

Singladuras singulares por el Mar del Norte

Date : 14/04/2017

Publicat el 14-04-2017

Text: Carlos Rico Capella

Carlos Rico es va fer a la mar des de molt jove arribant a ser Capità de la Marina Mercant, dedicat sempre a la navegació, la que ha estat la seva passió

Fotografies: Carlos Rico Capella i autors citats



Foto Wikipedia

Este relato cuenta las sorprendentes experiencias vividas a mis 19 años de edad, estando de viaje de prácticas a bordo de un barco mercante. Han pasado muchos años desde 1.967 y ahora ha llegado el momento de poner las cosas en negro sobre blanco y dar forma a este relato fiel a todo lo ocurrido y difícil de imaginar, ¡pues parece casi de ciencia ficción! ...Pero así es cómo ocurrió....

Introducción

Si bien en principio la idea fue la de tener un recuerdo solo para los míos, finalmente he querido difundir lo ocurrido en este compendio de situaciones todas ellas tan “singulares”. Los profesionales de mi “quinta”, con seguridad vivirán, aspectos de la vida en los barcos con claras referencias a una época ya lejana, pero que todos recordamos con cariño. Para otros muchos que sienten la mar con una sensibilidad especial, les dará a conocer situaciones que nos hablan de una navegación en condiciones muy “singulares”. En cualquier caso sólo he tratado de narrar una página irrepetible de mis inicios en el mar, y lo importante es poder contarlo y transmitirlo.....

Agradeceré vuestros comentarios sobre estas vivencias y responderé las preguntas que puedan ser de vuestro interés, o preguntas de los hechos acaecidos que pueden ser de vuestro interés (carlos@corsanautica.com). Desde mi época de estudiante de náutica, la frase siempre fue símbolo de

lo que ha supuesto para mí la navegación;

“*Navigare necesse est, vivere non necesse*”

(Navegar es necesario, vivir no lo es) (Plutarco)

1) “ECO MERCEDES”, Rotterdam/Sevilla, del 13/3/68 al 1/4/68

Antes de entrar en detalle, sobre los acontecimientos de esta travesía, es interesante conocer cómo llegué a ese buque y cuáles eran sus características.

Hasta pasada la Navidad del 67, había estado embarcado en el *Ruiseñada*, carguero de la Cia. Trasatlántica en el cual tan solo había realizado un viaje al Caribe de algo más de tres meses después de obtener el Certificado de Alumno. 7 puertos de carga en el Mediterráneo y 15 de descarga en América; itinerario impensable a día de hoy. Se podían hacer escalas de 3/4 días, como fue la de Puerto Rico. Tras rendir viaje en Barcelona, entramos en los Talleres de la Unión Naval de Levante, para realizar la revisión cuatrienal, lo cual suponía unos 20 días de trabajos entre dique y a flote.

Una mañana decidí darme una vuelta por nuestra recordada E.O.N. (Escuela Oficial de Náutica, ahora rebautizada desafortunadamente, en mi opinión, como Facultad de Náutica). Los nuevos tiempos universitarios aparcaron los títulos de capitanes, maquinistas y pilotos, inconfundibles en su significado, por los de doctores y licenciados tan lejos de la tarea que realmente se desempeña a bordo de un barco. Dentro de la Escuela la visita al bar era “escala” obligada. Allí me tropecé con mi antiguo compañero de aula, Jose M^a Real, el cual se encontraba en misión de “reclutamiento”. Se trataba de encontrar un relevo para la plaza que él estaba ocupando como Alumno en el *Eco Mercedes*.

El Capitán del barco, le había encargado que antes de desenrolarse, procurara localizar un nuevo Alumno de Puesto, al que le interesara venir a hacer la ruta del Mar del Norte en invierno, y que estuviera dispuesto a hacerse cargo del puesto de segundo oficial. Ello suponía que, aparte de hacer la guardia solo en el puente, algo muy atractivo para un alumno, cobraría las 4.000 pesetas, que eran la tercera parte del sueldo base del segundo oficial, que la compañía permitía que se repartieran entre capitán, primer oficial y alumno. No lo dude un instante, me faltó tiempo para proceder al desenrole del *Ruiseñada* y acto seguido enrolarme en el *Eco*.



ECO MERCEDES, saliendo de puerto. Foto: http://www.buques.org/Navieras/Eco/Eco_E.htm

En aquellas fechas nuestro buen amigo de la comandancia D. Eduardo Arnal, nos dispensaba un trato especial a todos los alumnos que él tanto apreciaba... Como aprendizaje, no podía haber lugar mejor, ¡¡¡ la ruta del norte de Europa y estar solo de guardia en el Puente!!! Era un lujo como periodo de prácticas. Lo que era imposible de prever era la singularidad de las travesías que me aguardaban.

2) El barco

Formaba parte de la pequeña flota de la Naviera Erhardt y Cia de Bilbao, compuesta por 5 unidades; Eco Sol, María, Luisa, Gabriela y Mercedes. Todas ellas de poco tonelaje, (800/1200 tons.), daban servicio más o menos regular desde los puertos del Mediterráneo a los de Rotterdam, Amberes, Bremen y Hamburgo, aparte de cerrar fletamentos completos entre ambas zonas. Algo que nos puede dar idea de la dificultad que ofrecía esta ruta y de la “fragilidad” de estos barcos, quedaría reflejada en la fama que se ganó en la época, no hubo año en que uno de sus barcos no tuviese un grave accidente, abordaje, varada, o hundimiento.

