


MEDITERRANEO OCCIDENTAL

An aerial photograph of a vibrant coastal town, likely in the French Riviera. The town is built on a steep, green hillside, with colorful buildings in shades of red, orange, yellow, and white. The buildings have small balconies and windows with shutters. In the foreground, a harbor is filled with numerous boats, including sailboats and motorboats. The water is a deep blue. The overall scene is bright and sunny, suggesting a clear day.

El Mediterráneo Occidental con el Star Flyer
A toda vela por la Costa Azul,
Córcega, la Riviera italiana y
Montecarlo

Texto y fotografías: Román Hereter

Con una eslora de 115, metros, una manga de 15, un calado de 6,5, cuatro mástiles y 3365 metros de velamen, el Star Flyer permite disfrutar a un máximo de 170 pasajeros y una tripulación de 74 del placer de viajar a toda vela por los mares del planeta. Mundo Inédito ha tenido la oportunidad de realizar un crucero por algunos de los puertos más exclusivos de Francia e Italia a bordo de este velero que rememora los viajes de los míticos clippers.

En la doble página anterior, vista general de Portofino, sin duda uno de los pueblos más bonitos del Mediterráneo

El Star Flyer y su gemelo el Star Clipper fueron construidos en Gante, Bélgica, en 1991 y 1992, y constituyen recreaciones modernas y de alta tecnología de los clásicos veleros que dominaban los océanos del mundo en el siglo XIX. Ambos veleros fueron los primeros clippers en conseguir el certificado de mayor calidad por Lloyd's Register of Shipping desde 1911. Estos bergantines constituyen la realización de un sueño de toda la vida del empresario y experto en barcos sueco, Mikael Krafft, que ha conseguido que los clippers sean, nuevamente rentables desde un punto de vista comercial, 100 años después de su desaparición, recreando así la "edad de oro de la vela".

Bajo estas líneas, varios aspectos del Star Flyer como la piscina, un miembro de la tripulación, el segundo de abordo en el puente de mando y un ejemplo de la gastronomía en el restaurante

Ahora que se están prodigando las botaduras de buques de crucero que sobrepasan los 5000 o 6.000 mil pasajeros, hay quién todavía mantiene que la práctica de este tipo de vacaciones no tiene por qué estar reñida con la exclusividad y el placer de navegar. Este sueco nacido en Estocolmo, vivió la navegación desde la infancia y se hizo rico construyendo barcos. Un buen día, cuando estaba a bordo del Gloria, su yate privado, pensó que debía compartir el placer de la navegación a vela con

alguien más que los reyes de Suecia o sus amigos aristócratas. De este pensamiento surgió primero el Star Flyer, después el Star Clipper, y en el año 2000 el Royal Clipper, que con sus cinco mástiles tiene el Record Guinness como el barco de aparejo cuadrado de mayor tamaño del mundo.

Los Clippers y la velocidad a vela

Los clippers se denominaban así por que cortaban las olas, eran veleros pequeños, ligeros y muy veloces. Su velocidad de hasta 20 nudos, contribuía enormemente a los beneficios de las empresas comerciales de sus propietarios durante los prósperos años de intercambios comerciales del siglo XIX, lo que se conoce como "la edad dorada de la vela". Los pasajeros eran trasladados desde Londres hasta el Lejano Oriente y Australia, a través del Cabo de Hornos, y las naves volvían cargadas con especias, sedas y té desde la India y China, o lana y grano de Australia. El más famoso de los antiguos clippers era el Cutty Shark, ahora atracado en Greenwich, cerca de Londres.

Esta gran era marítima llegó gradualmente a su fin con la llegada del vapor y la apertura del Canal de Suez en 1869. Aunque los veleros eran más rápidos que los primeros barcos de vapor, dependían del viento, mientras que los barcos de vapor tenían su propia fuente de energía. También habían sido utilizados para transportar el oro descubierto en California a partir de 1848. Con un casco estudiado cuidadosamente para ofrecer la mínima resistencia al agua y un generoso velamen sostenido por tres, cuatro o hasta cinco mástiles, desaparecieron a principios del siglo XIX, hasta la botadura del Star Flyer en mayo del 91 en Bélgica.

