

LA GRANDEZA DE LOS BARQUICOS (cuarta parte)

Tras la celebración del último Campeonato de España celebrado en Vilagarcía de Arosa y ante las situaciones que han venido aconteciendo en estos últimos años, un comité de expertos en esto del tema de los “barquicos” se reunió en la localidad zamorana de Villalpando para analizar estos asuntos.

Las conclusiones de este cónclave de expertos no han podido ser más esclarecedoras y hemos procedido a elaborar un catálogo de “enfermedades” producidas como consecuencia de una exposición prolongada en el manejo de estas “embarcaciones”.

• Síndrome de CEGUERA NERVIOSA.

Casos observados y síntomas:

1º caso: Navegando una plácida tarde en un pantano con poco viento, mar plana y con los barquitos relativamente cercanos, se oye una voz que dice: *“no me responde el barco”* antes la insistencia del afectado y los primeros síntomas de nerviosismo que rompen la quietud del momento, otro de los participantes le pregunta: *“¿pero cuál es tu barco?”* a lo que el aludido contesta algo alterado: *“pues ese, el negro que va ahí delante”*, cuando de repente se oye una voz de otro participante diciéndole: *“pero como que el negro Antonio, si tu barco es rojo”*; el afectado por el síndrome retorna a la realidad y solamente atina a decir: *“bueno y ahora ¿dónde está mi barco?”*; tras encontrar al barco entre todos los participantes perdido por el medio del campo de regatas o abrazado a alguna baliza tomando un merecido descanso, se oye al afectado ya más calmado decir: *“joder, con lo bien que iba”*.

2º caso: Navegando una flota numerosa en un campeonato importante, los patrones que no participan ven como un barco navega peligrosamente hacia fuera de la ría y no observan movimiento en el barco de rescate (debido a que nadie lo ha solicitado); alguno con vista de lince y un exhaustivo conocimiento de los números de vela consigue identificar el barco y se acerca a su patrón que se encuentra altamente concentrado manejando su emisora y mirando a otro barco en el lado opuesto del campo de regatas, cuando le comenta con delicadeza: *“Juan, ¿no es tu barco ese que va hacia fuera de la ría?”*, a lo que el interpelado, sin quitar la vista de uno de los barcos que va en cabeza, le responde: *“que va, el mío es ese”*; *“¿cuál?”* le pregunta el otro; *“pues ese que va a montar la baliza”* le contesta haciendo el movimiento con el stick de la radio y efectuando el barco una maniobra perfecta; en ese momento ya se ha acercado algún miembro de la “inquisición” (léase jurado) que ante el revuelo que se está creando amenaza con la descalificación de alguien (no sabe muy bien de quién) por ayuda exterior; el otro convencido plenamente que el barco se va a perder irremediablemente, le dice: *“pues a mí me parece que ese no es tu barco”*; el interpelado que empieza a presentar síntomas de nerviosismo le dice: *“que sí que este es mi barco, mira cómo viro”* para a continuación comprobar cómo ante el movimiento del stick para realizar la virada el barco continúa al mismo bordo (que era mucho mejor bordo) pareciendo que el barco tiene vida propia y toma sus decisiones sin tener en cuenta los deseos del patrón; el afectado aún bajo los efectos del síndrome grita a continuación: *“no me responde el barco, 59 fuera de control”* y tras unos breves segundos por fin se da cuenta de su confusión y solamente acierta a decirle al que tan amablemente le había hecho la

observación: “cabrones, me podíais haber avisado antes, ahora voy a bajar a la C”. Pero además cuando intenta continuar la regata y pese a ir totalmente descolgado, el miembro de la “inquisición” que no ha perdido detalle y haciendo gala de un perfecto conocimiento del Apéndice E le dice que: “tienes que retirarte porque has dicho barco fuera de control”.

Tratamientos recomendados:

1º Alejarse una temporada de los barquicos y dedicarse a la contemplación relajada de la naturaleza (evitando paisajes marinos o con agua).

2º Procurar llevar barcos con colores poco discretos y que no se repitan mucho con el resto de la flota.

3º Si encargas barco nuevo, procura que sea del mismo color que el antiguo.

4º Utiliza siempre el mismo color de pegatinas en la cubierta.

5º No pestañear cuando tengas tu barco localizado.

6º No distraerse con los gritos de los demás.

