

LA TIERRA DEL VIENTO



Donde reina la naturaleza

Sección: [El pañol](#)

Número de revista: [#17](#)

VERANO 2026

TEXT: Jan Jordan. Piloto de la marina mercante especializado en grandes veleros y entregado a la preservación y difusión del patrimonio marítimo. IG: [@j.jordan.clariana](#) & [@lindy_1936](#)

FOTO: Jan Jordan

El salto a la aventura, a lo desconocido. Las experiencias que te enriquecen profesional y emocionalmente por medio del esfuerzo y la felicidad. La vida a bordo de un gran velero bajo la lluvia escocesa.



El relato de Jan Jordan nos acerca a las oportunidades únicas que ofrece el mar y la navegación. En la imagen, el *Glyn Royale*. Foto: Jan Jordan.

Después de veintiún años en una ciudad, estudiando en aulas delimitadas por paredes y, especialmente, después de meses confinado en casa por una pandemia mundial, poco podía imaginarme lo que me esperaba. Me encontraba al final de la carrera de náutica, lo que suponía que el siguiente paso era embarcarse como alumno de puente a bordo de un buque mercante. Sin embargo, desde hacía tiempo, mi ideal de barco pasaba por tener mástiles, velas y una elegancia indiscutible. Mi ideal de barco eran los grandes veleros. Contra todo pronóstico, encontré uno para realizar las prácticas de oficial. El velero en cuestión era el *Blue Clipper*, una goleta de tres mástiles y 45 metros de eslora aparejada con velas cangrejas. También acabaría pasando bastante tiempo a bordo del *Maybe*, un formidable queche de la misma compañía.

Empieza la aventura

A finales de la primera semana de abril vuelvo hacia Portimão, en el Algarve. A media tarde llego a la localización proporcionada por la oficina del buque, un varadero de dimensiones colosales situado en la desembocadura del río Arade. Un sitio apartado de la civilización donde reposan cientos de barcos. Al final del astillero, amarrados en uno de los muelles, se encuentran dos veleros cuyos mástiles sobresalen por encima del resto. Al irme acercando a mi destino empiezo a percibir algunas figuras atareadas en la cubierta de una de las embarcaciones, como si de un micromundo se tratara en medio del desierto.

La tripulación a bordo, en torno a una quincena de personas entre voluntarios y profesionales, me recibe con las manos abiertas. No tuvo que pasar mucho tiempo para darme cuenta de que, pese a mis conocimientos sobre la navegación en esta tipología de embarcaciones, me costaría ser partícipe de una comunicación suficientemente efectiva en inglés (idioma oficial a bordo). Sin embargo, gracias a Dios, debido a la completa inmersión impuesta en el idioma, la situación acabó mejorando drásticamente con el tiempo. Los dos primeros meses fueron un reto. No os podéis ni imaginar la pena que uno siente por uno

mismo cuando frente a un tablero de herramientas debe relacionar una palabra completamente nueva con un objeto real, allí delante.

Los profesionales y voluntarios nos pusimos a disposición de la capitana Grace Metcalfe. El respeto y terror que imponía era tal que ni el propio armador allí presente se atrevía a contradecirla. Sin embargo, debo admitir que, a pesar de esta imagen descrita de Grace, solo describe una parte de su persona. Pocas personas en la vida me han despertado tanta admiración y respeto como ella.

Nos hacemos a la mar

Sin saberlo, había llegado el día. La última previsión meteorológica indicaba que aquella noche era el momento para zarpar si queríamos tener unos vientos favorables en los primeros días de travesía. Desde el mando del barco se tomó la decisión al mediodía y justo después de cenar nos hacíamos a la mar. Ante nosotros teníamos más de mil millas antes de llegar a nuestro destino, Oban, en la costa oeste escocesa.