Las carreras del té, y el oro y la lana de Australia

La historia de los viejos clippers está ligada como ninguna otra a las carreras del té procedente de China. Cuando transcurría el año de 1853, allí se encontraban la mayoría de los puertos donde se cargaba el té con destino a Inglaterra. Llegar a estos puertos para conseguir el cargamento con destino a Londres no era nada fácil, ya que, aparte de la piratería existente en esos años, había que añadir las dificultades propias de los grandes ríos navegables, como el de poder acceder al puerto de Fuchou en el tortuoso río Min. En algunos tramos las corrientes podían arrastrar a los veleros hacia los bancos de arena, o contra sus orillas rocosas, con una facilidad pasmosa. Se trataba de una navegación llena de incertidumbres y se precisaban muy buenos prácticos siendo la mayoría de ellos ingleses expatriados que habían cambiado la vida de la rígida Inglaterra por otra oriental más interesante y llena de aventuras.

En el año de 1860, Fuchou había sustituido a Cantón como el mayor puerto exportador de té, por



MEDITERRANEO OCCIDENTAL

En la página de la derecha el velero en las Bocas de Bonifacio, Córcega

ser el más cercano a la provincia de Fikien, donde se recolectaba en los meses de mayo y junio, dos meses antes que en cualquier otro lugar de China, con el consiguiente adelanto también a los monzones del sudoeste que castigan el mar de la China durante los meses de julio y agosto.

Había pocos puertos tan pintorescos como el fondeadero de las Pagodas en Fuchou, donde a veces se juntaban docenas de clippers esperando llenar sus bodegas de té, que llegaba en los sampanes río abajo, desde las plantaciones que estaban alineadas en las riberas del río Min, a unas cien millas de longitud. Los culis estibaban las cajas del té en los veleros con destino a Londres en una carga efectuada a un ritmo intenso durante dos o tres días, bajo la vigilancia de los marineros de los clippers.

Hubo varias carreras en el transcurso de los años por llegar el primero a Londres desde China al río Támesis, pero la más importante de ellas fue la que se efectuó en 1866 cuando llegaron a juntarse 16 clippers en el río, fondeados en espera de cargar y poder competir por el premio de diez chelines por tonelada para el ganador que fuera el primero en descargar el té en Londres, otorgado por los comerciantes del ramo para la llamada Great Race. De los 16 veleros, había cinco que eran las grandes estrellas en estas navegaciones por su pericia y buen navegar en las singladuras desde China a Europa: el Serica, el Taeping, el Fiery Cross, el Taitsing y el Ariel.

Tras una espectacular carrera, los cinco que habían zarpado casi al unísono de Fuchou, descargaron en Londres la cantidad de 5.241.202 libras de té fresco en dos días, a los que se sumaron el resto de las otras naves con unas cantidades que superaron los once millones de libras de té. Los precios bajaron rápidamente, lo que dio lugar a que al año siguiente se suspendiera el premio

por la recompensa de llegar el primero.

Esta efemérides del año de 1866 pasó a la historia como la competición más importante en la Gran Carrera del Té de la China, por ser la más competitiva, pasando a la inmortalidad sus capitanes como los mejores navegantes de estos buques. Comparados con sus predecesores americanos, los clippers ingleses eran más pequeños, de aproximadamente unas 1.000 toneladas menos, mientras que los americanos eran de 2.000 toneladas; y en cuanto a velocidad nunca los barcos ingleses alcanzaron los 22 nudos del clipper americano Sovereign of the Seas, que en sus rutas por el Pacífico era considerado como el más veloz de su tiempo.

En el caso de Australia, los clippers iban a Sidney a través del Cabo de Buena Esperanza a buscar oro, lana y grano. La travesía del Cutty Sark a Sidney fue de 72 días desde Inglaterra y 84 días para el regreso, que se hacía por el Cabo de Hornos. Hoy en día las singladuras son mucho más tranquilas y relajadas, pero la exclusividad del itinerario salta ya a la vista desde el puerto de embarque: Cannes.

Nuestro recorrido Mediterráneo

La costa, con su célebre Boulevard de la Croisette, constituye, con sus palmeras, hoteles y tiendas de lujo, una de sus más importantes atracciones turísticas. El despegue de la localidad como polo de atracción se inició cuando Henry Brougham, primer barón Brougham y Vaux, compró la tierra en Croix des Gardes, construyendo la villa Eleonore-Louise. Su trabajo para mejorar las condiciones de vida atrajo a la aristocracia inglesa, quien también construyó diversas residencias de invierno. A finales del siglo XIX, se concluyeron las rutas ferroviarias, llegando los tranvías a Cannes y se llevaron a

El Star Flyer con todas las velas desplegadas



tinamente renombre y fama internacional.

Tras una noche de navegación para cubrir las 100 millas marinas que separan la Costa Azul de la isla de Córcega, llegamos a Calvi, una pequeña población de casi 5.000 habitantes. Toda la isla ofrece un paisaje salvaje de costas recortadas, torrentes, lagos, olivos, viñedos y cipreses, que se alternan con ruinas griegas y romanas, restos prehistóricos y ciudades cargadas de historia medieval.

