LA TERRA DEL VENT



Allà on regna la naturalesa

Secció: El panyol

Número de revista: #17

ESTIU 2026

TEXT: Jan Jordan. Pilot de la marina mercant especialitzat en grans velers i entregat a la preservació i difusió del patrimoni marítim. IG: @j.jordan.clariana & @lindy_1936

FOTO: Jan Jordan

El salt a l'aventura, a allò desconegut. Les experiències que t'enriqueixen professionalment i emocionalment per mitjà de l'esforç i la felicitat. La vida a bord d'un gran veler sota la pluja escocesa.



El relat de Jan Jordan ens apropa a les oportunitats úniques que ofereix el mar i la navegació. A la imatge, el *Glyn Royale*. Foto: Jan Jordan.

Després de vint-i-un anys en un ciutat, estudiant en aules delimitades per parets i, especialment, després de mesos confinat a casa per una pandèmia mundial, poc em podia imaginar el que m'esperava. Em trobava al final de la carrera de nàutica, el que suposava que el pas següent era embarcar-se com a alumne de pont a bord d'un vaixell mercant. No obstant això, des de feia temps, el meu ideal de vaixell passava per tenir pals, veles i una elegància indiscutible. El meu ideal de vaixell eren els grans velers. Contra tot pronòstic, en vaig trobar un per fer-hi les pràctiques d'oficial. El veler en qüestió era el *Blue Clipper*, una goleta de tres pals i 45 metres d'eslora aparellada amb veles cangrees. També acabaria passant força temps a bord del *Maybe*, un quetx formidable de la mateixa companyia.

Comença l'aventura

A finals de la primera setmana d'abril volo cap a Portimão, a l'Algarve. A mitja tarda arribo a la localització proporcionada per l'oficina del vaixell, un varador de dimensions colossals situat a la desembocadura del riu Arade. Un lloc apartat de la civilització on reposen centenars de vaixells. Al final de la drassana, amarrats a un dels molls, s'hi troben dos velers els pals dels quals sobresurten per sobre de la resta. En anar-me apropant a la meva destinació començo a percebre algunes figures enfeinades a la coberta d'una de les embarcacions, com si es tractés d'un micromón al mig del desert.

La tripulació a bord, al voltant d'una quinzena de persones entre voluntaris i professionals, em rep amb les mans obertes. No va caldre deixar passar gaires minuts per adonar-me que, tot i els meus coneixements sobre la navegació en aquesta tipologia d'embarcacions, em costaria ser partícip d'una comunicació suficientment efectiva en anglès (idioma oficial a bord). Tanmateix, gràcies a Déu, degut a la completa immersió imposada en l'idioma, la situació acabà millorant dràsticament amb el temps. Els primers dos mesos van ser un repte. No us podeu ni imaginar la pena que un sent per un mateix quan davant d'un taulell d'eines ha de relacionar una paraula completament nova amb un objecte real, allà davant.

Els professionals i voluntaris ens vam posar a la disposició de la capitana Grace Metcalfe. El respecte i terror que imposava era tal que ni el mateix armador allà present no gosava contradir-la. He de dir, però, que tot i aquesta imatge descrita de la Grace, tan sols descriu una part de la seva persona. Poques persones en la vida m'han despertat tanta admiració i respecte com ella.

Ens fem a la mar

Sense saber-ho, havia arribat el dia. L'última previsió meteorològica indicava que aquell vespre era el moment per salpar si volíem tenir uns vents favorables els primers dies de travessia. Des del comandament del vaixell es va prendre la decisió al migdia i tot just després de sopar ens fèiem a la mar. Davant nostre teníem més de mil milles abans d'arribar a la nostra destinació, Oban, a la costa oest escocesa.

