

# La Cerdeña menos mundana

Mucho menos concurrido que el norte de la isla, el sur de Cerdeña ofrece paisajes sublimes, un rosario de calas protegidas y unos puertos donde el visitante aun es recibido como un navegante, y no como un simple cliente



El cabo Malfatano, al fondo, señala la entrada a las distintas calas de Tuerredda

Quienes nos hemos criado en la navegación de crucero recorriendo nuestras queridas Baleares, solemos encontrar tranquila y solitaria cualquier otra zona de navegación del Mare Nostrum. El sur de Cerdeña no se libra de esta impresión, aunque en este caso es mas bien una certeza: En un par de semanas de crucero a finales de julio, no tuvimos problema para encontrar plaza en ningún puerto ni creo que compartiéramos fondeo nocturno con más de 8 o 10 barcos. El sur de Cerdeña es, desde tiempos inmemoriales, escala habitual de los navegantes que surcan el Mediterráneo de un lado al otro. Su estratégica posición atrajo a las flotas fenicias, cartaginesas y romanas, lo mis-

mo que a los vándalos, las flotas catalanas medievales y a todos los piratas conocidos en el Mare Nostrum. Incluso en nuestros días, la mayoría de travesías vacacionales a Sicilia, Grecia y el Mediterráneo oriental suelen hacer escala en Carloforte partiendo -o de vuelta- a Hispania o las Galias.

Pero también es cierto que navegantes que han recalado varias veces en Carloforte nunca se han entretenido ni dos días saboreando la costa sur de Cerdeña. Gran error. Estas aguas son un precioso destino por sí mismas. Las islas de San Pietro y San Antíoco, el golfo di Pálmis, la larga playa y las dunas de Porto Pino, el agreste golfo de Teulada, las suaves costas de Chia y Pula, el golfo de Cagliari o



Villasimius merecen varios días de relajado cabotaje. Hay puertos regularmente espaciados y también se puede optar por el fondeo en los numerosos entrantes que salpican unas millas de costa que sorprenden por su escasa densidad urbanística.

### Principales puertos

**Carloforte:** Escondido a levante de la pequeña isla de San Pietro, pegada al SW de Cerdeña, el amplio y protegido puerto de Carloforte es la recalada natural de llegada o partida de la mayoría de navegantes hispanos en ruta al sur de Cerdeña.

Carloforte nos recibe con una elegante primera línea de edificios en tonos pastel flanqueados por unas altas palmeras. Por detrás, pequeñas callejuelas forman un tupido tramado que se encarama hasta las murallas de la antigua fortaleza, en lo alto de una colina que domina el paisaje hasta las cercanas islas de San Antíoco y Cerdeña.

Poco a poco, comercios y restaurantes han ido ampliando su espacio en el pueblo. En la última década, la capital de San Pietro ha apostado decididamente por el turismo, aunque sin estridencias. El visitante tipo de Carloforte está muy al margen de las grandes rutas veraniegas y en la isla apenas hay unos pocos hoteles y alguna urbanización con chalés y apartamentos. El puerto y el pueblo de Carloforte no han perdido su identidad en pos del turismo y saben hacerse querer. Es una estupenda llegada al sur de Cerdeña y una de las escalas más agradables en todo el entorno de la gran isla sarda.

Los mejores lugares para los barcos de paso son los pantalanos de Marine Sifredi (160 plazas hasta 40 m.) y de Marinatours (30 plazas hasta 55 pies). Ambos quedan a estribor entrando en el puerto, perfectamente comunicados con el pueblo y ofreciendo todo tipo de servicios, incluido Wi-Fi y unas sencillas duchas.





Zafferano es una de las playas más bonitas del sur de Cerdeña y posiblemente de toda la isla



Las casa en tonos pastel de la primera línea de Carloforte son la mejor bienvenida posible a la región autónoma sarda



El faro Spartivento es el más potente del sur de Cerdeña, pero no el punto más meridional de la isla, honor reservado al cercano cabo Teulada



El golfo di Palmas, las dunas de Porto Pino o las suaves costas de Chia (en la foto) también merecen un relajado cabotaje

Repostar combustible es bastante más incómodo. La gasolinera queda a 50 m. de los amarres, pero para llegar en barco se ha de salir del puerto principal y entrar en la pequeña dársena anexa. Además, según los responsables de la marina (dato por comprobar), el calado es de apenas 1,5 m. frente a los surtidores. Para un velero, lo más simple suele ser tirar de bidones llenándolos en la gasolinera que hay apenas cruzando la calle o en el mismo surtidor de los barcos.

