

RELATOS NÁUTICOS

La mar, la mar. Siempre la mar.



Antonio Belaza Vázquez
Texto



José Idoeta Sigüero
Ilustraciones

*Nuestras vidas son los ríos
que van a dar a la mar
que es el morir*

*Allí los ríos caudales
allí los otros medianos
y más chicos*

*Y llegados son iguales
los que viven por sus manos
y los ricos*

Cuando Jorge Manrique escribió en el siglo XV, las coplas a la muerte de su padre, siento que de alguna forma tenía en mente nuestra relación con la mar, que nos da la vida y en su momento nos la demanda.

A raíz de la actividad organizada por el Club Náutico de Altea, del Club de Lectura, quiero compartir algunas reflexiones al respecto, que me han surgido al leer uno de los libros propuestos para comentar en próximas reuniones. Dicho libro es, "Fábulas y Leyendas de la Mar" de Álvaro Cunqueiro.

En algunos relatos del libro, el autor hace referencia a la tragedia vivida en los años 70 del siglo pasado en la Ría de La Coruña, cuando el petrolero "Monte Urquiola"

encalló en una aguja que rasgó las planchas del fondo, provocando el vertido del petróleo que transportaba. La gestión del accidente fue de mal en peor, pues al maniobrar para intentar librar el buque, se abrió una nueva vía de agua que provocó una más rápida salida de la carga y en medio de la confusión, se declaró un incendio en la cámara de bombas que rápidamente se extendió a la superestructura

El capitán ordenó abandono de buque por no poder hacer nada con sus medios, quedando él a bordo. El incendio fue de tales proporciones y tal virulencia que cuando las dotaciones de bomberos accedieron a lo que quedaba del buque, no pudieron encontrar el cadáver del capitán, debido seguramente a las altísimas temperaturas que se debieron dar en la superestructura.

Este hecho trajo a mi memoria lo ocurrido durante la botadura de dicho petrolero. Estaba trabajando en el astillero en el que se construyó, y parte de mi cometido era organizar los servicios eléctricos auxiliares necesarios en toda botadura, sobre todo gestionar la producción, distribución y control de la energía eléctrica necesaria para alimentar los cabrestantes de proa y popa con los que, una vez el buque en el agua, se utilizaban para recoger las maromas de amarre y con la ayuda de los remolcadores llevar el casco flotante al muelle de monturas a flote donde se terminaba de equipar el buque.

Era el primer gran petrolero de 115.000 toneladas que se construía en este astillero, y su botadura iba a ser un acontecimiento, por lo que se había dispuesto una gran tribuna para las personalidades e invitados que iban a asistir al evento.

Me encontraba sobre la cubierta de otro buque en construcción en la grada adyacente, junto con otros miembros de los distintos gremios del astillero que también tenían que ver con la supervisión de la botadura.

Cuando la madrina lanzó la botella contra el casco del petrolero para bautizarlo, la botella golpeó la proa, pero no se rompió, con independencia de este hecho y

ante la confusión de todos los presentes en la tribuna de invitados, se dio la señal para que las llaves de retenida que mantenían las imadas fijas se abrieran, cayeran los puntales, y el casco del petrolero comenzó a deslizarse sobre las cunas hacia el agua, con la botella colgando de unas guirnaldas.

En ese momento, uno de los maestros del gremio de maniobras que estaba a mi lado me gritó:

¡¡ese buque está maldito!! ¡¡no lo mire cuando toque el agua pues su maldición le alcanzará!!

Ante tal exabrupto, me giré para hacer lo que gritaba, y sólo volví a mirar al buque cuando ya estaba a flote, controlado por los remolcadores.

Fue en ese momento cuando vi a uno de los marineros encargados de la maniobra que estaba a bordo, alcanzar la botella desde la cubierta, alguien comentó " es suya y no debe compartirla con nadie"

El casco quedó amarrado al muelle de monturas a flote como estaba previsto, y aparentemente todo había ido bien, pues los sistemas utilizados para controlar los movimientos del casco en la botadura, habían funcionado correctamente.

No volví a acordarme del incidente hasta que tuve noticias de lo ocurrido en la Ría de la Coruña, y

ahondando en las informaciones que entonces se manejaron sobre el incidente, me sorprendió conocer que la aguja de roca causante del encallamiento del buque no figuraba en las cartas de navegación españolas pero sí en las cartas de navegación británicas, y quizá por eso, porque la Marina Real Británica tenía un buen conocimiento de nuestras costas, hemos tenido que defendernos de sus incursiones a lo largo de la historia.

Andando el tiempo, volví a recordar lo ocurrido, pues, habiéndome incorporado a la dirección de un astillero de la costa levantina donde nos dedicábamos a buques pesqueros, conocí a una persona que había vivido de primera mano el incidente en la Ría de la Coruña.

Era un hombre mayor, ya jubilado que había sido pescador desde niño. Era el padre de uno de los armadores para quienes estábamos construyendo un par de pesqueros para faenar al arrastre en pareja.