• **Síndrome de SORDERA NERVIOSA.**

Casos observados y síntomas:

1º caso: aquel sufrido por el patrón que ante las reiteradas llamadas por parte del comité por fuera de línea, no se da por aludido y el comité tras las oportunas indagaciones localiza al sujeto y con un breve toque en el hombro le pregunta: “¿tú eres el 45?” y tras la respuesta afirmativa del interpelado le comunica: “*pues estabas fuera de línea*”, a lo que el otro responde: “*pero si yo soy el gris*”, el jurado: “*ya, ya el 45*”; el otro intentando que se apiaden de él, replica: “*pues yo no era, sería otro gris*”, viendo que esta respuesta no sufre el efecto deseado continúa diciendo: “*pues si yo estaba fuera había muchos más aparte de mí, yo estaba al lado del....., etc., etc*”. Cuando está plenamente seguro de que el jurado no va a dar su brazo a torcer y presa de un estado de excitación extrema y algo afectado por el síndrome anterior (léase ceguera nerviosa), procede a retornar a la línea de salida sin tener en cuenta que durante la discusión ya se encuentra cerca de la primera baliza y rodeado peligrosamente de otros barcos y como consecuencia de no medir bien sus acciones provoca una montonera considerable y antes las imprecaciones del resto de la flota y la consiguiente penalización impuesta por los jurys se cabrea y termina diciendo: “*eso, encima que estaba volviendo para tomar la salida*”.

2º caso: aquel sufrido por el patrón que navega amurado a babor cruzando al resto de la flota y en uno de los cruces y ante la insistencia del que viene amurado a estribor que no para de gritarle: “*eh, 57 estribor*”, aquél sigue en su amura (sinistra como dicen los italianos, aunque deberíamos llamarla siniestra por el miedo que va metiendo al resto) y se produce el inevitable y desastroso encontronazo, a lo que el causante de tanta desgracia responde diciendo: “*perdona, no te había visto*”. Vale pero no se trataba sólo de verlo, con que lo hubieses oído tal vez hubiese sido suficiente. En ocasiones, el encuentro se produce con un barco patroneado por avezados regatistas que intuyen a estos que están afectados por algún síndrome y antes de quedar enganchados procuran pasar por detrás o virar y proceder entonces a protestarles, es entonces cuando el afectado responde diciendo: “*si pasaba de sobra*” ó “*has virado porque has querido porque yo pasaba*”.

Tratamientos recomendados:

- 1º Igual que el primer tratamiento recomendado para el síndrome anterior.
- 2º Escribir cien veces antes de la regata, "Soy el 45" "Soy el 45"....
- 3º Llevar barcos con colores discretos para que el comité no se fije en tí y puedas salir un poco adelantado pero sin llamar mucho la atención.

• **Síndrome de PÉRDIDA TEMPORAL DE LOS CONOCIMIENTOS (no del conocimiento).**

Casos observados y síntomas:

Dícese de aquel sufrido por el patrón que estando claramente amurado a babor y cuando se encuentra en cabeza de la flota y tanto si va ciñendo como en popa y va a producirse el cruce con los barcos que navegan en el otro tramo, comienza a dar gritos poseído por algún espíritu maligno que le obliga a chillar de manera desaforada: "estribor a los que suben" ó "estribor a los que bajan". Además no tiene suficiente con hacerlo con el primer barco con el que se cruza sino que continúa hasta que se ha cruzado con toda la flota y en ese momento cesa la posesión demoníaca y en un susurro se le oye decir: "coño, si era yo el que iba a babor". Este síndrome se suele producir en patrones con una larga experiencia en el mundo de la vela.

Tratamientos recomendados:

- 1º El de siempre, que consideramos aplicable a todos los casos.
- 2º Piénsalo bien antes de hacerlo, ya que te puedes cruzar con algún afectado por los síndromes anteriores y o bien no te oiga o no te vea, y por mucho que hayas chillado terminarás enganchado (nos salió un pareado), incluso si vas amurado a estribor.

