat de l'hàbitat, que ofereix als amants de la naturalesa espècies vegetals i animals evolucionades aïlladament, amb exemplars endèmics únics, com la sargantana negra, pròpia de la zona, o el falcó *Eleonora*, que nia sobre els illots dels Estells i és una de les joies del parc. Els dofins també treuen sovint el nas per l'entorn.

Sobre la badia s'alça un castell roquer, petit però impactant, sobre tot si, com nosaltres, se'l pot veure de nit, en el transcurs d'una tempesta, quan els llamps ajuden a retallar la seva figura fantasmagòrica sobre el fons del cel. A començament del segle XVIII va ser ocupat per l'exèr-



El castell de Cabrera, des del vaixell.

cit espanyol. Uns cent anys després, en ocasió de la Guerra de la Independència contra les tropes de Napoleó, els soldats invasors foren derrotats a Bailén el 19 de juliol de 1808. Hi va haver 9.000 presoners i molts foren enviats a Cadis, amuntegats en barques velles, i després a Cabrera. El 1809 hi van desembarcar 4.000 homes. El 1811 uns quants més. El captiveri fou terrible i molts van morir de gana i de malalties. Quan es va firmar el Tractat de Pau de 1814 només van aconseguir tornar a França 3.600 presoners. Dels altres en dona testimoni un monument erigit a la seva memòria. Alguns deixaren l'empremta gravant patèticament el seu nom en la pedra calcària dels murs del castell. S'hi llegeix perfectament, per exemple, «Fleury, prisonnier». El 1916 l'Estat va expropiar l'illa i hi instal·là l'exèrcit fins que la pressió de grups ecologistes i del famós científic televisiu Félix Rodríguez de la Fuente van aconseguir que fos declarada Parc Nacional.

Des de Cabrera vam intentar trobar lloc en algun port de Menorca, atès que necessitàvem amarrar la nau i, sense àncora, no podíem fondejar.

Tot estava saturat. A Maó ens van oferir un espai al port comercial sempre que una institució justificés la singularitat del nostre viatge. Vam recórrer a l'Ajuntament de Lloret i va anar bé. El dilluns 13 d'agost, doncs, vam salpar de Cabrera a les deu del matí i vam donar tota la volta a l'illa. Cap a migdia teníem Mallorca al davant.

Maó

Vam arribar a Maó a entrada de fosc, després de córrer 87 milles. Aquest port es troba dins d'una profunda raconada que penetra cap a l'interior. Per estribord vam anar trobant la Mola, antic penal, amb la portada il·luminada, i el llatzeret. Sentia l'emoció de veure, per primera vegada, un indret del qual el meu pare m'havia parlat sempre: a la Mola hi va fer el servei militar. Vam atracar al port comercial, al costat d'un altre veler emblemàtic que tots els nave-

Interior del vaixell, amb les lliteres, les cabines i els serveis i l'escala d'accés a coberta.



«Vam aprendre moltes coses, vam vèncer temors, ens vam agermanar amb gent desconeguda, vam fer honor als antics mariners»

gants coneixen: el *Tho-pa-ga*. El món és petit, i en aquest port ens van venir a saludar una administrativa de l'escola Pompeu Fabra de Lloret i el seu marit, i els nebots de l'Agustí Blanch, que passaven uns dies a Ciutatadella. La gent jove del vaixell, a la nit, se'n va anar de marxa. Els grans vam fer bondat.

El dimarts 14 alguns el vam iniciar amb una bona dutxa de bon matí, al mateix vaixell. Aquell dia no vam haver de patir per l'aigua, que venia d'una connexió directa del port. Després vam fer de turistes per la ciutat fins a les sis de la tarda. Vàrem visitar la catedral i altres monuments, vam fer parada en un bar al mig d'una mena de rambla, a l'illa de vianants, vam comprar els records obligats perquè la família comprovés que hi havíem pensat –almenys l'últim dia!– i, a l'hora de dinar, vam optar per fer els honors a la caldereta típica en un acreditat restaurant: Can Nito. Després d'aquest àpat, no cal dir que l'ombra de la *toldina* (funda de les veles, lligada entre la botavara i els obencs) ens va oferir un lloc esplèndid de meditació amb els ulls tancats, a coberta del *Far Barcelona*. A les vuit vam salpar de port i vam donar la volta a l'illa en sentit contrari del camí més curt (algun mariner protestava), per tal de poder admirar més paisatge. Les càmeres de fotografiar i les filmadores no paraven. N'hem recollit, de minuts i minuts d'imatges, en aquest viatge! La naturalesa semblava que volgués acomiadar-nos amb afecte, en aquesta darrera singladura, i vam tornar a viure una emotiva posta de sol sobre l'illa, mentre el cuiner pujava a coberta un sopar excepcional, a base de plates de gambes i musclos que convidaven a menjar. Vam passar tota la nit navegant.

Roda el món... i torna al Born

Cap a migdia del 15 d'agost vam començar a veure la costa catalana. Més tard ja endevinàvem el perfil del port de Barcelona, amb el promontori de Montjuïc, el castell, les sitges del port comercial... Ens vam aturar a fora a arriar veles. Era la nostra darrera maniobra. Aquesta darrera etapa constava de 146 milles. En total n'havíem fet 997 (1.846,4 km). Les famílies que ens esperaven al port vell, prop del Club Natació Barcelona, ens van veure arribar ja sense drap. És menys espectacular, però cal fer-ho així. És preceptiva, també, una darrera neteja del vaixell i posar en ordre tot el que es pugui. Tot-hom tenia un sentiment agredolç: de satisfacció per un cantó, de nostàlgia per l'altre. Qui sap si mai més tornarem a repetir una aventura semblant. Havíem après moltes coses, havíem vençut temors, ens havíem agermanat amb gent que no coneixíem, havíem fet honor, d'alguna manera, als antics mariners, avantpassats nostres, havíem conegut formes de vida i

peculiaritats de pobles que viuen a l'altra banda del mar i que són significatives però tampoc tan diferents... Havíem constatat que aquell Mediterrani que els romans batejaren amb el nom de Mare Nostrum ho era de veritat. Ara, ens pertanyia molt més. Ens n'endúiem un munt de records, uns a la retina i altres –llibres, objectes, apunts...– a les bosses, que pesaven més que a l'anada. Abans d'acomiar-nos, vam prendre col·lectivament una cervesa en un bar del moll barceloní. Vàrem quedar amb la tripulació per fer un dinar algun dia i recordar el viatge i passar les pel·lícules... Se'n parlarà temps, d'aquest periple... I aneu a saber si a alguns no ens penjaran algun motiu a l'esquena, perquè al Mario Zucchitello a Tossa i al qui signa aquestes ratlles a Lloret –són només dos exemples–, uns dies després, alguns conciutadans, quan ens trobaven, ja no ens saludaven com altres vegades, sinó que ens deien, amb un punt d'ironia: «Adéu, navegant!».

Joan Domènech Moner és historiador.

Posta de sol a Menorca.