Tripulación: 12/14 personas. Estado general de máquina: fatal. Algo que la Compañía conocía bien, a pesar de lo cual, solo realizaba reparaciones puntuales, a todas luces insuficientes. Otro factor importante que contribuía a aumentar los riesgos que suponía navegar por aguas del Mar del Norte era nuestra “discreta” velocidad de crucero, entre los 7/9 nudos, insuficiente para aguas donde las corrientes podían alcanzar valores de 5 nudos. La velocidad habitual en un alto porcentaje de barcos se situaba entre los 15/18 nudos.

En cuanto al equipo de navegación era lo más básico que podía darse en la época: un compás de gobierno y una aguja magistral en el puente alto que eran de muy poca utilidad dada la imposibilidad de obtener “ct” (correcciones totales) ya que era impensable poder ver el sol a partir de Cabo Finisterre (ahora Fisterra). Un viejo radar, de tamaño enorme, que en aquellos barcos ocupaba medio puente. Lo de viejo es porque se instalaban radares de segunda mano que solían proceder de desguaces. Lo habitual era llevarlo encendido en las escalas de 0,5 millas a 1,5 millas, y casi de forma exclusiva prestando atención a los ecos (barcos), de la banda de estribor. Dabas por hecho que los que te quedaban a babor, ya se preocuparían ellos de maniobrar. Puede parecer un método muy expeditivo, pero las zonas con gran densidad de tráfico te obligaban a ello. Las normas de navegación en estas aguas nos recomendaban mantenernos dentro de los canales de navegación marcados en la carta náutica. Ello nos daba cierta garantía de que todos íbamos en el mismo sentido de la marcha, si bien las enormes diferencias de velocidad podían dar lugar a situaciones de alcance muy rápidas generando otro factor de riesgo de abordaje.

Otros rumbos muy diversos son los que se daban en pesqueros y el tráfico de ferrys. A destacar, que la visibilidad en la zona, de forma casi permanente, se situaba entre las 0,5 y 1 milla, con suerte. Si tenías la ocurrencia de poner la pantalla de radar a un alcance de entre 15 ó 25 millas, parecía lo más próximo a un sarampión por los innumerables ecos que podías avistar en la pantalla.

Otro elemento indispensable era el “gonio” (radiogoniómetro). Se puede decir que gracias a él podíamos alcanzar nuestro destino. Nos permitía identificar boyas, radiofaros y “chatas” (barcos faro anclados), que proliferan en las aguas del Mar del Norte debido a la poca profundidad de la zona y que eran básicos para canalizar el tráfico. El radioteléfono completaba todo nuestro “gran” equipo.

3) Informe “singular” del estado de la máquina

La escala anterior había sido en un puerto inglés al norte de Dover, Great Yarmouth, con una entrada muy estrecha de unos 75 metros, y con corrientes frente a la bocana, que a nuestra llegada tenían un valor de unos 4 nudos.

Pues bien, estaríamos a una eslora de la entrada cuando de pronto saltó el automático, quedando el barco sin gobierno y apagado. De inmediato fondeamos y el barco quedó atravesado en la bocana. Tras último incidente, el capitán decidió que al llegar a Rotterdam elaboraríamos un completo informe de las últimas averías padecidas, casi en forma de ultimátum, para que se realizara una revisión a fondo de todo lo que sucesivamente estaba fallando.



Imagen actual del puerto de Great Yarmouth. La antigua bocana se encuentra en la parte inferior. Se puede observar su poca anchura. Las partes de tierra corresponden a la actual ampliación. Foto Wikipedia

Reunidos, capitán, jefe de Máquinas y yo como mecanógrafo, redactamos – en la Olivetti portátil- el mensaje de supervivencia. Sería excesivo reproducir el escrito de tres páginas del cual guardo copia -ya por entonces tenía inquietud coleccionista-. Mencionaré algunos párrafos que por sí solos contribuirán a documentar el desastre que vivíamos a bordo.

Parte de la corriente se lograba generar por una dinamo que iba acoplada al eje de cola. Pues bien, ésta no aguantaba bien la carga por averías, entre otras, de la turbo-soplante, lo cual elevaba peligrosamente la temperatura de los escapes. Ello obligó a dejar los camarotes con una sola bombilla y sin calefacción.

El motor principal empezó a quedarse sin aceite suficiente. Primero intentaron trasvasar aceite de los motores auxiliares, pero al no conseguir mejorar la presión, se tuvo que hacer una arribada en Ceuta para proveernos de unos bidones de aceite. En el viaje de subida, por una prolongada avería de máquina de más de un día frente a la costa de Portugal, se echaron a perder parte o casi la totalidad de las provisiones de la cámara frigorífica.



Pesquero avistado que nos permitió aprovisionarnos de pescado. Foto Carlos Rico

Para paliar dicha situación, localizamos un pesquero que nos proveyó de pescado fresco. Con nuestro pequeño bote a remos acudimos al su costado. Iba yo al “mando” e iniciamos un intercambio de unas cestas de pescado a cambio de unos cartones de tabaco y unas botellas de whisky. La imagen de proveernos de comida fresca en alta mar requiere pocos comentarios.

En cuanto a los motores auxiliares, uno quedó inservible, por causas que no puedo precisar, y el otro se mantenía en funcionamiento tras haber anulado uno de los tres pistones, pues se había fundido el cojinete del cigüeñal. En la carta se informaba que las paradas de máquina, sólo en el viaje de subida totalizaban 2 días, 4 horas y 40 minutos.