En cuarenta y ocho horas nos situamos a la altura de Lisboa. Habían sido un par de días soleados remontando la costa portuguesa balanceándonos sobre el mar de fondo oceánico proveniente del oeste. Al tercer día todo empezó a cambiar. Poco a poco el viento empezó a fortalecerse y el mar creció. Durante los seis días siguientes el buque batalló incansable contra un temporal persistente que lo propulsó a una media de 8 nudos por el todo poderoso golfo de Vizcaya. Las olas inundaban la cubierta una tras otra, día y noche. Los extremos de las botavaras se zambullían en la superficie marina debido a las agudas escoras de la nave. El castillo de proa, donde yo dormía acompañado de otros tres tripulantes, era una lavadora. En la cama, el sueño era interrumpido por el embate de las anclas de un cuarto de tonelada contra el buque. En los días más duros se podían contar hasta 3 segundos de caída libre desde mi camilla. Las olas de más de 5 metros se levantaban como paredes infranqueables por el lado de babor. No importa lo grande que sea el barco, siempre puede haber olas que lo convierten en una cáscara de nuez en medio del océano.

No obstante, un temporal no solo te deja experiencias duras. Ver una máquina de 250 toneladas cabalgando las olas como un pura sangre bajo la única propulsión de las velas es simplemente espectacular. El mundo se reducía a eso, a ella, a la *Blue Clipper*. Por la noche, todo lo que se veía de día desaparecía. Pero el astro rey, aparte de ofrecer la oportunidad de ver muchas cosas, también nos esconde otras. En la oscuridad, las algas bioluminiscentes agitadas por las olas iluminaban la cubierta cuando esta quedaba inundada. Maniobrando el velaje por la noche a menudo te encontrabas chapoteando por una cubierta llena de estrellas brillantes. Una noche, desde la cubierta de proa, los delfines se acercaron a ella. Pocas cosas he visto en esta vida más bonitas y fascinantes que un delfín a nado en el mar oscuro iluminado por las algas luminosas que reaccionan a su alrededor.

Llegamos a Escocia

A pocas millas de la entrada del mar de Irlanda el tiempo empezó a calmarse. En los últimos tres días de viaje el sol salió y se puso sobre una balsa de aceite. Escocia nos recibió verde y soleada. Los prados y bosques rodeaban las aguas. Doce días después de dejar tierra llegamos a la bahía de Oban.

Nos pasamos más de un mes haciendo salidas de una semana de duración desde Oban, recorriendo los alrededores de la isla de Mull. En junio cambiamos de puerto base y empezamos a dirigirnos hacia el norte, hasta encontrar la pequeña localidad pesquera de Mallaig, al pie de las Highlands. Desde el nuevo puerto base el área de actividad ya no era Mull, sino el llamado mar de las Hébridas y la parte sur del mar de Minch. Estos dos forman la extensión de agua que separa las Hébridas exteriores de las interiores.

En el mar de las Hébridas encontramos cuatro pequeñas islas de gran belleza: Eigg, Rum, Canna y Muck. Aunque muy cercanas las unas de las otras, las semejanzas son casi inexistentes. Eigg es conocida por la comunidad que la autogestiona de forma asamblearia y por las cuevas que se adentran bajo su volcán, ya inactivo. Rum es la más grande de todas, toda la isla está cubierta de picos montañosos que generan profundos valles fluviales. En uno de los pocos núcleos urbanos se encuentra una antigua mansión en la que décadas atrás se celebraban grandes fiestas que contaban, entre otros disparates, con animales exóticos como caimanes y leones. Hoy en día, caminando por sus jardines, si uno se acerca a los grandes ventanales todavía puede ver las salas tal y como fueron abandonadas. Grandes tapices cuelgan de sus paredes y hay extraños animales disecados por doquier.

Canna es un lugar muy especial, desde la primera vez que tuve la oportunidad de desembarcar ahí que me tiene el corazón robado. Las inmensas playas de aguas transparentes rodeadas por el verde eterno de los campos cortan la respiración. En la isla se encuentran también un par de ermitas ancestrales que sirven de centro social a los pocos habitantes de la isla y las ruinas de un pequeño castillo que cuelga sobre el mar.