• **Síndrome del PICHON.**

Casos observados y síntomas:

Dícese de aquel que sufre el patrón que acude a un evento con ganas de pasarlo bien y sin ganas de entrar en mucha pelea (en principio, aunque luego bien que batalla) y que encontrándose claramente amurado a estribor ve con sorpresa como otro barco patroneado por alguien afectado por el síndrome anterior comienza a exigir con insistencia y unos gritos que erizan el vello: "*estribor, estribor...*"; en ese momento el PICHON no lo duda y asustado ante tal griterío vira inmediatamente (en ningún momento se le llega a plantear la duda sobre si tiene o no tiene razón), sin llegar ni siquiera a apurar las todavía 5 esloras que quedan hasta el cruce ya que el poseído sufre también de algo de ceguera nerviosa y viene exigiendo paso desde el hotel. En estos casos, lo mejor es que el PICHON vire, porque en otras ocasiones decide pasar por popa cuando claramente pasaba por proa y es cuando se produce el inevitable enganchón con consecuencias desastrosas para ambos. Normalmente, el PICHON no llega a tener consciencia de este incidente (por el cuál además se ha penalizado) hasta que una vez en tierra y ante un fresco vaso de cerveza (si la regata es en Almería) alguno le hace ver del error cometido y el afectado suelta aquella frase lapidaria de: "*joer, qué PICHON soy*".

Tratamientos recomendados:

1º Tal vez sea el único caso en que no recomendamos la relajación vía observación de la naturaleza, más bien algún método sofrológico escuchando cintas de aquellas que repiten monótonamente: “No eres un PICHON”, “No eres un PICHON”.

2º Es preferible sufrir en estos casos de sordera nerviosa, no escuchar al otro y seguir a tu bola.

• **Síndrome de MANIA PERSECUTORIA.**

Casos observados y síntomas:

Este caso suele ser muy habitual y se encuentra bastante generalizado y casi podemos afirmar que todos los patrones lo han sufrido en momento y durante alguna regata, se suele producir cuando el afectado después de la regata (algunos más pesados lo hacen durante la misma) comentan a unos y a otros de la manera tan injusta que lo trata el comité ya que siempre es a él al que le cantan todos los fueros de línea o en los contactos siempre dicen que él es el culpable y cuando te lo dice tan convencido de ser injustamente perseguido, puedes llegar a creerlo. El problema que luego siempre hay “graciosillos” que cuelgan las fotos o algún video en las puñeteras páginas web (cómo si no se pudieran dedicar sólo a navegar) y casi siempre se les ve el plumero.

Se han llegado a producir casos extremadamente graves en personas con este síndrome muy agudizado y que tras haber sido reincidentes en varias pruebas de un mismo campeonato y cuando el comité les hace penalizarse por enésima vez, el afectado iracundo le responde con alguna impertinencia del tipo: *“pues no me pienso penalizar más”* ó algo por el estilo y en un tono bastante fuera de lugar y con cierta falta de educación, a lo que el árbitro o personal del comité muy ofendido le espeta que: “o se calma y se penaliza o le aplico la 69”; en ese momento el afectado que también sufre de algo de sordera nerviosa y no ha entendido del todo bien la frase, suele en función del sexo y la belleza del personal del equipo arbitral proceder con una sonrisa capciosa o bien diciendo: *“eso quisieras tú que te hiciera”*, lo cual suele provocar su salida inmediata del campeonato, lava, recoge el barco, las maletas y pa la casa, antes de jurar y perjurarse que no vuelve más (aunque siempre repiten, será algo morboso para él lo de la 69).

Tratamientos recomendados:

1º El ya citado anteriormente.

2º Procurar venir a la regata sexualmente relajado para no estar siempre pensando en lo único.

3º Lo de llevar un barco más discreto, tampoco está mal en este caso.

4º No seas tan narcisista, porque no eres tan guapo como para que el jurado esté siempre pendiente de tí.

• **Síndrome del ACORRALADOR.**

Casos observados y síntomas:

Dícese de aquel que sufre el que encontrándose navegando de rumbo de ceñida, bien amurado a estribor o bien amurado a babor, tiene la “suerte” de tener un barco a sotavento suya y poquito más adelantado, en ese momento el afectado comienza a sufrir los síntomas de la ceguera nerviosa y solamente tiene ojos para la presa que tiene a sotavento y se esfuerza con toda su

alma para que éste no se le escape, perdiendo la consciencia de dónde se encuentra el resto de la flota o la siguiente boya a tomar, y pese a haber rebasado el layline con creces (en ocasiones, se tiene la suerte de contar con un muro para que vuelva a la realidad), él no tiene otra pretensión que la de evitar que el otro vire.

También llegan a afectarse por la sordera nerviosa ya que el otro no para de chillarle: “pero es que no ves que estamos torraos”. A veces, el acorralado amolla las velas para que el otro se adelante y poder así virar, pero esto tiene un efecto milagroso e inmediato y el acorralador procede a virar, jodiendo así un poco más al otro que entonces queda a su popa y desventado. Cuando este problema ocurre y al volver hacia la boya se suele encontrar con los barcos que le han adelantado y se encuentran navegando de forma correcta por el recorrido y con derecho de paso, entonces el acorralador pasa a ser depredador y suele provocar una desgracia tras otra en forma de golpes, enganchones o desarboladuras.