La frase final no tiene desperdicio, “es evidente que en estas condiciones el buque se perderá tarde o temprano, y no se puede seguir navegando sin seguridad por los defectos que Vds. ya conocen”

4) Sobrecarga en Rotterdam



Puerto de Rotterdam, con la botadura del crucero de pasaje ROTTERDAM. Foto Carlos Rico

Con fecha 12/3, llegamos a Rotterdam en lastre (sin carga), para proceder a tomar un cargamento completo de fosfatos con destino a Sevilla. Amarramos en unos pequeños pantalanos llamados “duques de alba” que suelen situarse en amplias zonas de un puerto, abrigadas o no, permitiendo realizar operaciones de carga/descarga de gráneles o líquidos. En nuestro caso, la carga la realizó una potente grúa flotante, que movía una gran cuchara, trasbordando el granel de una barcaza a nuestras bodegas. El encargado de la carga nos pidió que confirmáramos el tonelaje que podíamos recibir. Ello nos obligó a consultar los planos del astillero en los cuales viene toda esta información. Tras descontar las toneladas que llevábamos a bordo de agua dulce y combustible pedimos cargar aproximadamente unas 750 toneladas. La carga se desarrolló a buen ritmo debido a que al ser una grúa de grandes dimensiones, cada movimiento de cuchara suponía el embarque de muchas toneladas, al anochecer se había completado. Con maniobra rápida, mediante remolcadores fueron retirados de nuestro costado la barcaza y la grúa.

El susto vino a continuación cuando al proceder a comprobar cómo habían quedado nuestros “calados” (numeración que permiten conocer la altura de casco sumergido), comprobamos que el disco de máxima carga (disco Plimsol) ¡había desaparecido bajo la línea de flotación! Las toneladas recibidas en nuestras bodegas sobrepasaban de largo, las que podíamos transportar con garantías de seguridad y sin riesgo de hundirnos. Hay que reconocer que recibir un exceso de toneladas es responsabilidad del barco y en particular del 1er. oficial, el cual suele ser el responsable de la carga. Desde el barco debía haberse hecho un seguimiento de los calados y al comprobar que se llegaba al límite que fija la reserva de flotabilidad con la que debemos hacernos a la mar, parar la carga. Pero no fue así. ¡¡¡Exceso de confianza en los planos y la falta de 1er. Oficial!!!... La celeridad con la que se alejaron los medios que habían realizado la carga y que hubieran permitido rebajar el tonelaje, agravaron la situación.

El Capitán decidió hacerse a la mar con la sobrecarga, asumiendo un grave riesgo, pero quedaba aun un punto a resolver que nos impedía la salida, el Práctico. Este profesional, aparte de asistir al Capitán en las salidas y entradas de puerto, comprueba que el barco que va hacerse a la mar lo hace sin sobrecarga. Desde el bote con su linterna (había anochecido) en un instante podría realizar esta elemental comprobación. Con gran dosis de inconsciencia por nuestra parte, decidimos que cuando el Práctico se aproximara para subir a bordo, montaríamos un “número” sobre cubierta con el que trataríamos de distraer su atención para que no realizara la maniobra de verificación de calados. Y funcionó....

5) Un Primer Oficial alcohólico

Desde el inicio de este viaje en Cartagena, el inspector y jefe de personal de la naviera, el Sr. Tintore (Jefe de Máquinas), envió un relevo de primer Oficial. Así quedo el reparto de guardias en tres turnos. Capitán desde las 08 horas hasta las 12 horas y de 20 a 24 horas (la mejor) para el 1er. Oficial. Desde las 04 a las 08 y de 16 horas a las 20 horas (menos buena) y por último el 2º Oficial (Alumno) o sea yo, desde las 00 a las 04 y desde las 12 a las 16 horas (la peor). Con el recién embarcado, natural de Mundaca nos hicimos a la mar al anochecer de un 22 de febrero, manteniendo los turnos de guardia antes citados.

Pues bien, ya el primer día al proceder a relevarme el primer Oficial, observé algo anormal en su conducta y expresión. Daba la sensación de estar bebido, pero no di crédito a tal despropósito. No obstante, tras haberme relevado y abandonar el puente, y dada la intranquilidad que me había provocado, me dispuse a prolongar por un tiempo mi guardia particular en la cubierta inferior para comprobar que las

maniobras al cruzarse con otros barcos, algo frecuente en la zona por la que navegábamos (Cabo de Palos), se hacían correctamente.



Grumete de a bordo sobre el cronómetro. Foto Carlos Rico

A la mañana siguiente informé de ello al Capitán y se confirmaron nuestras sospechas de que se trataba de una persona alcoholizada. El cocinero bajo cuerda le proporcionaba bebida, luego, por una probable auto herida, accedió al botiquín de abordaje liquidando casi por completo las existencias de alcohol, y ya para colmo, le pudimos detectar en su aliento cierto olor a colonia...

Decisión: relevarle de todas sus funciones, con poco más que moverse de su camarote, y en espera de proceder a su desembarque al regreso a España. Enviarle a su casa desde el extranjero suponía un coste que el Capitán trató de evitar, por no añadir la irresponsabilidad que suponía que la oficialidad de Puesto, quedara reducida a Capitán y Alumno,... Sin palabras.

Este tema del primer oficial tuvo parte de culpa en cuanto a los daños colaterales que se ocasionaron. Entre ellos destacar el problema de la sobrecarga en Rotterdam, por falta de control, y en tener que hacer el viaje completo a dos guardias, Capitán y yo el Alumno, a 6 horas. El desigual reparto de guardias merece punto y aparte....