Aprovechando los vientos favorables, la *Blue Clipper* nos lleva lanzada hacia el oeste hasta una de las Hébridas exteriores más australes, Barra. Los casi 700 metros cuadrados de lona propulsan el barco como si de una locomotora de tren se tratara, en línea recta hacia el horizonte hasta poder ver el castillo de Castlebay, al atardecer. Qué tierra más desolada y salvaje. No es lugar para árboles. La vegetación más alta no supera los 50 centímetros. El viento está arraigado. Al día siguiente navegamos a motor las pocas millas que separan Castlebay de Vatersay, una bahía cercana. En Vatersay existe una gran playa de arena blanca en forma de media luna. El agua es turquesa y, si no fuera por la temperatura glacial, uno puede imaginarse fácilmente en el caribe.

Latitud abajo

Durante los próximos tres meses navegamos haciendo escalas hacia Ullapool, y más tarde en las Islas Orcadas, antes de empezar a perder latitud, esta vez, sin embargo, por la costa este de la isla británica. Durante la circunnavegación a la isla, paramos en lugares como Newcastle upon Tyne, Weymouth y finalmente en la fantástica localidad marinera de Falmouth, en Cornualles. Ahí, en mi querida Falmouth, nos reencontraríamos con el queche *Maybe*, en el que me embarcaría para ayudar a la tripulación reducida a navegar el barco hasta Liverpool con un grupo de jóvenes adolescentes a bordo como grumetes.

Mientras los grumetes ayudan a Estée a preparar la cubierta para la navegación yo cocino la cena en la bodega. Aquello ya no será un buque chárter, sino un buque escuela. Aquellos chicos y chicas jóvenes ya no eran pasajeros, sino grumetes, y ayudarían a llevar el barco por el mar de Irlanda hasta la ciudad de Liverpool, de donde procedían.

Después de cenar, ambos barcos zarpamos hacia mar abierto. Las primeras veinticuatro horas de navegación son plácidas y el velero se desliza sobre las olas con fluidez. A partir de entonces, los pronósticos meteorológicos para los siguientes días empeoran. Tras dos noches en el mar donde el movimiento del barco no para de aumentar, la mitad de los grumetes empiezan a marearse y quedan fuera de combate. A pesar de la reducción de manos en cubierta es necesario mantener el barco navegando. Los mapas meteorológicos indican la llegada de un temporal en las próximas cuarenta y ocho horas y, si no queremos que nos coja en pleno el mar de Irlanda, es necesario mantener una buena velocidad. La única fuente de propulsión a bordo que puede mantenernos fuera del alcance de la peor parte de la borrasca es el velaje, con el que duplicamos la velocidad que llevaríamos a motor.

Es necesario mantener aquella locomotora en funcionamiento día y noche y, por las condiciones del mar y el viento, tener adolescentes mareados en cubierta no es una buena idea. Los cuatro tripulantes deberíamos

comandar el barco en solitario por las 150 millas que nos separaban de nuestro destino, la isla de Man, donde podríamos resguardarnos del temporal. Cada uno de nosotros hacía guardias de cuatro horas, dos de navegación en la sala de cartas y dos en el timón. Si no surgía ningún problema durante las horas fuera de guardia, con un poco de suerte, podías conciliar el sueño durante un par de horas. En cubierta el tiempo estaba mojado, durante ese día nos cruzamos con dos chaparrones torrenciales que golpearon el barco durante media hora cada uno. Durante los chubascos el viento se incrementaba hasta alcanzar los 90 kilómetros por hora, el barco escoraba hasta sumergir la parte de sotavento de la cubierta. En esas situaciones tan solo podíamos cambiar el rumbo del barco, huyendo del mal tiempo y recuperarlo una vez aquellas rápidas cortinas de agua hubieran pasado.