El caso más grave de este tipo suele ocurrir cuando además de esto se une a la sordera y ceguera nerviosa a la vez, y cuando llevando al otro barco amurado a babor y a sotavento, es incapaz de ver que vienen otros barcos amurados a estribor pidiendo paso; el pobre de sotavento implora que vire para dejar paso a los otros barcos pero él obcecado con su presa no reacciona hasta que el otro pobre queda dramáticamente enganchado con los otros barcos e inmediatamente reacciona virando y quedando libre de cualquier “pollo” mientras los desorientados árbitros cantan penalizaciones a unos y a otros, y el culpable se aleja silbando disimuladamente.

Tratamientos recomendados:

1º Tras arduas discusiones no hemos atinado a dar con un tratamiento correcto ya que el acorralador disfruta realmente con estas situaciones.

2º La única solución que se nos ha ocurrido pero que no es muy factible sería tener en el agua “barcos señuelos” para que el acorralador se cebara con ellos.

• **Síndrome de CLAUSTROFOBIA.**

Casos observados y síntomas:

Suele ser este un síndrome que afecta de manera distinta según la posición relativa que ocupemos con respecto a otros barcos. Normalmente se produce en el patrón que acercándose a una boya con derecho de paso interior comienza a sentir una opresión en el pecho que le dice que no hay espacio suficiente para pasar la boya; en ese momento, agobiado, le dice al barco del exterior que se separe, el otro suele responder que hay agua suficiente pero aquél sigue insistiendo; algunos con más sangre fría y gracejo suelen responder con frases parecidas como la de: *“tienes toda el agua del mundo, pues anda que no es grande el mar”*; pero el afectado nunca parece tener suficiente por más agua que le des y comienza a pegar bruscas orzadas o abatidas cada vez más peligrosas que hacen incluso dejar al otro barco aproado o que tenga que elegir la otra puerta para librarse de él.

Curiosamente cuando el afectado por este síndrome se encuentra en la posición contraria siente una tendencia a acercarse con peligrosidad al otro barco arrinconándolo contra la boya, lo cual nos hace pensar en ciertas tendencias homosexuales y que disfruta con el roce.

Tratamientos recomendados:

1º El primero de otras ocasiones sigue siendo válido.

2º En casa, tranquilamente y con un metro en la mano dedícate a medir la manga del barco y quedarás gratamente sorprendido de lo estrechito que es el barco; el problema que te puede surgir es cuando por fin descubras metro en mano que lo que te cuelga y tú pensabas que medía unos 30 cms. no son sino apenas 10 cms., y tienes el peligro de caer en una depresión profunda.

- **Síndrome del HUNDIMIENTO.**

Casos observados y síntomas:

Es aquel que sufre el patrón que tras solicitar el barco de rescate por problemas en su barquico ve como a toda velocidad se acerca una zodiac de un tamaño que cada vez se hace más descomunal y en el que hasta ese momento no habíamos reparado, además conforme se acerca no entendemos el por qué no reduce la velocidad y caemos en la cuenta de que *“horror, sólo hay una persona pilotando”*, comienza un sudor frío que nos recorre la espina dorsal y comenzamos a pensar *“pero cómo va a coger mi barco y a la vez pilotar la zodiac”*, en ese momento se nos dilatan las pupilas tras ver cómo el tripulante del barco de rescate no calcula bien la distancia con la velocidad y con el tamaño del barquico y comienza el abordaje, pero mientras el “salvador” deja su puesto para ir al rescate, la zodiac harta de barquitos comienza su ataque sobre el indefenso bajel y comienza a devorarlo hasta hacerlo desaparecer bajo su poderosa quilla. Gracias a que la mente humana tiene unos muy efectivos sistemas de autodefensa, perdemos la consciencia de lo que realmente está ocurriendo y sufrimos un leve desmayo pese a no caer al suelo ni cerrar los ojos. Finalmente, el rescatador que además tiene poderes consigue sacar de las fauces del monstruo al pobre barquico y que en contadas ocasiones no ha sufrido milagrosamente ningún desperfecto, aunque el sufrido patrón se encuentra en la zona de botadura sollozando por pensar en el estado en que habrán quedado esas flamantes velas de Bantock que había estrenado para el campeonato y a las que tantas noches le había dedicado para montarlas (por supuesto, después de que su mujer se hubiese acostado).