Calvi estuvo bajo dominio cartaginés incorporándose más tarde a la República Romana, desarrollándose gracias a las rutas comerciales ya que su bahía servía como puerto de abrigo comercial a la vez que de base militar para la Marina de guerra del Imperio romano. En 1794, durante un ataque a la ciudad, el almirante británico Nelson recibió un disparo en la cara, lo que le costó la pérdida de la visión de su ojo derecho.

Tras la mañana en una de las playas de la isla, el Star Flyer dirigió su popa hacia Bonifacio, una de las localidades más antiguas de Córcega y uno de los enclaves más pintorescos de la isla y de la costa mediterránea en general. Con casi cuatro mil habitantes, se halla situada en una pequeña





cuya costa nororiental se extiende la famosa Costa Esmeralda.

Napoleón y la isla de Elba

Uno de los puntos más atractivos del trayecto es, sin duda, la isla de Elba, algo apartada de los itinerarios convencionales. Portoferraio es la localidad más grande de la isla y el segundo municipio más extenso. Aquí estuvo exiliado Napoleón Bonaparte antes de su regreso a Francia y su definitiva

derrota en la batalla de Waterloo de la que en el pasado mes de junio se celebró el 200 aniversario.

Portoferraio fue fundada por Cosme I de Médicis, Gran Duque de la Toscana, en 1548 con el nombre de Cosmopoli para equilibrar la presencia española en Porto Azzurro, al otro lado de la isla. La ciudad tuvo tres fuertes: Forte Stella, Forte Falcone y Forte Inglese y una enorme muralla, y permaneció unida al Ducado de Toscana hasta el siglo XVIII cuando, debido a su valor estratégico, fue disputada por Francia, Inglaterra y Austria. En 1814 llegó Napoleón donde fue recluido durante su primer exilio.

El Tratado de Fontainebleau lo había enviado hasta esta isla mediterránea situada frente a la costa toscana, otorgándole su dominio como una forma de tranquilizarlo y manteniendo su título de emperador de modo vitalicio. Durante sus 300 días en la isla puso en marcha una serie de reformas y mejoras de infraestructura, viviendo primero en un apartamento del primer piso del ayuntamiento de Portoferraio, antes de asentarse en la Villa dei Mulini, con magníficas vistas al puerto y a la entrada de la ciudad.

Sin embargo, la más grande y extravagante residencia de Napoleón en la isla, fue la Villa San Martino, ubicada en las montañas por encima de Portoferraio. Actualmente, ambas villas acogen museos napoleónicos. Tras escapar de Elba en febrero de 1815, Napoleón regresó a Francia, retomó el poder y lanzó otra ofensiva militar pero fue derrotado de nuevo en Waterloo y esta vez sería enviado a un lugar del cual ya no podría regresar: Santa Helena, una remota y pequeña isla británica en medio del Atlántico situada a 1870 km de la costa africana, donde pasaría el resto de sus días, dotado de un escaso grupo de seguidores y constantemente en desacuerdo con el trato que recibía de manos de sus carceleros británicos, que le



En esta página, vista general de Portoferraio, en la isla de Elba. Sobre estas líneas Villa en la que estuvo residiendo Napoleón Bonaparte. En la página de la derecha imágenes de Calvi, en Córcega

península rodeada de acantilados. Su fortaleza milenaria, sus monumentos históricos, sus casas bajas y calles estrechas y empedradas se ubican a 60 metros sobre el nivel del mar y se asoman a la costa como miradores privilegiados mientras que su largo y protegido puerto, asegura la calma a las embarcaciones. La entrada del Star Flyer constituye un acontecimiento, como en la mayoría de los puertos del itinerario, pero cualquier otro buque de crucero no podría entrar en él. Al sur de la población, el estrecho de las Bocas de Bonifacio separa Córcega de la isla italiana de Cerdeña, en





Vista general del puerto de Mónaco, repleto de yates de lujo.

tivieille, está construido en su mayor parte sobre el terreno sustraído al mar.

La vida a bordo

Tanto el Star Flyer como los otros dos barcos de la compañía navegan a vela siempre que es posible, pero pueden usar el motor si no hay viento suficiente, los que les permite cumplir sus itinerarios y los horarios anunciados. Los pasajeros pueden ayudar a la tripulación a izar las velas siempre que quieran, aunque no están obligados a hacerlo. Tanto los capitanes como la tripulación son experimentados marineros, entrenados tanto en la moderna tecnología que se encuentra en los veleros de la compañía, como en los tradicionales métodos de antaño probados durante generaciones. Algunos cabestrantes son eléctricos, pero también son muy comunes y utilizados los cabestrantes tradicionales y no se izan las velas por ordenador.