*Marine Sifredi, Tel. 0781 857008, VHF 15, www.marinesifredi.it. Precios (\*): 55,- € en julio, 74,- € en agosto.*

*Marinatour, Tel. 0781 854110, 334 430 0091, VHF 9. Precios: 55,- € en julio, 75,- € en agosto.*

(\* ) Los precios reseñados en todo el artículo corresponden a las tarifas aplicables en verano 2011 a un 12 m., incluyendo IVA, agua y electricidad



Bajo las magnolias centenarias que somborean la plaza central del pueblo se sientan los turistas y locales en busca de un fresco descanso



Las estrechas calles se encaraman desde el puerto hasta la antigua ciudadela, en lo alto de la loma



Poco a poco, el turismo se ha ido haciendo su hueco es la capital de la isla de San Pietro



Panorámica de Carloforte. Al fondo se ve la vecina isla de Sant Antioco y más atrás se intuye la silueta de Cerdeña

### Tabarca, Carloforte y Calasetta: Una historia común

El elegante aspecto del actual Carloforte, más cercano a un pueblo de Liguria que a un pequeño puerto pesquero, no es casual. En Carloforte se establecieron en el s.XVIII varias ricas familias de mercaderes genoveses liberados de las tropas tunecinas tras el asedio de Tabarka. En este islote tunecino de 40 hectáreas, entonces a unos 400 metros de la costa africana y hoy unido a ésta por una lengua de tierra, se edificó en 1553 un fuerte sufragado por la familia genovesa Lomellini, al servicio de Carlos I de España.

Los genoveses se dedicaban a la pesca del coral y convirtieron la isla en un emporio comercial y un punto de intercambio de cautivos cristianos. Un barco de los Lomellini capturó el corsario Dragut y el rescate por su liberación fue un acuerdo de monopolio y comercio sin aranceles desde Tabarka.

La prosperidad económica del islote y de sus dueños se hicieron legendarios por todo el Mediterráneo, creando no pocas envidias. Los Lomellini, presionados por diversas potencias, accedieron finalmente a renegociar sus derechos o ceder la isla al bey tunecino. Pero éste la ocupó sin previo aviso en 1741, capturando como esclavos a sus habitantes.

Dada la importancia los rehenes, el Papado, Carlo Emanuele III y Carlos III intercedieron por su rescate, que se alargó más de 20 años. Tras su liberación, los más pudientes decidieron instalarse en Carloforte, donde retomaron sus actividades con el coral y pusieron en marcha las almadrabas de atunes. Otros liberados fundaron Calasetta, en la vecina isla de San Pietro. El dialecto tabarqués, muy cercano al genovés, aun se sigue hablando en ambas islas sardas. Un tercer grupo de cerca de 300 genoveses emigró finalmente a España en 1768, donde Carlos III les dio facilidades para establecerse en la actual isla de Tabarca (bautizada entonces Nueva Tabarka), frente a Santa Pola. Unos pocos se quedaron en Túnez y dos mujeres, Sofia Bosso y Salvatora Paona, convertidas al islam, casaron con sendos bey. El antiguo fuerte genovés es actualmente un cuartelillo militar con un faro. Del viejo pueblo no queda ni rastro.

**Calasetta:** El puerto de Calasetta, en la isla de San Antíoco, me trae a la memoria el Fornells de los años sesenta y setenta, cuando este refugio de pescadores empezaba a hacerse su espacio en el incipiente turismo menorquín. Las casas encaladas, las explanas del puerto aun libres de terrazas y heladerías, con los niños corriendo libremente o los pescadores remendando sus artes, pocos turistas paseando por las calles, apenas unos cuantos comercios básicos (supermercado, farmacia, estanco, quiosco, etc.) y media docena de restaurantes.

Calasetta parece una escala mucho más lejana en el tiempo y la distancia que las apenas 200 millas que la separan de Menorca. Es una recalada que gustará a los herederos de la generación hippie y a los nostálgicos de un turismo relajado del que apenas queda rastro en el Mediterráneo occidental.

El mayor escollo para el desarrollo náutico de



Las casas encaladas y las explanas del puerto aun libres de terrazas y heladerías de Calasetta gustarán a los amantes del turismo relajado





A pesar de su reciente lavado de cara, el puerto y el pueblo de Sant Antioco ofrecen pocos atractivos al visitante



Millas antes y después del puerto de Teulada la costa está prácticamente libre de todo rastro de hormigón



Los amarres quedan protegidos y disfrutan de agua y luz, pero en el entorno de Teulada no hay comercios ni apenas servicios

Para encontrar la dorada que cocinamos al horno, tuvimos que ir hasta el pueblo de Teulada, a 7 km. hacia el interior



600 AC. El actual pueblo presume de ser el núcleo de población más antiguo de la toda región sarda que se ha mantenido habitado desde entonces sin interrupción.