6) A dos guardias de mar

El escenario de dos guardias de mar podría calificarse sin temor a equivocarnos de una duración "peligrosa", sobre todo por las zonas de nuestro viaje, pero si a ello le añadimos lo que sigue a continuación, la calificación anterior se queda corta.

Nuestro "curioso" reparto de las dos guardias era el siguiente. Yo entraba de guardia a las 00 horas y el

Capitán debía relevarme a las 06, algo que no sucedía. El que si aparecía en el puente puntual como debe ser, era el relevo del timonel; estos hacían dos horas de timón y cuatro de descanso.

Para conseguir que el Capitán, me relevara era necesario enviar al timonel a llamar con “insistencia” a la puerta de su camarote, en ocasiones por más de una vez, llegando a dar las 07 horas, algo inaudito.

Al turno siguiente, la guardia de la tarde volvía a ser de juzgado de guardia. En teoría debía relevarme a las 18 horas, para ello era necesario que cenara a las 17:30. Pues no, la norma era ponerse a cenar a las 18 con los demás oficiales de máquinas. Ello significaba presentarse en el puente cerca de las 19 horas. Este abuso me causaba un profundo malestar, por decirlo suavemente. Reconozco que, dada mi juventud 19 años, no supe cortarlo como debiera.

Mi paso por este barco se podría calificar de “Prácticas-Express”. Un simple cálculo nos da 14 horas de guardia. Pasar de 08 a 14 nos es cualquier cosa, sobre todo si en lugar de cruzar el océano, navegas en aguas con frío, mal tiempo y con un pésimo barco.



Fuerte oleaje. Foto <http://www.gettyimages.es>

7) Iniciamos viaje

Ya en puerto, empezamos a notar las primeras consecuencias del exceso de carga. La parte superior del timón en lo que podemos considerar su punto de entrada al casco (limera), en condiciones normales de carga suele quedar a cierta distancia del nivel de la mar, pero debido a aquella sobrecarga, la popa había quedado muy “metida”, ocasionando una vía de agua que en principio parecía no tener graves consecuencias ya que a través de unos imbornales (desagües) situados en la propia sala del servomotor (mecanismo de accionamiento hidráulico que mueve el timón), estos hacían llegar el agua hasta las sentinas de la máquina desde donde, en teoría, podrían ser achicadas por las bombas de la sala de máquinas. No obstante, este punto ya había dado problemas por la holgura excesiva que había entre la mecha del timón (eje) y los casquillos del casco. Como reparación en su día, se había realizado la “chapuza” de una cajonada de hormigón, algo habitual en la época, con lo cual se reducía el caudal de esta vía de agua.



Barco faro en el Mar del Norte. Se encuentra entre la ruta de Rotterdam a Dover. Foto Carlos Rico

El Día 13/3 a las 21:50, embarca el Práctico e iniciamos la maniobra de salida. No había transcurrido ni media hora, y antes de llegar al lugar de cambio de práctico, indispensable en Rotterdam así como en todos aquellos puertos en donde las distancias del área portuaria son considerables, desde la sala de máquinas piden parar por agarrotamiento de la turbo-soplante. Procedemos a fondear, con la anomalía que supone tomar esta medida en pleno canal de navegación. Por fortuna en 30 minutos se resolvió el problema y continua viaje, cambiando el práctico y desembarcando a 23:50 ya en aguas abiertas.

La sobrecarga, la vía de agua y la avería, por cierto muy frecuentes, enrarecían este inicio de viaje, que además se veía amenizado por una fuerte depresión atmosférica que se nos venía encima. El tema no quedaba aquí, ya que a las pocas horas de estar navegando con bastante mal tiempo, nos avisan de máquinas que la vía de agua, que en principio parecía no ser preocupante, debido a la sobrepresión en aquel punto está rompiendo la cajonada de hormigón y la entrada de agua era considerable. La imagen hablaba por si sola. El servo se había inundado hasta llegar el agua al nivel de la puerta estanca que daba acceso al pasillo de los camarotes. Una vez allí, el agua corría por ambos pasillos, estribor y babor, hasta llegar a las puertas que daban acceso a la sala de máquinas, generándose a ambos lados una pequeña cascada (esta imagen la recuerdo perfectamente por su singularidad).

El agua se precipitaba dentro de la sala de máquinas, a llenaba sus sentinas, desde donde debería ser achicada. Pues bien, las bombas de achique que hasta el momento habían podido mantener controlada la inicial vía de agua, ahora por el mayor caudal ya no lograban reducir el nivel de agua que se acumulaba dentro de las sentinas. Con toda probabilidad lo sucedido fue que la acumulación de residuos sólidos, trapos, estopa..., obstruyeron los puntos de aspiración. En resumen, los medios de achique, de que disponíamos quedaron inservibles.

Día 14/3, distancia navegada 70 millas, vel. 4,3 nudos (descontando las paradas de máquina)

8) Arribada a Dover

Sin duda alguna se requería tomar medidas urgentes y una vez más la improvisación hispánica se puso a prueba. La medida que tomo el Capitán, como si en ello no le fuera su propia supervivencia, fue arribar a Dover, el puerto más próximo a nuestra proa. Regresar a Rotterdam significaba no volver a salir debido a la sobrecarga.



