

Anecdotario marinero

José Manuel Azofra

(Junio 2014. Versión completada y revisada)

Presentación

Me llamo José-Manuel Azofra Negrón. Nací el 8 de mayo de 1935 en Córdoba (España). Capitán de la Marina Mercante. Empecé a navegar de Agregado (Alumno de Náutica) en 1956, obtuve el título de Piloto en 1959 y el de Capitán en 1965. Navegué dieciséis años hasta 1972, los tres últimos en el empleo de Capitán. En este año de 1972 entré a trabajar como Capitán de Dique en Astilleros de Santander y allí estuve hasta 1988 en que me concedieron la Incapacidad Permanente Absoluta por pérdida de gran parte de la visión, volviendo entonces a mi hogar en Santoña (Cantabria). Tengo cuatro hijos, dos varones y dos hembras, y siete nietos.

Hace un par de años empecé a escribir mis recuerdos de los tiempos a bordo, de los países visitados, del tiempo en tierra en Astilleros y, en general, de detalles varios de todos esos años. El contenido de ese relato es lo que irá apareciendo en las sucesivas entradas de este blog.

Confieso que he sido feliz navegando, especialmente cuando entré en la Flota de Pereda de Santander. Los viajes, cuanto más largos, mejor. Lo he titulado "Libre a popa" porque ésta es la frase con la que, desde la maniobra de popa, se avisa al puente de mando que tiene ya libre la hélice de cabos y gazas y, por tanto puede dar máquina según convenga y, casi siempre, ha significado poder dar Avante y ganar la mar libre. Y eso quiero yo ahora, dar ¡Avante! y volver a vivir todo ello.

La foto que está en la cabecera de mi blog es del Bulk-Carrier "Minas Conjuro", en el que yo navegaba de Primer Oficial, durante un temporal en el Atlántico Norte con la imagen de un fuerte pantocazo. La del fondo es de un atardecer invernal en la Bahía de Santoña.

Nota.- Salvo que se haga constar expresamente, las fotos de barcos corresponden al Archivo de la Asociación Cántabra de Capitanes de la Marina Mercante.

A modo de preámbulo

Ya he dicho en este espacio que he sido feliz navegando. Esto puede parecer una perogrullada, o algo que fuera evidente. Habrá quien crea que navegar –sobre todo en épocas anteriores con periodos de un año o muchos meses en la mar- suponía que quien lo hacía era porque le gustaba o tenía vocación, pero nada más lejos de la realidad: dejando aparte a quienes escogían la carrera de Náutica por ser más corta, -lo que era relativo porque entre los periodos de navegación para obtener los días de mar y los sucesivos exámenes para sacar los títulos de Piloto y Capitán, podían pasar bastantes años- había muchos que, una vez a bordo, se encontraban con un tipo de vida que se les hacía insufrible, bien por la monotonía, bien por el tipo de trabajo, y determinado tanto por ciento de éstos no podían evitar el hacerlo manifiesto a cada momento.

La verdad es que yo conocí contados casos, pero algunos sí me parecieron especialmente conflictivos, más que nada por el ambiente que se creaba a su alrededor. Prescindo de aquéllos en los que la nostalgia de la casa, la familia, los hijos, etcétera, les llevaba a pasarlo mal sobre todo en determinadas fechas (Navidad, fiestas familiares, nacimiento o muerte de personas cercanas, etcétera), porque por momentos así hemos pasado todos alguna vez, con vocación o sin ella. Me refiero más bien a esas personas que vivían en una maldición constante, como un gruñido continuo.

Como para muestra basta un botón, contaré lo que me pasó en un barco en el que embarqué de Primer Oficial, con un Capitán que pertenecía a la clase de los “amargados” y al que yo hasta entonces no conocía. Al día siguiente de embarcar, salimos a la mar por la tarde. Estábamos cenando en la Cámara cuando vi por el portillo una puesta de sol muy bonita y lo comenté; nada más decirlo, este Capitán tiró los cubiertos sobre el plato y, tras una maldición, dijo algo así como “...¡lo que nos faltaba!... ¡un tío al que le gusta la mar!...”. Desde ese momento tuve mucho cuidado de guardarme observaciones de tipo admirativo. En otro aspecto más festivo, conocí a un Capitán que estaba también cansado de navegar –pero éste sin acritud- y decía en broma que cuando se retirase iría al sitio de España más alejado de la mar y que para saber dónde quedarse, tenía un plan perfecto: iría con un remo al hombro desde la costa hacia el interior; mientras fuera oyendo que la gente se preguntaba “¿Qué hará ese hombre con un remo al hombro?” él seguiría caminando hasta que oyese que la gente se preguntaba “¿Qué es eso que lleva al hombro ese tío?” y entonces sabría que había llegado a su destino.

Y, sintiéndolo mucho, (¿?) tengo que decir y repetir que siempre me pareció un privilegio entrar de guardia y encontrar un horizonte infinito, un amanecer en mil colores, una brisa y un olor especial, que a veces –pero sólo a veces ¿eh?- me hacía pensar “Y que por hacer esto me paguen y encima me paguen bien...”. Iba a cada guardia con una ilusión renovada, asombrado siempre de esa variedad de la mar y empapándome la retina y el espíritu de todo lo que me rodeaba.

Debo admitir que leía mucho, muchísimo; especialmente en los viajes largos –casi todos mis últimos años en la mar tuve la suerte de que fueran de este modo- y temporadas hubo en las que me di cuenta de que pasaba no menos de nueve horas leyendo. Como Capitán, no montaba guardias y tenía todo el tiempo del mundo. Pero eso sí: a los seis meses había agotado todo lo que llevaba de libros (pese a ser muchos de ellos obras completas con páginas en papel biblia, incluso colecciones de Historia Mundial (el estupendo Pijoan, entre otros, con sus cinco tomos), o de "mi" tema, la Segunda Guerra Mundial, Memorias, Biografías, etcétera. Aun así, a veces tenía que pedir a mi mujer que me enviara más libros, o que me los trajera si esperaba su visita en algún puerto.

Algo semejante me pasaba con la música: desde los tiempos de Agregado, siempre tuve a bordo un magnetófono; en 1958 compré en Génova uno italiano, “Geloso”, pequeño y de bobinas, que ha sido quizás uno de los mejores que he tenido nunca. Desde entonces siempre he navegado con cintas, bobinas o cassettes, bien repletos de la música que me gustaba (clásica, melódica moderna de aquella época, etcétera) y como alguno de estos aparatos –¡aquellos maravillosos “Grundig”...!- tenía un receptor de FM incorporado, era frecuente que en los diversos puertos grabara buenos conciertos sintonizando las emisoras locales. De estos Grundig recuerdo que incluso tenían un conversor que además permitía enchufarlos a la corriente del barco, aunque ésta fuera de tipo americano (ciclos distintos de los europeos), tal y como ocurría en algunos de los petroleros de turbinas. Grabé mucho en Italia (la magnífica RAI estatal) en Londres (la inigualable BBC), en Lisboa, en Sudáfrica y en Alemania. Aún conservo una buena parte de esas grabaciones.

Aunque en la actualidad el tiempo de embarque ha cambiado sustancialmente (lo normal parece ser tres meses como máximo y después unas vacaciones de dos meses o incluso tres) antes no era así: normalmente se navegaba un año con un mes –que en Pereda eran dos- de vacaciones, generalmente al final de ese año. Y podía darse el caso –cual fue el mío- de que uno sea padre de cuatro hijos y no haya visto nacer a ninguno de ellos.

De todas formas y refiriéndome a aquel entonces y a mi circunstancia personal, creo que me ayudó muchísimo en esas largas navegaciones el vivir una cierta afición a la cultura, a la reflexión, a tener siempre un interés por variados temas, por la actualidad en general. Me impresionó la frase que le escuché a un timonel gallego en horas de guardia nocturna en el Puente: “Me gustaría haber estudiado *para tener en qué pensar*”. Creo que tenía razón mi buen Claudino, que así se llamaba este marinero: no es que sea necesario “estudiar”, pero sí otras cosas que están relacionadas con el espíritu de cada uno.

Hay quien pregunta si el navegar no supone estar demasiado solo, si aquel convivir forzoso meses y meses con las mismas personas no llevaría a cierto hartazgo –ver siempre las mismas caras, en el desayuno, en la comida, en la cena, en el trabajo...- desembocando en lo que muchas veces llamábamos entonces “mamparitis” (mamparo es el nombre que se da a lo que divide los espacios en los alojamientos de los barcos) y comprendo que no es fácil, sobre todo si en determinados barcos te toca gente antipática, recelosa o susceptible, que de todo ha habido en la viña del Señor. La verdad es que, con alguna excepción contada, como detallo más adelante, he tenido suerte en eso. De todas formas aquella cierta soledad nunca me inquietó.

Algo que no me faltaba en aquellos años era el escuchar emisoras de todo tipo, boletines de noticias en español, fueran de la BBC, de Hilversum (Holanda), de París o las de otros muchos países. Así siempre estaba al tanto de noticias tanto de España como del mundo. Esto también contribuía a llenar de contenido el ambiente en las comidas, contrastando opiniones, facilitando recuerdos y favoreciendo el clima de las Cámaras.

En conclusión, pienso que si no se tienen determinadas aficiones que podríamos llamar “sedentarias”, el aburrimiento planea -¿o planeaba?- sobre el tipo de vida de un marino, bien entendido que me estoy refiriendo a navegaciones largas, porque hoy día, por lo que sé y oigo a compañeros que están en activo, bastante tienen con respirar después de un trabajo intenso, especialmente ciertas rutas y ciertas cargas peligrosas.

No me queda más que asegurar a cuantos lean estas páginas, que agradeceré todas las correcciones, precisiones o errores que me señalen, ya sean de tipo lingüístico, de estilo, de carácter profesional o técnico. Así podré actualizar mejor el contenido de este blog.

Estudios

Ingresé en la Escuela de Náutica de Cádiz en Junio de 1952, haciendo allí todos los cursos hasta que me quedaron sólo Astronomía y Maniobras, y, como vivía en Madrid preparaba esas dos asignaturas en la Academia Elcano, después iba a Bilbao a examinarme en su Escuela. Era Profesor de ambas asignaturas D. Ramón Inchaurtieta, muy temido de todos cuantos tuvieron que pasar por sus manos. Pues bien: cuando nos presentábamos a examen oral –y ya iba uno bastante nervioso- lo primero que hacía era preguntarte dónde estudiabas, porque resultaba evidente que no pertenecías a lo que él llamaba “su alumnaje”. Al decir que en Madrid comentaba, para provocar risas del “auditorio”, que “¿Dónde hacen las Prácticas? ¿En el estanque del Retiro?” lo que acababa de ponerte más nervioso de lo que estabas. Pero lo más increíble era lo que sigue: a un compañero le preguntó en Maniobras y Estiba a qué distancia se colocaban las gateras en los cabos para evitar que las ratas subieran a bordo. El interfecto contestó con alguna generalidad (“a una distancia prudencial” o “conveniente”, etc.) pero él insistía “Pero si usted no sabe lo que salta una rata ¿cómo puede calcular qué distancia es la conveniente?” Lógicamente, nadie sabía este dato, pero aquel día él mismo se encargó de aclarar la cosa: “Una rata puede saltar entre 1,20 y 1,60 metros, hombre...”. Y desde esa fecha, el que suscribe, anotó en su libro de “Estiba y Acarreo de Cargamentos” (Autor: Ramón Inchaurtieta), que aún conservo, lo siguiente: “Marca Olímpica de Rata: 1,60 metros”. Sin comentarios.

En Septiembre de 1956 conseguí el título de Alumno de Náutica (Agregado) en la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao y en Noviembre del mismo año embarqué por primera vez en el “Cabo Menor” de la Compañía Ybarra, para empezar las Prácticas. Tardar tan poco en conseguir embarque, en aquellos tiempos en que lo habitual era esperar años, fue posible porque mi hermano mayor era Director Técnico de esa Compañía. (Alguno que haya vivido las dificultades de esa época dirá que “...así cualquiera...” y tendría razón, claro).

Aclaremos antes un detalle: en esos años se exigían trescientos “días de mar” para poder **presentarse** al examen de Piloto –nada de examinarse y terminar los días de mar después, como se dispuso años más tarde- y seiscientos para poder hacer el de Capitán, pero este concepto de “días de mar” significaba que había que sumar las horas de cada día en la mar –fueron una o más- hasta alcanzar la cifra citada, que sumadas, dieran los trescientos o seiscientos días exigidos para cada caso. Hoy día la denominación de “días de mar” se refiere a lo que pueden llamarse adecuadamente “singladuras”, ya que si un día navegas sólo una hora o dos ya tienes una “singladura”. Igualmente, al presentarnos al examen de Piloto y después al de Capitán teníamos que entregar un cuaderno con un número determinado de Cálculos de Navegación, en limpio y correspondiendo a los viajes que se hubieran realizado.

En “Ybarra”.- Cabotaje

Mi estreno en la mar como Agregado en el citado “Cabo Menor”, uno de los barcos que hacían cabotaje a mediados de los cincuenta, construido en 1906 –en los planos de Disposición General todavía llevaba una vela a Popa- y por supuesto no disponía de radar, sonda, giroscópica, gonio o cualquier otra ayuda a la navegación de las que ya se encontraban en los barcos de otras Compañías españolas y no digamos en barcos extranjeros. Tampoco se disponía de pínulas para tomar marcaciones o demoras, todo se hacía a “ojímetro”. Costaba adaptarse pero al final creo que se adquiría una buena práctica. Pero lo que ya me parecía el colmo es que se hiciera lo mismo al tomar la demora de la Polar para hallar la corrección total.



Ya me dirán quienes lo hayan hecho, las dificultades para decidir la demora de algo que estaba encima de la cabeza y a ojo. Lo curioso y típico era que más de una vez el Primer Oficial me pedía que subiera a la Magistral para tomarla y si yo le decía que “nueve”, él subía y decía “ocho y medio”. (¡¡¡¡!!!!).

Me resultó curioso que en estos barcos de la costa de Ybarra, la manera de situarse por marcaciones se limitaba únicamente a tomarlas cuando el faro o cabo de que se tratara estuviera abierto a cuatro y ocho cuartas: al estar a cuatro cuartas, se tocaba la campana del Puente y el timonel, cuando era de día, o el guardián de noche iba a Popa, tomaba lo que

marcaba la vieja corredera Forbes y lo comunicaba al Puente; al estar al través (ocho cuartas) volvía a darse el toque de campana y el guardián volvía a tomar la lectura de corredera y esa distancia daba la situación del barco. No se tomaba prácticamente nunca una situación por dos demoras a dos puntos distintos y, como ya dicho, todo era a ojo, sin pínulas ni otro tipo de aparatos.

Sin hacer navegación de altura tampoco se podía practicar la situación por observaciones de estrellas ni sol. Hay que admitir que el aprendizaje de un Agregado en este tipo de barcos era poco menos que nada. Todo estaba regido por la omnipresente rutina de “...lo que siempre se hizo...”. Esto tenía también su versión en la distribución de la carga (estiba) porque, por ejemplo, si los rollos de fermachín que se cargaban en Gijón habían ido siempre en el sollado de la Bodega número tal, proponer otra cosa podría ser casi un sacrilegio.

En este barco, mi primera experiencia fue el descubrimiento de la rivalidad entre Puente y Máquina que se traducía en una enemistad constante entre Capitán y Jefe de Máquinas. Durante el día y navegando, no había suministro de corriente –fuera de los servicios propios del barco- y en Puerto, sólo por la noche para evitar robos en la carga. Por ello, los domingos, quienes tuvieran una radio para seguir los partidos de fútbol dependían de que el Jefe quisiera conectar la dinamo para oírlos. Aclaremos que en aquel entonces

todavía no se conocían los transistores. A veces el Jefe de Máquinas ponía la dinamo y podían oírse las emisoras. Tal era la situación cuando en determinado viaje el Jefe trajo a su mujer a bordo y si entre los maridos respectivos había rivalidad, la presencia femenina la aumentaba. Así las cosas, un Domingo en la mar el Capitán quiso oír los partidos y desde la claraboya que daba a la máquina. Al minuto salió por una puerta la mujer del Jefe y gritó "¡No hay dinamo!". El Capitán soltó unos cuantos juramentos y se retiró furioso. Este era el ambiente. Sólo añadiré que nunca participé de estas manías y me pareció fenomenal el ambiente en todos los demás barcos, especialmente en "Pereda" en los que las relaciones Puente-Máquinas eran normales y tanto de Oficial como más tarde de Capitán siempre procuré que cosas como las descritas no se dieran jamás.

Una anécdota que circulaba en el ambiente de la costa contaba que al acercarse el Camarero una bandeja de empanadillas al Capitán, éste empezó a servirse en tal cantidad, que dejó temblando el contenido para el resto de Oficiales, a los que iban a tocarles las migajas. Al fin, uno de ellos más atrevido o más enfadado que el resto, se atrevió a decirle "Hombre, Don Antonio, que a los demás también nos gustan las empanadillas..." y el Capitán contestó "¡Más que a mí, seguro que no!"

Las comidas eran verdaderamente infames, aunque, eso sí, había que rellenar un increíble "Libro de Comidas" en el que debían figurar los menús de cada día, diferentes para Oficiales, Maestranza y Subalternos. Allí, no sólo constaban los platos sino las cantidades de calorías, lípidos, hidratos, etc. que correspondían a cada tripulante. Rellenar aquello era un verdadero suplicio y total, para nada, porque la diferencia, por ejemplo, de la comida de Oficiales con el resto, consistía en que había "aperitivo"...llamando así a dos traslúcidas rodajas de chorizo por barba. Hay que señalar que normalmente las comidas, en aquellos barcos, se realizaban en el llamado "tranvía", un espacio corrido y encristalado bajo el Puente, ya que la Cámara de Oficiales se encontraba a Popa y era más complicado no sólo llegar allí —especialmente al Capitán, hombre viejo y ya torpe— pero sobre todo más peligroso por la frecuentes estibas de madera, raíles, etcétera. que casi siempre llevábamos. Hay que señalar que este Capitán, a quien generalmente en los barcos y entre la tripulación se le denominaba "el Viejo", era un hombre bajito, agrio de carácter y bastante seco, que apenas hablaba. Pues bien, en cierta ocasión, estando en Ferrol, el Mayordomo, gracias a una amistad que tenía en una Empresa de bacaladeros, consiguió embarcar a bajo precio algo así como una tonelada de bacalao. Los seis meses siguientes tuvimos todos los días bacalao en sus diferentes formas pero tanto en la comida como en la cena. Todos estábamos hartos del plan pero en aquellos tiempos "no era costumbre" quejarse de nada. Así las cosas, un buen día, cuando el Camarero se presentó con la consabida bandeja de alpaca con el bacalao, le acercó al Capitán la bandeja en primer lugar, como era habitual; éste miró el bacalao, se levantó y preguntó simplemente "Bueno señores, estamos todos de acuerdo ¿no?...". Nadie sabía en esos momentos a qué se refería pero en aquellos tiempos el Capitán era algo así como un dios del Olimpo y, por tanto, nadie dijo nada. Nos quedamos mirando intrigados y vimos como el "Viejo" cogía la bandeja con su bacalao humeante y la tiraba al agua por el ventano. Entonces se volvió al Camarero y le dijo "Avisa al Mayordomo que estamos esperando el segundo plato...". Ni que decir tiene que se detuvo la "costera bacaladera" que habíamos padecido. Procedimiento expeditivo donde los haya, sí señor. Podría añadir que algo parecido ocurría con las que llamábamos "rabiosas" (pescadillas mordiéndose la cola) y que en ciertas temporadas se repetían para desesperación de todos.

Precisamente navegando en este barco pude comprobar por primera vez algo que muchas veces me han preguntado: cuáles habían sido los sitios del mundo por los que había navegado en que había pasado más frío y se quedaban asombrados de que contestara que por este orden: el río Guadalquivir y el de la Plata, en Buenos Aires. Me explico: en el primer viaje como Agregado en el barco citado, tomábamos Práctico en Bonanza, cerca de la desembocadura del río y teníamos que subir hasta Sevilla, lo que llevaba toda la noche. Era el mes de Diciembre y el Práctico llegó al Puente, con un pequeño maletín. Lo abrió y empezó a sacar una pelliza casi polar, unas perneras de pantalón independientes, revestidas de piel y todo así. Debí poner cara de asombro porque sonrió y me dijo "¿Qué pasa, chaval? ¿No sabías que las noches aquí son

heladoras? Como supongo que entrarás de guardia a las cuatro de la mañana, ya me dirás qué tal...” Y tenía razón: ¡vaya frío, mamma mía! Y en Buenos Aires, tres cuartos de lo mismo.

Incomprensiblemente, la Oficialidad de mayor edad parecía muy orgullosa de su naviera y te explicaban que, por lo menos, en puerto y por las noches, teníamos luz eléctrica y en cambio en Aznar –que era la Compañía que se repartía con Ybarra gran parte del tráfico en la costa española- se daba a los tripulantes no sé si una vela o un quinqué...aunque el que Ybarra iluminara sus barcos se debía al interés de la Empresa en evitar los robos en los puertos y no por la comodidad de los tripulantes. Otro detalle que entonces me extrañó era que los subalternos –y no sé si la Maestranza también- tenían que traer su ropa de cama cuando embarcaban.

En “Ybarra”. Correo-Trasatlántico

Mi segundo embarque como Agregado, en Ybarra, fue en el correo-trasatlántico “Cabo San Roque”, al que me incorporé cuando aún estaba terminando su armamento en la Naval de Sestao.

Creo que este barco fue el primer trasatlántico construido en aquellos años en España y quizá el mayor en tonelaje. Fue toda una revelación especialmente en Sudamérica y durante años recibió miles de visitantes, principalmente españoles residentes en aquellas repúblicas. Su interior estaba diseñado por un famoso decorador italiano y los cuadros que adornaban sus salones habían recibido premios en una exposición organizada por Ybarra, con la participación de conocidos pintores españoles de esos años como Mampaso, Villaseñor, etcétera. Entre sus novedades tecnológicas disponía del sistema de aire acondicionado mejor que he conocido en ningún barco, de la casa ATISA de Milán.



La primera salida a la mar la hicimos de Bilbao a Guetaria, donde se iba a efectuar la visita de Franco al buque, el primer trasatlántico moderno que tenía España en aquellos años -1957- en una especie de “puesta de largo”. Aparte de que, junto con el Petrolero “Campomayor” –en la inauguración de un pantalán en Barcelona, según he sabido- quizás se trate de uno de los poquísimos barcos mercantes españoles que tuvo a bordo al entonces Jefe del Estado, esta visita dio lugar a unos detalles que pienso merecen relatarse: la tarde anterior a la salida

acompañé al Primer Oficial a la oficina de Ybarra en Bilbao, con documentación y Lista de Tripulantes; allí nos esperaban ya dos Inspectores de Policía. Su misión era examinar esta Lista (¡más de 270 personas!) para evitar que entre los que iban a estar a bordo durante la visita de Franco se encontrara algún, digamos “sospechoso”. Nos pidieron que esperáramos un rato y se fueron con la Lista; antes de media hora volvieron y señalaron a un Engrasador para que al día siguiente se quedara en tierra y volviera a embarcarse cuando el barco regresara a Bilbao la misma noche. Esta persona había sido “gudari” en el frente durante nuestra Guerra Civil, pero todo se limitó a pedir que no figurara entre la dotación coincidiendo con la visita. Ni entonces ni en ningún momento posterior tuvo este hombre la menor dificultad en su empleo, en el que por cierto llevaba bastantes años. Para mí es de resaltar, no sólo la rapidez con que se escudriñaron los nombres –en aquella época sin ordenadores ni nada parecido- sino también que no se tomaran medidas en contra del sujeto. Quizás no sea hoy políticamente correcto anotar lo, pero así fue y así lo cuento.