En quaranta-vuit hores ens vam situar a l'altura de Lisboa. Havien estat un parell de dies assolellats remuntant la costa portuguesa tot balancejant-nos sobre la mar de fons oceànica provinent de l'oest. Al tercer dia tot va començar a canviar. De mica en mica el vent va començar a enfortir-se i la mar va créixer. Durant els sis dies següents el vaixell va batallar incansable contra un temporal persistent que el va propulsar a una mitjana de 8 nusos per el tot poderós golf de Biscaia. Les onades inundaven la coberta l'una rere l'altre, nit i dia. Els extrems de les botavares es capbussaven a la superfície marina degut a les agudes escores de la nau. El castell de proa, on jo dormia acompanyat de tres tripulants més, era una rentadora. Al llit, el son era interromput per l'embat de les àncores d'un quart de tona contra el buc. En els dies més durs es podien arribar a comptar fins a 3 segons de caiguda lliure des de la meva llitera. Les onades de més de 5 metres s'aixecaven com parets infranquejables per la banda de babord. No importa com de gran sigui el vaixell, sempre hi pot haver onades que el converteixen en una closca de nou al mig de l'oceà.

Un temporal no només et deixa experiències dures, però. Veure una màquina de 250 tones cavalcant les onades com un pura sang sota l'única propulsió de les veles és simplement espectacular. El món es reduïa a allò, a ella, a la *Blue Clipper*. A la nit, tot allò que es veia de dia desapareixia. Però l'astre rei, a part d'oferir l'oportunitat de veure moltes coses, també ens n'amaga d'altres. En la foscor, les algues bioluminescents agitades per les onades il·luminaven la coberta quan aquesta quedava inundada. Maniobrant el velam a la nit sovint et trobaves xipollejant per una coberta plena d'estrelles brillants. Una nit, des de la coberta de proa, els dofins s'hi van acostar. Poques coses he vist en aquesta vida més boniques i fascinants que un dofí nedant a la mar fosca il·luminat per les algues lluminoses que reaccionen al seu voltant.

Arribem a Escòcia

A poques milles de l'entrada del mar d'Irlanda el temps es va començar a calmar. Els últims tres dies de viatge el sol va sortir i es va pondre sobre una bassa d'oli. Escòcia ens va rebre verda i assolellada. Els prats i els boscos envoltaven les aigües. Dotze dies després de deixar terra vam arribar a la badia d'Oban.

Ens vam passar més d'un mes fent sortides d'una setmana de durada des d'Oban, recorrent els voltants de l'illa de Mull. Al juny vam canviar de port base i ens vam començar a dirigir cap al nord, fins a trobar la petita localitat pesquera de Mallaig, al peu de les Highlands. Des del nou port base l'àrea d'activitat ja no era Mull, sinó l'anomenat mar de les Hèbrides i la part sud del mar de Minch. Aquests dos formen l'extensió d'aigua que separa les Hèbrides exteriors de les interiors.

Al mar de les Hèbrides trobem quatre petites illes de gran bellesa: Eigg, Rum, Canna i Muck. Tot i molt properes les unes de les altres, les semblances són gairebé inexistents. Eigg és coneguda per la comunitat que l'autogestiona de forma assembleària i per les coves que s'endinsen sota el seu volcà, ja inactiu. Rum és la més gran de totes, tota l'illa està coberta de pics muntanyosos que generen profundes valls fluvials. En un

dels pocs nuclis urbans es troba una antiga mansió on dècades enrere es feien grans festes que comptaven, entre altres disbarats, amb animals exòtics com caimans i lleons. Avui dia, caminant pels seus jardins, si un s'apropa als grans finestrals encara hi pot veure les sales tal com van ser abandonades. Grans tapissos pengen de les parets i hi ha estranys animals dissecats per tot arreu.
Canna és un lloc molt especial, des del primer cop que vaig tenir l'oportunitat de desembarcar-hi que em té el cor robat. Les platges immenses d'aigües transparents envoltades pel verd etern dels camps trenquen la respiració. A l'illa es troben també un parell d'ermites ancestrals que serveixen de casal social als pocs habitants de l'illa i les ruïnes d'un petit castell penjat sobre el mar.