Carlos Rico en Dover. Foto Carlos Rico

Día 15/3, a 00:30 Sandetti al través de Babor. A las 03:25 fondeamos en el antepuerto de Dover con 3 grilletes de cadena (75 metros). Se contrata el servicio de una lancha para ir a tierra a comprar una bomba portátil de achique, como la que usan los bomberos, por supuesto, acompañada de un bidón de gasolina de 200 l., lo cual en teoría garantizaría poder controlar la vía de agua.

Lo de contratar una lancha, servirá para hablar brevemente de nuestros “curiosos” botes salvavidas, ¡¡¡inservibles!!! Vamos a ello porque es otra “perla” del equipamiento del barco. Los 2 botes eran de madera, y para conservación lo habitual era tenerlos tapados con un toldo. Pues bien, intencionadamente los manteníamos destapados y con los espiches (desagües) cerrados. Se trataba de conseguir que el agua, de lluvia o de mar que pudiera caer al interior del bote, al no poder salir por los espiches cerrados, hinchara las maderas del casco y así al “botarlo”, no hiciera agua. Pero nunca había una gota de agua en el interior, así es que nuestra garantía de supervivencia era sin duda alguna la balsa hinchable (la Duarry). En aquellos años es probable que toda la flota mercante española usara estas balsas hinchables que en la década de los 60 el Sr. Duarry en sociedad con un socio francés empezó a fabricar aquí en España. Posteriormente este socio se marchó a Francia y creó las populares Zodiac.

Día 16/3 a 21:55 Embarca el práctico, viramos cadena, y a las 22:20 desembarca y damos avance. Proseguimos viaje rumbo a Sevilla. Seguir a flote o hundirnos dependía en gran parte del trabajo que debía realizar la bomba de achique portátil.

Las averías en la máquina eran constantes, de tal modo que ya era habitual el uso de las dos bolas negras a izar durante el día en el lugar más visible o las dos luces rojas que se encienden de noche, en el mástil señalero, según lo que establece el Reglamento Internacional para Prevención los Abordajes (RIPA). Había transcurrido algo más de una hora desde que salimos de Dover cuando se produjo otra parada de máquina.

En esta zona al ser la de menor anchura del Paso de Calais (23 millas) es donde se dan las máximas intensidades de corrientes. Si tenemos en cuenta que nuestra velocidad de máquina no alcanzaría los nueve nudos y la efectiva no habría sido superior a las 5 nudos, con la corriente que teníamos en contra por nuestra proa que sería de una intensidad de 5 nudos, es fácil deducir que con la máquina parada, nosotros estábamos derivando sobre el rumbo que habíamos llevado hasta la parada de máquina a la velocidad de 5 nudos, en sentido contrario.

Así fue como al cabo de una hora estábamos pasando frente a Dover, de nuevo. Con la densidad de tráfico que se da en esta zona, es fácil entender que no es el lugar más adecuado para ir a la deriva, sería algo parecido a pararse en medio de la autopista. Por fortuna en esta ocasión la parada no se prolongó y proseguimos la navegación. El viento que ya desde Rotterdam era de una fuerza 4/5, iba arreciando a fuerza 6/7.



Imagen de las Rocas blancas de Dover, las mismas que vemos en la foto anterior. Foto Wikipedia

Sin que pueda precisar en qué día sucedió, sí que recuerdo con todo detalle lo acaecido en una de las comidas, que no sin problemas en la cocina, se iban preparando. Entra nuestro buen camarero Ángel, de Galicia por supuesto, haciendo un comentario en voz baja, diciendo “eu de ustedes hotche (hoy) non comería”. Preguntado por nosotros qué nos quería decir con ello, respondió “viene da terra”. La olla en la cocina había salido despedida contra las varillas metálicas que rodeaban los fogones que se colocan con mal tiempo, y que no pudieron evitar que la cazuela se fuera por los suelos. Sobran comentarios, ni puedo precisar qué sucedió con el potaje de nuestros platos. Fue un “peaje” más de los muchos que pagamos estos días.

Otro de ellos, fue quedarnos sin agua dulce días antes de llegar de arribada a la ría Estaca de Bares, para refugiarnos del temporal. De ello hablaremos en el apartado 11. Ya unos días antes de que faltara el agua dulce, la que salía por los grifos era de una turbiedad imbebible. Es probable que al apurar el agua del tanque, así como por los fuertes movimientos del barco, se hubiera removido los residuos que con el tiempo se acumulan en el fondo. Tan sólo fue aprovechada para guisar, hasta que se terminó. Para beber apuramos todo líquido envasado que había a bordo. Todo un panorama. Las potabilizadoras tardarían

muchos años en llegar.

Día 17/3 Seguíamos navegando por las aguas del Canal de la Mancha, con el mal tiempo de proa, a rumbo 255°, y distancia navegada de 97 millas a 4 nudos. La vida a bordo giraba en torno a la preocupación, no ya del mal tiempo sino de que la bomba de achique, con su desagradable ruido de motor de dos tiempos, no diera el menor signo de fatiga. Hay que tener en cuenta que la teníamos justo al lado de los camarotes. Funcionaba casi sin parar día y noche. Cuando dejábamos de oírla te acercabas para ver que la parada estaba controlada.

Día 18/3, proseguimos navegando rumbo 250°, distancia navegada 98 millas. El estado de la mar seguía empeorando por momentos.

9) Avistamos Ouessant

Día 19/3, a 14:00 avistamos el faro de Le Junot en el extremo occidental de la isla de Ouessant. Distancia navegada 100 millas. Es un faro muy “singular”, situado sobre unas rocas en el punto más occidental de la costa francesa. Viene a ser su Finisterre.

