

Oceano Atlantico



Mar dei Caraibi

Martinica

Ex Antille Olandesi

Grenadine

Cartagena

San Blas

Panama



IL PRIMO VIAGGIO DI REFOLA: DAL MEDITERRANEO A PANAMA

Contenuto

Premessa.....	7
1. Il progetto del giro del mondo	10
2. Dal Mediterraneo alle Canarie	22
3. Traversata atlantica	46
4. Da Martinica a Grenada	65
5. Da Grenada a Cartagena	95
6. Da Cartagena a Panama	121
Epilogo.....	140
La barca.....	141

5. Da Grenada a Cartagena



Isole del Venezuela

La Blanquilla

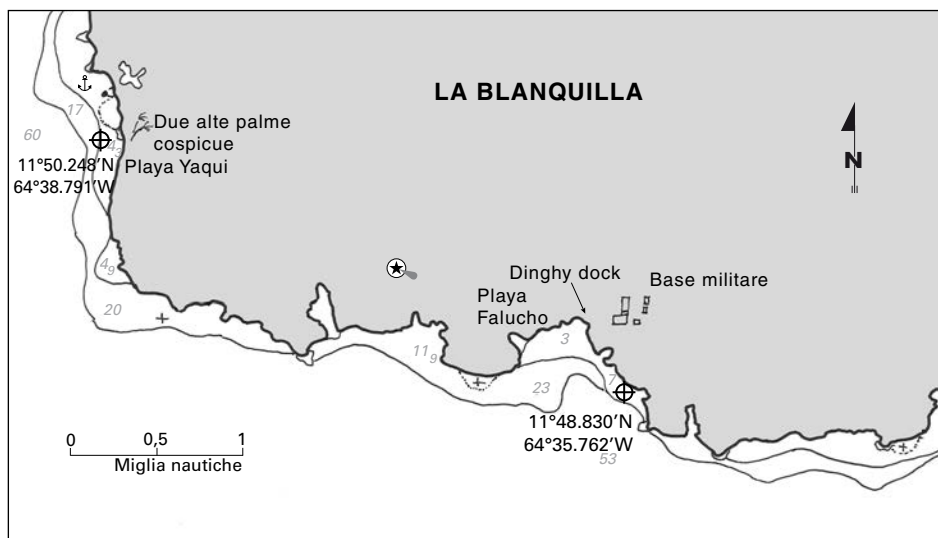
Pirati o non pirati, noi dobbiamo arrivare in Colombia, a Cartagena! Superati gli indugi e incrociando le dita, domenica 20 gennaio salpiamo da Prickly Bay diretti a La Blanquilla, piccola isola appartenente al Venezuela.

Il vento, variabile intorno ai 15 nodi, ci consente di navigare a vela per quasi tutto il percorso, facendo qualche bordo al giardinetto.

Quando scende il buio, per non attirare l'attenzione di eventuali malintenzionati, navighiamo rigorosamente a luci spente e con l'AIS disattivato. Peccato che *Refola* sia illuminata a giorno da una mezza luna crescente, mai stata così brillante. Lo scafo e le vele bianche splendono nella notte... e noi vorremmo passare inosservati...

Siamo ben lontani dalla temibile costa venezuelana e dall'altrettanto insicura Isla Margarita, rispettivamente a 90 e 50 miglia circa, ma ugualmente è un grande sollievo, dopo 181 miglia di navigazione, arrivare il giorno seguente a La Blanquilla. Ancoriamo un miglio a SE di Playa Falucho, nella South Bay ($11^{\circ}48.830'N$ $64^{\circ}35.762'W$).

Il nostro è un ancoraggio "strategico": si trova infatti appena sotto la stazione militare, che è l'unico insediamento umano sull'isola; il portolano *Cruising Guide to Venezuela and Bonarie* di Chris Doyle riporta un villaggio di pescatori, che in realtà non c'è più.