Aprofitant els vents favorables, la *Blue Clipper* ens porta llançada cap a l'oest fins a una de les Hèbrides exteriors més australs, Barra. Els gairebé 700 metres quadrats de lona propulsen el vaixell com si es tractés d'una locomotora de tren, en línia recta cap a l'horitzó fins a poder veure el castell de Castlebay, al capvespre. Quina terra més desolada i salvatge. No és lloc per a arbres. La vegetació més alta no supera els 50 centímetres. El vent hi és arrelat. L'endemà naveguem a motor les poques milles que separen Castlebay de Vatersay, una badia propera. A Vatersay hi ha una gran platja de sorra blanca en forma de mitja lluna. L'aigua és turquesa i, si no fos per la temperatura glacial, un es pot imaginar fàcilment al carib.

Latitud avall

Durant els propers tres mesos vam navegar fent escales cap a Ullapool, i més tard a les iles Òrcades, abans de començar a perdre latitud, aquest cop, però, per la costa est de l'illa britànica. Durant la circumnavegació a l'illa, vam parar a indrets com Newcastle upon Tyne, Weymouth i finalment a la fantàstica localitat marinera de Falmouth, a Cornualles. Allà, a la meva estimada Falmouth, ens retrobaríem amb el quetx *Maybe*, al qual m'embarcaria per ajudar la tripulació reduïda a navegar el vaixell fins a Liverpool amb un grup de joves adolescents a bord com a grumets.

Mentre els grumets ajuden l'Estée a preparar la coberta per a la navegació jo cuino el sopar a la bodega. Allò ja no serà un vaixell de xàrter, sinó un vaixell escola. Aquells nois i noies joves ja no eren passatgers, sinó grumets, i ajudarien a portar el vaixell pel mar d'Irlanda fins a la ciutat de Liverpool, d'on procedien.

Després de sopar, els dos vaixells salpem cap a mar obert. Les primeres vint-i-quatre hores de navegació són plàcides i el veler llisca sobre les onades amb fluïdesa. A partir de llavors, els pronòstics meteorològics per als dies següents empitjoren. Després de dues nits al mar on el moviment del vaixell no para d'augmentar, la meitat dels grumets es comencen a marejar i queden fora de combat. Tot i la reducció de mans a coberta cal mantenir el vaixell navegant. Els mapes meteorològics indiquen l'arribada d'un temporal en les properes quaranta-vuit hores i, si no volem que ens agafi al mig del mar d'Irlanda, cal mantenir una bona velocitat. L'única font de propulsió a bord que ens pot mantenir fora de l'abast de la pitjor part de la borrasca és el velam, amb què dupliquem la velocitat que faríem a motor.

Cal mantenir aquella locomotora en funcionament nit i dia i, per les condicions del mar i el vent, tenir adolescents marejats a coberta no és una bona idea. Els quatre tripulants hauríem de comandar el vaixell en solitari per les 150 milles que ens separaven del nostre destí, l'illa de Man, on ens podríem resguardar del temporal. Cada un de nosaltres feia guàrdies de quatre hores, dues de navegació a la sala de cartes i dues al timó. Si no sorgia cap problema durant les hores fora de guàrdia, amb una mica de sort, podies agafar el son durant un parell d'hores. A coberta el temps era moll, durant aquell dia ens vam creuar amb dos xàfecs torrencials que van colpejar el vaixell durant mitja hora cadascun. Durant els xàfecs el vent s'incrementava fins a arribar als 90 quilometres per hora, el vaixell escorava fins a submergir la part de sotavent de la coberta. En aquestes situacions tan sols podíem canviar el rumb del vaixell, fugint del mal temps i recuperar-lo un cop aquelles ràpides cortines d'aigua haguessin passat.