Tratamientos recomendados:

1º Piénsatelo muy bien dos veces antes de pedir el barco de rescate, en la mayoría de ocasiones siempre vuelven a casa por su propios medios.

2º Cuando hayas pedido el barco ponte a charlar con alguien sobre el problema que has tenido, pero sobre todo no mires hasta que alguien chille reclamando al dueño del barco.

- **Síndrome del PALMERO DESAGRADECIDO.**

Casos observados y síntomas.

Bueno, aquí para los no iniciados tendríamos que definir lo que es el “PALMERO” y todavía no entendemos muy bien el por qué no se cita a esta figura (tan presente en los campos de regatas de todo el mundo) dentro del Apéndice E o bien creando un apéndice específico dentro del Reglamento Internacional de Regatas para regular los derechos y obligaciones de este tan peculiar elemento de la vela.

Bien, por Palmero entendemos a aquel personaje que normalmente se ofrece para prestar sus servicios a un patrón de experiencia reconocida, normalmente suelen ser miembros de tu

propio club o ciudad con lo que suelen hacer el viaje contigo y se comportan de una manera muy agradable, aunque entre cada conversación se encargan de recordarte que van a desempeñar para ti el papel de Palmero. Dicen que a cambio de que les dediques unos míseros minutos de atención para que tú “el Maestro” les pongas el barco un poquito a punto, ellos suelen referirse a esto como: “cuando puedas, me miras el barco” o “mírame primero el barco a mí y así ya puedes montar el tuyo tranquilamente”, en realidad no quieren sólo que lo mires sino que se lo trimes a ser posible mejor que el tuyo, el problema suele ser que traen barcos imposibles de trimar ya que casi todos los fittings vienen mal montados o no han tenido suficiente mantenimiento y están bloqueados; con lo que el maestro que pensaba dedicar un par de minutos al reglaje debe comenzar a desmontar herrajes y a ponerlos de manera que funcionen correctamente para el objetivo que han sido diseñados.

A todo esto el Palmero todavía no ha mostrado el más mínimo afán de servilismo que se le supone con el Maestro, se ha bajado del coche y no ha descargado nada (a veces ni su material), procede a ubicarse en la situación más alejada posible del Maestro y cuando éste le pide que le traiga el barco para verlo, el otro responde diciendo: *“mejor ven tu allí por si hay que cambiar algo, que allí tengo las cosas”* (mentira porque a veces no han traído ni pilas de repuesto). Vas allí y ni siquiera se han molestado en traer una cerveza fresquita o algo por el estilo, a cambio se suele poner con su cabeza a escasos milímetros de la zona dónde estás trabajando para, según dicen ellos aprender y no tener que darte más el follón (mentira, que no te engañen porque no les interesa lo más mínimo lo que estas haciendo), otras veces mientras tienes el barco en el famoso “caballino” para ver cómo portan las velas con el viento, ellos se encuentran todo lo grandes que son a barlovento del pobre barquico al que no se le hinchan las velas.

Si además necesitas herramienta para regular esos puñeteros tornillos que coloca Bantock y que según ellos ya podía haber inventado algo más sencillo, y les pides una llave allen o algo similar, proceden a rebuscar en esa infame caja de herramientas que apenas cabía en el coche y de ella extraen una cantidad ingente de herramienta pero ninguna es la adecuada; en ese momento les dices que tú tienes herramienta para ese trabajo, pero ellos que se han ubicado en la otra punta del club no se ofrecen para ir a por ella, a cambio tú te desplazas allí viendo como el resto de la flota lleva una hora entrenando y piensas: *“bueno ahora mi Palmero me tendrá una cervecita fresca cuando llegue”*, pero el Palmero no ha hecho nada de todo esto y está esperándote con cierta cara de impaciencia.