A partir de aquí arrumbamos para recalar en la costa gallega, rumbo 215°. Dejamos atrás las aguas del Canal de la Mancha e iniciamos el Golfo de Vizcaya. La mar y viento, que seguía de componente W, iba en constante aumento. Fuerza 7/8. Ahora con el nuevo rumbo, la mar y el viento nos quedaban muy al través. Las olas empezaban a ganar una altura considerable y el viento barría sus crestas. Los fuertes bandazos hacían que la mar embarcara por el costado de estribor con facilidad, dada la poca altura de francobordo (distancia de cubierta a línea de flotación). Empezábamos a temer un posible corrimiento de carga, toda vez que el granel cargado en Rotterdam no había llegado a completar las bodegas, lo cual permite que pueda correrse la carga. El mal tiempo nos había acompañado desde el inicio de viaje, en el Canal de la Mancha lo habíamos tenido de proa. Ahora con el nuevo rumbo, más hacia el sur, nos quedaba muy de través. Os podéis imaginar lo difícil que era tratar de dormir en camas que iban orientadas en el sentido Proa/Popa.



Faro de Le Junot (Ouessant) Foto <https://www.youtube.com/user/Ronan29780>

Días 20, 21 y 22. Seguimos navegando al rumbo 210º/215º. La mar y viento seguían empeorando lentamente

Día 23/3. Fue durante mi guardia de noche cuando empecé a notar que ya la mar nos dominaba y los fuertes golpes de mar que recibíamos en nuestra banda de estribor hacían casi imposible mantener el rumbo. Había llegado el momento de prescindir del rumbo que tratábamos de mantener y ponernos proa a la mar (capear) pero preferí compartir la decisión con el capitán y decidí llamarlo. Le pedí al timonel que fuera a pedirle que subiera al Puente tuvo una nueva sorpresa. El timonel me comenta que en situaciones anteriores de fuerte mal tiempo al Capitán le costaba abandonar su camarote. Entiendo que esta situación puede parecer esperpéntica, pero ocurrió. Por cierto, del Capitán sólo mencionaré su nombre bajo mínimos, G.M.J. Se necesitó un segundo viaje al camarote para conseguir que apareciera en el Puente.

Estaba claro que la maniobra de capear era la única opción posible para hacer frente a la intensidad de mar y viento, estábamos en el centro de la depresión. Para el timonel, la noche tiene el inconveniente de que, al no ver las olas porque todo son rociones de espuma, le cuesta determinar cuál es el rumbo más adecuado. El que manda no es el compás sino la mar. Con la luz de día, se podían ver unas olas que fácilmente sobrepasaban la altura del barco. Con experiencia narrativa se podrían usar palabras que ayudarían a describir lo que estaba sucediendo, pero la realidad era que barco y el mar libraban una lucha con final incierto. No era momento de medir la altura de las olas ni la intensidad del viento. Las olas al romper en proa barrían completamente la cubierta con lo que las escotillas prácticamente desaparecían de nuestra vista, tan solo se veía la caseta con las maquinillas. Cuando el barco aún no había empezado a desalojar el agua embarcada en cubierta ya estaba llegando la siguiente ola, con otras toneladas más a cubierta y todos teníamos en mente la sobrecarga que llevábamos desde el inicio del viaje. Temíamos que la reserva de flotabilidad podría llegar a su límite. Aún recuerdo que en el Puente, mientras mirábamos cómo el barco trataba de mantenerse a flote, me sujetaba al borde inferior de la ventana y hacía el gesto de empujar hacia arriba, como tratando de ayudar a que el barco se recuperara. Era el instinto de supervivencia. Es muy probable además que en estas ocasiones, también la Virgen del Carmen ocupe un lugar en nuestra mente.



Estas imágenes se corresponden a lo que sería una fuerza 8/10. Foto <http://pbs.twimg.com/media/C0gzStnVIAILksS.jpg>

10) Capear y correr el temporal

La situación de mar iba aun "in crescendo". Ello nos obligó a maniobrar con la otra opción que nos quedaba: correr el temporal (ponernos popa a la mar). Me encontraba haciendo de timonel, relevos habituales para un cigarro y un café, cuando de pronto el Capitán me indica que metiera todo el timón a babor para iniciar una caída de rumbo de 180°. Mi reacción inmediata fue la de no obedecer argumentándole que era inminente la llegada de "las tres marías" (tres olas de mayor tamaño), que se generan como consecuencia de una acumulación periódica de ondulación de la mar, cuando mayor es la intensidad de mar y viento, tanto mayor son las tres olas antes referidas. El Capitán, inesperadamente, tuvo en cuenta mi observación y así fue como compartimos el momento que podría ser el "menos malo" para iniciar la maniobra. Hay que tener en cuenta que mantienes poca máquina en estas circunstancias, ya que no se trata de avanzar sino de aguantar el barco aproado a la mar, meter toda la caña de timón a una banda para darle al rumbo un giro de 180°. Erara evidente que el barco daría fuertes balances el barrido de las olas sobre cubierta crearía una situación muy comprometida, a ello hay que añadirle que nuestra carga a granel podría sufrir un corrimiento.