*Porticciolo di Sant Antioco, Tel. 0781 1985029, Móv. 346 9629 203, www.porticciolo.info. Precio 70,- €*

**Porto Teulada:** Pocos puertos del Mediterráneo pueden presumir de un entorno tan salvaje, majestuoso y libre de hormigón como Teulada. En el homónimo golfo, a menos de 5 millas del puerto, encontramos playas tan bonitas como Zafferano, Porto Scudo, Pixini, Malfatano o Tuerredda. Todas ellas merecen unas relajadas jornadas de farniente.

Dicho esto, añadir que si el entorno de Teulada es excepcional, el minimalismo del puerto también lo es. Mucha gente se sigue preguntando -diez años después de la inauguración de Teulada Marina- sobre la conveniencia de construir un puerto deportivo en una zona

flanqueada por terrenos militares a un lado y zonas de especial protección urbanística al otro. El crecimiento turístico/inmobiliario que se quería promocionar no parece nada sencillo de poner en marcha, lo cual, visto con ojos de visitante náutico, se aparenta más como una ventaja que como un inconveniente.

Los amarres de Teulada (hasta 35 m. de eslora) disfrutan de agua y toma 220 v. En el puerto hay contenedores de basuras, un pequeño travelift y en capitanía duchas y máquinas de bebidas. Aquí termina la oferta. No hay nada más. Una furgoneta/bar, con bebidas y algún bocadillo, suplente en verano las funciones de cantina, sin olvidar el inefable furgón que siempre pulula por los puertos sardos ofreciendo sabrosos embutidos y quesos locales. No hay gasolinera, conexión Wi-Fi, bares ni tiendas. Sólo en el camping cercano, a 200 m. por un tortuoso sendero, encontramos un pequeño colmado y una sencilla pizzería/grill. Para todas las demás compras y servicios hay

que coger el autobús de línea (se puede llamar a un taxi o coche de alquiler), con parada en el puerto y una cadencia de una media docena de veces al día, y recorrer los 7 km. hasta el pueblo de Teulada (7.000 habitantes), donde es posible avituallarse al completo.

Si uno acepta lo que va a encontrar, Teulada es una escala entrañable. El puerto y su entorno disfrutan de una rara tranquilidad y cada noche de verano, en los dos pantalanes donde amarran una veintena de barcos en escala, se hace simpática la escena -por lo inusual en los tiempos que corren- de todas las tripulaciones cenando, charlando y tomando copas en las bañeras de sus barcos. ¡Es que no hay otro sitio donde ir!

El propio puerto y la cercana playa adyacente conforman una zona de fondeo bastante bien protegida del mistral.

*Teulada Marina, Tel. 070 9283 705, www.teuladamarina.it, Precios: 43,- € en julio, 70,- € en agosto*

**Perd'e' Sali:** La ubicación de este pequeño puerto, casi en el extremo oeste de la bahía de Cagliari, es interesante para el crucerista que quiere visitar la capital sarda sin tener que entrar en la profunda bahía de Cagliari con su barco. El problema es el calado. Si bien en algunas guías de navegación se anuncian unas sondas de 2 y 3 metros, los responsables del puerto se aprestan a advertir a quienes solicitan amarre por radio de la imposibilidad de entrar con más de 1,5 m. de quilla. Quienes cumplan esta premisa (eslora máxima de hasta 15 m.) podrán disfrutar de amarre con agua y luz, así como toma de combustible en puerto.

Perd'e' Sali queda en una zona de vacacional agradable, aunque bastante concurrida por los propios habitantes de Cagliari. Junto al puerto hay una playa, con varios comercios y restaurantes en los alrededores.

*Saromar, Tel. 070 925 3145*

**Cagliari:** La puesta en marcha hace un par de temporadas de las instalaciones de Portus Karalis ha replanteado la recalada de transeúntes en la capital sarda. Hasta ahora, quienes querían visitar Cagliari debían amarrar en Marina di Sant'Elmo, Marina del Sole o en Marina di Bonaria, todas ellas en el extremo de levante del puerto, a más de 2 km. del centro de la ciudad y muy expuestas a los -habituales- arrebatos de mistral que menudean el golfo de Cagliari. Ante la incomodidad y penuria de plazas de estas dos marinas, algunos optaban por dejar el barco en los pequeños puertos de Perd'e' Sali, Poetto, en el de Capitanía o incluso en Villasimius, a 35 km. de Cagliari.

Los amarres de Portus Karalis quedan en pleno centro de la ciudad, bien protegidos del viento y pegados a la misma Via Roma. Solo se ha de cruzar la calle para llegar a las heladerías, restaurantes, tiendas de moda o a los almacenes La Rinascete. Es una op-



**Cagliari es una ciudad alegre, con un interesante casco antiguo y un buen surtido de comercios y apetitosos restaurantes**

ción un poco más cara que las otras, pero pensando en disfrutar de unos días de recalada urbana, el sobreprecio se antoja justificado e incluso se compensa con el ahorro en desplazamientos interurbanos. En verano 2011, las instalaciones portuarias de Portus Karalis estaban prácticamente ultimadas, lo mismo que su flamante Capitanía. Las duchas, por el contrario, funcionaban de un modo aun precario.