Mentre tiriamo il fiato e ci accingiamo al consueto brindisi per festeggiare l'arrivo, qualcuno ci chiama sul canale 16 del VHF: nonostante Martina parli un po' di spagnolo, facciamo fatica a capirci nella loro lingua. La comunicazione si interrompe per alcuni minuti e poco dopo una voce femminile, in inglese, ci chiede informazioni sulla barca e sul nostro programma: quanto vogliamo fermarci, dove siamo diretti, quante persone a bordo, etc. Rispondiamo a queste domande e dopo circa mezz'ora ci raggiunge una piccola lancia con cinque giovanissimi militari. In due salgono a bordo, con una pila di carte; quando chiediamo notizie della loro collega che parla inglese, apprendiamo che quella voce in realtà apparteneva al traduttore automatico del computer. Ingegnosi questi giovani! E non solo ingegnosi ma anche molto gentili e disponibili. Hanno una check-list da compilare con i nostri dati e le nostre dotazioni di bordo; elenchiamo e mostriamo tutto, ma quando nominiamo il fucile subacqueo, un arbalet a elastici, ci comunicano che in Venezuela questo attrezzo è considerato un'arma. Come tale, non può entrare nel Paese, deve essere sequestrato ed eventualmente restituito al momento dell'uscita. Inizio un pianto greco sul fatto che ci serve per pescare, che rischiamo di morire di fame, me ne invento una per colore... Disarmati dalla mia insistenza, alla fine accolgono la nostra richiesta di non censire il fucile subacqueo, come se non l'avessimo mai dichiarato. Ci raccomandano, però, di non nominarlo mai più durante i successivi controlli in acque venezuelane, altrimenti rischierebbero di essere perseguiti per negligenza dai loro superiori.

Al termine dell'ispezione ci consegnano una copia del loro verbale, che rappresenta un permesso provvisorio di ingresso e di sosta. Ci autorizzano ad alzare la bandiera venezuelana sulla crocetta di destra anche se non abbiamo fatto dogana, ci invitano a terra per visitare la loro caserma e ci mettono persino a disposizione la loro rete per collegarci a internet!

Non ci lasciamo sfuggire l'occasione e scendiamo col dinghy. La piccola caserma, molto ben tenuta e ordinata, ospita solo quattordici persone. In pratica questi ragazzi passano mesi in totale isolamento e forse anche questo li induce ad essere così ospitali verso i rari visitatori. Purtroppo il tentativo di collegare il nostro computer ad internet non va a buon fine, ci propongono un modem obsoleto che il nostro Vaio non riconosce, ma ci consentono di controllare la posta elettronica usando uno dei loro pc. Quando li salutiamo è quasi il tramonto: la loro giornata di lavoro è finita, e come svago si concedono una bella partita a calcetto!

L'ancoraggio è buono, il fondo di sabbia e detriti di corallo tiene bene; c'è però un lieve rollio provocato dall'onda che aggira la punta sud. Rassicurati dalla presenza dei militari, pensiamo di spostarci sulla costa ovest, più protetta, ma il sole è ormai basso e rimandiamo il trasferimento al giorno dopo.

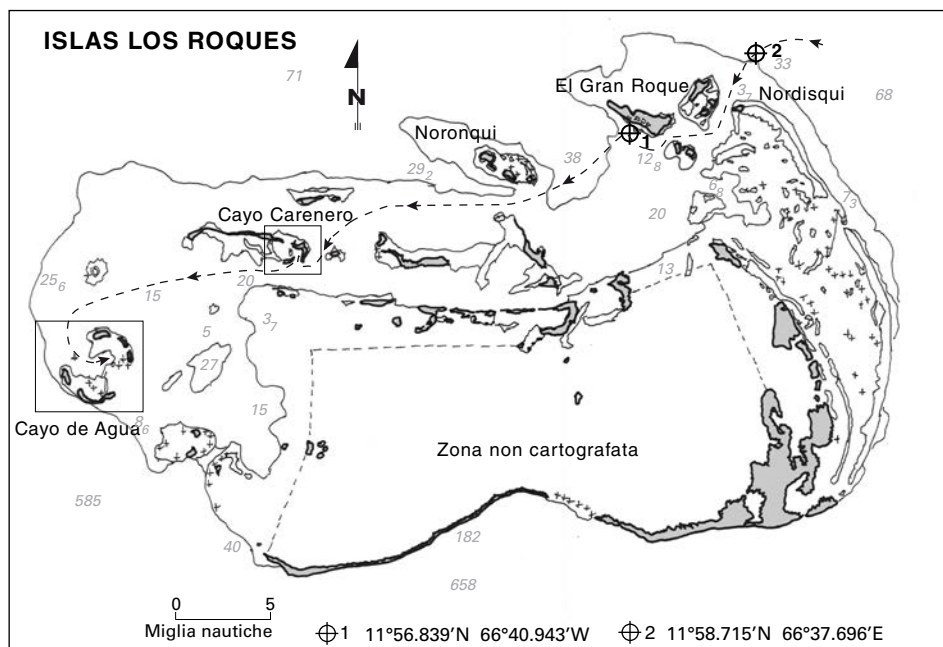
Di buona mattina costeggiamo La Blanquilla per 5 miglia fino a Playa Yaque (11°50.248'N 64°38.791'W). L'ancoraggio, che ha come riferimento a terra due palme altissime, è davvero incantevole. Siamo soli, la spiaggia è di sabbia bianca e finissima, l'acqua è turchese: decidiamo di fermarci per la notte e rimandare di un giorno la partenza per Los Roques.