Por lo que respecta a la visita en sí, recuerdo bien muchos detalles: el embarque de Franco se realizó desde el yate “Azor”, fondeado en Guetaria, y todos los Oficiales formamos un semicírculo en Popa y allí fuimos presentándonos y saludando a Franco y a algunos de los Ministros que le acompañaban (Carrero Blanco, Ullastres, el Subsecretario de la Marina Mercante, Almirante Jáuregui, etc.) Figuraba también para recibirle el entonces Director de Sestao, Gregorio López-Bravo –luego Ministro de Industria y de Asuntos Exteriores- y, lógicamente, toda la Dirección de Ybarra. Hay que añadir que, después de recorrer el barco, se celebró una comida y, por las causas que fueran, no se permitió el uso de las cocinas por lo que la tripulación no pudo sentarse a comer hasta pasadas las cinco de la tarde. Para quienes, como en mi caso, habíamos entrado de guardia a las cuatro de la mañana, fueron unas horas de “hambre canina”... También recuerdo que, desde unos cristales que comunicaban las cocinas con el Comedor de Primera donde tenía lugar el banquete, vi que Franco figuraba en el centro de la mesa presidencial –corrida, cuando todas las demás eran redondas- y que el Capitán del barco no estaba ni siquiera en esta mesa. Digamos que aquello me sorprendió e incluso me ofendió ¿no se estudiaba en Derecho que el Capitán era “...Master under God...” (“En un barco, después de Dios, su Capitán”)? Pues en aquella ocasión, esta regla brilló por su ausencia.

Durante el periodo de Prácticas en estos correos-trasatlánticos de Ybarra era quizás la única oportunidad que teníamos los Agregados y Pilotos para practicar la navegación de altura, es decir, hacer observaciones de astros con el sextante y los consiguientes cálculos para obtener la situación. La forma habitual era que en cada guardia el Oficial y su Agregado hicieran las observaciones con el sextante, especialmente al amanecer y al atardecer y a mediodía observar lo que se llama “la meridiana” (altura del sol) y completar así lo que podría considerarse la situación oficial del barco. Era costumbre que estas observaciones, tanto las de estrellas como la de sol, las tomaran todos los Oficiales, Capitán incluido y aquí puede contarse la anécdota de cierto Capitán andaluz, en uno de estos Correos, que al hacer sus observaciones habituales de estrellas, dando las diferentes alturas de los astros previamente acordados y las consabidas voces a quien estaba atento al Cronómetro (“¡Listos!...¡Top!”), se dispuso a hacer por sí mismo el Cálculo correspondiente. Varias veces lo repasó y comprobó que la parte correspondiente a la altura observada de la estrella “Arcturus”, no permitía una solución lógica; esto solía indicar que o bien la hora tomada en el Cronómetro o bien la altura tomada en el sextante eran erróneas. Pero este Capitán se cansó de intentar más comprobaciones y anunció muy convencido al resto de los Oficiales “Nada, señores, hoy le pasa algo a Arcturus...”

Montevideo (Uruguay) era uno de nuestras escalas obligadas, y, en una ocasión, al dirigimos al muelle de atraque, pasando a la altura de varias unidades de la Marina Uruguaya, uno de los Agregados subíamos al Puente Alto para preparar el saludo con la bandera a barcos de guerra, como es de rigor, pero notamos con extrañeza que no contestaban a nuestro saludo en la forma habitual –arriando e izando su bandera- y preguntamos al Práctico si pasaba algo. Pero él, muy tranquilo y como sin darle importancia, contestó que se debía a que la Marina de Guerra estaba esos días en huelga... ¿Alguno sabe de una Organización Militar que pueda ponerse en huelga?

Siendo Agregado a bordo del “Cabo San Roque” y en un viaje a Argentina un año después de la caída de Perón, hallándonos recién llegados a Buenos Aires, tuvimos que lamentar un desgraciado accidente: un Marinero que pretendía pasar a la Bodega de Equipajes, se precipitó desde un entrepuente al plan de la bodega, sufriendo un shock cráneo-encefálico. Inmediatamente fue atendido en la Enfermería del barco – disponíamos de Médico, Practicante, Enfermera e incluso de quirófano- pero al comprobar la extrema gravedad de la situación, se dispuso trasladarle en una ambulancia a un Hospital. Me ordenaron acompañarle y sin tiempo a cambiarme, de uniforme blanco y sin gorra, salí con el Marinero camino del Hospital de la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad de Buenos Aires. Nada más llegar lo introdujeron en quirófano y me indicaron que si quería ver la operación podría hacerlo desde la carcasa encristalada que servía para las clases prácticas. Así lo hice unos minutos pero me retiré pronto de allí esperando en una sala inmediata. Pronto vino a hacerme compañía un Capellán del Hospital, enterado del suceso y que, para más señas, era español. Le agradecí el detalle porque me encontraba sólo y

desorientado por la rapidez con que había ocurrido todo. Pero he aquí que a los pocos minutos apareció una Enfermera diciendo que a los cirujanos les hacía falta una medicina de tipo tal. Ante mi asombro, dijo que tenía que procurármela fuera, en una Farmacia. Me quedé “a cuadros”. Contesté que ni tenía dinero ni sabía dónde encontrarla. El Capellán, igualmente asombrado de la situación, me dijo que él me facilitaba



el dinero y que iríamos a por esa medicina. Cuando el hecho se repitió varias veces –yo no podía creer lo que estaba sucediendo- y volvíamos de la Farmacia, un grupo de Enfermeras y algunas personas que estaban en la Puerta del Hospital, empezaron a reírse de mi uniforme, burlándose del “gallego” y demás lindezas por el estilo; el buen cura no pudo más y, furioso, les lanzó esto “¡Os merecíais que volviera Perón!”. Una de las peores cosas que en aquellos momentos se le podía decir a un argentino. Pero, para mí, lo más indignante fue que varias horas después, al caer la tarde, apareció por fin un empleado de la Consignataria quien se hizo cargo de todo, repartiendo billetes a voleo...con lo que las mismas

Enfermeras, Médicos y todo el personal que antes había estado burlándose y poniendo toda clase de trabas, se transformó en atentísimo y simpatiquísimo...hasta el punto de hacerme sentir náuseas. Comprendo que no se puede juzgar a un país por un detalle de personas aisladas, pero que operando a alguien te vengan a pedir los medicamentos necesarios, no creo que sea muy normal.

En este mismo correo nos ocurrió lo siguiente: teníamos un Primer Oficial que era el “coco” de los cinco Agregados y al que uno de los Segundos Oficiales –con más malas ideas que un gato- le quería convencer de que éramos unos abusones, que nos tomábamos libertades “peligrosas”, que incluso fumábamos en el Puente, que entrábamos a las guardias por el Cuarto de Derrota en vez de hacerlo por los alerones como los timoneles, etcétera... Lógicamente, al cabo de un tiempo lo convenció e igualmente al Capitán. Total: que se nos prohibió lo de fumar, entrar por la Derrota y no sé cuántas cosas más. Hay que tener en cuenta que estábamos en 1958, que en ese barco había ¡32 Oficiales! y 273 tripulantes, que los Alumnos tanto de Náutica como de Máquinas éramos “lo último de lo último” y que, por supuesto, el Capitán era como un Dios al que ninguno se atrevía ni a hablar si no era para responder. Pero estas prohibiciones nos parecieron ya el colmo porque la intención de humillar era patente. Así las cosas, nos decidimos a ponerle freno. En la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (en vigor entonces) encontramos el Art. 40 Apartado Primero, que decía “El Capitán, Oficial o Contramaestre que maltrata de obra a un inferior...o le haga objeto de cualquier vejación notoria...” Lo discutimos entre los cinco Agregados y acordamos hablar con el Capitán para protestar y anunciarle que si seguíamos bajo tales prohibiciones nos veríamos obligados a cursar una denuncia ante la Comandancia de Marina del primer puerto español –Tenerife- alegando el citado Artículo. Igualmente decidimos que yo llevara el encargo por ser el Agregado más antiguo. Hay que ponerse en la época para imaginar lo que representaba ir al Capitán de un trasatlántico con una amenaza de este tipo; como poco podía significar el desembarque...y esto en una época en la que era difícil encontrar donde hacer las Prácticas. Por fin –y confieso que temblando- abordé al Capitán en el Cuarto de Derrota y le planteé la cuestión. ¡Había que ver cómo reaccionó! Gritó, echó maldiciones a manta, y todo era repartir “¡Tú... a mí...denunciarme! ¿Pero qué te has creído? ¿Qué os habéis creído? ¡Es para tiraros por la borda...!” “¡Fuera de aquí...!” Salí de allí encomendándome a todos los santos y conté a mis asustados compañeros cómo había ido la cosa. Total, que pasamos un día horrible en espera del que creíamos seguro castigo. Horas después, hallándome en la Derrota anotando algo en el Cuaderno de Bitácora, noto que se abre la puerta a mis espaldas y entra el Capitán. Con el corazón desbocado, esperé nuevos gritos y amenazas...pero en vez de eso, noto que el Capitán se coloca junto a mí y me dice tranquilamente “Hombre, no hay necesidad de ninguna denuncia a la Comandancia, son cosas sin importancia y ya he dado la orden de que os dejen fumar en el Puente, entrar por la Derrota, etc. Es que el Primer Oficial a veces cree que estamos como hace treinta años...”. Creo que mi suspiro se notó hasta en la Máquina, mascullé alguna disculpa y ahí terminó todo.

Un recuerdo del tiempo que navegué en este trasatlántico fue la siguiente: meses después de la primera salida del barco a navegar, se incorporó a la tripulación un Segundo Maquinista, ya mayor, en el que se daba la particularidad de haber formado parte de la tripulación de uno de aquellos barcos de Ybarra que, en los años de nuestra Guerra Civil, habían estado haciendo los viajes entre España y Odesa (Rusia) y que al finalizar la contienda quedaron en poder de los rusos. Así tuvo que ponerse a trabajar en este país, no recuerdo si como Mecánico o como Maquinista, pero sí creo que en tierra (no embarcado) y allí le sorprendió la Segunda Guerra Mundial. En los primeros años cincuenta consiguió, como otros cientos de compatriotas, venirse a España con su mujer, una rusa con la que se había casado allí y que, por cierto, era la típica “matrioska” al estilo de la Kruscheva. Ybarra tuvo el gesto de embarcarlo en su flota, respetando la titulación que tenía anteriormente. Aunque era hombre adusto y más bien de pocas palabras, poco a poco fue soltándose y narrando detalles de su vida en la Unión Soviética. Había encontrado trabajo en una fábrica, como Jefe de Mecánicos, y vivía en uno de esos típicos apartamentos rusos de tamaño minúsculo, con servicios comunes y allí tenían un busto de Stalin, sobre una especie de cómoda; un buen día, limpiando la habitación, a la mujer se le cayó el busto y se rompió en mil pedazos. Pasaron unos días de auténtico pavor, pensando que si alguien comprobaba el estropicio iba a venir la Policía y hacerles objeto de cualquier medida. Por fin, el tiempo pasó sin que ocurriera nada y pudieron respirar tranquilos. Cuento esto porque hoy día, en ciertos ambientes, tienden a comparar la dictadura staliniana con la España de Franco y, la verdad, esto es absurdo y quien ha conocido, como en mi caso, países comunistas puede asegurarlo.

Me gustaría hacer una observación –muy personal- sobre cierto aspecto de los mandos que Ybarra tenía en los correos y con los que navegué. Por lo que yo sé, en todas las Navieras que tenían barcos-correos en aquellos años, la Oficialidad alternaba normalmente con el pasaje y la única en que estaba explícitamente prohibido era Ybarra. Mientras estudiaba en la Escuela de Náutica en Cádiz había tenido la ocasión de conocer a Capitanes de Trasatlántica, Transmediterránea, etc. y de oír detalles de sus distintas personalidades, siempre con categoría para tratar con el pasaje, lo que era uno de los cometidos más esenciales en este tipo de barcos.

Pues bien: en Ybarra y salvo alguna excepción, daba vergüenza ajena ver a quienes formaban parte de lo que podríamos llamar “estado mayor” –Capitán, Primer Oficial, Jefe de Máquinas, Primer Sobrecargo, etc. un grupo que en barcos similares de otras banderas se conoce por “staff”- y que eran los únicos autorizados a tratar con el pasaje. La realidad es que, en muchos casos, tales mandos – al menos muchos de los que yo conocí en Ybarra - no pasaban de ser aldeanos, destinados en esos puestos por ser a veces del mismo pueblo que el Inspector de turno, sin la más mínima cultura ni maneras, con lo que imagino que la idea que los pasajeros se formarían de los Marineros Mercantes españoles sería muy pobre. Aún recuerdo lo que ocurrió en una comida celebrada a bordo en Montevideo y a la que asistían varias personalidades como el Embajador de España, Ministros uruguayos, diplomáticos de otras Embajadas, etc. y en la cual nuestro Primer Oficial presidía la mesa de los Agregados Culturales –también ¿de quién sería la ocurrencia?- y en el curso de la comida, al citarse algo referente al escritor y filósofo francés Sartre, preguntó si era alguien que escribía en el ABC de Madrid...

No hay mejor prueba para darse una idea de lo que estoy contando que lo que me ocurrió personalmente en uno de los viajes de España a Sudamérica: Viajaban en aquellos años muchos diplomáticos españoles que se incorporaban a sus destinos o volvían de los mismos, aparte de los de otras nacionalidades que utilizaban nuestras líneas. En el puerto de Génova yo había comprado el magnetófono Geloso, al que ya me he referido, en el que había grabado mucha música de la que me gustaba, sobre todo clásica. Sin exagerar, puedo decir que en aquellos años -1957- era de lo mejor que circulaba en el ambiente de este tipo de aparatos. Y en el viaje al que me voy a referir, un diplomático español –destinado en la Embajada de Buenos Aires- compró uno igual en Tenerife y cuando llegó a bordo se lo mostró encantado al Capitán y al Primer Oficial, lamentándose de que aún no lo sabía manejar bien. El Primer Oficial le dijo que un Agregado del barco –por mí- tenía uno igual y que él me avisaría para que le enseñara; el diplomático

contestó que de ninguna manera, que él preguntaría por mí y llevaría el aparato a nuestra Cámara. El hombre subió a nuestra Cubierta, se me presentó y me dijo lo que quería. Como es lógico, le enseñé el manejo y para ello tuve que coger una cinta mía para hacer las pruebas. Cuando estaba explicándole los diferentes botones (escuchar, rebobinar, grabar, etc.) y empezó a oírse la música (creo era algo de J.S.Bach) él me pidió seguir oyendo la cinta. Yo notaba que me miraba como extrañado y, la verdad, es que empecé a mosquearme y ya, al cabo de un rato, me preguntó “¿Y a Vd. le gusta esta música?” Me lo quedé mirando sorprendido y le contesté que si lo tenía grabado es porque me gustaba. Siguió preguntando si tenía más música de este estilo y le enseñé mi pequeña colección de entonces (Bach, Beethoven, Vivaldi, Mozart...) hasta que no pude evitar preguntarle a mi vez si pasaba algo. El, un tanto confuso y con visible apuro me contestó “Perdóneme que me haya extrañado su afición pero es que me habían dicho que en este barco la Oficialidad no puede alternar con el Pasaje y por lo que vemos en los que sí están autorizados a hacerlo. Me imaginaba que los Oficiales de menor grado tenían que ser...” a lo que yo terminé “...algo así como que estaríamos detrás de una jaula ¿no?...” lo que le hizo sonreír. Pude tranquilizarle, le presenté a varios de mis compañeros que compartían estas aficiones, leían, les gustaba la música, etcétera. En nuestros camarotes pudo ver los libros que había en los estantes, discos de música clásica, etcétera, y comprendió que no toda la Oficialidad “disfrutaba” de los mismos cánones que el llamado “staff”.

Durante las escalas en los puertos de Buenos Aires y Montevideo en el año y medio que navegué en el “Cabo San Roque”, el mayor gasto lo hice en libros porque disfruté de algo que echo mucho de menos hoy en España y es el poder estar horas y horas en unas Librerías magníficas, generalmente abiertas hasta la medianoche, con cómodos tresillos y butacones para hojear libros sin prisa, algo que para un lector voraz como yo venía a ser el summum de la felicidad. Si a esto le añadimos que los precios –debido al cambio de pesetas a pesos argentinos- eran muy favorables para nosotros, se comprenderá que en aquella época me hiciera con lo que iba a ser el germen de mi biblioteca actual.

Piloto de la Marina Mercante

En Diciembre de 1958 desembarqué del “Cabo San Roque” y volví a casa, a Madrid, para preparar el cursillo de Piloto, en la Academia “Elcano”, y en verano del mismo año me examiné en la Escuela Oficial de Náutica de La Coruña, consiguiendo el Título como tal Piloto en Julio de 1959.

En aquella época el Tribunal de Exámenes estaba integrado por Jefes de la Armada junto con los Catedráticos de las respectivas asignaturas, y ya empezaban a producirse a veces situaciones conflictivas cuando alguno de estos Jefes le discutía, por ejemplo, la forma de limpiar tanques en un petrolero a un examinando que venía de estar como mínimo dos años navegando en este tipo de barcos y lo había estado haciendo cientos de veces. Lo mismo pasaba con otras materias de las que constituían el programa de exámenes.

Interludio Paraguay

El primer embarque como Piloto, en el verano de 1960, fue en la M/N “Río Blanco” de bandera paraguaya, construida con otras dos similares en los Astilleros Ruiz de Velasco de Erandio (Bilbao), Estaban destinadas al tráfico en el río Paraguay, por lo que su casco estaba especialmente adaptado para este tipo de navegación fluvial y era, por tanto, de fondo plano. Las tripulaciones para los tres barcos gemelos fuimos contratadas por la empresa Consulmar de Bilbao y para hacer solo el viaje de Bilbao a Montevideo donde haríamos entrega de los barcos a la Flota Mercante del Estado del Paraguay, armadora de los mismos. El viaje con un barco de este tipo atravesando todo el Atlántico –más de veinte días- con escala en Santos (Brasil) y llegada a Montevideo, fue una experiencia desconcertante: los balances no eran como los de un barco normal y en casi toda la travesía la fuerza con que el barco daba con el fondo plano sobre la mar era tremenda. Baste decir que al llegar a Santos y salir a tierra me pasó lo que no me había ocurrido nunca ni me volvería a ocurrir: me mareé en la calle. Sí, ya sé que es difícil de creer pero así fue.

La explicación es sencilla: yo andaba, inconscientemente, dando los pasos de forma que esperaba que el suelo viniera al encuentro de mi pie, como llevaba haciendo semanas y naturalmente, no era así.



M/N "RIO BLANCO" (Primer embarque de Piloto)
(Bandera Paraguaya)
Segundo Oficial

Me resultó curioso el conocer a Marinos profesionales de Paraguay, país sin mar, como se sabe, pero que tiene grandes ríos navegables como el Paraguay y un tráfico nutrido desde el interior hasta el Río de la Plata. Pues bien: cuando todavía navegaba como Agregado en el "Cabo San Roque", conocí a un Capitán de Navío de la Armada Paraguaya, embarcado como pasajero en Montevideo, que iba precisamente a España para encargarse y supervisar la construcción de varios barcos en Astilleros de Bilbao con destino a la Flota Mercante de su país, los mismos en que iba yo a navegar un año después. Lógicamente, dada su condición, fue invitado por el Capitán a visitar el Puente y se hizo asiduo casi todos los días,

preguntando muchas cosas, interesándose por aparatos y detalles de la navegación, el radar, la giroscópica, situarse por observaciones astronómicas, etcétera, pero a mí, particularmente, se me quedó grabada su primera exclamación al verse en la mar: "¡Ché, es lindo esto del mar...!" porque, siendo Capitán de Navío, ¡¡no lo había visto en su vida!!...



Como compensación, el viaje de vuelta lo hicimos todas las tripulaciones desde Montevideo a Bilbao en el nuevo correo de Aznar "Monte Umbe", en cuya Primera Clase disfrutamos de unas magníficas vacaciones. (...y de paso descubrí mi verdadera vocación: ¡¡pasajero de un trasatlántico...!!

Para entender lo que viene a continuación, debo aclarar que el Contrato con Consulmar se ajustaba a un sistema novedoso, al menos para mí: como se pensaba que el viaje hasta completar la entrega de los barcos en Montevideo no alcanzaría el mes y medio, la paga era por una cantidad fija en el primer mes y después, por cada día que se fuera prolongando el viaje (incluido el tiempo invertido en la vuelta a España) se cobraba una especie de dieta diaria que iba aumentando según pasaba el tiempo. Dado que la salida del Astillero se retrasó por lo menos dos meses y la navegación llevó más tiempo del previsto, incluso cuando estábamos haciendo el viaje de vuelta a España en el "Monte Umbe" devengábamos unas dietas muy sabrosas. Pero algo curioso ocurrió cuando, una vez regresado a España, y pendiente de cobrar de Consulmar el resto de mis haberes por aquellos casi cuatro meses –recibiendo sólo anticipos en este periodo- tardaron otros dos meses en hacer la liquidación y estando ya en casa de mis padres en Madrid, Consulmar contestaba a cada llamada mía por teléfono que "...se estaban confeccionando las nóminas y que en plazo breve me remitirían por giro postal la cantidad debida...". Por fin y con este retraso, me llegaron tres giros postales –en aquel entonces creo recordar que cada giro no podía ser superior a diez mil pesetas- pero a las pocas horas de recibirlo, me llaman de Consulmar para decir que se han equivocado y que me habían mandado "x" pesetas de más (creo recordar que entre dos o tres mil de aquellas ¿eh?) y que se las devolviera "con la máxima urgencia". No sé si hice bien o no, pero les contesté que, a tenor de su tardanza, mi urgencia en devolver esa cantidad se iba a ajustar a la suya en abonar lo debido. Por tanto fui enviándoles cada mes una cantidad hasta completar la cifra correspondiente, pero sin demasiada prisa.

Despedida y cierre en Ybarra

Tras el paréntesis paraguayo, embarqué de Tercer Oficial en Ybarra en el “Cabo Sacratif”, dedicado al cabotaje, un barco del mismo tipo del “Cabo Menor” y parecida antigüedad. Tuve el penoso “honor” de figurar enrolado en él hasta su amarre definitivo, precisamente en los Astilleros de Santander, en cuya factoría entraría doce años después como Capitán de Dique.



Pese a todo, mi recuerdo de él no es malo. Estuve sólo unos meses, pero tuve la fortuna de navegar con buena gente. Tenía el mismo ambiente y falta de medios típicos de Ybarra, sin que faltara algún detalle más que indignante sobre la conducta de los Inspectores de la Naviera con el Capitán de este barco, quien al presentarles, como estaba dispuesto, la relación de Horas extras de la tripulación en el viaje recién finalizado con un cargamento de mineral, recibió no sólo la respuesta, inesperada, de que no se abonaba en este tipo de cargamentos sino que rompieron el papel en sus narices, acompañado de un gesto como de ir a

propinarle una patada en el trasero.

Embarqué a continuación en el “Cabo Silleiro” que entonces, además del cabotaje, hacía de vez en cuando viajes a Francia, Marruecos, Norte de Europa, etc. Aquí volví a disfrutar de la “calidad” de aquellos Capitanes habituales en esa Flota. Un ejemplo típico de lo que digo puedo citarlo aquí: había que rellenar unos impresos muy detallados cada vez que se procedía al desembarque de algún tripulante, en el que se incluían una especie de calificaciones sobre el sujeto, tales como “Aptitud”, “Conducta” y alguno semejante. Era función mía el complimentar tales documentos y, como es natural, preguntaba al Capitán –bermeano- lo que debía poner. Se dio el caso de que el Contraмаestre desembarcaba “por su voluntad” –le habían ofrecido otro embarque más ventajoso- y había presentado su solicitud con el tiempo que la Reglamentación exigía, cumpliendo todos los requisitos. El tal Contraмаestre era un profesional magnífico, alabado por todos, querido por la gente y que siempre se había portado de forma excepcional. Al preguntarle al Capitán por las “notas” que debía ponerle y específicamente qué anotaba en “Aptitud”, me dejó asombrado porque me dijo “¿Atitú? Pues cómo va a ser, ¡mala, muy mala!...” Pero –le dije- si usted mismo ha dicho siempre que es un Contraмаestre estupendo...” Y me contestó “Sí que lo es pero la atitú de él al irse de la Compañía es mala...” Ni que decir tiene que no conseguí convencerle de que una cosa era la “actitud” y otra la “aptitud”. Y con nota desfavorable quedó aquel buen hombre.