Desde el primer momento que lo conocí, nos entendimos bastante bien, y yo estaba muy interesado en que me contara su experiencia, pues aquel hombre era un libro abierto sobre la historia de la pesca en las costas gallegas.

Me empezó contando que había empezado de niño, en una dorna, embarcación típica de pesca de las





Rías Bajas gallegas, de proa redonda, con una vela y remos, se supone que es una evolución en pequeño del drakkar, de cuando los vikingos asolaron las costas gallegas. Una de sus peores experiencias fue resistir en una tormenta que duraba tres días y les impedía regresar a puerto, sólo tenían fuerzas para capear el temporal, y encomendarse a la Virgen del Carmen.

En un momento, en medio de la tormenta se abrió el cielo, y un sol radiante iluminó delante de ellos una isla plana, creyeron que era la isla de San Brandan o San Borondón, el monje irlandés que navegó por el Atlántico con sus discípulos para evangelizar nuevas tierras. Al ver la isla, los tripulantes de la dorna perdieron el temor, pues los viejos marineros les habían dicho que quien viera la isla, regresaría sano y salvo a puerto, como así fue.

Otro día me contó su experiencia durante el naufragio del "Monte Urquiola" en la ría de la Coruña, él, como muchos otros se ofrecieron para ayudar en lo que pudieran, pero todo fue imposible, todavía recordaba las muchas lágrimas que vertió viendo la tragedia. Yo le comenté que había estado en la botadura y mi experiencia en ella, me miró fijamente y con bastante misterio me preguntó si creía en el buque fantasma.

Le di mi opinión de que en la mar hay muchas cosas que no nos explicamos y nos sobrecogen, y la historia del bergantín del holandés errante, condenado a navegar al sur de Australia, en la zona de los 40 rugientes, con vientos huracanados y mar arbolada, pues no hay límite a la distancia de aguas libres para la formación de olas, también a mí me impresiona.

Es más, le conté que había sabido que el rey Jorge V de Gran Bretaña, cuando era guardia marina en el buque escuela H.M.S. Bachante, estando de guardia, sobre las cuatro de la madrugada, vio navegar durante un buen rato y próximo a ellos un bergantín con las velas desgarradas y personajes fantasmagóricos en cubierta, lo que reflejó en el cuaderno de bitácora el 11 de julio de 1881, en una travesía al sur de Australia.

Ante este comentario, y retomando su semblante misterioso me dijo que entre los marineros que habían ido a ayudar en el desastre del "Monte Urquiola" se comentaba que esa noche, alguien había visto un bergantín con las velas desgarradas a la entrada de la Ría de la Coruña, y se decía que siempre que había un accidente donde no se encontraba el cadáver del capitán, era porque el holandés errante lo reclamaba para incorporarlo a su tripulación.

Nos quedamos pensativos, y para quitar tensión, aquel hombre sabio y muy rico en experiencias me contó que al final no todo había sido tan malo, pues tras el parón obligado por la contaminación de la ría, se vieron sorprendidos por lo robusto de los berberechos y mejillones que se recogieron cuando se reanudó el marisqueo.

Esto me reafirma en mi creencia de que la mar nos da la vida, nos alimenta, y sólo nos pide respeto y prudencia en aquellas circunstancias que lo requieran. No olvidemos que a pesar de vivir tiempos azarosos

abrumados por exceso de información y agobiados por la inmediatez de los hechos, hemos de ser reflexivos con las cosas de la mar. Nuestro mentor Homero, nos inculcó el amor y el respeto al Mediterráneo, poblándolo de dioses y seres terribles para protegerlo, como Escila y Caribdis que devoraron a los compañeros del prudente Ulises, quien a pesar de ello pudo volver a Ítaca.

No volví a ver al viejo pescador, y espero que Caronte lo haya llevado a su amada isla de San Borondón por toda la eternidad.

Sólo me queda esperar que haya la ventura que se canta en nuestro Romancero:

*Quién hubiera tal ventura
sobre las aguas del mar
como hubo el Infante Arnaldos
la mañana de San Juan.
Saliendo a buscar la caza
para su falcón cebar
vio venir una galera
que a tierra quiere arribar.
Velas trae de seda
jarcia de oro torzal
anclas trae de plata
tablas de fino coral.
Marinero que la guía
diciendo viene un cantar
que la mar ponía en calma
y los vientos hace amainar,
los peces que nadan hondo
arriba los hace andar,
las aves que vuelan alto
al mástil vienen posar.*

*Allí habló el Infante Arnaldos
bien oiréis lo que dirá,
por tu vida el marinero
dígame ora ese cantar.
Allí respondió el marinero
tal respuesta le fue a dar,*

*Yo no digo mi canción,
sino a quien conmigo va*

Antonio Belaza Vázquez por el texto

José Idoeta Siguero por las ilustraciones.