Los Roques

Le miglia da percorrere per arrivare da La Blanquilla all'ingresso dell'arcipelago di Los Roques sono 124: posta una velocità media di 6 nodi, pianifichiamo l'orario di partenza per arrivare intorno alle dieci del mattino, quando il sole sufficientemente alto dovrebbe assicurarci le migliori condizioni di visibilità dei fondali.

Il vento è variabile sui 15 nodi, issiamo il ballooner e navighiamo con le vele di prua a farfalla, riducendo e riaprendo di tanto in tanto per mantenere la velocità costante. La notte passa tranquilla: incrociamo due navi e accendiamo le luci di via solo per il tempo in cui sono a vista.

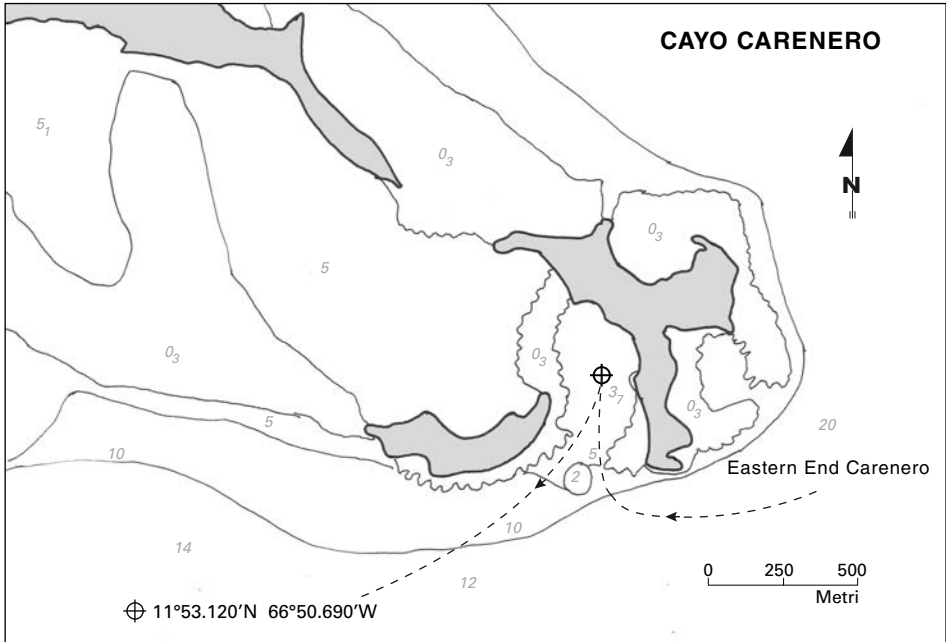
Puntuali come orologi svizzeri, alle 10.00 siamo all'ingresso del canale di NE tra l'isola Francisqui e Cayo Nordisqui. Il passaggio è ampio e non crea problemi, sfiliamo davanti ad ancoraggi protetti dai reef, dai colori bellissimi, azzurro chiaro, verde smeraldo e blu, e ci dirigiamo verso Gran Roque, la principale tra le circa cinquanta isole coralline e i circa duecento banchi di sabbia che compongono l'arcipelago.



Dal 1972 parco nazionale, Los Roques assomma in totale una quarantina di chilometri quadrati di superficie; Gran Roque è l'unica isola abitata e dotata di aeroporto, le altre sono raggiungibili solo via mare e non sono edificabili. Il portolano di Chris Doyle consiglia di presentarsi alla Guardia Costiera con i precedenti visti doganali e contestualmente pagare la tassa di soggiorno. Ancoriamo diligentemente nell'area segnalata ($11^{\circ}56.839'N$ $66^{\circ}40.943'W$), dove troviamo qualche altra barca già alla fonda.