De este mismo Capitán recuerdo también una especial costumbre: cada vez que había que confeccionar y firmar la Nómina (un papeleo tremendo, como ya detallaré) lo que se hacía antes de pagar a la tripulación, al tener que poner su firma en todos los documentos, al pie de los mismos había la consabida frase “He recibido”...y este hombre, un tanto enfadado, protestaba y decía “¡Esto está mal! Yo no he recibido nada, en todo caso debe poner *“he erresibiré”*...”

La confección de la Nómina en estos barcos de Ybarra era algo increíble: primero había que rellenar dos grandes papeles, tamaño sábana y con varias copias, en los que cada vez había que reseñar no solo nombres apellidos, fechas de nacimiento, de embarque, antigüedad en la Empresa, domicilio, DNI o nº de Libreta de Navegación, etcétera. sino además los muchos conceptos en los que se dividía la paga: trabajos penosos, plus familiar, subsidio, parte proporcional de sobordo, sobordillo, quinquenios, anticipos, parte proporcional de vacaciones, parte proporcional de Paga Extra; los descuentos no estaban unificados en estos impresos y, por ejemplo, la Seguridad Social se subdividía en siete conceptos (subsidio de paro, de vejez, de enfermedad, de accidentes, etcétera) cada uno por separado y, como digo, todo con varias copias



a punta de lápiz, con una pieza de hojalata debajo de las hojas-sábana para que se remarcaran bien las cifras. Téngase en cuenta que el promedio de tripulantes era de cincuenta personas. No existía máquina sumadora ni calculadora alguna y no había más que afilar bien el lápiz para sumar columnas y columnas a mano. Por si esto fuera poco, las Nóminas no se hacían cada mes sino cada viaje, que podía durar diez días –si era, por ejemplo, de mineral- o mes y medio, por lo que los conceptos de sobordo o sobordillo cambiaban según la carga de que se tratara...aunque el tal

Sobordo no dejaba de ser un cuento chino porque en el abultado y enorme Libro de Sobordo que se llevaba a bordo para que constase este concepto, se ponía con una estampilla “flete convenido” y listo. He lamentado siempre no haberme hecho en su momento con impresos de aquellas Nóminas para ver después a qué extremos de estupidez se puede llegar para complicar una cosa que podía ser mil veces más sencilla. Años después, en Pereda, pude comprobar esto y dar gracias a Dios por no continuar en aquellos barcos y sus curiosas “costumbres”.

Pero no vaya a pensarse que las Nóminas se reducían a esas dos grandes hojas, no: había que hacer las Hojas de Liquidación para cada tripulante, los “estadillos” para reparto del Plus Familiar, los Saldos finales, la documentación del dinero recibido por el Mayordomo de los Consignatarios –porque curiosamente en estos barcos el Capitán no era quien recibía el dinero sino el Mayordomo, aunque el Capitán firmara la autorización- y las cuentas de Manutención, Gastos, alguna compra si la hubiera, las facturas del hielo adquirido en puerto, etcétera, se hacían aparte.

El detalle de las Horas extras puede dar una idea del ambiente en “Ybarra” y de sus peculiaridades. Para empezar, en los barcos de la costa, no se abonaban porque “no era costumbre de la Compañía” y tampoco en los correos de la misma Empresa pero éstos de la costa, haciendo viajes que llamaban de “carreta”, con escala en prácticamente todos los puertos, era habitual que se trabajase en la carga o descarga durante la jornada en puerto y por la noche se navegaba hacia el siguiente, por lo que el número de horas trabajadas era grande y comprendía por igual domingos y festivos. Según la Reglamentación de la Marina Mercante en vigor, procedía su abono sin más, pero nadie se atrevía a una reclamación seria porque hubiera significado el desembarque automático. Aquella Reglamentación era muy curiosa porque al proclamar en los puntos básicos las grandes frases (“...ningún trabajador vendrá obligado a...”), la letra pequeña que venía a continuación aclaraba que “...salvo que la Empresa lo considere necesario...” con lo que se desvirtuaba lo anterior. Lo que sí conocí en la costa fue el caso de un compañero, Segundo Oficial, que se empeñó en cobrar sus horas y así lo anunció al Capitán. Éste lo comunicó a la Inspección e inmediatamente recibió la orden de que dicho Oficial no hiciera ninguna hora extra y se le desató una auténtica persecución para que a nadie se le ocurriera imitarlo.

Con respecto a este tema de Horas Extras había algo que siempre me indignó en el cabotaje: cuando llegábamos en domingo a Puerto y ya nos las prometíamos felices porque seguro que no se trabajaría en festivo, nos sorprendía que el Consignatario avisara que sí se trabajaba...porque dando una limosna al Obispado local, éste autorizaba el trabajo. Soy católico, pero aquello me hacía sentirme mercancía en manos ajenas y muy propio del ambiente –de predominio clerical- que se respiraba en aquellos años cincuenta.

En 1961 navegando en el ya citado “Cabo Silleiro” de Ybarra, y deseando abandonar la Compañía para intentar entrar en Pereda, de Santander, cursé la correspondiente carta al Capitán con la antelación exigida

por la Ley, expresando mi deseo de desembarcar en el Puerto de Cádiz, más de un mes después. El Capitán no hizo el menor comentario ni sé si lo comunicó a la Empresa como era su deber. La cuestión es que llegados al puerto gaditano, le presenté la Libreta de Navegación para efectuar el desembarque. Para mi asombro contestó que no podía desembarcar, que qué iba a decir la “Ofisina” y que tal y cual. Yo intenté razonarle, decirle que lo había avisado con el tiempo reglamentario, que a mí la “Ofisina” me importaba un pito, etcétera. Pero él insistía en que tendría que ser la “Ofisina” quien lo autorizara. Como viera que era imposible hacerle entrar en razón, me fui a la Comandancia de Marina, donde expliqué el caso al Jefe del Despacho de Buques, que no entendía el porqué de esta actitud del Capitán, pero a petición mía, extendió un oficio en el que aclaraba al Capitán su obligación de desembarcarme sin más demora. Volví a bordo y, como solía suceder entonces, el Capitán empezó a farfullar y disculparse porque “...no hacía falta que fuese a la Comandancia, que él sólo lo hacía para que lo pensara bien pero, hombre, ir a Comandancia...”. Y así, con esta última demostración del personal que aquella Naviera tenía en sus barcos, dije adiós con toda el alma y me sentí “libre”...

Como colofón, sólo podría añadir que abundaban en la Empresa muchos Capitanes y Oficiales que se hicieron casi famosos por su mala uva y en general hacían objeto, especialmente a los Agregados, de verdaderas perrerías –de lo que comentaremos algo más adelante- dando lugar a un dicho muy popular en este ambiente “En Ybarra, si los hijos de p... volaran, oscurecerían la luz del sol”. Quizás este detalle tenga relación con la procedencia de alguno de los mencionados, algunos muy aldeanos.

En la flota de Pereda (Petroteros, Bulk-carriers y Frigoríficos)

Antes de nada, he de señalar que, en aquellos años sesenta del pasado siglo, cambiar de los barcos de cabotaje de Ybarra a los petroleros de Pereda, de Santander (en mi caso, el primero fue el “María de los Dolores”) fue como salir de siglo XIX y entrar en el XX: barcos modernos, camarote amplio, aire acondicionado, radar, sonda, giroscópica, telefonía, estachas de nylon, walkie-talkies, etcétera. ¿Y qué decir de su gente? Los que conocí, en su mayoría eran hombres experimentados en viajes de altura, muy jóvenes en comparación con los de Ybarra, sobre todo los Capitanes, y sin aquella manía de hacer las cosas “como siempre se hicieron”. Pensemos en que oía decir –estando en Ybarra- que Fulanito era demasiado joven para Primer Oficial con casi cincuenta años.



Hay algo de lo que quiero dejar constancia: en aquellos años, la Naviera de Pereda era, posiblemente, una de las mejores de España. En sus barcos se instalaban los medios de navegación más modernos, contaban sus tripulaciones con dos meses de vacaciones – cuando el resto sólo tenía un mes-, disponían de camarotes y cámaras con un estándar infrecuente en aquella época y sobre todo se trataba de un Armador que en nada se parecía al resto de sus colegas españoles por su interés en la situación

de su personal. Este Armador, D. Fernando M^a Pereda era una auténtica “rara avis” entre los Navieros españoles. Podría contar muchos detalles de los que fui testigo pero sobre todo sobre su intervención personal con ocasión del naufragio del “Bonifaz”, en el que permaneció en Vigo con todos los supervivientes, ocupándose tanto del traslado de los cadáveres recuperados, como del acomodo, gastos, etcétera, de los que allí estábamos. Entonces dio pruebas de un sentido humanitario excepcional. Por ello, cuando se conmemoró en Muros el aniversario del naufragio, tuve el privilegio de recordar este hecho ante una de sus hijas presente en los actos y rendir un pequeño tributo a su memoria.

El ambiente en los barcos de Pereda era completamente distinto a lo que había vivido en Ybarra, donde las conversaciones en la Cámara no salían de lo que yo entonces llamaba “cultura de chiringuito”, es decir, que no iba más allá del kiosko-bar a la salida del muelle y el conocer todos los detalles de los barrios de fulanas (incluso con los nombres o mote de éstas). Nunca vi prácticamente a nadie leyendo un libro. Es más, recuerdo que en cierta ocasión, de Tercer Oficial en el “Cabo Silleiro” y estando una tarde atracados al muelle, pasó el Capitán por la toldilla y se asomó por el portillo; al verme leyendo un libro, comentó “¡Qué juventud ésta! En puerto y se queda leyendo” En los petroleros primero y en los demás barcos de Pereda después, nos intercambiábamos las lecturas. Incluso en algunos barcos teníamos una curiosa biblioteca y comentábamos las noticias de la radio y era como el revés de lo visto hasta entonces.

Y si hablamos de los sueldos sólo puedo decir que mi primera nómina como Tercer Oficial de petrolero era casi cuádruplo que la última que había cobrado meses antes en igual destino en Ybarra. Puede parecer exagerado, pero así era. La explicación estaba en que el Sobordo (tanto por ciento del flete que se divide entre la tripulación) era muy elevado al tratarse de petróleo y mercancía peligrosa. Otra cosa que me asombró al principio, y que puede parecer nimia pero no lo es: el surtido del botiquín lo hacía el Tercer Oficial, que iba en puerto a la Farmacia y compraba todo aquello que le parecía lógico para el tipo de viajes. Recordaba en los barcos de Ybarra que esos botiquines –por llamarles de alguna forma- apenas tenían aspirinas y “Agua del Carmen”.



En los primeros años sesenta, cuando el Canal de Suez estaba todavía servido con Prácticos de varias nacionalidades –había muy pocos egipcios- y con el convoy ya preparado para abandonar Port-Said rumbo al Sur, nos tocó un Práctico ruso, un gigantón impresionante como de dos metros. Yo, como Tercer Oficial, estaba en el Puente. Como de costumbre, el Capitán le ofreció café; el ruso preguntó si tenía buen café, si era del reservado al Capitán. Éste le contestó que así era y el Camarero subió uno. El Práctico lo probó y dijo que,

efectivamente, era muy bueno. Pero al poco rato, el ruso empezó a darse masajes en el estómago y se fue alarmando porque, visiblemente, aquel brebaje era de los que llamábamos “de efecto inmediato”, es decir, laxante. Así que preguntó por el aseo y al atravesar la Derrota, se inclinó hacia mí, que estaba en el quicio de la puerta, y me gritó a unos centímetros de la cara: “Captain coffee, eehhhh! fucking coffee!...”

Abundando en las visitas a este puerto, Port Said, se contaba entre los marinos una anécdota que yo me inclino a creer era un chiste. Ocurría que, cuando bajabas a tierra unas horas, te asaltaba una turbamulta de chiquillos ofreciéndote mil cosas, recuerdos, estatuas de Nefertiti, rascadores para la espalda, pequeños látigos que ellos decían “Per la mogliel!” (“Para la mujer”, esto es, para azotarla, claro) y, sobre todo, fotografías porno en postales como de principios de siglo. Y siempre te susurraban si querías mujeres, niñas, etc. Y cuentan que, cierta vez, un Capitán escandinavo bajó a tierra para resolver un asunto urgente con las Autoridades; al verse rodeado del consabido grupo de chiquillos ofreciendo lo de siempre: fotos que ellos llamaban “scandalosas”, “girls” complacientes, etcétera, el Capitán no les hacía caso, y entonces optaron por preguntarle discretamente si lo que quería eran “boys”. El escandinavo, harto del enjambre, dijo desesperado “I want the Harbour Master”. Uno de los chavales se quedó muy serio y le contestó lo siguiente “Harbour Master... may be but it is too expensive...” Lo pongo en inglés tal y como se contaba y no creo que para marinos necesite traducirlo.

Durante las frecuentes escalas en Ras Tanura (Arabia Saudí), en los años sesenta, para cargar crudo, los Oficiales de mi petrolero habíamos hecho bastante amistad con el “foreman” (capataz) saudí encargado

del muelle. Era un hombre simpático y expresivo al que se le hacían bastantes favores que él agradecía. En cierta ocasión, llegó a bordo muy contento diciendo que había habido una baja en el mercado de esclavas de Kuwait (¿?) y que se había comprado una que, según él, era muy guapa y encima muy trabajadora (que debía ser lo principal). Tan contento estaba que no se le ocurrió más que decirnos que nos la iba a enseñar. Nos extrañó pero pidió que le siguiéramos hasta la puerta-alambrada del muelle –que nosotros no podíamos cruzar- y al otro lado, en su coche, tenía a la susodicha. La llamó, la hizo salir del coche y que se acercara a la alambrada. Como era de rigor, estaba tapada de pies a cabeza. Él nos miraba como buscando nuestra aprobación pero se conoce que al vernos un tanto sonrientes pero despistados, le dijo algo en árabe, que visiblemente era “descúbrete la cara”. La mujer lo miró asustada y él insistió: entonces ella se quitó el pañuelo de la cara y él se volvió a nosotros preguntando qué nos parecía. No habíamos dicho todavía ni mú, cuando de la cercana garita de guardia de la Policía Marítima Saudí salieron un par de guardias gritando como energúmenos. La mujer volvió a taparse rápidamente y nuestro “foreman” se enredó en una discusión con los guardias. Al cabo de un rato, nos dejaron ir pero no sin amenazar –según nos tradujo- que la próxima vez nos harían un “report”. El tal “report” era de lo más temible entonces para cualquier tripulante de un petrolero porque significaba que no podías volver a tocar ningún puerto de Arabia, con lo que quería decir que tendrías que cambiar de barco, posible castigo en la Naviera, etcétera.

En un país como Arabia Saudí y en aquellos años sesenta del pasado siglo, podían verse cosas que producían extrañeza, no sólo por detalles como lo que se narra anteriormente sino también por tener la oportunidad de ver hasta qué punto el rigor musulmán se imponía a personas que, como extranjeros, no deberían verse sujetos a tales normas. En Ras Tanura, el puerto saudí donde más veces cargábamos crudo, había dos Inspectores de una Empresa americana que tenían la misión de comprobar las cantidades cargadas en cada viaje y que, como suele pasar con españoles, acabaron por hacerse familiares a bordo, comiendo con nosotros y disfrutando de cuantas cosas podíamos llevarles para hacerles la vida más agradable. Ellos vivían en la localidad –creo que por períodos de seis meses- y lo que nos pareció increíble es que, al recibir de su familia cartas y revistas, éstas últimas eran censuradas por las Autoridades saudíes, quienes recortaban toda figura de mujer que apareciera ligera de ropa o en bañador o en poses insinuantes (tipo anuncios y demás) incluso en revistas como “Newsweek” o “Time”.



Eso sí: en aquellos puertos podías salir a tierra y dejar abierta la puerta del camarote porque estabas más seguro que en ningún sitio. Ante la pena que la Ley de este país imponía a los ladrones, que es el cortar la mano de los que se atrevieran a robar. También nos extrañaba que se anunciara que un día a la semana –no sé si era el jueves- había en la capital, Ryad, ejecuciones públicas.

Cosa muy distinta era en Irán –en tiempos del Sha- donde tenías que estar con mil ojos para que no te quitaran hasta la respiración. Generalmente cargábamos en Bandar-Mashur y allí todo era estar pendiente y vigilante. Incluso con el Práctico a bordo y el Capitán en el Puente, uno de nosotros se quedaba en el quicio de la puerta que daba a la Derrota porque no era nada raro que al entrar tanto el Práctico como su ayudante, echaran mano hasta de los lápices, los compases, lupas o lo que hubiera en la mesa de cartas e incluso hubo casos de gente que entraba por los pasillos y se metía en los camarotes. Registramos un caso de intento de violación a un Oficial que había salido de guardia y estaba durmiendo, por parte de uno de los amarradores.

Al leer un reciente libro de recuerdos de un compañero nuestro en el que, entre otras cosas, hablaba de los viajes a Libia y la pesadez y problemas que las Autoridades de dicho país ofrecían a los barcos, he recordado un detalle curioso: estábamos haciendo viajes en un petrolero a cargar crudo en la Refinería de Es Sider, al fondo del Golfo de Sirte. En estos viajes, el país aún estaba gobernado por el Rey Idriss y el

papeleo, aunque minucioso, era más o menos normal, impresos en inglés y árabe, etcétera. Pero en otro viaje las cosas habían cambiado: aparte de mucha más gente pidiendo toda clase de documentos, todo estaba sólo en árabe y había que rellenarlo sobre la marcha. El colmo lo representaba la Lista de



Tripulantes pues había que hacerla en los impresos que ellos traían, por supuesto igualmente en árabe es decir, para que nos entendamos: había que rellenarlos de derecha a izquierda, a la derecha los nombres, más a la izquierda los cargos, después la nacionalidad, nº de Pasaporte o Libreta, etcétera. ¿Alguien puede imaginar lo que es hacer esas Listas en una máquina de escribir occidental en este plan? Y eso sí, mucho islamismo pero antes de meter nada en el Sello echaban mano de botellas varias y no precisamente de coñac Fundador, preferían las de brandy especial, Courvoisier, champán francés y demás exquisiteces.

Referente a Libia, creo que merece la pena comentar algo con lo que, pienso, algunos marinos se habrán encontrado y que parece ser típico de este país, el “ghibli” o viento del desierto. Es algo que hay que pasarlo para poder medir hasta dónde puede llegar la sequedad ambiental. No sólo se notaba la boca seca y había que estar bebiendo casi de continuo, sino que, una vez se ha retirado el vaso de la boca, los labios quedaban totalmente secos e, igualmente, al salir de la ducha no se necesitaba toalla. Generalmente, dejábamos siempre los lavabos o la bañera de cada camarote mediados de agua para poder humidificar algo el ambiente, sin conseguirlo más que en una mínima parte. Donde se notaba más era en las tapas de los libros, en las cartas náuticas y muy especialmente en las carpetas colocadas en los escritorios de cada camarote, que se abarquillaban de una forma increíble.

Capitán de la Marina Mercante

Navegando como Tercer Oficial en el Petrolero “Bonifaz”, en Julio de 1964, tuve la desgracia de vivir el naufragio de este barco, a la altura de Finisterre, por colisión con el también petrolero francés “Fabiola”, que se cobró más de 25 vidas, salvándonos otros tantos. Dado que en escritos publicados por amigos y compañeros míos –a los que facilité datos y observaciones- ya se han descrito todos los detalles de este hecho, no me extenderé sobre el asunto, aunque sí tengo que admitir que una experiencia así basta para cambiar muchas cosas en la vida y, especialmente, en lo que fue a partir de entonces mi vida profesional.

Lo único que sí debo destacar aquí es que, como consecuencia de haber perdido toda la documentación, la Comandancia de Marina de Vigo nos extendió a los supervivientes los oportunos Certificados de Pérdida al objeto de poder solicitar de los Organismos correspondientes los duplicados oportunos. Ya se sabe que la burocracia española no se distingue precisamente por su sentido práctico y el conseguir nuevos “papeles” no fue fácil, pero creo que el colmo llegó cuando fui a Correos para sacar una nueva Libreta de la Caja Postal de Ahorros y el funcionario correspondiente me exigió que me acompañaran “dos testigos del hecho de la pérdida de la Libreta”. Lógicamente, al tratarse de un naufragio yo pregunté si esos testigos tendrían que ser hombres-rana que dieran fe de lo sucedido o algo semejante. Al final, el funcionario de marras transigió y extendió la nueva Libreta con la sola presentación del Certificado de la Comandancia de Marina. Vivir para ver.

Después del naufragio tuve que navegar unos meses en el Petrolero “Piélagos” –barco gemelo del naufragado “Bonifaz”- como Tercer Oficial en viajes de La Coruña a Libia, aunque tengo que admitir que el ambiente de este barco no me gustó mucho y era totalmente distinto del anterior, tanto en costumbres como en la forma de llevar las guardias. Baste decir que los Oficiales no tenían permiso para usar el radar porque según el Capitán, si era necesario significaba que el Capitán tenía que estar en el Puente.

Como al ocurrir este naufragio tenía ya los días exigidos para presentarme a examen de Capitán, pasé directamente a hacer el cursillo en la misma Academia de Madrid donde había preparado el de Piloto. Al empezarlo tuve en contra el haber perdido en el naufragio todos mis apuntes, libros, etc. con los que estaba ya preparando a bordo los exámenes de Capitán, incluso libros y apuntes de algún compañero, por lo que me encontré sin esa referencia útil que significa el utilizar todo el material que me había servido para el curso de Piloto. El examen de Capitán ya no se hacía en ninguna Escuela sino en Madrid, en la Subsecretaría de la Marina Mercante, ante un Tribunal presidido por un Capitán de Navío, un Capitán de Corbeta como Secretario y Catedráticos de las correspondientes materias.

Quiso mi mala suerte que la primera convocatoria, Enero de 1965, figurara como Vocal el ya citado al principio D. Ramón Inchaustieta, de la Escuela de Bilbao, quien preparó los tres espacios de Cálculos de Navegación sin seguir lo que se había hecho ya norma desde años antes y es que en el desarrollo del cálculo hubiera varias partes independientes, es decir, que un error cualquiera cometido al principio no se arrastrara hasta el final. Hay que recordar que estos Cálculos eran problemas que requerían tres horas o más, con muchísimas entradas en Tablas de Logaritmos, Funciones circulares, interpolaciones, etcétera. en los que cualquier error –con el consabido estado de nervios- podía suponer un mal resultado. Y esto me ocurrió a mí. El contenido de aquellos Exámenes constaba de tres grupos: el Primero consistía en tres días de Cálculos de Navegación, un problema de Cartas (sobre una Carta Náutica que solía ser la del Estrecho de Gibraltar), un problema de Compensación de la Aguja Magnética y otro de Mareas; el Segundo contenía Teoría de Navegación, Mecánica del Buque y uno o varios problemas de esto mismo; el Tercero comprendía Derecho Marítimo, Meteorología y Oceanografía, Inglés Marítimo e Higiene Naval. De todos ellos, en la Convocatoria a que me refiero sólo aprobé el Segundo Grupo, por lo que tuve que volver a embarcar y examinarme en Julio siguiente.

Por fin, en Julio de 1965 pude obtener el Título de Capitán y un mes después, nuevamente en la Flota de Pereda, embarqué en el Bulk-Carrier “Minas Conjuero”, pero con cierta sorpresa para mí, lo hice con plaza de Primer Oficial al tener ya el citado Título, sin pasar por Segundo Oficial, ya que se había hecho habitual en la Empresa que si entre los Oficiales de un barco había algún Capitán –aparte del que tuviera el mando, lógicamente- ocupara la plaza de Primer Oficial.

En Agosto de 1965 fui destinado como Primer Oficial a la M/N “Minas Conjuero”, por aquel entonces dedicada al transporte de grano de Estados Unidos a España, pero también alquilada a la Empresa Italiana “Sidermar”.