Decisiones

A media noche, cuando el barco se encontraba en la cresta de las olas, empezaron a aparecer en el horizonte las primeras luces de la isla de Man. Si seguíamos en línea recta acabaríamos embarrancando en las costas. A las cuatro de la madrugada, cuando los cuatro tripulantes nos encontramos en la cubierta, la decisión del capitán C. Rose estaba tomada. Había que virar por delante y había que hacerlo sin dilación. Con él en la rueda, Carla, Estée y yo tomamos posiciones en cubierta para maniobrar el barco de 90 toneladas. Primero se cazó la escota de la mayor, esto ya nos ocupó unos diez minutos por la fuerza del viento y las pocas manos disponibles; a continuación se prepararon las burdas volantes del mástil mayor y nos preparamos en las escotas de los copos. Aunque fue una virada violenta por el fuerte viento y el balanceo del barco, todo fue bien. Con la cangreja mayor ya a sotavento tan solo era necesario cazar la escota del foque principal, aquella sería una tarea difícil. Los tres nos sentamos en cubierta junto a la regala. Para tener un punto de apoyo donde poder aguantar en posición el cuerpo mientras ejercíamos fuerza con los brazos, cada uno puso el pie derecho contra un barraganete de la regala. En fila india sentados con las piernas abiertas uno tras otro nos dispusimos a empezar a cazar aquella violenta escota. «Two – six!», y tirábamos. Al cabo de repetirlo unas diez veces quizás habíamos conseguido ganar tan solo un palmo de escota. De repente el buque escoró y la regala de nuestro lado queda completamente sumergida bajo el agua durante un par de segundos. Tal y como estábamos sentados el agua nos cubrió hasta justo por debajo del pecho.

El foque, todavía flameando, chasqueaba salvaje. Había que cazar aún más aquella escota. Visto el poco éxito tenido decidimos poner un *handy billy* en esa cuerda y de nuevo, «Two – six!», y tirábamos. Esta vez, al ser ligeramente menos difícil, logramos al menos que la vela dejara de gritar furiosa. Las manos, reblandecidas por la lluvia y la ola que acababa de cubrirnos, escocían de dolor; después de tirar con todas nuestras fuerzas aquella escota, la piel se desprendía como si nada.

Abrir y cerrar esos mosquetones de las líneas de vida que nos mantenían unidos al barco ya no era un juego de niños. De vuelta a la popa del buque me detuve para mirar en la bodega por una escotilla. Al fondo, me topé con la mirada aterrada de una grumete que miraba hacia arriba desde su camilla. Aquellos ojos asustados me hicieron pensar que, quizás, yo también, antes de iniciar mi aventura que ya acababa por la tierra del viento, tuve más de un día una mirada parecida...



Blue Clipper y Maybe, los dos barcos protagonistas de la aventura de Jan Jordan. Foto: Jan Jordan.



Maybe y Blue Clipper amarrados en el puerto de Liverpool. Foto: Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.



La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

La aventura de Jan Jordan en instantáneas. Foto: Fondo Jan Jordan.

Posteriormente...

Después de pasar unos días en la isla de Man, el *Maybe* llegó a Liverpool, donde yo me despedí de mis compañeros de a bordo y volví a casa. Durante los tres años siguientes volví a bordo tanto del *Blue Clipper* como del *Maybe* como primer oficial, en el que viví nuevas aventuras y descubrí nuevos lugares del planeta.

Mi carrera a bordo de grandes veleros se ha desarrollado también en barcos tan emblemáticos como la goleta *Oosterschelde* o el bergantín *Eye of the Wind*. También en veleros de menor eslora, pero de gran carácter como el cúter *Dagmar Aaen* en una de las expediciones al círculo polar o el bello *Eda Frandsen*, entre otros.