Una volta fermi, valutiamo la situazione rispetto alle formalità: abbiamo la certezza che Gran Roque non è porto d'ingresso in Venezuela e di conseguenza non è possibile perfezionare qui le pratiche doganali. Presentandoci alle autorità, corriamo il rischio di trovare un qualche ufficiale pignolo che ci costringa a recarci in terraferma, cosa assolutamente non raccomandabile dal punto di vista "pirati". La decisione è presto presa: ci accontentiamo del "permesso provvisorio" gentilmente rilasciato dai militari di La Blanquilla e restiamo a Los Roques "un po' clandestini".

D'altra parte, l'ancoraggio di Gran Roque non ci ispira poi tanto. Ci aspettavamo di ammirare il paradiso dei ricchi venezuelani e del jet set internazionale, mentre a terra vediamo solo baracche; siamo vicini all'aeroporto e c'è un discreto traffico di piccoli aerei che atterrano e decollano quasi sfiorando la nostra testa d'albero...

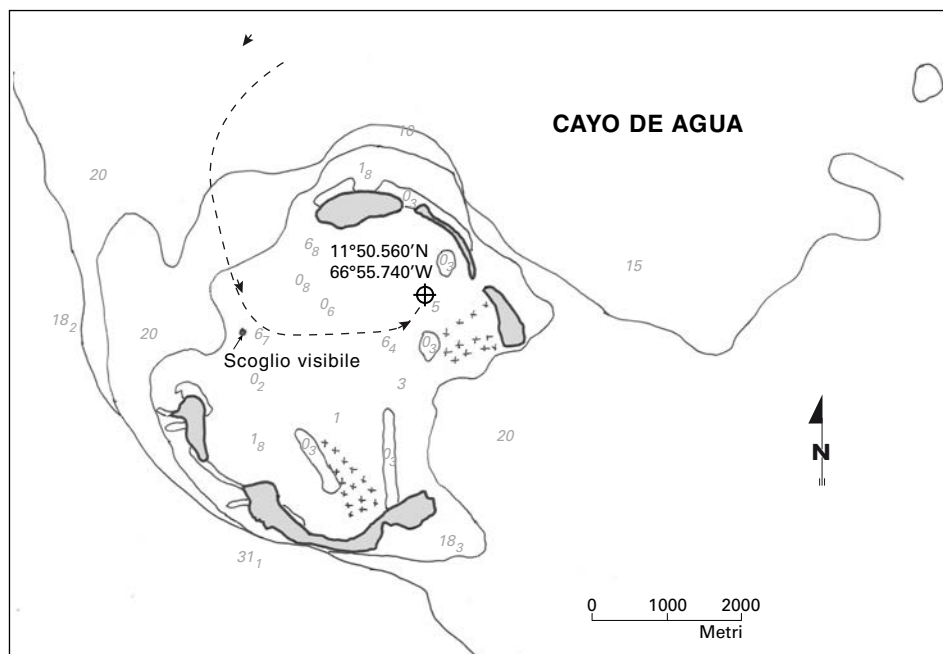


E a proposito di piccoli aerei, l'arcipelago di Los Roques è tristemente famoso per i numerosi incidenti di cui è stato teatro: nel 2008 sparì un velivolo con quattordici persone, tra cui otto turisti italiani, mai ritrovati, e proprio pochi giorni prima del nostro passaggio era scomparso l'aereo da turismo su cui stava viaggiando Vittorio Missoni, con moglie e amici; i loro resti saranno recuperati solo dieci mesi dopo. Tutto depone quindi a favore di cercare un altro ancoraggio, in luoghi più tranquilli: ci spostiamo a Cayo Carenero, a circa 10 miglia.

Entriamo a Cayo Carenero tenendo rotta N e costeggiando un reef ben visibile a dritta. Siamo in una laguna chiusa su tre lati; le fitte mangrovie, nonostante l'isolotto sia poco elevato rispetto al livello del mare, ci proteggono dai venti dominanti; l'acqua è calma e trasparente. Si può pretendere di più da un ancoraggio? ($11^{\circ}53.136'N$ $66^{\circ}50.685'W$).

Ancora una volta prendiamo atto che la carta elettronica C-Map in queste zone fornisce un livello di dettaglio insufficiente, migliore a nostro avviso la carta Navionics che leggiamo sull'iPad; molto utile il portolano di Chris Doyle, ma in realtà constatiamo che la cosa indispensabile è tenere gli occhi ben aperti e saper interpretare i colori dell'acqua.