Tengo que decir que el año que pasé el “Minas Conjuero” fue uno de los mejores de mi vida profesional. Era un barco de la Gerencia de Pereda pero fletado por la Compañía Italiana “Sidermar”, perteneciente a la Empresa Pública “Italsider” (equivalente a lo que era entonces nuestro “INI”) y destinado preferentemente a viajes con destino a puertos italianos (Génova y Nápoles sobre todo) desde Vitoria (Brasil) o Monrovia (Liberia) con cargamento de mineral de hierro, y en alguna ocasión con fosfato

de Jacksonville (Florida) a Venecia, pero no tocaba España más que para la reparación anual. Allí conocí, al igual que en los petroleros, lo que eran estancias cortas en puerto porque cargábamos en apenas diez horas y descargábamos en los puertos italianos en otras tantas, excepto cuando la inveterada costumbre de ese país en organizar huelgas por el mínimo motivo, nos llevaba a veces a bendecir estos “sccioperi”. Hay que admitir que hubo sus excepciones como la de un viaje con fosfato desde Jacksonville a Venecia, en la que tuvimos una estancia de más de una semana en la ciudad de los canales. La aprovechamos a conciencia.

En este puerto de Jacksonville tuve una curiosa experiencia con el tema de la segregación racial, todavía muy problemática en EE.UU. y especialmente en el Sur. Nos hallábamos cargando fosfato en un cargadero y la tolva del mismo se iba moviendo para ir llenando las distintas bodegas y en la que se cargaba había un “superintendente” blanco y varios trabajadores negros. Dentro de mis obligaciones como Primer Oficial estaba la adecuada distribución de la carga en las bodegas, por lo que a veces tenía que corregir la posición de la tolva. Una de las veces, al decirselo a uno de los trabajadores negros y atender éste rápidamente mis indicaciones, le dije “Thank you”, simplemente pero me encontré con cara de cierto asombro en el trabajador y un manifiesto enfado por parte del “superintendente” blanco, que se me acercó para decirme en voz baja algo así como que no era costumbre allí dar las gracias a los negros. En esos días fue testigo de varios detalles más sobre el desprecio de muchos blancos hacia las personas de color y de una forma mucho más bestial y expeditiva que la anterior.

Estando en este mismo puerto y durante varios días, aprovechamos para frecuentar la ciudad y en cierta ocasión fuimos el Tercer Oficial y yo a comprar algo en unos grandes almacenes; estábamos mirando los expositores, alineados a ambos lados de los pasillos, cuando nos dimos cuenta de que por el centro del pasillo en que estábamos se aproximaba una despampanante rubia, de largas piernas y faldicorta, tipo Jayne Mansfield (los chicos de hoy no sabrán a quién me refiero), exuberante en todos los aspectos. Creo que nos quedamos como hipnotizados mirándola. La rubia seguía viniendo hacia nosotros como una locomotora; yo me aparté pero noté que mi compañero se había quedado como alelado mirándola y sin moverse. Yo le dije “¡Pepe, apártate!”. Pero él me contestó muy serio “No ¡que me atropelle!”.



A partir de ahí, salvo un viaje como Primer Oficial en el “Río Asón”, un frigorífico, y tras dos temporadas con este empleo en los Petroleros “Pablo Garnica” y “Sardinero”, empecé los interinajes de Capitán, estrenándome en el también Bulk-Carrier “Mendoza”, dedicado a traer carbón para Altos Hornos de Vizcaya, que cargábamos en Norfolk, Virginia. A partir de entonces todos los mandos que desempeñé correspondieron a buques frigoríficos.

En estos barcos hice muy variados viajes, desde los habituales con fruta del Mediterráneo a Dover, Países Bajos, Alemania, etcétera, sin olvidar los muy frecuentes a Sudáfrica, Angola, Ghana, Costa de Marfil o Senegal, para cargar pescado congelado de diferentes pesqueros de distintas banderas. En otras ocasiones también me tocó ir a Constanza (Rumanía) en el Mar Negro o al puerto de Bar (Yugoslavia), alguno con detalles que contaré en páginas siguientes.

Primer mando

En Enero de 1968 me hice cargo del mando de la M/N “Mendoza”. Se trataba de un bulk-carrier (granelero) de 15.808 Tons. de TRB (Tonelaje de Registro Bruto) y 180 metros de eslora, gemelo del “Minas Conjuero” en el que ya había navegado de Primer Oficial. Aunque ambos barcos eran de idénticas características se diferenciaban en que el “Mendoza” disponía de puntales y medios de carga sobre

cubierta –como se puede ver en la foto adjunta- y el “Minas Conjuero” era de cubierta corrida, sin medios propios de carga. Por esta causa lo que sí se notaba enseguida era que los balances con mala mar resultaban más pronunciados, debido al mayor peso encima de cubierta.

Embarqué en el puerto de Bilbao, donde el barco había terminado su descarga en los muelles de Altos Hornos de Vizcaya y se encontraba ya preparado para, una vez terminados los trámites habituales –entrega del mando por el Capitán saliente y toma del mismo por el entrante- zarpar para el puerto de Norfolk (Virginia), en la costa Este de los EE.UU. para tomar allí una carga de carbón con destino a esta misma Factoría de Altos Hornos. Se hallaba contratado por la Naviera Letasa –creo recordar- para ese tipo de carga en concreto, lo que significaba viajes por el Atlántico Norte de ida y vuelta, y era de esperar que el invierno en esa ruta nos iba a zarandear de lo lindo, máxime con toda aquella arboladura sobre cubierta.

Respecto a ese tema de lo que significa la capitanía de un barco, hay algo que mucha gente desconoce y que resulta cuando menos curioso: la entrega y subsiguiente toma del mando se realiza en las Capitanías de Puerto o Consulados de España en los casos del extranjero y consiste en la entrega por el Capitán saliente al entrante de lo que se ha llamado tradicionalmente Real Patente de Navegación, que es el documento extendido por el Gobierno de la nación, firmado por el Jefe del Estado o en su nombre y que acredita que el barco ostenta el pabellón nacional y debe ser considerado a todos los efectos legales como del país cuya bandera arbola, ya que en caso de carecer de este documento sería tenido como embarcación pirata.

¿Y qué es lo curioso de este Documento? Que no está a nombre de ninguna naviera o armador propietario del barco sino a nombre personal del Capitán y por tanto la firma al aceptar esta Patente debe considerarse algo así como un acto notarial. Fuera de España, los Cónsules tienen esta condición reconocida de Notarios Públicos y en su presencia se realiza la transmisión de la Patente. Por tanto uno podría “presumir” (¿?) de que tales y cuales barcos han estado a su nombre.

Yo no sé qué pueden haber sentido en ese momento de “estreno” otros compañeros, pero sí tengo que decir que, en mi caso, fue una mezcla de felicidad, algo de miedo y mucha responsabilidad, la sensación de que has llegado al tope de tu carrera, de aquello que has soñado desde que entraste en la Escuela de Náutica: te das cuenta de que en esos momentos llevas sobre tus hombros no sólo ese algo tan complejo que es un barco y en un medio peligroso –la mar- sino sobre todo las vidas de cuantos están a bordo. En aquellos momentos se trataba de unos cincuenta tripulantes, que sabes positivamente que dependen de tus órdenes y de cómo cumplas tu cometido. Por tanto te sientes al principio tan ilusionado como responsable. Es algo difícil de explicar, pero sí creo que es una de las sensaciones más gratificantes que pueden sentirse: estar en el Puente de un barco, cara a la mar y con “todo” en tus manos.

Recuerdo que salimos de Bilbao en la noche de un 5 de Enero y que nada más asomarnos al Atlántico, empezó el habitual castigo de temporal con que esta zona suele obsequiar en invierno a los que la atraviesan. Como he adelantado, este barco era gemelo del “Minas Conjuero” en el que ya había navegado, por lo que ni sus sistemas de navegación ni sus detalles eran nuevos para mí. En cuanto al ambiente era también el habitual en la flota de Pereda: gente joven, veteranía y competencia en la Oficialidad y tripulación en general, una cámara conjunta para Puente y Máquinas y todo aquello que distinguía a esta naviera como ya describí en su momento.

En el curso del viaje, los típicos temporales frecuentes en el Atlántico Norte no nos abandonaron prácticamente durante todo el tiempo, hasta el extremo de que tuvimos que correr varios días con la mar en popa para evitar que la maquinaria de cubierta sufriera los tremendos golpes de mar que son siempre peligrosos. Como he dicho, los balances, pantocazos y cabezadas se sucedieron a lo largo de toda la navegación, especialmente por el peso de puntales, jarcias y materiales sobre cubierta.



La estancia en Norfolk, puerto importante de la costa Este norteamericana, fue muy interesante en todos los aspectos. Yo ya había estado concretamente en Mobile (Alabama) y Jacksonville (Florida) pero esta escala me permitió conocer muchas cosas y, cumpliendo lo que eran instrucciones habituales en Pereda, ver hasta qué punto el ser especialmente atentos con todo tipo de autoridades tenía su recompensa. En verdad parecíamos algo así como reyes magos: botellas de brandy

especial, turrone, invitaciones a comidas regadas con buenos vinos, etcétera. La consecuencia era adelantarnos en los atraques, acortando el tiempo de escala, prontitud en los servicios y todo aquello que pudiera significar ahorro en los gastos de explotación. En todos los años que navegué en Pereda pude comprobar en distintos países cómo esta política era la mejor carta de presentación en cada puerto, no sin las lógicas protestas de otros barcos que se veían retrasados por por las malas artes (¿?) del “Spanish ship”.

También esta escala en Norfolk me dio ocasión de visitar algo muy relacionado con mis aficiones sobre la historia de la Segunda Guerra Mundial: el Memorial Douglas MacArthur. Es un edificio de estilo neoclásico con una gran cúpula donde se encuentra la tumba del famoso general artífice de la victoria de los Estados Unidos sobre el Japón. No recuerdo cuál era la razón por la que este Memorial se encuentra aquí, en Norfolk, porque él había nacido en Arkansas pero las raíces de su familia parece que estaban en esta ciudad, donde su padre estaba destinado como militar. Me encantó conocerlo no sólo por su interesantísimo Museo –con cantidad de objetos personales incluida su colección de pipas, documentos, materiales históricos, etcétera- sino por la tumba en sí: bajo la cúpula que he mencionado antes, se encuentra una gran placa de mármol de varios metros de altura y sobre ella, en letras doradas, todos los títulos y honores del mítico personaje, y desde una barandilla se ve su tumba que parece de pórfido, al igual que la de su esposa.

Una última observación sobre aquel viaje: la empresa fletadora me había avisado de que en Norfolk recibiría una caja con destino a uno de los directivos de la compañía, por lo que cuando el Consignatario me habló de ello, contesté que ya estaba informado. Lo que no me esperaba era que la “caja” en cuestión era un cajón de considerables proporciones que contenía una de esas sillas que se colocan en la popa de los grandes yates para pescar preferentemente túnidos. El problema era cómo hacer pasar aquello a la llegada a España; si se incluía en el Manifiesto de a bordo, no podría desembarcarse fácilmente, y si no constaba en ningún documento podría ser requisada por la Aduana. El Consignatario me adelantó la idea que le habían sugerido desde Bilbao de hacer pasar la silla como... un sillón de dentista en el botiquín-enfermería del barco a instalar en otro viaje. No, no es broma. Menos mal que a la llegada a Bilbao, la oficina de los fletadores se encargó de sacarla a tierra y preferí no enterarme de cómo lo habían hecho.

A partir de entonces volví a Ferrol para seguir en la reconstrucción de “El Puntal”. En los dos años siguientes hice viajes de Primer Oficial en los petroleros “Pablo Garnica” y “Sardinero”, con interinajes de Capitán en los Frigoríficos del Grupo Pereda, mandando el “Río Nansa” en dos ocasiones, el “Río Miera” y, finalmente, el “Río Besaya”, los dos últimos ya como Capitán fijo. Del “Río Besaya” desembarqué en

Julio de 1972 en Bayona (Francia). Fue mi despedida de la mar porque meses después entraba como Capitán de Dique en “Astilleros de Santander”.

Con ambiente inglés

Antes de entrar en materia, quisiera hacer algunas observaciones sobre los contactos con ingleses que experimenté a lo largo de numerosas escalas en puertos de esa nacionalidad. Aparte de que casi siempre, desde el punto de vista español, se les ha mirado con recelo y les consideremos –quizás con razón- “muy suyos”, tengo que admitir que para un marino son eficientes y siempre actúan con una profesionalidad envidiable.

Como Capitán de barco frigorífico, diré que, en mis viajes a Dover, llegué a mantener una especie de pacífico pugilato para ser yo quien avisara la llegada al Control del Puerto antes que éste me llamara por VHF pero tengo que admitir que “perdí” esa apuesta: siempre eran ellos los que me ganaban, llamándome antes de que yo lo hubiera hecho. En esto y en las maniobras, en los horarios y en todo lo que afectara a movimientos, cambios de muelle, etcétera. su puntualidad era perfecta y los Prácticos de los más capacitados que he conocido.

Por cierto, que –para quienes no lo hayan visitado- diré que la entrada en Dover es estrecha o “superestrecha”, como dirían los jóvenes de hoy. Había que entrar a toda máquina para que las tremendas corrientes no te hicieran una mala pasada y más de una vez, el Práctico de turno me preguntaba muy serio: “Capitán ¿usted padece del corazón?” y al contestarle que no, me decía en broma “Bien, porque si tiene problemas es mejor que se siente en el sofá de la Derrota y no mire por la borda hasta que estemos dentro”.

Hay un detalle que siempre me llamó la atención y era la formalidad de las Protestas de Mar: en España, cuando un barco ha pasado, por ejemplo, un temporal u otro percance cualquiera, el sistema –al menos cuando yo navegaba- era que el Capitán fuera al Juzgado del primer puerto de llegada con el Diario de Navegación donde se habían anotado los hechos en “Acaecimientos” con la antigua fórmula de “...protesto contra mares, vientos, temporales...” y abrir el expediente con la correspondiente secuela de toma de declaraciones, providencia de “Dar fe” del Secretario Judicial, etcétera. Resumen: una abultada carpeta que había que llevar al siguiente puerto de escala para ratificar la Protesta, declaraciones, providencias, etcétera. y así en todos los siguientes puertos de escala formando con ello un enorme cartapacio.

Pues bien, en Inglaterra el Capitán iba a un Notario de Fe Pública del Condado, se le notificaba el contenido del Diario de Navegación –con la traducción hecha por Corredor Intérprete Marítimo si fuera necesario- y el mencionado Notario te entregaba un simple papel –con todos los sellos correspondientes- haciendo constar los detalles y ahí se terminaba todo.

Otro aspecto era el de las multas que la Aduana inglesa podía poner a un tripulante si le encontraba tabaco o licores en cantidad superior a la permitida. Automáticamente se daba parte al Juzgado, que señalaba la fecha de la vista teniendo en cuenta los días que el barco iba a estar en ese puerto y en el curso del juicio, al valorar la cifra de la multa, se consideraba el salario del tripulante. Y esto es algo que no he visto en otras partes, tanto la rapidez al fijar la fecha como el detalle de la cuantía.

Y ahora digamos algo sobre el fino humor británico. Como Capitán de un frigorífico, que hacía en Otoño la línea de Levante a Inglaterra con fruta (naranjas, uvas, etcétera), después de tocar Valencia recibí orden de la Naviera de proceder a Palma de Mallorca, donde iba a tomar un cargamento de sillas de enea, aprovechando que había espacio en las bodegas. No era habitual que a un barco de este tipo le endosaran tal cargamento, pero cosas más raras se han visto. Después de la escala en Palma, fuimos a Almería para cargar uvas., y de allí a Inglaterra. A la llegada a Dover y una vez atracados se presentaron a bordo las

Autoridades para cumplimentar la documentación correspondiente. A la pregunta de la carga que llevaba, contesté con lo acostumbrado “oranges, grapes,” y me acordé de las sillas, por lo que añadí “and chairs” El inglés me miró extrañado y tras preguntarme si, efectivamente, se trataba de un barco frigorífico, se quedó unos segundos pensativo y al final, con una sonrisa, exclamó “Ah, I understand, frozen chairs!” (“Ya entiendo, sillas congeladas”).

Un detalle curioso y muy típico de los ingleses: en estas escalas en el puerto de Dover, y en los días que el barco permanecía allí, era costumbre que nos visitaran españoles que se hallaban haciendo cursos de inglés o ampliando estudios y siempre se les invitaba a comer con nosotros, lo que agradecían especialmente porque los españoles no se adaptan nunca a la cocina inglesa. Algo que se repetía casi en cada escala era que la hora de comer, era preferida por el personal de la Agencia Consignataria, Aduanas, Inmigración, Inspectores del Lloyds, etcétera, para venir a bordo con la excusa de documentos, papeleos y detalles generalmente nimios, pero con la intención clara de que se les invitara a un aperitivo o a la comida; muchas veces las personas que venían no eran simples empleados de las Oficinas o de los Servicios correspondientes, sino Jefes de los mismos que aceptaban la invitación a comer, una copa de buen coñac o un aperitivo; como comentaban algunos ingleses, estos Jefes eran personas que tenían un “two-thousand pounds car” (un coche de dos mil libras)

En otros puertos

En uno de estos frigoríficos, surgió un viaje a Holanda y puerto de destino Harlingen, un pueblo situado en el fondo del Zuider Zee. Era a primeros de Diciembre y aunque la recalada, con los habituales maretones del Mar del Norte, fue dificultosa, al fin pudimos atracar en un pequeño muelle, quizás el único que tenía el pueblo. Me extrañó que toda su extensión estaba ocupado por niños pequeños con sus padres o familiares. Pensé que se trataría de la atracción que siempre lo español puede despertar en los habitantes de estos países. Pero el Práctico me dijo que se debía a otra razón: era el 5 de Diciembre y en esa fecha, según la tradición holandesa, llega a un puerto del país el Obispo San Nicolás (Saint Nicholas y de ahí Santa Claus) en un barco español, llamado “Spanje” (España), del que sale montado en un caballo blanco, y reparte golosinas y pequeños regalos, como anticipo de la Navidad. Una vez atracados, llegaron las Autoridades a las que tenía que entregar la documentación del barco y cuando a la Aduana le paso el Manifiesto de Carga y Pertrechos, el Oficial lo mira atento y me dice “Capitán, aquí falta algo...” y como yo le asegurara que estaba todo, me dijo “Y ¿dónde está el caballo blanco?...Porque el Obispo viene en un caballo blanco y usted no lo hace constar aquí...”. Reímos de buena gana con la broma y aún le pregunté si no quedarían defraudados todos aquellos pequeños que habían ido a ver el barco con tanta ilusión; me contestó que no, que les decían que no sabían a qué hora desembarcaría San Nicolás pero que ya estaban ilusionados con haber visto el barco “Spanje” en el que llegaba. Por cierto que fue una estancia muy agradable, rodeados de la solicitud de los habitantes que prodigaban sonrisas por la calle y eran acogedores en todos los aspectos.



Viajando por la costa occidental de África, recalé en el puerto de Tema, en Ghana, que tiene a orgullo ser el lugar de esa parte del Mundo africano por donde pasa el meridiano de Greenwich, por lo que todo en la ciudad se llama “Meridian”, Hotel Meridian, Bar Meridian, etcétera. Y en esa estancia allí, presencié algo que no he podido olvidar: estaba con el Consignatario en cubierta, acodados en la regala, cuando vimos avanzar por el muelle una pequeña multitud de personas, casi todos mujeres y niños, que rodeaban a dos soldados de la

Prefectura Marítima. Cuando estuvieron a nuestra altura, comprobamos que en el centro del grupo iban dos hombres casi desnudos, obligados a andar estilo pato, mientras los soldados les daban tremendos

correas con los cintos de sus fusiles, que previamente habían soltado, además de patadas que les hacían estrellarse contra el suelo. Los cintos tenían sus hebillas metálicas, por lo que las espaldas de los desgraciados estaban sangrantes. Oí que les habían sorprendido robando y que ese era el castigo habitual. Pero lo que más me horrorizó era la actitud de aquellas mujeres y niños, riendo a carcajadas cada vez que los castigados se estrellaban en el suelo como consecuencia de las patadas. No sé si parecerá acertado pero en ese momento pensé que era como si estuviera en el Circo romano con todos sus horrores. Nunca he podido olvidar aquel espectáculo y no sé si será justo aplicar a los africanos de aquellos países una duda sobre si es posible la civilización, al menos tal y como la entiende Occidente.

Haciendo escala en un puerto alemán –creo que era Bremen- dos marineros de mi barco salieron a tierra al anochecer y, como es natural, tuvieron que recorrer bastante distancia junto a los tinglados del muelle hasta llegar a la salida. Cuando ya estaban fuera, uno preguntó al otro si había visto el número o letrero del muelle donde estaba amarrado el barco. Este contestó que sí, que ya había anotado un letrero y que no había pega. Cuando regresaron, estuvieron andando largo rato y como el que afirmaba haberlo anotado mostraba confusión y un evidente despiste, su compañero le preguntó “Pero vamos a ver ¿qué ponía en el muelle de nuestro barco?” y el otro le mostró la anotación que decía “Rauchen verboten” es decir, en alemán “Prohibido Fumar” y... ¡todos los muelles tenían idéntico letrero!... Pese a todo puedo asegurar que no lo mató.

Como curiosidad, contaré lo que me ocurrió en el puerto colombino de Barranquilla, estando al mando de del frigorífico “Río Besaya”: llevábamos varios meses sin tocar puerto español y ya se nos había agotado el vino a granel que, usualmente, se servía en las comidas por lo que buscaba algún sitio donde nos lo pudieran suministrar. Al llegar al puerto citado pregunté al Consignatario si tenían vino allí y si era posible hacer un pedido grande. Me contestó afirmativamente y me preguntó qué cantidad de botellas necesitaba. Cuando le dije que la tripulación lo tomaba en todas las comidas y que serían varias barricas, se extrañó mucho y volvió a preguntarme si de verdad comíamos con vino. Al confirmarle que así era, me dijo que fuera con él a tierra para visitar la empresa suministradora y probar el producto antes de encargarlo. Así lo hicimos y en cuanto me dieron a probar de una botella, me di cuenta del error: ellos llamaban “vino” al “vermut”, por eso le extrañaba que yo le hablara de barricas. Como en este país tienen la frase de “¿Le provoca un tinto?” para invitar a un café, ya comprendí que a veces el español de España tenía sus diferencias con el de aquellos países, aunque por cierto sea en Colombia, especialmente en Cartagena de Indias, donde he oído un español más puro y más parecido al nuestro del Siglo de Oro.

Experiencias en la Sudáfrica del “Apartheid”

Mandando los Frigoríficos de Pereda hice varios viajes a esta zona, en los años de 1967 a 1971, en pleno régimen del “Apartheid” y en verdad que las experiencias vividas allí merecen por lo menos algunos comentarios, aunque seguramente a la generación actual les suenen a chino.

Para los que no han tenido noticia del tema, el “Apartheid” fue el sistema imperante en la República de Sudáfrica hasta años recientes, en que, con la victoria de Nelson Mandela principalmente, se consiguió la igualdad. Básicamente, consistía en que cinco millones de habitantes blancos tenían todos los derechos y unos veinte millones de hombres de color vivían en una situación de “raza inferior”, encerrados casi siempre en los “sowetos” (“south western town”), también conocidos como “bantustanes”, o en “native locations” con un grado de pobreza tremendo.

Como en estos viajes las escalas en puerto no duraban menos de un mes –cargábamos de varios pesqueros de distintos países, principalmente españoles, japoneses, portugueses, coreanos, etcétera, - había tiempo sobrado para conocer el país, sus habitantes y algunas de sus costumbres. Los puertos más frecuentados eran Ciudad del Cabo y Walvis Bay, éste último en el territorio de lo que hoy es Namibia, la antigua África del Sudoeste Alemana y que hasta su independencia fue un territorio administrado en régimen de

fideicomiso por la República de Sudáfrica. La diferencia con la propia Sudáfrica consistía en que una mayoría de la población blanca era alemana o de origen alemán y, para todo, se usaban los tres idiomas: inglés, afrikaans (que era el antiguo holandés de los Boers) y el alemán. Todavía conservo facturas de comercios con las anotaciones en las tres lenguas.