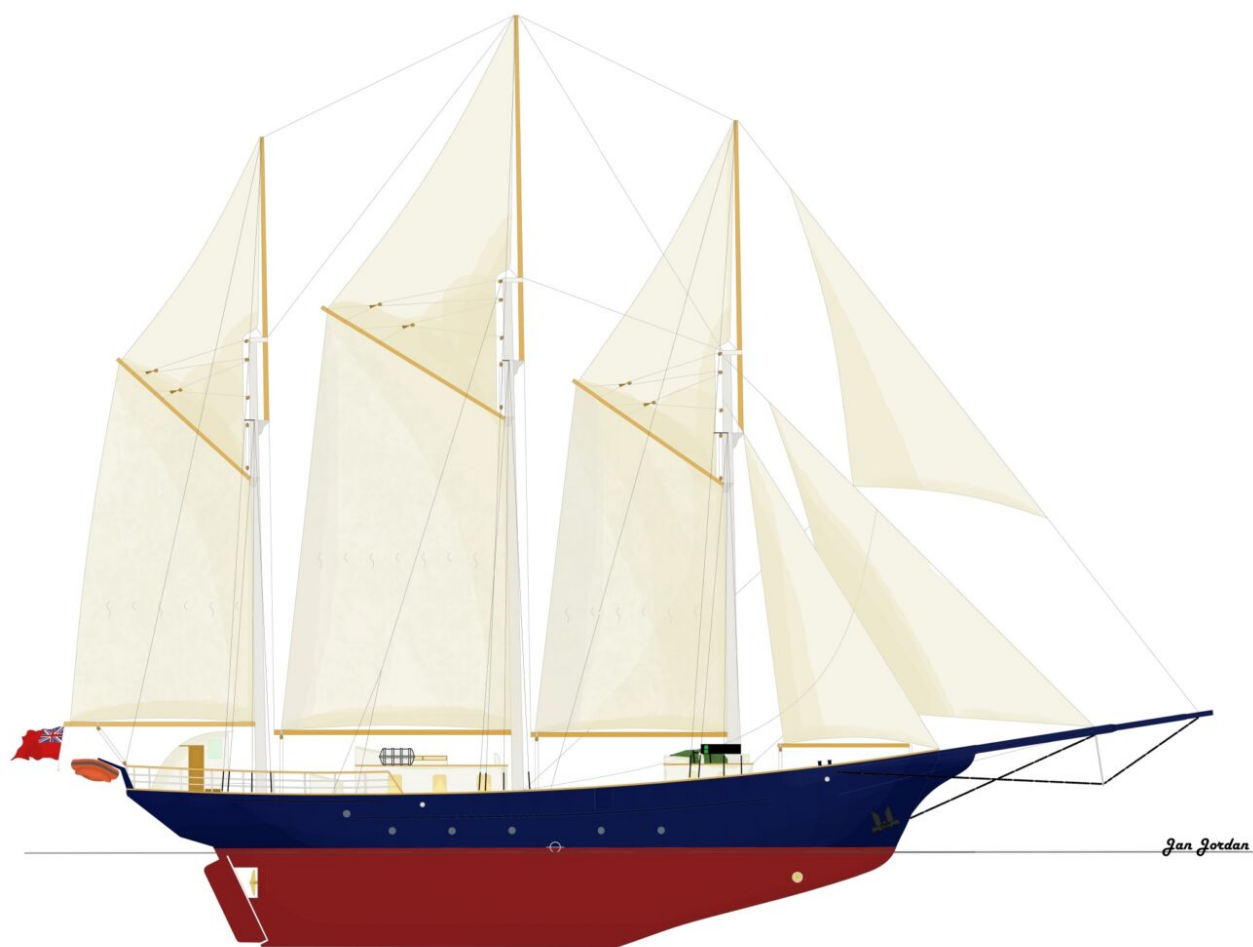
Recientemente he estado trabajando con Salvamento Marítimo en la torre de control de Barcelona, y me he convertido en armador de un clásico, el *Lindy II*.



Jan Jordan durante su aventura marítima por Escocia.

Foto: Fondo Jan Jordan.

El *Blue Clipper*



Aparato: goleta de tres mástiles

Año de construcción: 1991

Eslora en cubierta: 28 m

Eslora total: 44 m

Manga: 7,40 m

Calado: 4,3 m

Tripulación: 8-12