Finalmente realizamos la maniobra y al tener la mar por popa nos dio la sensación de que controlábamos mejor el barco. Sabíamos que en estas situaciones hay que cuidar el manejo del timón para evitar atravesarse a la mar, ya que el tenerla por popa se favorece esta tendencia. Así embarcamos mucha menor cantidad de agua. Para correr un temporal, una de las principales precauciones a tomar es la de tener unas buenas millas por delante que nos asegure la lejanía de la costa por el peligro que ello supone. En este caso, si bien ya estábamos a menos de 100 millas de la costa gallega, el componente W del mal tiempo nos hacía navegar en paralelo a la costa del Cantábrico. Pero no todo eran buenas noticias porque el timón, al navegar en popa, recibe fuertes impactos del oleaje, más aún en nuestro caso con la holgura y el movimiento que tenía, que generaba un aumento de la vía de agua así como unos golpes al eje que podrían causar una avería. Con aquel mal tiempo un fallo de gobierno sería fatal.

Imposible hacer un cálculo de las millas que pudimos navegar este día.

11) Arribada a la Estaca de Bares

Día 24/3. Dejamos de gobernar en popa y pusimos rumbo a la ría de la Estaca de Bares, para resguardarnos del temporal. Eran las 06:00 cuando entramos en la ría. A las 06:45 damos fondo estribor con 6 grilletes de cadena (150 m.). Tras quedar fondeados con cierto resguardo, y por la tensión y el cansancio/agotamiento acumulados, todo el barco, salvo algún marinero de guardia, durmió durante todo el día.



Día **25/3**. Esta ría da buen abrigo para los tiempos del W, pero está abierta al N. Como era de prever la depresión avanzó hacia el E y la mar empezó a rolar al Norte. Lo que en principio nos había proporcionado un buen abrigo, empezó a convertirse en “ratonera”.

El agua dulce ya hacía unos días que se había terminado. El aseo personal no había sido posible, y en la popa se organizó un baño colectivo general mediante cubos de agua izados por la borda. Unas fotos de mi álbum dan testimonio de ello.



Ducha en Estaca de Bares, Imagen imposible de imaginar los 12 días anteriores.
El autor, cubo en mano en el papel de aguador. Foto Carlos Rico

La dura navegación de los días anteriores había acumulado aún más averías que había que resolver, y no era fácil abandonar de inmediato nuestro punto de fondeo. Estábamos sin luz. Recuerdo que desde mi camarote me puse a escribir una carta a mi novia, ahora mi mujer, para explicarle todo lo que estaba sucediendo, por supuesto sin entrar en detalles. No obstante en un párrafo le decía que sobre el papel me habían caído unas gotas de cera, procedentes de la vela que tenía encendida sobre la mesa como único punto de luz, pues desde el momento en que fondeamos habían detenido los auxiliares (generadores de electricidad). Todavía hoy la tengo en mis manos y da fe de unos momentos muy “singulares”.



Puerto de Vivero junto a la Ria de Bares Foto Wikipedia

Al aumentar la fuerza del oleaje que ya iba entrando en la ría y no poder abandonar el fondeo por las averías que debíamos resolver y estando sin máquina, la primera medida para no garrear (arrastrar el ancla por el fondo) fue dar fondo a la otra ancla, lo cual dio lugar a un nuevo problema que por poco nos cuesta perder el barco sobre los acantilados de la ría. Sucedió que con el giro que dio el barco al cambiar la dirección del viento, las cadenas del ancla tomaron vuelta. Problema grave y difícil de resolver con la poca distancia que nos separaba de la costa. Habrá que tener en cuenta que esta ría no es muy grande, que llegamos antes del amanecer y para entonces ya otros barcos habían ocupado lugares que permitían mejor maniobra y mejor resguardo.

Día 26/3. Tras resolver las averías más urgentes, había llegado el momento de abandonar el fondeadero, y con las cadenas cruzadas no iba ser tarea fácil. Cuando procedíamos a salir ya entraba en la ría un fuerte oleaje que dificultaba la operación de ir virando alternativamente de las dos cadenas para zafar la vuelta de las mismas. Hubo momentos en que el molinete se quedaba sin potencia por falta de tensión eléctrica, por el mal funcionamiento de los motores auxiliares (generadores de la corriente), y porque la mar nos iba acolchando sobre la costa. En estos casos la máquina es una ayuda fundamental para ayudar a la maniobra, pero la vuelta de las cadenas actuaba como mordaza a la que el oleaje impedía soltarse. En algún momento tuvimos la sensación de que el barco podía acabar sobre los acantilados del fondo de la ría. Motivos hubo.

Superamos el peligro y conseguimos hacernos a la mar, eran las 18:40. A 19:15 teníamos el Cabo Ortegal al S/v. Tras abandonar Estaca de Bares, pudimos hacer un primer balance de lo que había supuesto la navegación desde Rotterdam. La distancia de Rotterdam hasta aquí es de unas 740 millas, y el tiempo invertido había sido de casi 11 días; lo que en condiciones normales habrían sido algo menos de 4 días. Es fácil deducir que tuvo que haber graves problemas por el “camino” para invertir tres veces más tiempo. A poco estuvimos de habernos demorado mucho más.....

El barco precisaba de unas reparaciones a fondo que la Compañía había ya programado realizar en Barcelona. Los trabajos urgentes realizados en Estaca de Bares, no garantizaban poder seguir viaje con lo cual se hizo indispensable entrar en La Coruña para recibir la ayuda de un taller de tierra para proseguir viaje

Día 27/3 a 03:50 Cabo Prior, al S/v, a 05:40 embarca el Práctico y a 06:30 amarramos en La Coruña. Distancia navegada 46 millas.

Día 28/3 Después de resolver lo más urgente en La Coruña, proseguimos viaje a Sevilla.