Hay que señalar que para las tareas de carga y estiba venían trabajadores negros de algunas de las tribus



cercanas, o incluso de países limítrofes –en muchos casos, ya independientes- traídos en camiones desde sus “locations” y devueltos a las mismas cuando terminaban. Nos comentaban los encargados que se les pagaba generalmente el sábado y casi siempre a las familias, porque si lo hacían a los propios interesados, acababan gastándose en alcohol.

En lo que cito anteriormente sobre trabajadores negros procedentes de otros países que habían alcanzado ya la independencia, puede extrañar a más de uno que se diera este caso: ¿cómo un hombre de

un país en el que no existía “Apartheid” se iba a trabajar a Sudáfrica? Esto no lo entendían mis amigos cuando, de vuelta en España, se lo contaba y la explicación era bien sencilla: allí había trabajo más o menos seguro y podían mantener a sus familias mientras que en su país de procedencia había, sí, independencia y libertad, pero era la libertad de... morir de hambre.

En Ciudad del Cabo (Cape Town) –a la que los marineros españoles llamaban “Capetón”- era donde más se podían ver los detalles del “Apartheid” en la vida diaria. Por ejemplo, uno de los días que estábamos allí fui a la central de Correos para franquear una carta y al querer comprar los sellos correspondientes me encaminé a una ventanilla, pero el empleado me miró con sorpresa y me indicó que era sólo para negros y me señaló dónde tenía que ir. Me pareció llevar las cosas al extremo el separar las razas hasta en algo tan elemental. En otra ocasión, al salir de un edificio con un compañero, fuimos a coger un taxi y observé que había varios que tenían encima un letrero que decía “Net blankes”, lo que interpreté como que no era para blancos, pero al seguir buscando, alguien nos señaló que ese letrero estaba en “afrikaans” y que quería decir “Sólo para blancos”...

Precisamente uno de los mayores problemas con que nos enfrentábamos los Capitanes españoles en este país era el instruir repetidamente a nuestros marineros para que en sus salidas a tierra, no se “liaran” con ninguna mujer negra, porque las leyes sudafricanas eran rigurosísimas con las relaciones sexuales entre blancos y negros y, como poco, a los que se les pillaran en falta podrían pasar un tiempo en la cárcel, y los Tribunales no se andaban con bromas en este asunto.

Hasta qué punto las Autoridades africanas se veían en apuros para poner de acuerdo sus intereses comerciales con el tema de las razas, lo pudimos comprobar en un caso curioso: por aquel entonces, las aguas de Sudáfrica eran el caladero de infinidad de flotas pesqueras que faenaban cerca de sus costas y transbordaban su pesca, en los muelles de sus puertos, a los mercantes frigoríficos, el Gobierno sudafricano percibía una cantidad de dinero por tonelada, y que representaba unas ganancias nada despreciables. Muchos de estos pesqueros eran japoneses, coreanos o de otros lugares de Asia. ¿Cómo considerar entonces a las tripulaciones de raza amarilla que llegaban a sus puertos y se paseaban por sus calles? ¿Tratarlos como blancos? Pues, según me refirió un Agente español de Pesquerías que llevaba tiempo allí, optaron por darles la condición de “blancos provisionales”...

La sociedad sudafricana blanca que conocí entonces estaba compuesta de dos comunidades muy distintas, la afrikaan –descendiente de los antiguos colonos holandeses, también conocidos por “boers”- y la inglesa. Se distinguían fácilmente los pertenecientes a una u otra no sólo por el idioma si no sobre todo porque el

afrikaan parecía más tosco, menos cultivados y se podía observar una cierta mirada de superioridad en el grupo inglés sobre sus vecinos. Curiosamente, y que yo sepa es el único país en que se la circunstancia de que la dirección de los puertos dependía de la Autoridad del Ferrocarril, por lo que el Harbour Master (Director del Puerto) era un empleado de los Ferrocarriles, generalmente afrikaan, y en cambio lo específicamente náutico –el cargo de Port Captain- recaía en un inglés.

Un detalle también curioso de aquella época era la falta de televisión. No existía, simplemente, y se decía que era para impedir que la población negra viera cómo se vivía en otros países, especialmente en el aspecto de la mezcla de razas. A cambio disponían de las mejores emisoras de Frecuencia Modulada que he oído en mi vida, lo que me permitió grabar muy buena música. Incluso conservo aún una emisión de anuncios de Pepsi-Cola en ¡zulú!

También podía observarse cómo el ambiente oficial, calvinista y con el extremado rigor que habían llevado los colonos holandeses, era por completo opuesto al clima general de una libertad de costumbres y un cierto relajamiento –si se me permite la palabra- que convertía a Ciudad del Cabo, por ejemplo, en un lugar de juerga garantizada... siempre que fuera con mujeres blancas, claro.

En Walvis Bay, ciudad típica de un ambiente casi aburrido, muy extensa, con edificaciones de poca altura, con muy pocos comercios y prácticamente sin vida nocturna, la única animación estaba en los muelles con sus pesqueros de cien países diferentes, los frigoríficos que íbamos a transbordar su pesca, etcétera. Allí pude presenciar algo que no había visto en mi vida y que merece la pena contar. Cuando llegaba de pescar un barco de bandera israelí, tras meses en la mar, los Agentes resolvían el problema de las “necesidades” de sus tripulantes evitando el peligro de la “mezcla” con mujeres negras, de una manera ciertamente expeditiva: traían desde Ciudad del Cabo un par de autocares con prostitutas blancas y durante los días que el pesquero estaba en puerto, puede uno imaginarse lo que pasaba allí, máxime cuando lo habitual era que dicho pesquero israelí estuviera abarloado a un mercante, cual podía ser nuestro caso. Ni una película de los Hermanos Marx podía haber reflejado aquel lío de mujeres corriendo por las toldillas en paños menores, gritos, borracheras, etcétera.

De todas maneras, sí quisiera traer aquí mi impresión de que aquel país es uno de los más interesantes del mundo. La belleza de Table Mountain, en la bahía increíble de Ciudad del Cabo, las ricas de Sea Point, la llanura interminable de los “Veldt”, la propia ciudad, con edificios modernísimos y al mismo tiempo cuidando sus antiguas casas de la época inglesa o la Estación Central de la ciudad, una construcción moderna pero que albergaba dentro la antigua estación victoriana, con la primera máquina de vapor que atravesó aquellas tierras cuando aún podían sufrir ataques de leones y fieras salvajes...

Ingenieros Navales versus Marineros

Estoy convencido que todo marino ha tropezado alguna vez en su profesión con detalles y cuestiones que le han podido enfrentar al gremio ilustre de los Ingenieros, especialmente de los Navales, bien sea en la construcción de su barco, reparaciones, entradas en Dique, etcétera. Y seguro que habrá soltado alguna maldición por fallos o ligerezas en el manejo del resultado de sus proyectos, planes, ubicaciones (especialmente en la Máquina), habilitación, y demás partes de un barco. Tengo que aclarar que no me mueve ningún “complejo” porque da la casualidad que mis dos hermanos han sido Ingenieros Navales, y un primo hermano también, e incluso mi propio padre fue Ingeniero, aunque no Naval. Sé también que su preparación teórica es muy alta y muy bien considerada en todo el mundo, eso nadie lo discute. Pero asentado esto, no puedo ocultar que en muchos casos me he sentido igualmente víctima de cierta pretendida superioridad y muy especialmente al pasar de los planos y cálculos de la Oficina Técnica correspondiente a la realidad del comportamiento del barco en la mar. Por eso creo que será oportuno traer aquí algunas “perlas” de lo que muchos hemos vivido.



Una anécdota que refleja como pocas estos detalles es la siguiente: un Capitán amigo mío fue designado para el mando de un barco hecho en Astilleros de Sevilla. Haciendo viajes por Europa observó que nunca le salían los cálculos de la carga de acuerdo con los calados que deberían corresponder. Extrañado ya de tanta diferencia, se le ocurrió comprobar las medidas de estos calados (en pies y pulgadas) y aprovechó la primera entrada en Dique para bajar y medirlos. Se encontró que los tales calados –grabados con soldadura como es costumbre- no tenían ni por asomo las medidas que debían tener. Intentó

señalarlos correctamente, por supuesto, pero además se permitió la humorada de escribir a la Oficina Técnica del Astillero solicitando le enviasen con urgencia la correspondencia de “pies sevillanos” a “pies ingleses”... Sin comentario.

Donde más notábamos ese desconocimiento de la realidad “navegante” era en la habilitación: por sistema, nuestras mesas eran lisas, sin un junquillo que evitara se fuera al suelo todo lo que estuviera encima, las duchas y excusados sin agarraderas, los platos de ducha sin enjaretados de madera que evitaran que al menor balance te resbalaras sobre el jabón, etcétera. Yo les recordaba a los Navales –con no poca guasa- que los barcos solían moverse en la mar, dar balances y cabezadas, cuando no bandazos y pantocazos, así como que rara era la vez que un barco aguantaba perfectamente adrizado mucho tiempo. A más de un compañero le he escuchado quejarse de que si alguien le repetía que tal barco era “muy marinero”, le iba a mentar a su madre porque no podía referirse a otra cosa sino a que “danzaba” más de la cuenta. Habría que anotar especialmente el caso del “Cabo San Roque” que, quizás por su finura de líneas, tenía casi siempre unos movimientos que nos llevaron a ponerle el mote de “la Lola Flores del Atlántico” y que esos bandazos no eran normales lo demuestra que, más de una vez, tripulantes con muchos años de mar se cayeron de banda a banda, con rotura de rodillas o algún otro tipo de accidente.



En las antenas de los radares era donde más se notaban las vibraciones, lo que producía que se aflojaran las lámparas que se utilizaban entonces. En cuanto a la Máquina siempre oí a los Maquinistas quejarse del poco sentido con que se distribuían los elementos en su espacio, especialmente cuando había que desmontar un auxiliar o una bomba y no había descuello para maniobrar, aparte de que esa falta de espacio se traducía muchas veces en que la temperatura de los gases de escape aumentara demasiado. No olvido que en cierta ocasión, cuando Pereda compró lo que había sido el frigorífico alemán

“Asseburg” (después bautizado “El Puntale”) y fui destinado a su reconstrucción en los Astilleros de Astano, en Ferrol, el Jefe de Máquinas me llevó a la Sala de Máquinas y me enseñó lo siguiente: “Fíjate en cómo han distribuido aquí los alemanes todo: ¿dónde pondría yo el piano de válvulas para tal cosa? ¿aquí? Pues aquí está. ¿Dónde pondría yo los mandos para tal otra cosa? Pues aquí, y ahí están. Es decir, todo está al alcance y en el sitio lógico, donde el Maquinista de Guardia pueda necesitarlo. Esto jamás lo he visto en barcos españoles y ¿sabes por qué? Porque a los Ingenieros Navales españoles no les vendría mal hacer aunque solo fuera un viajecito para palpar la realidad de las cosas de un barco...”. Y lo suscribo plenamente.

Por cierto, este barco se quemó a la altura de La Coruña y posteriormente fue comprado como chatarra por nuestro Armador, Pereda de Santander, quien con los oportunos permisos procedió a reconstruirlo en los Astilleros de Astano, en El Ferrol, trabajos que llevaron sus buenos dos años. Una vez terminado, salimos con él a la mar. Navegando por el Atlántico pudimos comprobar una cosa curiosa: no daba nunca un pantocazo, ni con muy mala mar de proa. Como he dicho antes, se trataba de una construcción alemana y el branque de proa estaba dividido como en tres secciones, es decir, ángulo de ataque distinto en tres partes, sin ofrecer una línea continua. Fuera debido a esto o a alguna otra cosa –quizás la forma de los finos en las amuras- que se nos escapaba, el hecho es que tomaba las mares como cortándolas con un cuchillo y sin producirse el habitual pantocazo que todos hemos vivido en los barcos. Por cierto, y aunque como contaré más adelante, el tiempo que pasé embarcado en él fue poco grato, sí tengo que admitir que tenía una estampa bonita y estilizada como pocas veces he visto en la mar, el polo opuesto a esos portacontenedores de hoy que parecen cajas de zapatos.

Respecto a esta cuestión de las “ingenierías”, tampoco puedo dejar de anotar que un amigo mío, de una familia muy conocida de Navieros y Consignatarios de Santander, que había hecho la carrera de Ingeniero Naval en Inglaterra, me contaba que al terminar los estudios se embarcaban obligatoriamente como Oficiales de Máquinas en un barco durante al menos dos años. Y lo encuentro acertadísimo.

Quisiera recordar aquí un suceso curioso que ocurrió en la reconstrucción de “El Puntal”, en los Astilleros de Astano de Ferrol. Nos anunciaron que iban a poner en los camarotes un aislamiento especial, algo así como la última generación de la técnica. Se presentaron los montadores de la empresa con su director técnico, que dio la casualidad que era un Ingeniero Naval compañero de promoción de uno de mis hermanos. Él me explicó los detalles de lo que iban a montar y quedé a la espera de las pruebas. Estas no dieron los resultados esperados y se nos aseguró que en la primera ocasión se subsanarían los fallos. Si te vi, no me acuerdo: lo que sí puedo decir es que en mi camarote, situado en la cubierta principal, banda de estribor, vecino a la Cámara de Oficiales, pude “disfrutar” todo el tiempo que permanecí a bordo de algo que hasta entonces no había conocido: el más mínimo ruido que se producía en dicha Cámara, incluso el sonido de las cucharas sobre los platos, en las horas de las comidas, resonaba en mi cabeza como un disparo... Una técnica espectacular donde las haya.

En la actualidad y como espectador de telediarios, he podido observar detalles que me confirman estas ideas de que sería necesario acercar más a los proyectistas navales a la realidad de los barcos en la mar. No hace mucho pudimos ver cómo cierto crucero turístico en viaje por el Mediterráneo sufría una avería muy grave; un golpe de mar destrozó los cristales del Puente de Mando y anegó las consolas de las que depende todo, pero TODO. Energía, máquina, seguridad, gobierno, etcétera, estaban situadas allí, colocadas precisamente al pie de esos cristales. La parte de Proa del Puente es la zona más expuesta a ese tipo de golpes, con lo que el barco quedó de una tacada sin gobierno, sin máquina, sin energía y a merced de un temporal deshecho. Los balances fueron impresionantes y arrastraban todo de banda a banda, mesas, sillones, objetos, pasajeros, vajilla... y esta situación duró no sé cuánto tiempo, ocasionando pasajeros heridos y destrozos en el mobiliario. Siempre he sido crítico con esta manía de situar los elementos de control en zonas como estas que en cualquier temporal pueden ser las primeras en sufrir los embates de un golpe de mar. Todavía habrá quien defienda que, por conveniencia de control, debe ser así... pero sigo pensando que es un error.

Y como demostración de que esto no es nuevo, recuerdo que en mis últimos años de mar salieron de nueva trunca dos de las más modernos trasatlánticos italianos para la línea Génova-Nueva York y uno de ellos, creo que el “Rafaello”, en su primer viaje en el Atlántico Norte, recibió un golpe de mar justo debajo del Puente que le ocasionó una brecha de unos quince metros de largo por dos o tres de ancho. Y eso que se había alabado en la prensa especializada el tipo de material empleado, que era de más resistencia que el simple acero.

Aunque parezca un chiste, no lo es: cuando uno de los petroleros en que navegué estaba haciendo sus primeras pruebas, con el Capitán en el Puente así como el Ingeniero Naval encargado de ese barco, al meter el timón “Todo a Babor”... ¡zas! se fue a la banda contraria; esto era, creo, un típico caso de cambio de polaridad. El Capitán se quedó mirando al Ingeniero y antes de que comentara nada, éste se adelantó y le dijo “...bueno, pero sabiéndolo, no importa mucho...”. Había que ver la cara del Capitán al escucharlo...

Un detalle que me asentó más en la idea de lo que vengo diciendo y que me compensó (¿?) algo de aquel ambiente familiar, en que había crecido rodeado siempre de la veneración por la exactitud matemática y técnica: en uno de los petroleros construidos en Astilleros de Cádiz en el que navegué, las “Tablas de Calibración de Tanques” tenían en su primera hoja un aviso hecho con sello del Astillero que decía, textualmente: “Las medidas de estas Tablas están dadas de buena fe pero no se garantizan” y firmaba el Jefe del Departamento Técnico. Lógicamente, se lo enseñé a mis familiares “ingenieriles” comentando si ellos aceptarían algo parecido de un arquitecto que les construyera una casa y les entregara los planos de la misma con una salvedad de este tipo en su firma.

Comunicaciones a bordo

Otro detalle que hoy parecería extraño en nuestro siglo XXI era lo radicalmente distinto de las comunicaciones en los tiempos que estoy describiendo; había, sí, una telegrafía prácticamente en todos los barcos, utilizando el código Morse, con un Oficial Telegrafista a cargo. Por supuesto, no existían móviles ni Internet ni nada parecido, ni la radio VHF que se incorporó más tarde, a finales de los sesenta, pero que usaba métodos que hacían incómoda su utilización. Aquellas conversaciones con la familia eran casi cómicas. Cuando por fin se conseguía hablar a base de frases, generalmente cortas, y que a cada momento había que decir “cambio” para que el interlocutor contestara o dijera algo, se producían diálogos de este tenor: “Hola ¿cómo estás? Cambio”, “Yo bien ¿y los niños? Cambio”, “Todos bien ¿cuándo llegaréis a tal sitio? Cambio”... con el consiguiente despiste por parte de las familias si se olvidaban del imprescindible “cambio”.



Al finalizar la conversación se decía "Corto" y otros añadían "Cierro", pero siempre me impresionó un compañero que terminaba la comunicación con esta tacada, toda seguida: "¡Cambio, corto, cierro, arriba y fuera!"

Hay que admitir que al menos en este aspecto se han humanizado mucho las cosas y, aparte de que los periodos en la mar son mucho más cortos, permiten hablar por móviles, Internet y demás tecnologías al uso. Y no hablemos ya de toda la información que aportan los radares de hoy, que permiten ponerse en comunicación con otro barco cercano, y acordar la

maniobra a ejecutar por ambas partes.

En el paraíso comunista

Navegando tuve ocasión de visitar al menos dos países del llamado “socialismo real” y fueron Rumanía y Yugoslavia. La primera aún gobernada por Ceausescu y la segunda por Tito (que integraba a los estados hoy independientes de Serbia, Croacia, Montenegro, Macedonia, Eslovenia y Bosnia). Tanto en esas naciones como por lo que pude conocer en Astilleros de Santander durante los habitualmente largos

períodos de reparación de buques chinos, rusos y cubanos, creo que puedo hacer una valoración personal al conocer detalles e interioridades del “sistema”.

El primero de estos países visitados fue Rumanía, el puerto de Constanza en el Mar Negro, en la Navidad de 1968 y esta primera visión no pudo ser más negativa: abandono, suciedad en las calles, carencia de casi todo, propaganda ideológica hasta en la sopa y, por supuesto, un ambiente oficialista en el que los funcionarios del Partido –y no digamos los altos jefes- vivían en un nivel distinto del resto de la población. Allí pude conocer y frecuentar las tiendas “especiales” para extranjeros (... y miembros significados del Partido) que sólo aceptaban divisas.

La razón de este viaje fue tomar una carga de carne congelada. Para ello, un mes de Diciembre tuve que hacer escala en Constanza, en la costa rumana del Mar Negro, y la estancia allí se prolongó casi un mes, comprendiendo las Navidades. Aparte de todos los detalles bien conocidos por quienes hayan navegado a países comunistas, me encontré con que el Gobierno rumano designaba una persona como mediador entre el Capitán y las autoridades, los responsables de la carga, la agencia consignataria (por supuesto, también organismo del Gobierno) y todo lo demás. No era una mala idea ni mucho menos y quien me tocó en suerte, Vian de nombre, era una persona agradable, que hablaba italiano y algo de inglés, y que, por sus expresiones y suaves críticas al sistema, no parecía comunista y que nos ayudó en muchas cosas durante nuestra escala en aquel puerto.

Por ser un viaje inaugural, llevaba instrucciones de nuestra Naviera de agasajar debidamente a las Autoridades y así lo hice, ofreciendo una cena al Ministro de Comercio Exterior de Rumanía y su séquito, que llegaron al costado del barco en sendos Mercedes. Era plena época de Ceausescu y su temida “Securitate”, pero tengo que admitir que todo transcurrió en el mejor de los ambientes e incluso en los brindis, el “tovarisul” (camarada) Ministro levantó su copa por todo lo que se terció, incluso por nuestro Jefe del Estado. En esa cena pude observar algo que me impactó: el peloteo, de auténtico sonrojo, con que los acompañantes del Ministro trataban a éste. Era bien visible el pánico que se reflejaba en sus caras si él se dirigía a alguno de ellos censurando algo... para minutos después soltar unas carcajadas y decir que todo había sido una broma. Creo que esta actitud tan servil no la había visto antes ni siquiera en nuestra España de Franco, que ahora muchos se empeñan en hacerla análoga a las dictaduras comunistas. Ya sé bien que hoy quizás no sea "políticamente correcto" mencionar detalles así, pero esto es lo que viví y palpé entonces.

Tengo que señalar que en ese viaje venía con nosotros la esposa del Primer Oficial, persona ya de edad como su marido. Pues bien: en aquellos días en Constanza, el mencionado Vian me comentó que, siendo las fechas que eran, echaría mucho de menos a la familia. Lógicamente le contesté que así era, pero ya se sabe que esto forma parte de la vida de un marino, etcétera, etcétera. Continuó él hablando de que si hubiera compañía femenina, sería más llevadero, que a nadie le amarga un dulce... Bromeamos sobre el tema, sin más trascendencia. Pero pocas horas después, Vian llegó a bordo y me dijo muy contento: “Capitán, ya he hablado con Bucarest y envían una mujer para que esté con usted a bordo. Me aseguran que es muy guapa, habla idiomas y no hay ninguna pega...”. Me alarmé y le dije que parara eso inmediatamente, que no podía ser, que me habría interpretado mal, etcétera. Pero él no lo entendía y sólo cuando le dije que, aparte de otras razones como la de estar casado, la presencia de la esposa del Primer Oficial a bordo no permitía ciertas cosas, se resignó a detener la “operación”. El me argumentaba que si una persona quería compañía femenina nadie tenía que ofenderse, ni era óbice el matrimonio ni la presencia de la esposa de otro tripulante. Cosas veredes...

Posteriormente, como Capitán del B/F “Río Besaya”, visité Bar, en Yugoslavia, muy cerca de la frontera albanesa, un pequeño puerto, un pueblo verdaderamente precioso, de aguas límpidas y muy tranquilo. Allí teníamos que cargar canales de cerdo congelado con destino a Tarragona. Lógicamente, en el Contrato de Fletamento se especificaba la temperatura que debía tener esta carga que creo recordar era 18 grados bajo

cero. Pues bien: al empezar la carga y comprobar la temperatura nos dimos cuenta que excedía a lo exigido en los conocimientos de embarque (no tendría ni 12 grados bajo cero), por lo que suspendí la carga y comuniqué que hasta que no tuviera la temperatura debida, no admitiría el embarque. Y allí empezó el lío: durante varios días se multiplicaron los esfuerzos de la Autoridad yugoslava para que facilitase la carga. Desde avisarme que "... su Armador había llamado para que cargase" hasta "... dice Belgrado que tiene que cargar..." y así mil ocurrencias. Naturalmente, yo contestaba que admitiría la carga...siempre que hicieran constar en los Conocimientos de Embarque la temperatura real. Esto, lógicamente, no lo querían de ninguna manera; sabían que admitirlo equivalía a lo que se conocía como "ensuciar los Conocimientos", y que hacía problemática, cuando menos, su negociación comercial. Este tira y afloja duró varios días y se desgañitaban porfiando en mil intentos. Como la situación no tenía visos de cambiar, y dado que la costa dálmata es una maravilla, llegó un día en que comuniqué al Consignatario que para el día siguiente necesitaba un coche para recorrer aquellos sitios de tanto renombre como Dubrovnik y Bocas de Kotor lo que hice acompañado del Segundo Oficial. Cuando los cargadores vieron que me lo tomaba con tranquilidad, aceptaron los hechos, y, como en los días transcurridos, la carga había adquirido "casi" la temperatura exigida, cargamos y al final quedamos tan amigos. En sus intentos no entendían que uno no temblara ante la mención del "...dice Belgrado..." que para ellos significaba el dictamen inapelable de la Superioridad.