Cagliari, con más de un millón de habitantes, es una ciudad y no un pueblo de veraneo. Su "competencia" no son las demás recaladas en el sur de Cerdeña, sino otros puertos mediterráneos urbanos como Génova, Marsella, Palma o Barcelona. La capital sarda sale bien parada de esta comparativa. Es una



**La oferta cultural de Cagliari es muy amplia y cada día de verano se celebran conciertos y exposiciones**

ciudad alegre y bastante mundana, con una amplia oferta cultural, un interesante casco antiguo, un buen surtido de comercios y un montón de apetitosos restaurantes que conocer. Vale la pena olvidarse un par de días de las playas del sur sardo para dedicarlos a patear esta ciudad.

Apuntar también que desde el aeropuerto de Cagliari (Elmas) hay una línea regular low-cost de Ryanair a Barcelona.

*Portus Karalis, Tel. 070 653 535, VHF 9, www.portuskaralis.blogspot.com . Precio 90,- €*

*Marina di Sant'Elmo, Tel. 070 344 169, Móv. 328 978 1388*

*Marina del Sole, Tel. 070308 730, Móv. 368 785 3654*



**Portus Karalis tiene sus amarres a tocar del centro de la ciudad y muy bien protegidos de todos los vientos**



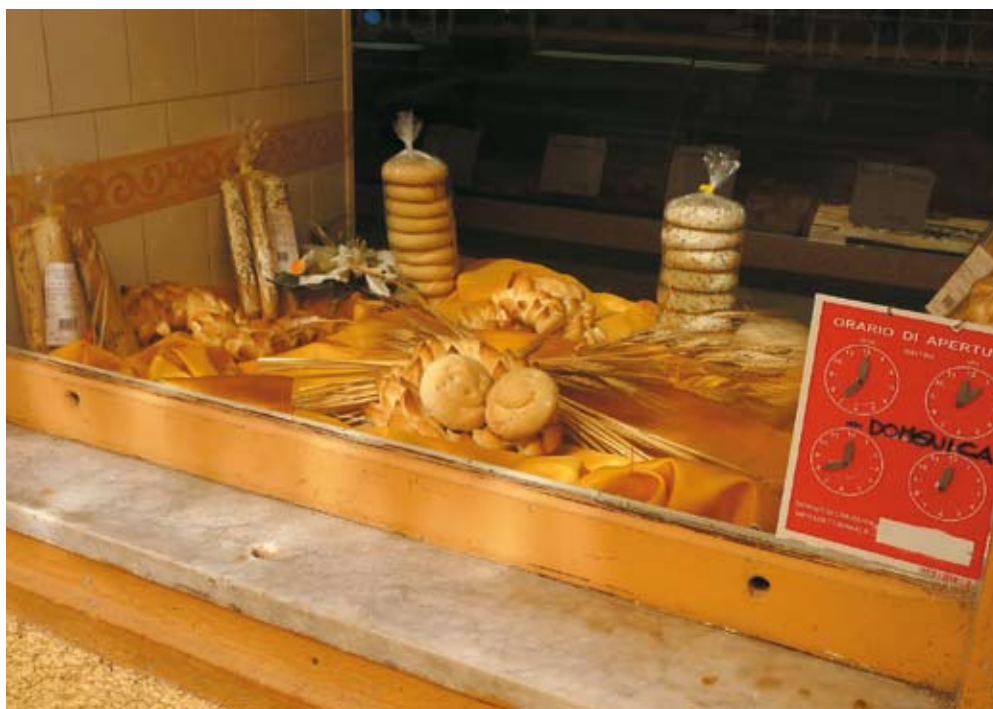
**Los amarres a levante del puerto quedan a más de 2 km. del centro urbano y muy expuestos a los habituales arrebatos de mistral del golfo de Cagliari**



La capital sarda sorprende por intrincadas calles que guardan una sorpresa en cada esquina

**Marina del Poetto:** Este coqueto y pequeño puerto, a apenas 10 minutos en coche del centro de Cagliari, está estratégicamente situado en el extremo W de la larga playa del Poetto, que se extiende por más de 7 km. tras el cabo Sant Elia, donde termina Cagliari. El puerto está construido bajo los impresionantes acantilados de La Sella del Diavolo, en un entorno sorprendentemente boscoso teniendo en cuenta su cercanía con la capital sarda. En verano esta playa es muy popular entre los locales, que la llenan a diario desde buena mañana. El ambiente en los alrededores del Poetto es vacacional y festivo, incluyendo los ruidos, el tráfico y cierta animación nocturna en el paquete.