Il 25 gennaio, con una breve tratta di otto miglia nella laguna, ci dirigiamo a



Cayo de Agua, nell'estremità ovest dell'arcipelago. Due le ragioni di questa scelta, tra i tanti possibili ancoraggi: il percorso di ingresso ed uscita è semplice e in previsione di ripartire al mattino presto preferiamo evitare uscite tortuose, che necessiterebbero avere maggiore luce. Inoltre, essendo l'atollo più a ovest, da qui riduciamo le miglia della prossima tappa.

Entriamo a Cayo de Agua da WNW, puntando su una piccola e isolata formazione corallina, che lasciamo a dritta. Raggiunto il rilevamento di 270°, accostiamo a sinistra, proseguendo con rotta 90° fino a circa 300 metri dalla lingua di terra, dove ancoriamo (11°50.560'N 66°55.740'W).

Anche questo ancoraggio è completamente isolato, su acqua azzurra, profonda circa tre metri e mezzo. Nel pomeriggio compare una piccola barca a motore che sosta pochi minuti a circa un miglio da noi, e se ne va. Facciamo un'escursione a terra col tender, mentre numerosissimi pellicani battono la baia per nutrirsi, tuffandosi nell'acqua dall'alto a una velocità che li rende simili a proiettili. La spiaggia è del tutto deserta, se si esclude una grande colonia di uccelli con i loro nidi.

La sera, ancora una volta, restiamo deliziati dalle squisite linguine all'aragosta cucinate da Franco, che ci ricordano quelle preparate da Elena a Union Island. La cena si conclude con un magnifico dolce di banane e cioccolato, opera di Martina.

Las Aves

Il 26 gennaio, di buonora, salpiamo alla volta di Las Aves, come Los Roques appartenente delle Dipendenze Federali del Venezuela. L'arcipelago è praticamente disabitato, se si esclude la presenza stagionale di pescatori; è formato da ventuno isole e isolotti di origine corallina, suddivisi in due gruppi: a est Las Aves de Barlovento (sopravento), parti emerse di un atollo con otto chilometri di diametro; a ovest Las Aves de Sotavento (sottovento), di dimensioni e caratteristiche simili all'altro gruppo, ma di forma più irregolare. Le isole sono totalmente ricoperte da alte mangrovie, popolate da centinaia e centinaia di uccelli. Questi sono infatti gli indiscussi padroni del territorio, tanto da dare il nome all'intero arcipelago (Aves significa appunto "uccelli").

La nostra prima meta sono Las Aves de Barlovento, specificamente Isla del Sur, dove giungiamo con il sole alto, dopo aver percorso 33 miglia. Ci avviciniamo da sud e, scapolata la punta ovest dell'isola, avanziamo lentamente tra bassi fondali di sabbia, con molte macchie scure di corallo non segnalate dalla cartografia elettronica. Orientandoci con i diversi colori dell'acqua, troviamo il percorso fino al punto di ancoraggio nella prima baia, circa 1/3 di miglio a est del faro. Ancoriamo su un fondale di 4 metri (11°56.718'N 66°26.306'W), protetti da NE a SW dalle mangrovie.

Per la prima volta, da quando siamo partiti da Grenada, abbiamo una barca a vela ancorata vicino: non ha bandiere esposte, tentiamo un timido approccio, senza risultato.

L'ancoraggio si è rivelato molto azzecato. Durante un rinforzo di vento da est, sui 25 nodi, la foresta di mangrovie crea una barriera tale da ridurre l'effetto delle raffiche e non far passare l'onda, mentre a nostro avviso le baie più a est dell'Isla del Sur, indicate nel portolano di Chris Doyle, restano più esposte.

Con il tender esploriamo il labirinto di canali tra le mangrovie. Siamo immersi in un ambiente estremamente suggestivo: i rami sono letteralmente ricoperti di uccelli e dei loro nidi, dove vengono deposte e covate le uova. Si tratta per lo più di sule e, meno numerosi, di pellicani. Il loro gracchiare è assordante e veniamo avvolti da un intenso odore di "pollaio". Man mano che ci addentriamo nella laguna, a centinaia gli uccelli si alzano in volo e in stormo volteggiano su di noi, come per proteggere il loro habitat.

Il 27 gennaio salpiamo per Las Aves de Sotavento, a 14 miglia, dirigendoci verso Isla Larga, nella parte sud dell'arcipelago. Sull'estremità ovest è presente una guarnigione della Guardia Costiera, che al nostro passaggio ci chiama al VHF invitando ad identificarci. Annunciano una visita a bordo nel pomeriggio, cui ci rendiamo ovviamente disponibili.