Decisions

A mitja nit, quan el vaixell es trobava a la cresta de les onades, van començar a aparèixer a l'horitzó les primeres llums de l'illa de Man. Si continuàvem en línia recta acabaríem embarrancant a les costes. A les quatre de la matinada, quan els quatre tripulants ens vam trobar a la coberta, la decisió del capità C. Rose estava presa. Calia virar per avant i calia fer-ho sense dilació. Amb ell a la roda, la Carla, l'Estée i jo vam prendre posicions a coberta per maniobrar el vaixell de 90 tones. Primer es va caçar l'escota de la major, això ja ens va ocupar uns deu minuts per la força del vent i les poques mans disponibles; a continuació es van preparar les burdes volants del pal major i ens vam preparar a les escotes dels flocs. Tot i ser una virada violenta pel fort vent i el balanceig del vaixell, tot va anar bé. Amb la cangrea major ja a sotavent tan sols calia caçar l'escota del floc principal, aquella seria una tasca difícil. Els tres vam seure a coberta al costat de la regala. Per tenir un punt de suport on poder aguantar en posició el cos mentre fèiem força amb els braços, cadascú va posar el peu dret contra un barraganet de la regala. En fila índia asseguts amb les cames obertes l'un rere l'altre ens vam disposar a començar a caçar aquella violenta escota. «*Two – six!*», i estiràvem. Al cap de repetir-ho unes deu vegades potser havíem aconseguit guanyar tan sols un pam d'escota. De cop i volta el vaixell va escorar i la regala del nostre costat queda completament submergida sota l'aigua durant un parell de segons. Tal com estàvem asseguts l'aigua ens va cobrir fins just sota el pit.

El floc, encara flamejant, espetegava salvatge. Calia caçar encara més aquella escota. Vist el poc èxit tingut vam decidir posar un *handy billy* en aquella corda i un altre cop, «*Two – six!*», i estiràvem. Aquesta vegada, com que va ser lleugerament menys difícil, vam aconseguir almenys que la vela deixés de cridar furiosa. Les mans, estovades per la pluja i l'onada que ens acabava de cobrir, coïen de dolor; després d'estirar amb totes les forces aquella escota, la pell es desprenia com si res.

Obrir i tancar aquells mosquetons de les línies de vida que ens mantenien units al vaixell ja no era un joc de nens. De tornada a la popa del vaixell em vaig aturar per mirar dins la bodega per una escotilla. Al fons, vaig trobar la mirada aterrada d'una grumet que mirava amunt des de la seva llitera. Aquells ulls espantats em van fer pensar que, potser, jo també, abans d'iniciar la meva aventura que ja s'acabava per la terra del vent, vaig tenir més d'un dia un esguard semblant...

El Blue Clipper y el Maybe, els dos vaixells protagonistes de l'aventura de Jan Jordan. Foto: Jan Jordan.
El Maybe i el Blue Clipper amarats al port de Liverpool. Foto: Jan Jordan.

L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.

L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.
L'aventura de Jan Jordan en instantànies. Foto: Fons Jan Jordan.

Posteriorment...

Després de passar uns dies a l'illa de Man, el *Maybe* va arribar a Liverpool, on jo em vaig acomiadar dels meus companys de bord i vaig retornar a casa. Durant els tres anys següents vaig tornar a bord tant del *Blue Clipper* com del *Maybe* com a primer oficial, on vaig viure noves aventures i vaig descobrir nous indrets del planeta.