Días 29/3 al 1/4. Navegamos a lo largo de la costa de Portugal, doblando Cabo San Vicente, hasta Bonanza, desembocadura del Guadalquivir y ya desde allí con la ayuda del práctico se inició la navegación río arriba hasta Sevilla. Es un paraje muy llano que tiene su encanto. Después de descargar y para aprovechar nuestra subida a Barcelona, tomamos un cargamento de Huelva para Castellón.

12) Varada en el Guadalquivir

Día 3/4. Iniciamos maniobra de salida de Sevilla, con el práctico del río, pasamos la esclusa y proseguimos la bajada del río aprovechando la marea vaciante lo cual nos permitió sumar nuestra velocidad a la que tiene la corriente en sentido vaciante (descendente). Todo era normal hasta que llegamos a un punto en el que el río hace un giro a la izquierda (bajando), ya muy próximo a la desembocadura junto a la finca de El Puntal, de casi 90° y con poca anchura de canal, el Práctico le dió la orden al timonel de meter todo el timón a babor, y este giró al lado contrario, a estribor. Como consecuencia, el barco salió embistiendo la orilla a toda máquina, la varada fue suave por el blando barro de sus orillas, pero todo un espectáculo, ver casi más de medio barco fuera del agua. El incidente sin ser grave no deja de ser "singular": la proa enfiló la orilla a toda máquina. A ello contribuyó que la marea ya hacia unas horas que había iniciado su descenso e íbamos en lastre (sin carga) facilitando que gran parte del mismo se subiera a la orilla.



Varada en el Guadalquivir frente al Coto de Doñana, la proa descansaba sobre la orilla. Foto Carlos Rico

Para salir de esta situación solo era necesario esperar unas horas la próxima marea creciente (ascendente). Al subir el nivel del río, nos ayudaría dando máquinas atrás, a liberarnos del fondo. El Práctico que seguía a bordo, también quedó "varado" en nuestro barco.

Lo sucedido con el timón es algo que se producía con cierta frecuencia. Resulta que los movimientos de la rueda del timón y su transmisión hasta el servomotor era hidráulica, con aceite. Con ello se lograba que

el timón se moviera en la posición requerida. Era habitual que, por fugas, este circuito perdiera presión impidiendo que el hidráulico del servomotor cumpliera su cometido. Llegado este momento uno de los dos pistones que accionaban el timón se extendía a tope mientras que el otro retrocedía. En resumen, no solo el timón fallaba, sino que se clavaba a una banda. En esta ocasión se clavó a la banda contraria a la que tenía que moverse que era a babor, y así es como salimos lanzados a la orilla con todo el timón a Estribor.

Para evitar que se produjera esta avería, con cierta frecuencia debían de vigilarse los dos manómetros que había en la timonería que controlaban que se mantuviera la presión en ambos circuitos, estribor y babor. El que mejor podía realizar este control era el timonel porque tenía los relojes orientados hacia él. Si la presión bajaba había una palanca a cada lado con la que se accionaba un bombillo que introducía aceite en ambos circuitos procedente de un depósito adjunto. Si ocurría en mar abierto no suponía en principio un gran peligro, a menos que en aquellos momentos un barco te estuviera alcanzando (adelantando) a no mucha distancia, cosa que sucedía con relativa frecuencia dada nuestra poca velocidad con relación a la de los demás. No sería la primera vez que un barco por una avería de timón, inicia una caída descontrolada a una banda, abordando a otro que navega en paralelo, clavándole la proa en su costado con la grave consecuencia de que el abordado por el boquete abierto en su costado acaba hundiéndose, mientras que el otro tan solo sufre daños más o menos graves en su proa pero sin que ello en absoluto suponga riesgo de hundimiento. Haciendo un poco de historia se dice que si el "Titanic", en lugar de haber tratado de evitar colisionar con el iceberg, lo hubiera embestido con su proa, muy probablemente no se hubiera hundido. Un famoso siniestro de estas características de abordaje por el costado, no ya por avería de timón en aquel caso, sino por niebla, fue el que sucedió en Julio del 1956, en el Atlántico, entre dos barcos de pasaje. El "Andrea Doria" fue abordado por el costado por el "Stockholm", y causó su hundimiento 11 horas después de la colisión. Por su parte el "Stockholm" solo quedó con la proa muy "achatada", y prosiguió su viaje a Nueva York sin graves consecuencias.

13) Singladuras finales

El viaje prosiguió sin incidentes destacables: cargamos en Huelva un granel, para Fertiberia de Castellón y ya por último en lastre hasta Barcelona. Allí se debían realizar trabajos que iban a detener el barco por un largo tiempo. Ello me obligó a buscar un nuevo embarque, para no demorar mi proceso de prácticas las cuales acababan de pasar un duro aprendizaje.

Tras aquellos días vividos creo que mi decisión por seguir en la mar se vio aún más reforzada.

NO SERÍA JUSTO TERMINAR ESTE RELATO SIN DEDICARLE UN MEREcido HOMENAJE A LA "BOMBA PORTÁTIL DE ACHIQUÉ", PUES CON SU INFATIGABLE TRABAJO, SIN DUDA ALGUNA, NOS PERMITIÓ RENDIR VIAJE.

Por lo demás debo reconocer que habré hecho quizás un uso excesivo del término "singular". Puede ser consecuencia de mi discreta experiencia como narrador, pero por otro lado la intención era utilizar con cierta ironía una calificación de unos hechos que afortunadamente no son los habituales.



“ECO MERCEDES”, al final de su viaje entrando en Barcelona. Foto Carlos Rico