Los buques están estabilizados y hay diversos tipos de cabinas en cada barco, la mayoría de entre 12 y 14 metros cuadrados que cuentan con cama doble, o dos individuales, TV, espacio de sobra para equipaje y baño con ducha y secador. Las más lujosas tienen bañera de hidromasaje, acceso directo a la cubierta y un mini bar complementario.

La vida en estos barcos es completamente casual y los cruceristas pueden comer y cenar cuando deseen, con quien deseen, sin turnos, lo que sin duda representa una ventaja muy significativa. Durante las horas de navegación, el Capitán habla con los pasajeros sobre temas relacionados con la navegación, en una reunión informal en cubierta, sobre el viento, los veleros, o las estrellas, a la vez que la tripulación ofrece clases sobre los diferentes nudos, la oportunidad de izar las velas y, si el tiempo lo permite, escalar por el mástil hasta la cofa de vigía. Cada barco dispone de librería, masajes, tratamientos de belleza y suficiente espacio en cubierta para tomar el sol y observar a la tripulación realizar su trabajo cotidiano. Cada barco tiene una política de apertura del Puente de Mando y los huéspedes pueden ir cuando deseen y hablar con los oficiales y el Capitán, excepto cuando se están llevando a cabo maniobras complejas.

A partir del mes de mayo el Star Flyer realizará cruceros desde Cannes por la Costa Ligur y Córcega, incluyendo el Gran Premio de Fórmula 1 de Mónaco, y en junio se desplazará a Roma (Civitavecchia) para iniciar una serie de periplos por Amalfi, Sicilia y Malta hasta septiembre.

Realizar un crucero a toda vela por algunos de los pequeños puertos más exclusivos de nuestro Mediterráneo más próximo constituye una experiencia altamente recomendable.

vieron morir el 5 de mayo de 1821.

Volviendo a Elba y Portoferraio, esta ciudad creció rápidamente en el siglo XIX como consecuencia de la construcción de infraestructuras y de la explotación de minas de hierro, recibiendo por ello el nombre que en la actualidad ostenta. Tras la era napoleónica, Portoferraio volvió a pertenecer a Toscana para luego formar parte del Reino de Italia.

La Costa Ligure

La Liguria es una región italiana que limita con Francia y las regiones italianas del Piamonte, Emilia-Romaña y la Toscana, siendo su capital la ciudad de Génova. Extendida entre los Alpes, los Apeninos y el mar, se subdivide en la Riviera de Poniente y la de Levante y está plagada de pueblos pintorescos.

El más espectacular de todos es, sin duda, Portofino, situado en una bahía al pie del promontorio del mismo nombre y situado a 36 kilómetros de Génova. Según Plinio el Viejo, fue fundado durante el Imperio Romano con el nombre de Portus Delphini debido a la gran población de delfines del Golfo de Tigullo. La villa se cita también en un diploma del año 986 en la que se oficializa su donación a la vecina abadía benedictina de San Fruttuoso di Capodimonte, en el actual territorio comunal de Camogli. En el año 1171, Portofino fue subordinada al control administrativo junto a la antigua Santa Margherita de Liguria a la jurisdicción de Rapallo que incluyó a la villa en su territorio comunal.

Portofino constituye el rincón más bello de todo el viaje y al abandonarlo con destino a Mónaco todavía pudimos ver delfines saltando desde la cubierta de nuestro velero.

Mónaco y el casino de Montecarlo

Un ambiente de lujo entorna al paraíso del juego en Europa, que además constituye el hogar de una familia que centra la atención de las revistas del corazón y de muchos famosos que fijando aquí su residencia, eluden los impuestos de sus respectivos países. Un lugar donde corre el dinero en abundancia. Las cuatro partes en que se divide la ciudad son tan distintas como lo podrían ser las provincias de un gran estado. Mónaco Ville, situado sobre el promontorio de Le Rocher, es la más antigua y la que ha dado nombre a la ciudad. La zona de La Condamine abarca el puerto, el mercado y la estación.

Montecarlo, que hasta la mitad del siglo XIX no estaba edificado, paso a ser el punto de encuentro de la alta sociedad cuando se fundó la Société des Bains de Mer, que administraba los hoteles de lujo y el casino. El nuevo barrio de Fon-