Estos viajes a países comunistas tenían una "coda" curiosa: al regresar a España había obligación para el Capitán de presentarse al Comandante de Marina del primer puerto, quien debía rellenar un cuestionario para el Ministerio de Asuntos Exteriores en el que se hacían constar todos los aspectos y detalles habidos durante la escala en esos países, límites que hubieran puesto a movimientos o desplazamientos, prohibiciones, etcétera. con el fin de responder en reciprocidad con idénticas medidas a los buques de aquellas banderas, lo que parece lógico. Dicho Cuestionario contenía cosas tales como si se habían producido contactos con Autoridades, temas de conversaciones con este motivo, actitudes en general hacia nosotros, etcétera. Como en mi caso y por orden de la Empresa siempre ofrecí cenas a estas Autoridades, el caudal de estos contactos puede imaginarse que daba para mucho; al rellenar dichos cuestionarios les asombraba que en la práctica totalidad de dichas cenas, mis invitados brindaban por nuestro Jefe del Estado y por España y del tema de las conversaciones... tenía que admitir que versaban más que nada sobre lo estupenda que estaba tal o cual artista y cosas semejantes.

Y muy en la línea de lo habitual en estos países es lo que le ocurrió a otro Capitán de mi Empresa, íntimo amigo y hombre de carácter. Fue con su barco a un puerto del Sur de Rusia –época soviética- y cuando estaban ya atracados al muelle, subieron a bordo las Autoridades, como es de rigor. Después de resolver todo el papeleo, pidieron al Capitán que reuniese a la tripulación en cubierta para que todos estuvieran informados sobre la manera de comportarse en tierra, prohibiciones a tener en cuenta, etcétera. Una intérprete de Intourist –la Agencia Oficial de Turismo Soviética- iba traduciendo todo lo que decía su Jefe y, al final, añadió: "Todos los tripulantes deberán regresar a bordo antes de medianoche excepto el Capitán, que podrá hacerlo a cualquier hora". Y este amigo, sin cortarse un pelo y con toda tranquilidad, dijo en voz alta y bien claro: "Sí señor, así me gusta, con igualdad siempre...". Contaba riendo que a la intérprete se le quedó cara de susto, ante la pregunta de su Jefe sobre lo que había comentado el Capitán, sin saber si traducir al pie de la letra lo que acababa de escuchar. Y es que todos somos iguales... pero algunos somos más iguales que otros.

Relaciones con la Armada (I)

Antes de entrar en este "capítulo", quiero aclarar una cosa: en los párrafos siguientes describo la situación tal y como yo la viví en aquellos años cincuenta y sesenta. A día de hoy, el ambiente, las características y las singladuras de nuestros marinos de guerra son muy distintas y, por lo que conozco de muchos de ellos, sé que sería imposible que situaciones como aquellas se repitieran. Sirva esto como aviso por si alguien

creo detectar pasados rencores, que serían extraños en quien ha vivido un ambiente militar desde la infancia.

En Octubre de 1959 me incorporé a la “mili” como Marinero en el Cuartel de Instrucción de San Fernando (Cádiz). En aquel entonces, los que tuvieran cualquiera de los dos Títulos (Capitán o Piloto) sólo estaban obligados a hacer seis meses porque se daba por supuesto que no necesitaban instrucción marinera. Después del período de Cuartel, fui destinado al Grupo Anfibio (Lanchas de Desembarco) que tenían su base en los caños de La Carraca. Como destino no era malo y podía ir a casa todas las noches, pues vivía con mi hermano Luis, Ingeniero Naval en Astilleros de Cádiz.

Mucho podría contar de aquellos meses, del ambiente y las particularidades de nuestra Armada, con recuerdos buenos y alguno malo, pero no podré olvidar que con la gracia espontánea de los gaditanos, pude “mondarme” de risa como pocas veces en mi vida. Baste decir que, aunque podía ir a San Fernando en el autobús (el “Comes”) de las seis de la mañana, me levantaba una hora antes para coger el llamado “Tren Obrero de Puerto Real” que salía a las cinco de la mañana, en el que viajaban los obreros de las Factorías de la bahía gaditana y ello solo por una razón: iba riéndome todo el viaje hasta San Fernando con las ocurrencias y buen humor de aquella gente.

Creo que fue en los primeros años sesenta cuando se abrió una convocatoria especial para que los Marineros Mercantes entraran en la Reserva Naval, siendo Ministro de Marina Nieto Antúnez. Según se rumoreó entonces, la medida fue para abrir más el escalafón ya que llegaba un momento en que la endogamia de los apellidos –Cervera, Sánchez-Barcaiztegui, González-Aller, Lazaga, etcétera.- hacía difícil, por ejemplo, asignar destinos poco apetecibles a alguien que podía influir con el familiar correspondiente para evitarlo. Sea lo que fuere, hubo un crecido número de Capitanes y Pilotos que entraron en la Armada y, casi en su totalidad, ocuparon plaza de Oficiales de Derrota al principio de su vida militar.

Que no solo nosotros, los marinos mercantes, éramos objeto de ese trato “especial”, pudo verse en la forma en que lo eran integrantes de otras carreras al cumplir el Servicio Militar, por ejemplo. Así recuerdo muy bien cómo mi hermano mayor, Ingeniero Naval como ya he dicho, sirvió en la primera promoción de la Milicia Naval Universitaria durante tres veranos. Esa Promoción estaba compuesta, creo que en su totalidad, por estudiantes de Ingeniera Naval y de Marina Mercante. Por lo que él mismo me contaba, comprendo que en aquel entonces tenían sobrada razón para indignarse con muchas de las cosas que veían o sufrían y no se hable de manía antimilitar porque se trataba en este caso de hijo y nieto de militares por las dos ramas. Para mayor “inri” varios de los integrantes de aquella Promoción eran familiares de Jefes de la Armada llegando a darse el caso de que uno de ellos, apellidado Cervera y, por supuesto, miembro de la conocida familia que cuenta quizás con docenas de Jefes y Oficiales en el Escalafón, se encontraba con sus compañeros en el sollado del barco en el que navegaban cuando el Oficial de Guardia se asomó por la lumbrera y gritó “¡Cervera! Suba a cubierta que su tío el Almirante le espera...” y el susodicho, muy serio, contestó “¡Sí, mi Oficial...pero ¿cuál de ellos?” porque tenía ¡tres tíos Almirantes!... Como colofón a este detalle, puedo contar que durante la “mili” en el Grupo Anfibio, en los Caños de La Carraca (Cádiz) tuve que asistir en formación a la toma de posesión del nuevo Capitán de Navío Jefe del Grupo, Sr. Cervera y Cervera, presidiendo la ceremonia el Jefe de Estado Mayor de la Capitanía General del Departamento, Sr. Cervera, en nombre del Almirante Jefe del Departamento, Sr. Cervera. Por algo se contaba que, en tiempos de la Monarquía, cuando el Rey Alfonso XIII visitaba un barco de guerra decía “¡Vengo a conocer el Cervera de este barco!”.

Durante las escalas en Cartagena del desaparecido “Bonifaz”, me encontraba algunas veces con un Teniente de Navío de la Armada, conocido mío, que en un principio estaba destinado en un destructor y me comentaba que “...tenía mucha vocación porque salían los miércoles a la mar, que le encantaba y estaba deseando que llegara la próxima semana para volver a salir...”. En aquellos tiempos nuestros barcos de guerra apenas navegaban, entre otras cosas porque nuestras carencias económicas, de combustible, etcétera, no lo permitían. Recientemente, leyendo Memorias de Jefes de la Armada, al

referirse a esos años se lamentan de que se pasaban a veces tres o cuatro meses atracados a un muelle con apenas media docena de salidas a la mar.

En una ocasión y estando el mencionado destinado en el petrolero de la Armada “Teide” vino a verme a bordo y charlando en mi camarote me enseñó una tarjeta del Ministro de Marina en la que le felicitaba porque en las recientes maniobras de la flota habían estado con su barco dando combustible en la mar a las demás unidades que intervenían y por ello le anunciaba el Ministro que le concedían la Cruz del Mérito Naval. Lo justificaba diciendo que estuvieron toda la noche petroleando y que esto “...había trascendido...”. Estaba conmigo el Segundo Oficial que era un irónico de marca y al oír esto le preguntó con aire inocente “¿Es que dabais el combustible a buchitos?”.

Por cierto que en otra ocasión este mismo Teniente de Navío me llevó a su barco, el ya citado “Teide”, con base en Cartagena, para enseñármelo. Hay que señalar que los viajes que tenía que hacer –en aquella época- eran normalmente y como muy lejos a Sevilla. Me presentó a un Alférez de Navío de la Reserva Naval (se había abierto hacía poco para los Oficiales Mercantes, como dije anteriormente) y cuando ya estábamos en el Puente me dijo “No creas, ellos montan guardia como *nosotros*...pero, claro, cuando eso pasa uno de *nosotros* está en la Derrota...”. Dejando aparte la falta de delicadeza de decirme esto, preferí callarme en ese momento y no aclararle que esos “mercantones” tenían más días de mar que todos ellos juntos y que seguramente sabían más que ellos en todo lo que respecta a una guardia de Puente; recordar que esos días yo, navegando en Petroleros, apenas estaba en tierra 24 o 48 horas cada mes o cada dos meses. Precisamente poco después de lo que acabo de narrar, hablando con mi padre, militar, que intentaba convencerme para que entrara en la Reserva Naval porque así estaría más con la familia, vería más a mis hijos, etcétera, no pude evitar contarle lo que había visto en el “Teide” y decirle que si me encontraba en una situación parecida y me colocaban de “vigilante” a un oficial así, al día siguiente me juzgaban en Consejo de Guerra porque hubiera tenido una reacción, digamos, poco acorde con el espíritu militar.

Relaciones con la Armada (II)

Del desconocimiento mutuo entre ambas Marinas en aquella época fue buen ejemplo un detalle, humorístico si se quiere, que me ocurrió al preparar los exámenes de Capitán: estuve un tiempo dando clase con cierto Capitán de Navío, antiguo Profesor de Navegación de la Escuela Naval Militar, uno de los hombres más capacitados que he conocido, magnífico navegante y docente nato además de un perfecto caballero. Era tal su afición que nos dio las clases mencionadas a otro compañero y a mí “gratis et amore”, y eso que nos reuníamos en el Madrid del mes de Julio y a las tres y media de la tarde, cuando se caían las moscas del calor que hacía. Pues bien, al hacer ejercicios de Compensación de la Aguja Magnética me dijo “Mire Azofra, lo mejor que puede hacer usted navegando para compensar la aguja, es aprovechar el paso por el Ecuador Magnético, sacar todos los imanes del mueble de la Bitácora y...” a lo que le tuve que decir “Si navegando de Oficial hago eso, el Capitán me cuelga del palo trinquete...”, ¡A buenas horas le iba yo a cambiar los imanes de sitio a cualquier Capitán de los que conozco!...A él le hizo gracia también y admitió que pocos Capitanes permitirían hacer algo así.

Por cierto que este mismo Capitán de Navío fue destinado años después a la Subsecretaría de la Marina Mercante, creo que en la Dirección de Enseñanzas Náuticas y al encontrarnos nuevamente con motivo de una botadura en Astilleros de Santander me comentó la idea que pretendía proponer para el examen de Capitanes y que me pareció de lo más acertada: un solo ejercicio en el que se consideraba al examinando como Capitán de un barco español que se encontraba en un puerto extranjero, por ejemplo de Australia; tenía que tomar determinado cargamento y se le presentaba la póliza de fletamento con las condiciones (Derecho Marítimo e inglés, puesto que en este idioma esta la póliza); tenía que estibar una carga de grano en forma determinada para evitar corrimientos (Estiba y Mecánica del Buque); realizar la maniobra de salida con mal tiempo (Maniobras); recibir e interpretar un “Aviso a los Navegantes” en inglés con el tiempo que se esperaba (Meteorología): determinar la derrota ortodrómica y el rumbo al puerto de destino

(Navegación); recepción y contestación de telegramas de Armador y Autoridades, lógicamente en inglés; atender a un tripulante accidentado durante la travesía (Higiene Naval); situación por radiodemoras y observaciones de estrellas (Navegación); temporal en la mar con echazón de parte de la carga y correspondiente Protesta de Mar(Derecho Marítimo)... y así los varios avatares que podrían presentarse durante la navegación. Algunos dirán que puede ser complicado pero me inclino a creer que hubiera sido mucho más práctico que aquellos interminables cálculos que nos ponían en nuestros exámenes con observaciones de “astro desconocido”... que resultaba ser la Luna o el clásico del barco que se pasaba todo el tiempo dando vueltas por el meridiano de 180 grados (cambio de fecha) y al que llamábamos entonces “el del Capitán que perdió la pipa”.

En este apartado de los exámenes, y por la relación que tiene con los altos cargos de la Subsecretaría de la Marina Mercante, no quisiera pasar por alto un detalle que ocurrió en la primera convocatoria a que me presenté para los exámenes de Capitán en Enero de 1965. En el día señalado para el examen de Mecánica del Buque, cuando ya habíamos ocupado nuestros sitios, se nos anunció, por sorpresa, que se iba a poner un examen sobre Cargamento de Granos, que no iba a tenerse en cuenta para el resultado del examen y que su único objeto era determinar nuestra preparación para resolver un caso de este tipo de cargamento. Así mismo, que se esperaba la llegada del Subsecretario de la Marina Mercante –un Contralmirante- que quería hablarnos. Mientras, se nos repartió un libro recientemente editado por la Subsecretaría pero aún no publicado, en el que se contenía la forma de abordar este tipo de cargamentos y un problema sobre el tema con diferentes apartados y con una especie de clave del tipo de “Para resolver esto, vaya a la página tal” y así en varias preguntas.

Llegado el Subsecretario empezó por expresar que quería aprovechar la ocasión de tener en Madrid a tantos Pilotos aspirantes al título de Capitán para tener “un cambio de impresiones” sobre el tema en concreto de los cargamentos de grano –hacia casi un año que se había producido la pérdida del “Castillo de Montjuich” en el Atlántico Norte, sin que se hayan sabido nunca las causas aunque se consideraba posible fuera debido a un corrimiento de su carga de grano- y en general sobre cuantos asuntos se consideraran convenientes a la navegación. Como era de esperar, el referido “cambio de expresiones” consistió en que él dijo cuanto quería decir y nosotros nos limitamos a escuchar y ahí quedó todo. Terminado su discurso –en el que creo que dejó claro que no teníamos ni pajolera idea del tema y que si pasaban todos estos desastres era por culpa nuestra- insistió en que aquel ejercicio que se nos presentaba no contaba en absoluto para la nota del examen y “adiós muy buenas ...”

Cuando pudimos enfrentarnos al problema planteado, comprobamos que, tal y como se numeraban las preguntas del problema, para resolver el apartado cuarto tenía que consultarse, por ejemplo, la página 148 en la que la constante “K”... ¿qué diablos significaba esta constante “K” o el valor de la fórmula tal o...?. Aquella misma noche mis familiares ingenieriles se quedaron asombrados porque me explicaban que un libro técnico o científico no se podía abrir por la mitad, sin que antes uno se enterara de qué iba la cosa.

Era algo tan absurdo que todavía no sé a quién se le ocurrió la genial idea. Con estos cargamentos en los barcos corrientes de aquel entonces, había que preparar “alimentadores”, “arcadas”, etcétera. Sobre esto añadiré que le oí a cierto Ingeniero Naval, Inspector de Buques, que “arcadas” era lo que padecía él cuando tenía que revisar estos cálculos.

Para mi fortuna, nunca tuve que enfrentarme a problemas de este tipo ya que el único mineralero (“bulk-carrier”) en que navegué, el ya citado “Minas Conjuero”, tenía lo que se llamaba “bodegas autoestibantes”, que por su sección octogonal evitaban el corrimiento de la carga.

Sería oportuno incluir aquí alguna experiencia ocurrida a bordo del Trasatlántico “Cabo San Roque”, el cual antes de comenzar sus viajes de línea regular, se empleó para dar un crucero sólo con invitados de la Naviera y personalidades de la vida política y financiera española ... (¡Qué tiempos, ¿eh? un crucero de lujo para un grupo “selecto” de personas!) Aquí figuraban casi todos los miembros del Consejo de

Administración de Ybarra, con sus familias, y también altos cargos de la Administración del Estado, entre los que se encontraban, como no podía ser menos, los de la Subsecretaría de la Marina Mercante, incluyendo Jefes de algunos negociados (personal de la Armada que, en aquellos tiempos, copaban la práctica totalidad de este organismo) acompañados de sus esposas.

Hasta ahí se podrá decir que, al fin y al cabo, era propio de aquella época. Pero lo que ya no era tan normal es que alguno de aquellos Jefes pedía que se le avisara al estar al través de tal o cual cabo o faro para que subieran al Puente y... ¿comprobar si era correcto? No lo sé, pero no acababa ahí la cosa: en cierta ocasión, y como todos estos señores tenían la mala costumbre de reunirse en el cuarto de derrota, encima de la carta náutica, para comentar sus “batallitas”, o bien ocupando los alerones del Puente, obstaculizando visiblemente la labor del Oficial de Guardia o del Capitán, éste, el titular del barco, echaba sapos y culebras pero no se atrevía a pedir abiertamente que se quitaran de en medio. Y en un momento de superior enfado nos ordenó a los Agregados especialmente que no permitiéramos que subiera a los alerones del Puente ningún pasajero, para lo cual ya había colocadas unas cadenillas con su cartel prohibiendo el acceso.

Horas después, estando de guardia en el Puente, observé cómo uno de los ya citados Jefes de la Subsecretaría subía la escala de acceso a los alerones y estaba quitando la cadenilla para entrar. Salí rápidamente y, con la mayor corrección posible, le dije que el Capitán había prohibido el acceso. Él sonrió –me atrevo a decir que con suficiencia- y me dijo textualmente, mientras seguía quitando la cadenilla: “Claro, es que usted no sabe quién soy yo... soy el Capitán de Navío Fulano de Tal, Jefe de... (y aquí la Dirección General correspondiente) de la Subsecretaría”, así que opté por retirarme y advertir al Oficial de Guardia.

Pero no para aquí la cosa. Como consecuencia de las órdenes recibidas, al día siguiente me fijé que en el extremo del alerón estaba un señor, ya mayor, y salí a comunicarle, con la natural amabilidad, que estaba prohibido permanecer allí; él me pidió disculpas, con toda cortesía, y se marchó. Yo volví al Puente y como estaba el Capitán, le dije que ya no había nadie en el alerón. Él se me quedó mirando con cara de susto y me preguntó si se trataba del señor mayor que vestía tal y cual y al contestarle que así era, me gritó “¡Pero si es el Presidente de la Naviera Ybarra! ¿Qué ha hecho usted? Voy a darle excusas ahora mismo...”. Y yo pensé, como tantas otras veces, que cierto señorío no dependía del cargo sino de la persona.

Del personal embarcado

Ya he contado algo del típico ambiente que se respiraba en los barcos de Ybarra, la sacrosanta rutina, el hacer todo “como siempre se hizo”, llevando a extremos ridículos incluso la forma de realizar la estiba de la carga en las bodegas y otros mil detalles. Pero creo que pocas cosas lo demuestran como lo que me pasó en cierta ocasión: estando en Cádiz y paseando por la calle me encontré a un amigo y compañero de promoción. Llegamos a los muelles y nos encontramos con que estaba allí atracado el “Cabo San Vicente”, trasatlántico de Ybarra, gemelo del “Cabo San Roque”, en el que yo había navegado anteriormente. Mi amigo preguntó que si podríamos visitarlo y así lo hicimos, dado que yo conocía a muchos de la tripulación. Le enseñé todo lo que le interesaba y para terminar me dijo que le gustaría ver el Puente y el Cuarto de Derrota. Subimos a la cubierta correspondiente y por los pasillos interiores, llegamos a la Derrota y cuando fui a abrir la puerta me encontré con que estaba cerrada. Mi amigo comentó que era mala suerte y que lo dejáramos... pero lo pensé y le dije “En el “Cabo San Roque” la llave de la Derrota la poníamos siempre detrás del Extintor nº123. Vamos a mirar allí” y, efectivamente, allí estaba la llave: como los barcos eran gemelos, si en el primer caso se había colocado en tal extintor, había que seguir la tradición y hacer tres cuartos de lo mismo.

Hay cierto detalle que debo señalar, por la sorpresa que supuso para mí al empezar a navegar en Ybarra: el ambiente en las Cámaras. Siendo vascos una gran mayoría de la Oficialidad, se palpaba entre ellos cierto

velado menosprecio hacia quienes no eran del País Vasco. Incluso para decir que Fulano o Mengano eran vascos oí a veces expresarlo como "... es de nuestra parte...". Debido a que la Inspección de la Flota estaba en Bilbao y todos los Inspectores eran de allí –de Plencia, Portugalete, Gorliz, etcétera- era raro que los Capitanes no fueran de estos mismos sitios. En varias ocasiones presencié en el "Cabo Menor" momentos de tensión en la mesa cuando algún Oficial hacía comentarios despreciativos hacia uno recién llegado si era, por ejemplo, de Soria o en general de tierra adentro y en más de una ocasión tenía que intervenir el Capitán para cortar la situación. Y digo que fue una sorpresa para mí porque hasta ese momento yo estaba encariñado con Bilbao y sus gentes; tenía –y tengo- muchos y buenos amigos allí y me encantaba la ciudad que, al ser puerto base, acogía nuestras estancias más largas. De ahí se pasó a oír alguna vez en la Flota de Pereda que alguien, sí, era vasco "... pero no ejerce...".

Tras efectuar algunos viajes interinando de Capitán –Granelero "Mendoza" y B/F "Río Nansa"- fui destinado a prestar servicios de tierra durante la reconstrucción del B/F "El Puntal" en los Astilleros de Astano, en El Ferrol y, a su terminación, embarqué en el mismo como Primer Oficial. El tiempo que pasé allí no fue precisamente de "rosas" y referiré algunos detalles sobre el arte de algunos Capitanes para dotar de un ambiente irrespirable un barco.

Estuve embarcado unos tres meses de Primer Oficial en este barco, cuyo Capitán reunía todas las condiciones para ser inaguantable: enfermo del estómago, resentido, desconfiado y que no perdía ocasión de ver en las cabezas de los demás, peldaños para subir haciendo méritos a base de informar mal de cualquier persona, incluso Consignatarios, agentes, personal de tierra, etcétera. Para no faltar a la costumbre, él había sido, a su vez, un Oficial conflictivo para sus Capitanes, como he comprobado curiosamente en varias ocasiones. Como es lógico no daré nombres, pero sí que fue una experiencia penosa. Por ejemplo, en la mesa y durante las comidas, había un verdadero pugilato entre los Oficiales por comer en un turno distinto en el que lo hacía el Capitán: éste aprovechaba la ocasión para recriminar al Jefe de Máquinas o a algún otro de los presentes detalles sobre supuestas faltas en el trabajo, lo que hacía incluso en presencia de las mujeres de los demás Oficiales y en algunos casos, de la mujer del recriminado. Recuerdo en particular que en cierta ocasión y estando mi mujer a bordo, asistiendo a una de aquellas comidas, no pude aguantar más y me levanté de la mesa con ella. En la mar era frecuente que dicho Capitán aprovechara aquellos momentos para comentarios pornográficos de mal gusto, groseros siempre, que a nadie hacían maldita la gracia. Y, sin necesidad de especificarlos, recuerdo que los marinos tienen cierta fama de malhablados, pero aquellas groserías traspasaban todos los límites.