Además el Palmero suele ser un tipo algo desconfiado y muy preguntón, cada vez que has hecho algo te ha preguntado que eso para que servía y ante la explicación ha puesto cara de haberlo entendido a la primera, pese a que tú sabes que no ha sido así. A veces, el Maestro harto de preguntas y que sigue con la boca seca (venga esa cervecita, coño), decide darle un susto al Palmero y engancha con saña el palo para hacer cómo que le da más pre-flexión, en ese momento el Palmero siente un súbito vuelco en el corazón pensando que lo va a partir y que por supuesto no ha traído ninguno de repuesto. Se ha llegado a dar el caso de imitadores de Maestros que no han entendido muy bien la broma y, al intentar hacer lo mismo han causado lo que es normal en esos podridos mástiles que suelen portar los Palmeros y es la rotura de ese mástil, ese sí que sería un buen momento para que los paparazzi hiciesen una foto de ambos, Palmero y aspirante a Maestro, que no saben lo que decirse y tras un *“ostiaaaaas”* en toda regla y unos breves instantes sin saber que decirse, balbucea el pseudo-maestro un lastimoso: *“lo siento”* a lo que el otro le responde (claramente mintiendo): *“no te preocupes, no pasa nada”* cuando en realidad está pensando: *“y ahora ¿cómo coño voy a navegar?”*.

Bueno si no ha ocurrido nada de lo anteriormente citado y una vez el Maestro da por finalizada su tarea, aunque el desconfiado palmero está pensando que hay algo que se ha dejado por hacer en su barco, éste procede a botar el barco y entrenarse; enseguida y gracias al cursillo acelerado que ha tenido, entra en una especie de trance y se cree en posesión de todos los trucos de la puesta a punto, entonces saca el barco del agua para empezar a cambiar el trimado de todo el barco con el resultado de hacer una penosa manga, al término de la regata y al ser preguntado por el Maestro (que no ha visto la regata porque había dejado su barco a medias): “¿qué tal?”, éste le responde con un lapidario: “Fatal”; “bueno, ¿pero qué le has notado al barco?” y ellos le responden con esas frases técnicas como: “iba agazapao” ó “no ciño ná” (lo cual quiere decir que el barco no ciñe esos 10º más necesarios que el resto de la flota y por supuesto con la misma velocidad).

Después de esa desilusionante prueba el Palmero abatido deja que el Maestro vuelva a trimarlo, aunque esta vez ni siquiera tiene fuerzas para pedírselo (eso sí, continúa sin traer esa cervecita).

El caso más grave de Palmero desagradecido ocurre cuando después de haberle puesto el barco a punto (y no haber tocado nada), coinciden Palmero y Maestro en la misma flota; éste piensa para sus adentros: “bien, como le he puesto el barco a punto por lo menos hay uno que no me puteará”. Craso error, porque en esos momentos el Palmero consigue hacer una buena salida y el barco le camina como nunca y en un estado de excitación máxima comienza a maniobrar a la búsqueda del barco del Maestro (que sigue con la boca seca) y en cuanto lo encuentra y creemos que con la sana intención de demostrarle a éste lo bien que ha hecho su trabajo, le sacude una virada en toda la proa que lo hunde en la miseria, el Maestro más cabreado que un mono le suelta aquello de: “cabrón si lo llego a saber no te toco el barco”, a lo que el otro en plan cachondo le responde: “coño perdona ya me quito y, gracias tío te debo una cerveza” (que normalmente te traerá si se navega en Almería, mayormente porque es gratis), para más inri el Palmero maniobra para quitarse y no molestarle (por supuesto, no inmediatamente) pero con tampoco tino que el Maestro ha de hacer ímprobos esfuerzos para no verse arrasado por aquél.

Tratamientos recomendados:

1º Trata al Maestro como a ti mismo.

2º No tratarás de discutir con el Maestro o hacerle recomendaciones, él siempre tiene razón y mira por tus intereses deportivos.

3º Estarás muy atento a cualquier síntoma de congestión o sequedad bucal del Maestro y tendrás pronta una cerveza bien fresquita y con la cantidad justa de espuma.

4º No ubicarás tu tenderete, barco y otras pertenencias hasta que el Maestro no lo haya hecho y a continuación lo harás en un lugar cercano pero sin agobiarle (aunque tuvieses elegido un mejor sitio a la sombra y cerca del barril).

5º No se le agobia al Maestro con preguntas, fíate siempre, él sabe lo que se hace aunque tú no lo comprendas.

6º Espera a terminar la regata para contarle al Maestro lo bien que te ha ido el barco.

Tras este arduo Congreso, los sabios del comité proceden a levantar la sesión para a continuación pasar a degustar las famosas carnes de la zona regadas con buen vino del terruño

(¡ah! y previamente con las cervecitas que tanto echábamos de menos, acompañadas de unas exquisitas aceitunas perfectamente aliñadas).

En Villalpando, provincia de Zamora, a 12 de Octubre de 2009.