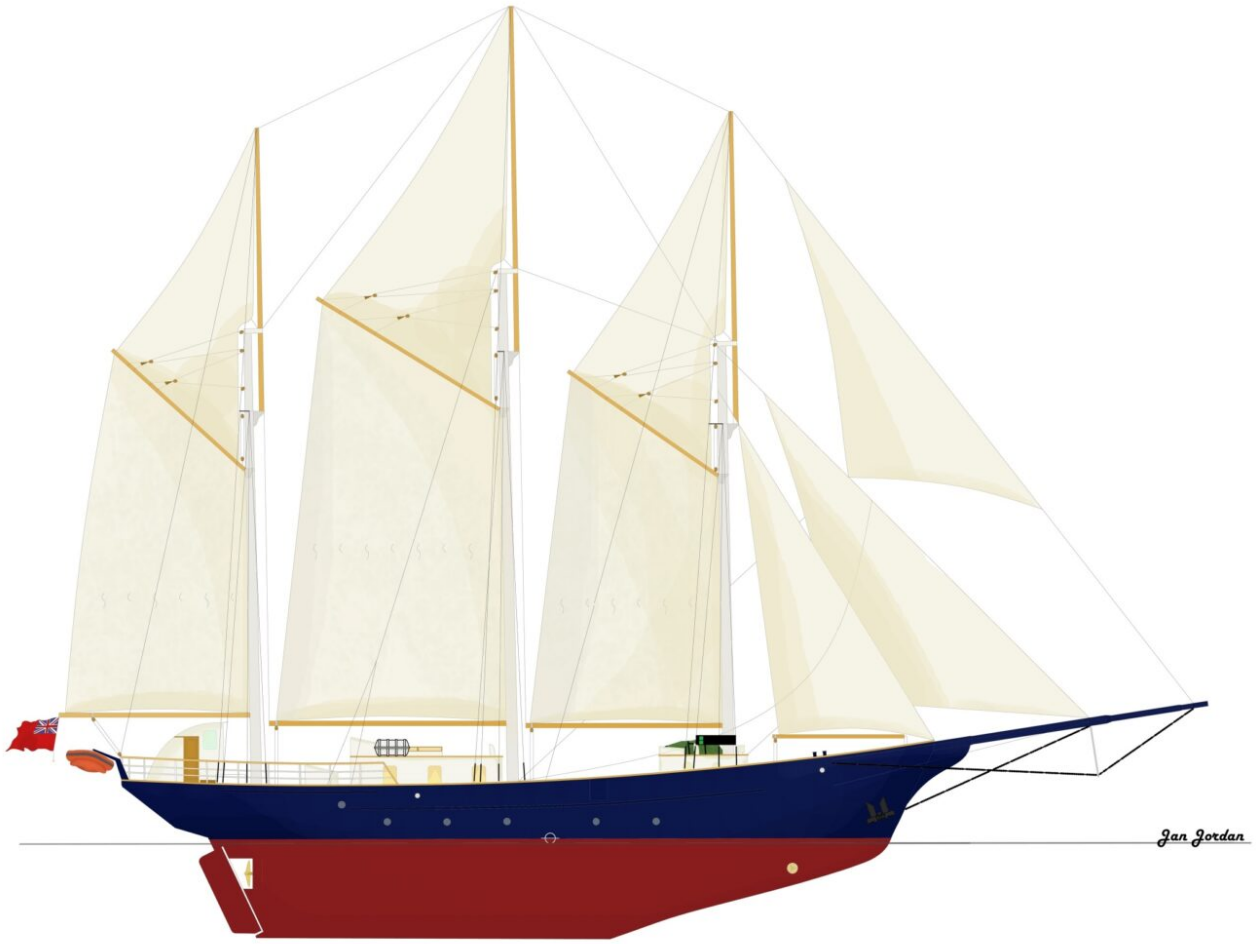
La meva carrera a bord de grans velers s'ha desenvolupat també en vaixells tant emblemàtics com la goleta *Oosterschelde* o el bergantí *Eye of the Wind*. També en velers de menys eslora, però de gran caràcter com el cúter *Dagmar Aaen* en una de les expedicions al cercle polar o el bell *Eda Frandsen*, entre d'altres.

Recentment he estat treballant amb Salvament Marítim en la torre de control de Barcelona, i m'he convertit en armador d'un clàssic, el *Lindy II*.



Jan Jordan durant la seva aventura marítima per Escòcia.
Foto: Fons Jan Jordan.

El *Blue Clipper*



Aparell: goleta de tres pals
Any de construcció: 1991
Eslora a coberta: 28 m
Eslora total: 44 m
Mànega: 7,40 m
Calat: 4,3 m
Tripulació: 8-12