Sucedía a veces que, estando en puerto y una vez acabado el trabajo, varios Oficiales nos poníamos de acuerdo para salir a tierra y empezábamos a cambiarnos para ello, pero si aparecía el Capitán y nos preguntaba si salíamos porque él también lo haría con nosotros, empezábamos todos a decir que, en realidad muchas ganas no teníamos y que casi era mejor quedarse a bordo. Lógicamente, el interesado se daba perfecta cuenta y se ponía furioso, por lo que entonces alguno se "sacrificaba" y aceptaba salir a tierra en tan "grata" (¿?) compañía.

Otro detalle curioso referente a este mismo Capitán: pocos años después de lo narrado anteriormente, quiso la casualidad que yo tomara el mando de un barco que el "infrascrito" había mandado antes. Como es habitual, entre la documentación reservada que se archiva en el escritorio o en la caja de caudales, figuran las cartas –confidenciales- intercambiadas entre Empresa y Capitán junto con las calificaciones de todos los Oficiales que se enviaban anualmente. Pues bien, las cartas que este Capitán mandaba a la Inspección de la Naviera estaban plagadas de informes que criticaban a todo bicho viviente, especialmente Consignatarios, Prácticos, etcétera, que invariablemente, perjudicaban a la Naviera, actuando contra sus intereses y remarcando en todos los casos que gracias a la labor del firmante se había conseguido arreglar los problemas, sin obviar a veces una "valerosa" (¿?) actuación personal del tipo de "...mandé arriar el chinchorro de a bordo para comprobar personalmente..."

Quizás no esté de más señalar un detalle de este Capitán del que fui testigo y que explicaba muchas cosas: como ya he dicho, se trataba de un hombre con dolor de estómago y siempre sufriendo del malestar habitual de este tipo de enfermos. Por cierto que él era un acérrimo defensor de la Sanidad Pública –presumía de ideología socialista- y nos sermoneaba sobre lo bien que funcionaba en Inglaterra con el Gobierno Laborista, por lo que durante una estancia en Londres, encontrándose peor, pidió al Consignatario que dispusiera lo necesario para una visita médica. Para ello nos comunicaron –yo le acompañaría- que un coche nos llevaría al Hospital Naval de Greenwich, que era lo prescrito para atender a las tripulaciones de los barcos que se encontraran en el puerto, y allí fuimos. Este detalle ya de entrada no le gustó nada, pero le dijeron que no había otra solución. Primero nos recibió un Médico negro, que apenas dejó hablar al enfermo, poniéndole un termómetro en la boca, de allí pasamos a un indio que le hizo unas placas, después creo que a un pakistaní... y, cuando todo terminó –sin que lo viera un médico blanco- aún no le habían dado ocasión para que dijera qué le dolía o dónde tenía el malestar. A la salida se pasaba por una ventanilla –la Farmacia- y allí le entregaban un frasco de píldoras en el que únicamente constaba el nombre del enfermo y la dosis a tomar, sin poner siquiera el nombre del medicamento. Nuestro hombre se puso furioso, diciendo que ese no era un trato decente. Por ello, en la siguiente escala, que era Tenerife, avisó al Consignatario para que le arreglara una visita a la Clínica del Dr. Zerolo, en aquel tiempo una de las mejores de Canarias y allí, con “trato especial” se vengó (¿?) de lo que consideraba una experiencia indignante que había tenido por parte de la Sanidad Inglesa, en su opinión, “demasiado igualatoria”. Está visto que a la hora de que te atiendan, sobran ideologías.

Con tal ambiente, no fue nada extraño que al finalizar la primera temporada, de 32 tripulantes que éramos, unos diecisiete se desembarcaran con diversos motivos (enfermedad, necesidades familiares, etcétera)... siendo yo, Primer Oficial entonces, uno de los que lo hizo. Esto produjo el natural revuelo en la Inspección de la Empresa que llamó “a capítulo” al Capitán... quizá porque en mi caso se trataba del más antiguo en el escalafón de Primeros Oficiales y contando ya con dos periodos de mando interinando, pero él se defendió contestando que ninguno de los desembarcados valía nada, que eran (éramos) vagos redomados, etcétera. Este mismo Capitán ya había tenido problemas similares en otros barcos y, por lo que a mí respecta, respiré tranquilo cuando abandoné aquel ambiente.

Pero vayamos a recuerdos de algunos tipos curiosos de lo que se podían encontrar en los barcos en aquellos tiempos.

Durante la época que permanecí a bordo del “Cabo San Roque” acababan de salir las llamadas “Tablas Rápidas” de Navegación (Arana, Fernández de la Puente, etcétera) y un Agregado del barco, al resolver su cálculo después de la meridiana, estaba utilizando una de estas Tablas. Al observarlo el Capitán –vasco él- le preguntó qué estaba haciendo y el chaval, todo orgulloso, contestó que eran las nuevas Tablas, que ahorraban todos los logaritmos, funciones circulares, etcétera. Explicó a grandes rasgos su manejo y ventajas al Capitán y éste le dijo literalmente “¡Déjate de mariconadas y haslo como todo el mundo, recoño!”

Algo que oí contar en más de un barco y que me aseguraban era cierto, se refería a un Capitán que al llegar a un nuevo mando se encontró con que en el Puente disponían de radar, un adelanto que él no había manejado nunca. Preguntó a los Oficiales si ellos lo utilizaban y al saber que era así, encargó al Segundo que le enseñara. El susodicho le estuvo explicando durante algún tiempo las características y manejo hasta que el “Viejo” supo ya todo lo necesario. Cuando terminaron las “clases”, le agradeció al Oficial su labor y a continuación cogió la llave y cerró el aparato, diciéndole “Bueno, ya está, el radar sólo lo puede utilizar el Capitán... así que listo ¿no?...” Dicen las malas lenguas que todavía le dura el asombro al interfecto...

Antes, especialmente al hablar del ambiente en Ybarra, ya he referido que en aquellos años, el Capitán era como un semidiós al que apenas se le podía interpelar. Esto era completamente distinto en Pereda, sin que por ello perdiera el mando su natural autoridad: el ambiente era distinto y en este aspecto me ocurrió una

cosa que creo merece la pena referir: estando de Capitán en los Frigoríficos tuve un Agregado que venía de hacer la primera parte de sus prácticas en la Trasmediterránea, en los correos de Algeciras-Ceuta. Me comentaba que estaba contento en nuestra Empresa por el ambiente, el trato, etcétera. Y que en aquellos correos, la separación del Capitán y los Oficiales era tan grande que un día, al terminar una maniobra de atraque –creo que hacían varias al día- observó que habían tardado el mismo número de horas y minutos que en la anterior, lo que rara vez ocurría. Se lo comunicó, como curiosidad, al Capitán y la contestación de éste fue “Cuando se dirija a mí, que sea para cosas importantes...”. (¡¡!!)

En la mar hay de todo, como en botica, y un espécimen que a veces he encontrado es el que algunos conocen como “Capitán Miserias”, gente que cree hacer méritos ante el Armador ahorrando en tonterías y en el caso que voy a narrar es aún más absurdo por tratarse de un barco de Pereda, donde era bien sabido que se disponía de todo y nunca se negaba nada de lo que fuera necesario. Sucedió que en el barco del tal Capitán, estando en Estados Unidos y en una maniobra, se le rompieron las gafas a un marinero, al faltar un cabo. Ni corto ni perezoso, el Capitán comunicó a la Empresa lo que había pasado y pedía instrucciones sobre qué hacer. La carta en que respondía el Armador no tenía desperdicio: le decían que al llegar a puerto requiriera del Consignatario la dirección de una Óptica de confianza, se acompañara al Marinero hasta ella, se le encargaran dos pares de gafas... etcétera. Y terminaba con algo así “Comprenderá Vd. que si tenemos que resolver problemas de semejante índole a nuestros Capitanes en asuntos tan elementales, no podríamos atender otras preocupaciones más importantes...”.

Este mismo Capitán, al que la Empresa le encargó que comprara en Estados Unidos gran cantidad de papel para termocopias (lo que se usaba entonces), y que no abundaba en España o era muy caro, estuvo en varios puertos americanos y después de hacer escala en varios de ellos avisó a la Empresa que no lo había comprado porque le había parecido muy caro... cuando costaba la mitad que en España. Había que imaginar a los Inspectores jurando en arameo...

Gracias a Dios, esto había sido la excepción y como ya he descrito hablando de los barcos de Pereda, el ambiente era generalmente agradable, las conversaciones en la Cámara animadas, tratando con frecuencia de temas culturales, noticias oídas por radio, libros que cualquiera estaba leyendo, siendo normal que cuando algunos mantenían una discusión amistosa sobre un tema, los demás acabáramos pidiendo consultar el “despanzaburros” que era como llamábamos a las Enciclopedias. Este ambiente era particularmente agradable en el naufragado petrolero “Bonifaz” en el que se respiraba una atmósfera de armonía como no he conocido en otros barcos, dándose además la circunstancia de que su Capitán era especialmente exigente y riguroso con el trabajo, pero como cada uno sabía lo que tenía que hacer, todo era más llevadero.

Citaré ahora algo que creo reseñable por ser la única vez que lo vi en un barco. En el ya citado “Bonifaz” y en uno de los frontales del Puente, figuraba un cuadro con una inscripción un tanto grandilocuente que más parecía de la postguerra y rezaba así:

“Siempre fue y continúa siendo/ el Puente de Mando de un Buque/ severa escuela del deber y del sacrificio/ de donde irradian nobles y altos ejemplos/ tanto más raros en estos tiempos/ de torpes egoísmos y bajas rebeldías”

No sé quién inspiró esta leyenda ni quién ordenó colocarlo allí. Lo que sí sé es que, al ocurrir el naufragio, el Capitán, D. José Amézaga, el Oficial Radio D. Daniel Gómez y el Timonel D. Gabriel Torrente (quien quiso quedarse con el Capitán) empezaron a nadar cuando el agua les llegaba al pecho y en la Máquina, el Jefe, D. Jaime Díaz, murió por las quemaduras sufridas al dedicarse a buscar a todo su personal, recorriendo pasillos y camarotes y bajando a la Máquina para comprobar que no quedaba nadie allí. Todas estas personas cumplieron con ejemplaridad aquellas frases del cuadro y dieron una muestra de lo que es asumir un deber. Quede como contrapunto de algún Capitán Schettino, del “Costa Concordia”, que avergüenza a propios y extraños.

En relación con este cuadrado del Puente del “Bonifaz”, pude presenciar algo que me impresionó: en una de las travesías del Canal de Suez y cuando la inmensa mayoría de los Prácticos eran de diversas nacionalidades –había entonces contados Prácticos egipcios- podían tocarte italianos, rusos, yugoslavos, españoles (había creo que tres o cuatro y con muy buena fama de competentes) y en una ocasión nos correspondió un Práctico polaco. Pues bien: en las muchas horas que se invertían en la travesía, el polaco tuvo tiempo sobrado de fijarse en la leyenda del citado cuadro y se dedicó a intentar traducir su contenido... ¡a través del parecido del español con el latín! Y en verdad que lo consiguió. Desde luego estos eslavos tienen una facilidad innata para los idiomas y lo he comprobado en muchos de mis viajes y especialmente en Yugoslavia, en la época de Tito (cuando el país era uno solo) con los billetes de banco en cuatro idiomas, cada uno en una esquina y con el detalle de que no recuerdo si uno o incluso dos, estaban en caracteres cirílicos.

Esta facilidad de los eslavos para los idiomas en general siempre me resultó increíble y tuve ocasión de comprobar hasta qué punto podía llegar, cuando en el puerto de Abidjan (Costa de Marfil) y una vez pasada la acostumbrada visita de Autoridades, llegó el representante de las Pesquerías que iban a cargar el barco. Era un hombre alto, delgado, ya mayor, con exquisita cortesía y se presentó hablando en un castellano perfecto, hasta el punto de decirle yo “¡Hombre, un español por aquí!”. Pero él me rectificó sonriendo “Capitán, no soy español, sino croata, de Trieste”. Y entonces me explicó las circunstancias de su vida: como Trieste, cuando él se escolarizó, era parte del Imperio Austro-Húngaro, tuvo que estudiar en alemán, siendo como él era, de familia croata; al terminar la I Guerra Mundial fue ocupado por Italia y tuvo que proseguir sus estudios en italiano. Al empezar su carrera de Ingeniero, se trasladó a Zagreb y allí estudió en croata: al terminar la II Guerra Mundial, Trieste fue ocupado por una Comisión Internacional, predominantemente inglesa; aprendió inglés. Se interesó por la posibilidad de negocios en Sudamérica y aprendió español y, finalmente, al trasladarse a lo que era el África Francesa, aprendió francés y trabajaba en Costa de Marfil, cuyo idioma básico era el francés. En resumen: que cuando la Embajada Alemana celebraba la Semana de Cultura del Instituto Goethe, disfrutaba de sus conferencias y lo mismo hacía cuando la Alianza Francesa celebraba la suya, o las Embajadas de Inglaterra, España o Italia hacían lo mismo. Creo que pocas personas en la vida me han dado más sana envidia.

Algo típico de aquellos tiempos era el hecho de que bastantes Capitanes apenas hablaban nada de inglés, por lo que con los Prácticos especialmente se daban casos de errores, rápidamente corregidos por los Oficiales jóvenes que, aunque distábamos mucho de dominar la lengua, sí podíamos hacernos entender y resolver la urgencia del momento. Pero recuerdo un Capitán, en particular, negado para los idiomas que llegó a decirle a un Práctico del Canal de Suez esta frase con mezcla de francés e inglés: “...Pilot, non possible equivocation, anchorage ici...” que quedó como un lema de permanente cachondeo.

Igualmente recuerdo las bromas que se gastaban a los Agregados de nuevo embarque: en los primeros días, en la mesa, comentábamos todos que había que ver lo cara que había resultado la factura de la luz de ese mes... produciendo en el novato el natural susto; o aquel otro de que había que dejar los zapatos en la puerta del camarote para que los Camareros los limpiaran o el Segundo Oficial que, en plena comida en la Cámara, se ponía a hacer visajes con la mano como para cazar una mosca y una vez que parecía haberla cogido, le preguntaba muy serio al Agregado novato “¿Te gustan con alas o sin ellas?...” y así cien ocurrencias, pero eso sí, siempre leves.

Entre los Capitanes que se podían encontrar en los barcos en aquellos años cincuenta, siempre recordaré a uno de Ybarra, bermeano para más señas, que mandaba uno de los pocos barcos que Ybarra destinaba a lo que se conocía como “gran cabotaje”, con viajes a puertos del norte de Europa, Marruecos, Francia, etcétera, y que, curiosamente, no hablaba ni palabra de inglés, por lo que parecía poco apropiado para este tipo de viajes. Pero lo increíble era que este hombre, en su juventud y cuando se preparaba para ingresar en la Escuela de Náutica, lo envió su padre dos años a un puerto del Sur de Inglaterra a que aprendiera el idioma. Al cabo de ese tiempo regresó... sin hablar inglés... pero sí vascuence. ¿Qué había pasado? Que

nuestro hombre había coincidido en ese puerto con una gran colonia de marinos vascos y no se había preocupado de más.

Este mismo Capitán quiso explicarme un día la antigüedad del pueblo vasco y me dijo esto: *“Es tan antiguo que en la Casa de Juntas de Guernica se conservan documentos de antes de Cristo, pero escritos como ahora, que ya lo dicen...”*

Entre los personajes curiosos, recuerdo en especial a un famoso Timonel del “Bonifaz” al que apodábamos “El Guerri”, al que además de cogerle en renuncio muchas veces al preguntarle el rumbo que llevaba al timón, siempre contestaba “¡A rumbito!”... cuando en realidad se había distraído y llevaba diez o veinte grados desviado. En cierta ocasión, estando el barco cargando en Ras Tanura (Arabia Saudí), con las habituales prohibiciones de estos casos que insistían en que no se podía fumar más que en los sitios previamente señalados (generalmente las Cámaras de Oficiales y la de Subalternos), teníamos además que contar con que Inspectores de Seguridad saudíes recorrían regularmente el barco para vigilar el cumplimiento de las normas. Pero a nuestro simpático “Guerri”, olvidando el rigor de su cumplimiento, no se le ocurrió más que, al salir de su camarote, encender un pitillo... con tan mala fortuna que al ir a desembocar en el pasillo vio a lo lejos a los Inspectores saudíes y antes de que lo descubrieran ¡zas! hizo – no sabemos cómo- un movimiento con labios y lengua y se metió en la boca el cigarrillo recién encendido.

De la vida a bordo (I)

La habilitación es el conjunto de espacios de un barco donde viven los tripulantes, su mobiliario, camarotes, división por mamparos, aseos, etcétera. Desde los tiempos en que yo navegué hasta el día de hoy, no ha podido cambiar más el aspecto interior y comodidades de un barco. A quienes empezamos a navegar en los años cincuenta y muy especialmente en Compañías como Ybarra, Aznar, los “candrays” del carbón de Asturias y, en general, los barcos de cabotaje, nos parece que la modernización en este apartado ha sido casi sideral.

En mi primer barco, el “Cabo Menor” de Ybarra construido como ya he dicho, en 1906, mi camarote como Agregado estaba en Popa y era un espacio minúsculo, situado en la parte del pantoque (parte curva de la popa) en el que tenía la cama (mejor sería decir catre) a la altura del pecho. Tenía que subirme a una tubería que corría debajo para poder acceder a ella; no tenía más que un lavabo pequeño, un armario reducido y una especie de balda para libros. Sentado en la cama tenía que tener cuidado para no dar con la cabeza en el techo y a la altura de unos centímetros, sobre el colchón, estaba el portillo, siempre cerrado, que tenía la particularidad de que, durante los malos tiempos y al meter la Popa en el agua con el cabeceo, salía un respetable chorro que mojaba la cama, por lo que en estos casos tenía que apartar el colchón si no quería acabar “bañado” de agua salada. Por supuesto, para ponerme una chaqueta o un abrigo, tenía que abrir la puerta porque de otra forma no podía extender un brazo.

Para mayor inconveniente, este camarote daba a una vetusta Cámara que no se usaba más que en puerto y vecino a ella, había una especie de cuarto-frigorífico, convenientemente revestido de aislamiento, en el que se colocaba una pirámide de barras de hielo –embarcadas cada cierto tiempo- y en la que se ponía la carne, el pescado, alguna bebida, etcétera. Quiere esto decir que no existía una Cámara frigorífica como tal y, como es lógico, sólo se abría tres o cuatro veces al día para sacar lo que se fuera a consumir. Esto unido a que otro espacio, adyacente al descrito, se dedicaba a almacenar frutas, verduras, etcétera, producía por toda esa parte de Popa un olor característico a rancio que lo impregnaba todo y hacía que el ambiente no fuera precisamente agradable.

Junto a estos detalles recuerdo especialmente el hecho de que en aquellos barcos no se hacía pan diariamente sino que se compraba una cantidad grande para el viaje. Si éste duraba siete días –como era el caso si se hacía directo de Bilbao a Barcelona, por ejemplo- se iba metiendo el pan en el horno día tras día

hasta que ya, a la llegada a puerto, se compraba fresco. Excuso decir cómo sabía un pan recalentado al séptimo día. Junto a esto, no olvido la costumbre de aquellos barcos de que al llamarte para la guardia –a las cuatro de la mañana- el Camarero te despertaba con un café con leche (condensada) y cuatro galletas María, pero cuatro ¿eh? no cinco. El tal café era de lo que llamábamos “de efecto instantáneo”... evacuatorio.

El aseo también tenía su detalle: en algunos la taza del excusado estaba situada en alto –como un trono, y de ahí el nombre que se le daba a veces- lo que no impedía que, en caso de cabeceo, hubiera que estar atento a levantarse para que el reflujó del agua no te mojara. En otros barcos de este tipo, el aseo consistía en un espacio rectangular con la taza al fondo, teniendo que pasar sobre el espacio destinado a la ducha y se puede imaginar cómo estaban los enjaretados bajo la ducha de sucios (venías del muelle o de la cubierta) y si pensabas utilizarla, tenías que agenciarte un plástico para ponerlo debajo y no salir con los pies peor que cuando entrabas.

En este aspecto de la habilitación, cuando pasé a la flota de Pereda fue como ir de la diligencia con caballos al tren expreso. Los camarotes, los aseos, las Cámaras de Oficiales, todo era ¿cómo decirlo? más digno. No sólo el aire acondicionado, el mobiliario, la amplitud, la situación de los camarotes en las toldillas, los servicios de aseo, etcétera, sino el nivel de todo lo que constituía el entorno en que trabajabas. Esto sin contar con el hecho de que, en muchos de estos barcos, si ocupabas plaza de Primer Oficial, disponías de dormitorio (a veces con cama de matrimonio), aseo y despacho.

Aparte de estos detalles, en los barcos de la costa de Ybarra nunca se dispuso de una máquina de escribir, ni de calculadora (con aquellas Nóminas que eran como sábanas y que había que copiar a punta afilada de lápiz de copia), con sumas interminables y mil conceptos por tripulante. Y estamos hablando de una tripulación que era, por término medio, de unos cincuenta hombres y que en esas Nóminas había que poner nombres completos, fecha y lugar de nacimiento, domicilio, categoría, sueldo base, sobordo, sobordillo, horas extras, pluses familiares, subsidios. Y en los descuentos no constaba sólo el total de retenciones por la Seguridad Social sino que ésta se subdividía en siete apartados (enfermedad, paro, invalidez, accidentes, etcétera). E insisto: sin una mala calculadora, todo a punta de lápiz bien afilado. Un compañero mío, estando de Segundo Oficial y por tanto encargado de las nóminas, tenía un ábaco de su propiedad (de los empleados por los chinos) y lo manejaba con rapidez.

Dela vida a bordo (II)

Lo que hoy más extrañaría es la abundancia de personal de Fonda –Camareros, Cocineros, Marmitones, Ayudantes de Camarero, etcétera- y en casi todos los barcos en que navegué, este grupo se componía de un Mayordomo, un Primer Camarero, un Segundo Camarero, dos ayudantes de Camarero (todo ello para servicio de los Oficiales), un Cocinero, un Ayudante de Cocina y dos Marmitones. El Primer Camarero servía a los Oficiales de Puente, el Segundo a los de Máquinas (las Cámaras de ambos Departamentos eran distintas) y los dos Ayudantes uno para cada uno de los mencionados. Sus obligaciones eran servir las comidas y limpiar y arreglar los Camarotes; la comida la traía desde la Cocina el Ayudante de Camarero y la servía el Primero o el Segundo (según fuera en la Cámara de Puente o la de Máquinas). Porque esto era otra de las cosas de aquellos tiempos: había dos Cámaras de Oficiales, para Puente (con el Capitán) y otra para Máquinas (con el Jefe de Máquinas). Sólo hacia mediados los años sesenta se fueron unificando y había una Cámara única para todos los Oficiales. También es de destacar que en algunos barcos que conocí, comían aparte los integrantes de lo que podíamos llamar Plana Mayor: Capitán, Jefe de Máquinas y Primer Oficial.

También, y esto sólo en los barcos de la costa de Ybarra, el Mayordomo estaba presente en las comidas, en un rincón, para vigilar a su personal o atender a indicaciones del Capitán. Curiosamente, en estos mismos barcos el Mayordomo tenía un cometido especial y era el de retirar el dinero necesario del

Consignatario no sólo para sus compras de víveres sino para el pago de las Nóminas, que no se hacía por meses sino por viajes vencidos.

Por esos mares...

En los dieciséis años que estuve navegando, conocí el Atlántico (las dos Américas, Norte y Sur), el Mediterráneo, el Adriático (Trieste, Venecia y Bar, en Yugoslavia), el Egeo, el Mar Negro (Rumanía), el Caribe (Colombia, Puerto Rico y Sur de Estados Unidos), el Mar del Norte (Inglaterra, Francia, Holanda, Alemania y Bélgica), Canal de Suez y Mar Rojo, gran parte de la costa Atlántica de África (Marruecos, Senegal, Liberia, Costa de Marfil, Angola, Namibia y Sudáfrica) y, finalmente, el Indico, con los viajes al Golfo Pérsico (Arabia Saudí, Irán y Dubai).