El puerto, muy apreciado por los navegantes de Cagliari, suele estar lleno, pero es posible encontrar plazas de tránsito de hasta unos 20



metros de eslora. Todos los amarres tienen agua y luz y en la bocana hay una gasolinera. En la explanada hay algunos servicios náuticos y un par de restaurantes.

*Poetto Marina, Tel. 070 605 1940, VHF 74*

**Marina di Capitanà:** Moderna marina, a medio camino de las 20 millas entre Cagliari y Villasimius, presidida por un complejo residencial que no para de crecer de año en año. El puerto tiene más de 450 plazas y en verano no suele haber problemas para encontrar amarre de tránsito (eslora máx. 30 m. aprox.), pues muchos de los ocupantes son barcos de invernada. Hay servicios mecánicos, gasolinera y travelift y en su entorno hay variados comercios y restaurantes.

Capitanà es un puerto seguro y bien situado, pero su entorno de hoteles, chalés y bloques

de apartamentos ofrece pocos atractivos para el crucerista de paso. En todo caso, siempre es bueno saber que está ahí.

*Marina di Capitanà, Tel. 070 805 460, www.marinadicapitanà.it . Precio: 92,5 €*

**Villasimius:** El viejo puerto de Carbonaria, donde se cargaba el carbón vegetal producido en la homónima y cercana población se convirtió en los años setenta en el actual y moderno puerto de Villasimius, nombre que también había tomado años antes este pequeño pueblo de 3.000 habitantes en las laderas de la montaña, a 3 km. de la marina. Actualmente ya solo queda el faro, señalando el extremo E del golfo de Cagliari, conservando el antiguo nombre de Carbonara.

Villasimius es uno de los complejos turísticos más exitosos de Cerdeña. Alrededor del



Muy bien protegido y ubicado en una agradable zona vacacional, el pequeño puerto del Poetto puede servir de base para una visita a Cagliari



Villasimius tiene 800 amarres para barcos de hasta 60 m. Si el tiempo acompaña, es posible fondear en la playa junto al puerto, al socaire de la escollera





La playa de Tuerreda queda protegida de los vientos suaves de levante por un pequeño islote. De noche, es raro coincidir con más de media docena de barcos



Tuerreda define un tramo de algo más de una milla con tres entradas diferenciadas. De W a E, la primera -tras su homónimo cabo- es Porto Malfatano

puerto y del cercano campo de golf, así como al otro lado del estrecho brazo de mar que lo separa de Porto Giunco, cada temporada aparecen nuevos proyectos urbanísticos, hoteles, chalés y bloques de apartamentos. El lugar sigue siendo encantador, pero de año en año va perdiendo su salvaje atractivo. Esperemos que las autoridades locales sepan combinar el incremento del turismo con la salvaguarda medioambiental de este rincón de Cerdeña, una de las perlas de un crucero por estas aguas.

El puerto de Villasimius dispone de 800 amarres para barcos de hasta 60 m., con todo tipo de servicios, incluido mecánico, asistencia de neumática en el amarre, gasolinera, travelift y un pequeño surtido de comercios. Es un excelente y seguro puerto base para disfrutar unos días del precioso extremo SE de Cerdeña, aun aceptando que el entorno del puerto es eminentemente vacacional y que el -pequeño- núcleo urbano de Villasimius no es fácilmente accesible a pie.

Si el tiempo acompaña, es posible fondear frente a la playa que queda junto al puerto

(cala di Torre Vecchia), bastante resguardada al socaire de la escollera. En este caso, la mayor molestia serán las olas de las motoras que entran y salen constantemente de la bocana.

*Marina di Villasimius, Tel. 070 797 8006, www.marinavillasimius.it . Precio: 70,- €*

#### Otros fondeos

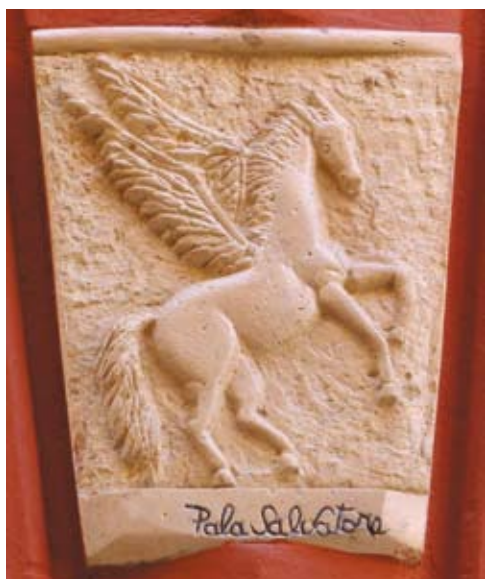
**Porto Zafferano:** Posiblemente una de las playas más bonitas y espectaculares del sur de Cerdeña e incluso de toda la isla. Abierta tan solo al SE, Porto Zafferano tiene forma de gran concha (750 m. entre extremos) y queda en la zona militar adyacente al cabo Teulada. Millas antes y millas después de esta playa ya desaparece toda construcción. Es un lugar magnífico, con aguas color turquesa en un desolado paisaje de colinas rocosas de rala vegetación.

En teoría y como hacen constar todas las cartas náuticas, el fondeo en esta zona está prohibido. Afortunadamente, los militares suelen hacer la vista gorda y en el verano 2011 incluso se comentaba en la prensa lo-

cal que -entre junio y septiembre- permitirían el acceso diario de un número limitado de coches (nosotros no los vimos). De día, Porto Zafferano se puede llenar bastante de barcos, si bien la ausencia de cualquier tipo de infraestructura terrestre preserva mucho su tranquilidad.

Si Zafferano se antoja demasiado llena, se puede poner proa a la vecina Porto Scudo, a apenas media milla. Es algo más pequeña que Zafferano (300 m. de lado a lado), pero igual de bonita y salvaje.

**Tuerreda:** No hay calendario fotográfico de Cerdeña que no incluya la foto de esta playa. Tuerreda define un tramo de costa de algo más de una milla con tres entradas diferenciadas. De W a E, la primera -tras su homónimo cabo- es Porto Malfatano. Su escaso fondo no permite adentrarse en la segunda mitad de esta profunda cala, pero el paisaje bajo el cabo, con una vegetación baja llegando hasta la misma línea de mar, es ciertamente atractivo y queda bien protegido de los vientos de mistral.



Las ruinas de Nora, entre las mayores y mejor conservados de Cerdeña, son el sugestivo telón de fondo de la punta de Pula



Quienes no negocian con su tranquilidad harán bien echando el ancla sobre la arena de Portu su Forru, a los pies del faro de Carbonara

La playa de Tuerreda propiamente dicha queda un poco más al E, protegida de los vientos suaves de levante por un pequeño islote. Apenas hay unos pocos chalés en toda la zona, pero la cercana carretera y un par de chiringuitos en la playa atraen a muchos bañistas durante el día.

Un poco más a levante, a cierta distancia de la concurrida playa, hay un segundo y amplio espacio de fondeo sobre arena y aguas turquesas. Y 500 m. más al este, otra coqueta playa (Cala Perdalunga) se abre entre las rocas dejando un cómodo espacio para fondear sobre arena blanca. Perdalunga es el rincón de Tuerreda más protegido de los vientos de levante y en toda esta ensenada sólo son de temer los vientos fuertes del sur, bastante raros en verano.

**Nora:** Fondear donde lo hicieran nuestros ancestros cartagineses y romanos, junto a un viejo anfiteatro, un templo dedicado a Tanit, bonitos restos de mosaicos y columnas talladas hace más de 2.000 años es un todo un privilegio en el Mediterráneo occidental.

En la punta de Pula, casi cerrando el extremo W de la bahía de Cagliari y rematada por su homónimo faro, están las ruinas del asentamiento cartaginés (luego romano) de Nora, entre los mayores y mejor conservados de Cerdeña.

Dependiendo del viento, el mejor lugar para

el fondeo estará a uno u otro lado de la punta. Los navegantes locales dejan sus barcas a poniente del cabo, inequívoca señal de que suele ser el lado más manso de oleaje, aunque el viento y la propia orografía de la punta puedan aparentar lo contrario. En el lado de levante hay una playa, muy concurrida por los turistas del municipio de Pula. En tierra, además de las ruinas de Nora, hay un par de restaurantes accesibles desde ambos lados de la estrecha punta.

**Porto Giunco:** El estrecho brazo de arena de Porto Giunco, su laguna anexa, las aguas cristalinas de la playa y la salvaje mole de piedra del cabo Carbonara han sido durante años el estandarte de la belleza del sur de Cerdeña, pero Porto Giunco corre el peligro de "morir de éxito". Los barcos no son mucho más abundosos que hace unos años, apenas una docena fondeados en esta inmensa playa cualquier noche de verano. Pero en tierra, las construcciones no dejan de ocupar cada día más parcelas. Chalés, apartamentos y, sobre todo, hoteles llevan implícitas unas servidumbres de animación y ocupación de la playa (sombrrillas, tumbonas, chiringuitos, etc.) que pasan factura a la legendaria tranquilidad de este enclave.