Puede sonar a mucho, a recorrer mundo (eso que se ha llamado “los siete mares”), pero tengo que admitir que me quedé sin conocer los que creo eran los países que más me interesaban: Escandinavia, Islandia, Australia y Japón. En este aspecto parece que hubo una voluntad superior para que no los conociera: nada más desembarcar en Bayona (Francia) de mi último barco, el “Río Besaya”, que fue también mi último mando, éste salió para los fiordos noruegos en cabotaje; de allí, a Islandia, Canal de Panamá y Japón, con el añadido de pasar un tifón cerca de las costas de este último país, una experiencia que envidié a mis compañeros. Fue como una burla del destino...

De esos mares me acuerdo de unos que me asombraron por sus aguas límpidas, como el Egeo y las verdaderamente increíbles de la Costa Dálmatá del Adriático, Croacia y Montenegro; de otros por la coloración del mar como las puestas de sol en el Indico o el embarullado tráfico del Bósforo, que parecía una Gran Vía en hora punta. Por cierto que aquí tuve que pasar por un momento difícil cuando el Práctico turco que embarcó para atravesarlo y dejarnos en el Mar de Mármara, desde que subió a bordo, no hizo más que pedirme “whisky y tabaco” y “tabaco y whisky”, como un disco rayado y sin atender al enjambre de embarcaciones que atravesaban el Bósforo en todas direcciones, hasta tal punto que me puse en contacto con la Torre de Control y pedí que me cambiaran al Práctico inmediatamente. Lo hicieron sin siquiera preguntar la razón de mi petición. Quizá estaban ya acostumbrados...

Un caso muy especial que siempre me extrañó, por la depresión que, sin razón concreta, me entraba - y nos entraba a más de uno- en los conocidos “roaring forties” (los “rugientes cuarenta”), como llaman los ingleses a esas mares y vientos huracanados que azotan la zona al sur del Cabo de Buena Esperanza, allá donde se juntan Atlántico e Indico. Se extienden por los cuarenta grados de latitud sur. He dicho “depresión” y no se me ocurre otra palabra para expresar lo que se vive en esas latitudes. Quizás sea una mini-depresión pero yo no era el único en vivirlo y por lo que he leído en las narraciones de los navegantes (especialmente los solitarios), ellos también sentían algo muy parecido ante esas murallas de una mar siempre encrespada y gris, con cielos también grises, amenazantes, con unos vientos que parecían querer arrasarlo todo. Y siempre he atravesado estos mares en petroleros de 60.000 y de 100.000 Toneladas, que son barcos grandes, dotados con los medios más modernos para aquella época.

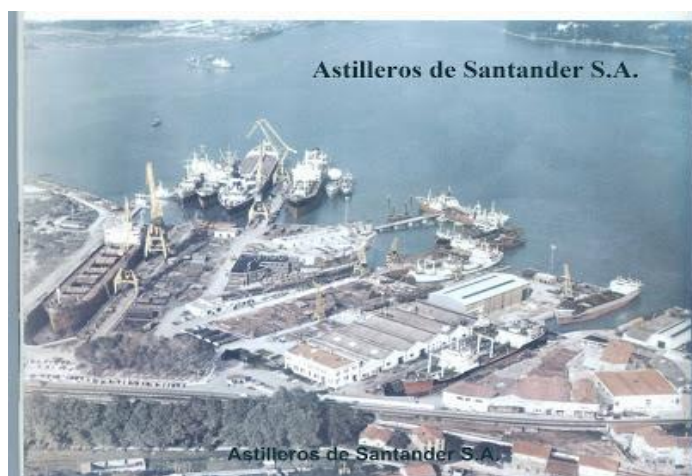
También es curioso –yo no lo había experimentado nunca- el caso del puerto de Trieste, en el Adriático, para el que se recomienda que, además de amarrar el barco con las estachas y cables usuales, se haga firme un trozo de la cadena del ancla a un noray del muelle, por si salta el “bora”, el temible viento encañonado que desde los Alpes desemboca, sin previo aviso, en esta zona como un ciclón.

Capitán de Dique en Astilleros de Santander (I)

Cuando llevaba unos dieciséis años navegando, con cuatro hijos –de los que no había visto nacer a ninguno, que se dice pronto- y pensando que era hora de “vivir” la vida familiar, surgió la posibilidad de entrar como Capitán de Dique en “Astilleros de Santander”, situados en la localidad de El Astillero, a unos nueve kilómetros de Santander. Por esa época formaban parte de la paraestatal “Astilleros Españoles

S.A.". Así pues, abandoné mi último barco, el frigorífico "Río Besaya", en el puerto francés de Bayona, entregué el mando a mi relevo y me dispuse a pasar mis vacaciones, ignorando la oportunidad que me esperaba a los pocos meses de quedarme en tierra.

En Octubre de 1972 entré en el Astillero. Mi cometido era múltiple: no sólo las maniobras con buques, sino también el mando y sobre todo la coordinación de los diversos Gremios –Andamios, Movimiento de Piezas, Grúas, Collas de limpieza y pintado de buques, etcétera- lo que abarcaba un campo de actividad incesante y muy variado. En contraste con lo que hoy sucede, en esos años teníamos en el Astillero –dedicado principalmente a la reparación- un promedio de unos quince o veinte barcos al tiempo, lo que significaba que cuando no había maniobra de buques, tenía la misión de repartir a estos gremios para todos los trabajos y atender las peticiones de los Jefes de Buque (Maquinistas Navales con título de Jefe de Máquinas y amplia experiencia en la mar), a su vez presionados por los Inspectores de las Navieras de los barcos que estaban reparando.



Como muestra citaré que en varios años, el promedio de fines de semana "pringados" en maniobras era de unos 40, de un total de 52 que tiene el año. Esto sin contar que las maniobras, al depender de las mareas, podían empezar de madrugada o alcanzar las horas de la noche y todo ello sin cobrar horas extras ni festivos, como sí lo hacía, lógicamente, todo el personal a mis órdenes. Como es obvio, estas maniobras obligaban a estar de guardia al personal de Mantenimiento (todos aquellos que debían conectar gas, corriente, agua, etcétera, al barco de que se tratara). En este aspecto, recuerdo una ocurrencia simpática que

tuvo en su momento el Jefe de estos Servicios, un Perito Naval, al que le surgió la oportunidad de un buen puesto de trabajo en la conocida fábrica de chocolate de Nestlé en La Penilla. Al preguntarle tiempo después qué tal le iba en su nuevo trabajo me contestó que "muy bien... sobre todo porque no hay ninguna chocolatina que esté de salida un fin de semana".

Debido a estas particularidades, no era raro que cualquiera de mis operarios ganara al mes más que yo. Debo admitir que, desde el primer momento, me sentí incómodo. Normalmente en todas las Factorías que conozco exigían para un Capitán de Dique que hubiera tenido un mando de barco, pero lo que yo viví era como si te echaran para atrás y te dijeran "Tú, ahí en segunda fila, nada de Capitán, más bien Sargento de Dique". ¿Por qué? Daré algunos detalles para entendernos:

-Para empezar me encontré con el tema "sueldo": era casi exactamente la cuarta parte del último que devengué como Capitán en la flota de Pereda, al menos en los primeros tiempos. Aunque el cargo estaba dentro de lo que allí se llamaba "Nómina Complementaria" (o de Dirección) se traducía en que, por ejemplo, yo no sólo no tenía derecho a cobrar por las horas extras, sino que ni siquiera podía librar un día a la semana si había trabajado en festivos, detalle al que sí tenía derecho el personal que hubiera estado conmigo en ese trabajo.

-Cuando teníamos maniobras a la hora de comer y se traían bocadillos y bebida para todos, yo tenía que pagarme el mío. Con el tiempo, este tema se arregló y por lo menos no tenía que abonar el dichoso bocadillo...

-También fue una sorpresa la primera vez que salí a pruebas con un barco: el Jefe de Buque (un Jefe de Máquinas con el que había navegado en Pereda) me preguntó qué había traído para comer y al decirle que

nada, que esperaba que el Astillero nos suministrara la comida -como había visto en todos los Astilleros que conocía- me aclaró que de eso nada, y que menos mal que él había traído cosas de sobra y ya nos arreglaríamos. También esto acabó por superarse y, pasado un tiempo, entendieron que era mejor llamar a un Hotel de la localidad, que traía cocinero y camareros a bordo.

-Me sentía continuamente cuestionado, sobre todo en lo profesional Yo había visto que mis colegas de otras Factorías tenían libertad, por ejemplo, para nombrar a sus marineros entre gente de mar y aquí no era tal; se les llamaba Marineros pero ninguno había navegado (casi todos eran gente de campo, con sus vacas y sus trabajos agrícolas) e incluso varios de ellos se mareasen al salir de pruebas con algún barco. Poco a poco fui consiguiendo que algunos de la plantilla fueran marineros de verdad y esto nos permitió salvar los casos más urgentes.

-A veces la Dirección se empeñaba en que iba a venir tal o cual barco con un calado que era imposible para maniobrar en las aguas del Astillero y cuando yo hacía notar que no podía ser, me contestaba el Director que él se hacía responsable, a lo que tenía que aclararle que, si había alguna avería, al que harían responsable era a mí, a quien la Comandancia de Marina podría poner el título “a remojo”. En más de una ocasión, al afirmar que tal barco no podía subir al Astillero por sus calados o sus condiciones, mis Jefes llegaron a llamar, en mi presencia, a los Prácticos de Santander, quizás en un intento de presionarles. Se quedaban extrañados cuando éstos hacían notar que era el Capitán de Dique quien tenía la última palabra y que si yo decía que no, era que no. En otras ocasiones se discutía el empleo de los remolcadores a utilizar para determinadas maniobras que debían hacerse “por encima de todo”, aunque hubiera uno de esos temporales del Sur tan típicos de Octubre en Santander. Fue una lucha constante, principalmente con los Ingenieros Navales... y siento tener que decirlo (por lo que ya expliqué anteriormente) pero así era, aunque en honor a la verdad tuve también algunos de ellos con los que no había problema y comprendían el territorio de cada uno.

Capitán de Dique en Astilleros de Santander (II)

A los dos meses de entrar en el Astillero, me enviaron a un curso de Contraincendios y Seguridad Interior que tendría lugar en Cartagena, en el Centro de Adiestramiento de la Armada y que duraba una semana. Fuimos un Jefe de Máquinas, un Perito Naval, dos bomberos y yo como Encargado del grupo. El curso fue instructivo y aprendimos muchas cosas sobre el tema, con ejercicios reales todos los días en aquellas instalaciones de la Marina que, en verdad, eran magníficas. Pero he aquí que al segundo día de estancia, el Teniente Coronel de Máquinas que dirigía el curso me llamó para decirme que el Astillero aún no había ingresado la cantidad correspondiente y que si yo sabía algo de este asunto. Contesté que no y en el primer momento libre llamé por teléfono a la Factoría para comunicarles que debían hacer el ingreso cuanto antes; me dieron seguridades de que así lo harían y seguí en el curso. Un par de días después, el mismo Jefe que me había hablado volvió a decirme que seguían sin ingresar la cantidad, volví a telefonar, me dieron más seguridades... y así estuvimos hasta el penúltimo día, en que al ver que la cosa seguía igual, fui a mi banco, saqué la cantidad precisa y se la entregué al responsable.

Pero ahí no acaba la cosa: cuando regresamos a Santander y al expresar mi extrañeza por el papelón que habíamos hecho, me contestaron que no pasaba nada (¿?) y que lo incluyera en la nota de gastos. Así lo hice. Fueron pasando los días y como viera que aún no me avisaban para cobrar lo que me debían, pregunté al encargado del tema; me dijo que enseguida se haría...y así estuve hasta casi un mes después. Indignado, pregunté qué pasaba con la dichosa nota de gastos y se me contestó “que se estaba examinando”... Entonces ya me pareció que la cosa pasaba “de castaño oscuro” y no sé qué tacos solté pero se pueden imaginar, insistiendo en que además de tener que pagar el curso de todos los asistentes del Astillero, me venían ahora con estas cosas...La verdad es que no estaba acostumbrado de mis tiempos de navegar en los barcos a ver estas miserias y en concreto, en Pereda, no vi nunca un problema parecido. Así pues, no es extraño que empezara a pensar que en dónde demonios me había metido. A partir de entonces

cuando me pedían viajar a tal o cual sitio, alargaba la mano muy serio y mi Jefe me decía azorado “Caray, José-Manuel, no es para tanto...” y yo contestaba que estas cosas, con dinero por delante.

-En otras ocasiones se discutía el empleo de los remolcadores a utilizar para determinadas maniobras que debían hacerse “por encima de todo” aunque hubiera uno de esos temporales del Sur tan típicos de Octubre en Santander. Fue una lucha constante, principalmente con los Ingenieros Navales... y siento tener que decirlo (por lo que ya expliqué anteriormente) pero así era, aunque en honor a la verdad tuve también algunos de ellos con los que no había problema y comprendían el territorio de cada uno.

Unos dos años después de llegar yo al Astillero, entró otro Capitán de Dique, por cierto de mi misma Promoción de Pilotos de La Coruña, magnífico profesional, uno de los marinos más completos que he conocido y mucho más paciente y diplomático que yo, lo que significó en esos años que por lo menos no me encontrara solo ante un ambiente de trabajo que, siento decirlo, nunca me gustó.

En resumen: considero mi tiempo en ese Astillero como algo negativo en cuanto al trabajo se refiere y creo que perdí diecisiete años de mi vida. Sólo me compensa el haber conocido allí a gente estupenda entre los que conservo buenos amigos.

Unos apuntes sobre barcos griegos (I)

A lo largo de todos los años que estuve navegando, coleccioné varias observaciones sobre detalles que viví, relacionados con los barcos de esta bandera. Aunque ya sé que no se pueden hacer extensivos casos particulares a algo que incluya a todos los buques de bandera griega o tripulados por griegos, sí me hicieron bastante crítico con los modos y maneras de entender la navegación por parte de los mencionados. Podría referirme a esos grandes naufragios (“Salem”, “Aegean Sea” en Coruña, etcétera) en los que casi siempre hay mandos o tripulación griega, sin tener que recurrir al más reciente, en España, del “Prestige”, aunque sea opinable en este último caso la conducta del Capitán.

En general, y salvo excepciones, creo no soy el único que los ha considerado en cierto modo, y no quisiera generalizar, como eternos piratas de la mar. En la época a que me refiero, en muchos barcos griegos los Oficiales eran marineros, más destacados, pero sin los estudios ni certificados exigidos en otros países. Por lo que tengo entendido, hoy día las leyes marítimas internacionales obligan a una asignación más rigurosa para desempeñar una plaza de Oficial.

He tenido experiencias de todo tipo, tanto en los tiempos en que navegaba, como ya en tierra de Capitán de Dique en un Astillero, y es lo que quería poder plasmar en unas cuantas pinceladas. Hay unos hechos incontrovertibles, sobre la conducta de Armadores griegos en Astilleros españoles: en Cádiz, con mi hermano Luis como Director de aquellos Astilleros, me comentó muchas veces que en los barcos griegos no se empezaba la reparación hasta que presentaban las garantías bancarias apropiadas. Y en mi caso, en Astilleros de Santander, fueron varias las navieras de esta bandera que no abonaron el importe de sus reparaciones y hubo necesidad de acudir a los Tribunales de Londres, con largos y costosos juicios.

Navegando como Capitán de un Buque Frigorífico desde la costa inglesa a Holanda, cruzando el Canal de la Mancha en sentido perpendicular al tráfico habitual, que fluye normalmente en dirección Norte-Sur. Nada más salir de Dover, me encontré con una ingente masa de barcos que venían hacia el Sur, por mi banda de Babor. Todavía no estaban en vigor los canales de separación de tráfico, que se impusieron más tarde, y por tanto había que ir gobernando con arreglo al Reglamento de Abordajes sin más. Pues bien, de toda esa masa de barcos que me venían por Babor, comprobé que, como era lógico, prácticamente todos gobernaban a pasarme por la Popa. Pero todos no... hubo uno que seguía a su rumbo tan tranquilo, hasta que a última hora, y al ver que no lo modificaba, me obligó a maniobrar. Cuando lo tuve cerca comprobé lo que me temía: era griego.

En otra ocasión, en pleno Indico Norte, con mar llana y horizonte despejado y libre, vi un barco que se acercaba, igualmente por Babor; cuando ya estaba cerca y comprobando que no cambiaba su rumbo, tuve que modificar el mío y al pasar a poca distancia miré y comprobé dos cosas: era griego y... ¡¡no había nadie en el Puente!!

Entrando en el puerto de Abidjan (Costa de Marfil) vi que en un fondeadero había tres barcos amarrados entre sí, muy herrumbrosos y con pinta de abandonados. Le pregunté al Práctico y me contestó que eran de una Compañía griega, detenidos por contrabando y abandonados allí por su Naviera.

Más impresionante fue lo que pude ver en el puerto colombiano de Barranquilla, río Magdalena arriba, cuando atraqué al muelle y vino, como es costumbre allí, un sujeto (gorra, revólver tipo "western", atado en la pernera del pantalón, etcétera) como Guardián para evitar robos a bordo. Cuando llegó el Consignatario me anunció que enviaba un Guardián; al decirle que ya tenía uno, me dijo sonriente que ese era el del Gobierno pero que él me mandaba uno para vigilar, entre otras cosas, al anterior porque parece ser que era el que robaba más; así las cosas, al presentarse el Cargador me dijo que enviaba un nuevo Guardián... para vigilar a los dos anteriores. No, no es broma. La cuestión es que, como desgraciadamente sucede en todos los puertos colombianos, el robo era algo así como el deporte nacional. Hace unos años, pude leer un libro de Antonio Gala en que se hace eco de este "deporte" y cuenta cosas increíbles de lo que vio y padeció en Colombia. Al final tuve que disponer una guardia de nuestros propios marineros recorriendo el barco en rondas toda la noche. Prácticamente en todos los barcos ocurría igual y era patente la vigilancia de las propias tripulaciones. Así las cosas, me di cuenta de que el barco que tenía por la Popa no usaba este tipo de vigilancia o, mejor dicho, no tenía ninguna. Curiosamente era griego. Al preguntarle al Consignatario, me dijo que los barcos griegos no necesitaban guardia de ningún tipo. Ante mi extrañeza, sonriente, me explicó la causa: hacía muchos años habían entrado a robar en un barco de esta nacionalidad; al sorprenderlos la tripulación en plena faena, los detuvieron a bordo, los violaron a todos (sí, mi amigo, lo que estás leyendo) y después los tiraron por la borda al río Magdalena, que al parecer está poblado de tiburones... y nunca más se supo. Así que todos los ladrones del muelle tenían muy claro que a los barcos griegos o con tripulaciones de esa nacionalidad... ¡ni tocarlos!



Como Capitán de Dique en "Astilleros de Santander", dentro de mis obligaciones estaba el visitar en bahía a los barcos que fueran a entrar en la Factoría para que los Capitanes firmaran las "Condiciones Generales de Reparación". En Diciembre de 1972 llegó un barco griego, el "Aegis Star". Este barco, según nos informaron, había tenido una varada importante en la costa danesa y le esperaba una buena reparación con varias tracas de chapas de fondo averiadas y otros detalles. Con el barco fondeado en la bahía de Santander, subí a bordo. La tripulación estaba compuesta por Capitán y Oficiales griegos, subalternos de varias nacionalidades (filipinos, nigerianos, senegaleses, etcétera) y no tuve que fijarme mucho para observar que todo el barco era un desastre de abandono y suciedad. Cuando llegué al despacho del Capitán, como siempre ocurría, me invitó a café o a beber lo que quisiera. Como no tenía ganas de nada, pedí por compromiso una Coca-Cola.

Cuando un Camarero la sirvió, el vaso que traía estaba sucio y daba grima verlo. Para más inri, detrás del sillón, el Capitán tenía sobre una repisa una pistola "German Luger" y un juego de esposas. Pasé por alto todo esto y le pregunté por aspectos generales de la varada que habían tenido en aguas danesas. Me contó que habían embarrancado en una playa con máquina toda avante y dentro de una niebla cerrada. Pregunté

si el radar... pero me interrumpió “¿Radar? Hace años que no tenemos radar...” Pregunté entonces por la Giro, el Gonio, la Sonda, etcétera, y me dijo que tampoco tenían o que llevaban años averiados y que incluso la aguja magnética no la compensaban hacía mucho tiempo. Se firmaron los papeles y me fui asombrado de que hubiera barcos navegando en esas condiciones. Por cierto, durante el tiempo que estuvieron fondeados en la bahía, la Policía tuvo que ir a bordo dos o tres veces porque algún tripulante había herido a otro en peleas e incluso detuvieron al cocinero por haber perseguido a un marinero, cuchillo en mano. Lo que se dice una delicia.

Unos apuntes sobre barcos griegos (II)

Pero no para ahí la cosa: cuando por fin se varó en el Dique, nos quedamos asombrados de lo que vimos: en los fondos de la zona de Proa tenía incrustado un “pedrusco”... ¡de cinco toneladas! (Véase la foto). Esta fotografía figura en el anuario del Astillero correspondiente a ese año.

Un detalle que pude observar en varios barcos de esta bandera la costumbre de que los Capitanes eran a veces hijos del Armador y uno de sus tíos actuaba como Inspector, mientras otros parientes estaban enrolados como Maquinistas o lo que fuera. Incluso conocí casos en que todos los tripulantes eran de la misma Isla y, dentro de ello, de la misma familia.

Muy típico también del modo de actuar de estos Armadores, Capitanes o Inspectores griegos en el Astillero. era su manía de que les metieran el barco en Dique antes que a los demás que esperaban su turno (¡tiempos aquellos en que teníamos hasta veinte barcos reparando!), y para ello no dudaban en pararme por los muelles, sacaban del bolsillo un par de cajetillas de rubio, las metían a la fuerza en mi bolsillo mientras me decían “Vamos Capitán, usted puede hacerlo...”. Se quedaban algo desconcertados cuando les devolvía el tabaco y les decía que NO, que eso no dependía de mí, etcétera, pero era inútil: estaban convencidos de que “hábilmente engrasados” no teníamos pega en adelantarles unos puestos.

Durante una escala en el puerto rumano de Constanza en la época de Ceaucescu, las formalidades para ir a tierra eran bastante severas: teníamos un soldado de la Milicia a pie de escala, que recogía nuestras Libretas de Navegación a cambio de un pase y nos recordaba que no se podía sacar del barco ni moneda extranjera ni joyas ni oro (bolígrafos, medallas, relojes, etcétera). Pero en la caseta de guardia a la salida del Puerto había un nuevo chequeo y se insistía en la misma prohibición. La verdad es que nunca nos registraron y se limitaban a preguntar. Comprobamos que era así prácticamente con las distintas nacionalidades... excepto a los griegos: a estos los registraban a conciencia e incluso pude ver que a alguno de ellos lo tomaban entre dos Milicianos y lo ponían poco menos que boca abajo para agitarlo. Como la primera vez que lo presencié debí poner cara de asombro, el guardián me miró y dijo “¡greco non bono, siempre mentir!”.

Es muy común en algunos círculos considerar a los griegos actuales como semejantes a sus antecesores de la Grecia clásica. Yo, en cambio, abundo más en la opinión de muchos escritores, tratadistas, historiadores... que señalan la semejanza de los actuales con los turcos, ya que no hay que olvidar los muchos siglos que vivieron bajo el Imperio Otomano y esto se hace visible en muchas de sus costumbres (el pequeño rosario de cuentas entre los dedos, el café de posos, etcétera). Para mayor demostración tenemos hoy día (2013) el ejemplo de los problemas que la situación griega ocasiona a la Unión Europea, precisamente por haber falseado sus cuentas públicas desde el primer día. ¿Gitanos? Pudiera ser y confieso que como a tales los he considerado desde que tuve trato con ellos. Sí, ya sé que los hay buenos y muy buenos, pero de lo que se suele llamar “la gente del común”, me ratifico en lo dicho.