En el verano 2011, los micrófonos de los animadores y la música del hotel se oían hasta bien entrada la noche por toda la bahía,

mientras unos grandes focos iluminaban la playa como si fuera un campo de fútbol para deleite de los huéspedes del hotel. Triste destino para un tramo de costa que debe su éxito a la agreste belleza de su paisaje y a un delicado ecosistema que incluye una laguna donde recalán miles de aves migratorias cada temporada.





Los barcos no son mucho más abundosos que hace unos años, pero en tierra, las construcciones no dejan de ocupar cada día más parcelas

Una alternativa recomendable para quienes buscan más tranquilidad es fondear sobre la arena del vecino Portu su Forru, justo a los pies del faro de Carbonara. La costa es mayormente rocosa, con una pequeña playa (cala Usai) donde acuden de día algunos bañistas. La protección es prácticamente la misma que en Porto Giunco, si bien la concurrencia es mucho menor.

Llegando a Portu su Ferru, ojo con unos bajos (aparte de los bien visibles de San Telmo y Proci) acechando a 50 cm. bajo el agua a 150 m. de la playa en su línea directa de aproximación. No están señalados en ninguna carta.

En Portu su Forru aun se ven algunos bloques de granito a medio tallar amontonados en la costa y un pequeño edificio industrial en

ruinas, vestigios de cuando esta cala era el punto de embarque de la cercana cantera.

#### Apuntes y climatología

El sur de de Cerdeña queda más cerca de Mahón (190 millas) que de Nápoles (240 millas), Roma (205 millas) o Marsella (250 millas). Y la travesía a Carloforte desde cualquier punto del Mediterráneo nacional se alarga poco haciendo escala en las Baleares. Y en el viaje de ida a Cerdeña, tanto el viento como las corrientes suelen ser favorables, lo que da alas al barco.

El tramo que describimos en este artículo son las aproximadamente 85 millas que hay costeano desde Carloforte hasta Villasimius. Entrando en los 9 puertos que reseñamos,



estamos hablando de singladuras de menos de 10 millas. Es un crucero asequible y muy recomendable para tripulaciones noveles o familiares.

Los vientos más habituales en verano son los del oeste, ya sea en versión mistral (NW), ponente (W) o libeccio (SW). Estos vientos se suelen combinar y reforzar con las brisas diurnas. Los vientos duros de Sirocco (sur) o Gregal (NE) son raros en los meses estivales. En el sur de Cerdeña, como en todo el Mediterráneo, cada cabo esconde un viento distinto. Ojo con la bahía de Cagliari, tiene malas pulgas y sus vientos no siempre se corresponden con el resto de la costa.

Estábamos prevenidos en estas aguas sobre los vientos catáxicos que aparecen de repente



Porto Giunco, su laguna anexa, las aguas cristalinas de la playa y la mole de piedra del cabo Carbonara son un estandarte de la belleza del sur de Cerdeña



El viento arrecia pasando entre el cabo Carbonara y la isla de Cavoli. En Cerdeña, como en todo el Mediterráneo, cada cabo esconde su propio viento

## La dominación española de Cerdeña

A lo largo de los siglos, la historia de Cerdeña tiene numerosos puntos de encuentro cultural con nuestro país. El más importante de ellos se produjo a finales del siglo XIII. Con el declive de Pisa y Génova como telón de fondo, el papa Bonifacio VIII creó el Reino de Cerdeña y Córcega, asignando su corona a Jaime II de Aragón. Tras duras luchas y sangrientas represiones sobre los resistentes locales, las tropas catalano-aragonesas tomaron posesión de la isla sarda y se hicieron fuertes en Alguer y Cagliari.

Todo y así, el Reino de Cerdeña y Córcega ideado por el papa, sólo incluyó a Cerdeña en la práctica, pues aunque Aragón planeó varias veces la conquista de Córcega, nunca la pudo hacer efectiva.

Dentro de esta severa dominación, Cerdeña tuvo un estatus con cierta autonomía en la Corona aragonesa. La isla se organizó bajo unas Cortes con representación de los poderes eclesiástico, militar y civil. En 1469, tras unirse las Coronas de Castilla y Aragón por el matrimonio de los reyes Católicos, Cerdeña pasó a depender del Consejo de Aragón y de un virrey.

El descubrimiento de América en 1492, coincidente con un auge del imperio otomano que bloqueó el comercio con Asia a través de la Ruta de la Seda y el Mediterráneo, provocó un gran declive en Cerdeña. Buena parte de la navegación y el comercio europeos se desviaron hacia el Atlántico y de la recién descubierta América.

La Europa del siglo XVI, inmersa en el Renacimiento, también vivía grandes cambios culturales y económicos, mientras Cerdeña permanecía anquilosada en un sistema feudal controlado por nobles básicamente aragoneses, catalanes y valencianos. Los efectos fueron particularmente nefastos en las zonas agrícolas, donde los campesinos vieron agudizar su miseria. La pobreza trajo epidemias de peste y cólera que, junto a la malaria que azotaba regularmente la isla, diezmaron la población.

En el contexto de la lucha de Carlos I contra los musulmanes y la piratería en el Mediterráneo, Cerdeña retomó cierta importancia estratégica y militar como frontera de las posesiones españolas. De esa época (S.XVI) data un sistema de defensa cuya columna vertebral la formaban de norte a sur Castellaragonesa (actual Castelsardo), Alguer y Cagliari. El sistema se reforzó con más de 80 torres de vigilancia en toda la isla, muchas de ellas aun en pie. De Cagliari

zarparon flotas españolas contra Túnez y Argel, pero la costa sarda también fue asaltada y saqueada en varias ocasiones por turcos otomanos, franceses y piratas berberiscos. La Guerra de Sucesión Española y el posterior Tratado de Utrecht hizo que en 1713 Cerdeña pasara a la corona de Austria.

Cuatro siglos de presencia hispana han influido notablemente en las costumbres sardas. El catalán, que aun se habla corrientemente en Alguer, fue durante siglos lengua oficial en Cerdeña, dejando también su huella en el idioma sardo. También se han encontrado documentos en castellano, idioma que se mantuvo en uso en Cerdeña hasta las primeras décadas del S.XIX.

Último y curioso detalle de la influencia aragonesa sobre Cerdeña es que la actual bandera sarda, con cuatro cabezas moras sobre la Cruz de San Jorge, está tomada del escudo de Aragón, donde conmemora la victoria de las tropas cristianas sobre las musulmanas en la batalla de Alcoraz (Huesca). Esta batalla tuvo lugar en 1096, dos siglos antes de que Aragón se hiciera con Cerdeña. No hay acuerdo sobre el origen o los motivos que llevaron a esta curiosa adopción, a sabiendas de que ni en Cerdeña ni en Córcega (también con una cabeza mora en su bandera) hubo nunca asentamientos musulmanes de entidad.



Cagliari conserva importantes legados de la arquitectura española, como la iglesia de Santa Eulalia, una interesante muestra del gótico catalano-aragonés

por la noche bajando por las montañas con rachas entre 20 y 30 nudos soplando una o dos horas. No vimos ni rastro de ellos, pero habiéndolos sufrido en Córcega y en el norte de Cerdeña, recomendamos cierta prevención afianzando el ancla. En todo caso, la densidad de barcos en el sur de Cerdeña nada tiene que ver el norte de la isla ni con Córcega. Al fondear más anchos los riesgos de enganchones de anclas y cadenas en un eventual garreo son mínimos.

### Guías de navegación

En cualquier quiosco o librería sarda hay una enorme oferta de libros y revistas sobre Cerdeña, su historia, cultura, paisajes y costumbres. En lo que concierne a las guías de navegación, las más conocidas son:

“**Corse, Sardaigne et îles Toscannes**” de Rod Heikell (Ed. Imray, 59,- €), en francés o in-

glés. Es un clásico en su género. La edición 2003 que llevábamos (hay una versión 2008) estaba francamente desfasada en sus fotos, informaciones y anotaciones al margen (tels., webs, emails, etc.). Esta crítica concierne al sur de Cerdeña, pues habiendo utilizado esta guía en otras zonas podemos dar fe de su fiabilidad y buen criterio.

“**Navigare Lungocosta 5 (Corsica e Sardegna)**”, Colección Tagliamare de Mauro Mancini (Ed. Classeditori, 35,- €), en italiano. Muy difícil de encontrar en España o vía Internet, pero una vez en Italia es un libro omnipresente en todas las náuticas y librerías. No tiene apenas texto y todas las indicaciones son dibujos en plumilla y anotaciones en un tono entre hippie y naif. La última edición (2008) parece idéntica a la de finales de los 70 que en su día me regaló mi abuelo. Un libro entrañable y altamente recomendable para la biblioteca

de a bordo, pero bastante inútil y anticuado para la moderna navegación.

“**Pagine Azzurre 2011. Il Portolano dei Mari d'Italia**” (Ed. Ugo Mursia, 35,- €), en italiano. Es una práctica guía, actualizada, con planos y datos bastante completos de todos los puertos italianos. Por lo demás, apenas contiene otras informaciones.

“**Aeroguide Sardegna**”, Istituto Geografico de Agostini. Prácticos libros de fotos aéreas con interesantes comentarios sobre la costa. Hay tres tomos dedicados a Cerdeña (Costas N, SW y SE). Los del SW y SE son respectivamente de 2003 y 2002 y ya no están demasiado al día, pero sirven perfectamente de referencia. Estas aeroguías están descatalogadas por su editor y son cada vez más difíciles de encontrar en las librerías. ■

por: Maribel Roura