

Relatos náuticos



Un ciclón a bordo de la polacra-goleta Joaquina

Eusebi Chiner Vives

Jefe de Servicio de Neumología del H. Universitari Sant Joan d'Alacant



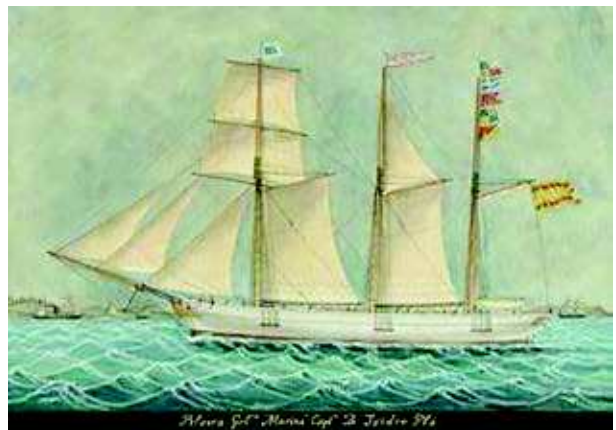
La historia de un buque es como la historia de una casa o de un edificio de viviendas. Suceden historias de amor y desencantos, averías leves o graves e incluso a algunas les llega la ruina. Al mando de una casa siempre hay alguien que se preocupa, que vive

por ella. Así es la historia de un buque. Tiene vida propia. Cuando uno examina la vida de un barco, de un velero, de un vapor, podrá percibir la discreción con que han transcurrido sus vidas, hasta que algo las hace salir de la monotonía y las saca a la luz, dejando al fin de ignorar su pasado efímero y pleno de vivencias, que jamás pasará a la historia.

Por ello quiero sacar a la luz en esta ocasión la descripción en directo de un ciclón tropical, a bordo de un velero transoceánico, la polacra-goleta Joaquina, en la que había navegado como capitán mi abuelo Francisco Vives Belmontes, nacido en Benidorm el 17 de junio de 1891, en el seno de una familia de larga tradición marinera, como muchos marinos de Altea y de la comarca. Precisamente en este barco empezó a navegar como alumno de náutica en 1908, antes de alcanzar el título de capitán en 1917.

Es necesario explicar que una polacra-goleta es un barco de vela de dos, o como en este caso, de tres mástiles, muy parecido al bergantín-goleta, pero con el palo de proa (trinquete) denominado *tiple*, compuesto sólo de dos piezas, sin cofa. De esta manera, las vergas superiores se podían arriar desde cubierta y los marineros podían recoger las velas apoyando los pies sobre las vergas inferiores. El trinquete o palo de proa izaba velas cuadras y el de popa una cangreja (eventualmente una escandalosa) con el mismo velamen que los bergantines, aunque como hemos comentado, con la ventaja sobre éstos de que arriando las velas superiores quedaban al socaire de las inferiores y se aferraban así con facilidad.

En un bergantín, cada vela había que recogerla subiendo hasta la verga correspondiente (que era fija y no se podía bajar), apoyando los pies sobre el marchapiés que colgaba de la verga. Por ello, una polacra-goleta necesitaba menos tripulantes que un bergantín-goleta, con la consiguiente economía para el armador o propietario y la posibilidad de obtener mayores ganancias cuando se navegaba "a la parte". El tonelaje era más que regular y se usaron perfectamente para los largos viajes oceánicos. Aparte de su más sencillo manejo, eran extraordinariamente ligeras y rápidas.



Era el buque Joaquina, propiedad de D. Vicente Chapaprieta Fortepiani, padre de D. Joaquín Chapaprieta y Torregrosa (Torrevieja, 26 de octubre de 1871-Madrid, 1951, político y ministro, presidente del Consejo de Ministros de la II República Española en 1935), que lo adquirió en 1912. Este barco se había



llamado anteriormente Nueva Paula, construido en Blanes en el año 1868 por el maestro José Vieta, L'avi Baguer, y matriculado en Barcelona el mismo año de su construcción. Sus características eran: 36.46 metros de eslora, manga 8.54, puntal 4.06. Tenía un tonelaje de registro bruto de 333 toneladas y 316 netas.

Tal como entresacamos de los diarios de a bordo, era un barco majestuoso, de tres mástiles, dotado de aparejo de polacra con velas cuadradas y vergas en el palo de trinquete. El palo mayor y el de mesana contaban con aparejo de goleta: una gran cangreja y la correspondiente escandalosa. La arboladura se completaba con sus velas de estay y con las de cuchillo a proa: foque, petifoque, fofoque y contrafoque, además de otras auxiliares, como las alas de trinquete y de mesana.



Los diarios de navegación a bordo de la polacra goleta Joaquina, nos permiten reconstruir y vivir el día a día de las largas travesías y de la dura vida a bordo en esta época, jalonada de tormentas, accidentes, duras fatigas y momentos tristes, además de otros de felicidad. En ellos quedan anotados en detalle, todos los acaecimientos, los vientos, la arboladura empleada, las minuciosas anotaciones náuticas o los sucesos relevantes.

Con frecuencia escuchamos noticias sobre ciclones o huracanes y de su poder devastador. Sin embargo, no es nada frecuente escuchar la descripción de un ciclón en el mar vivido en un velero. Quizá muchos no hayan podido contarlo. La radio, la televisión nos hablan periódicamente de forma fría de sucesos terribles que no van con nosotros, pero que siguen ocurriendo. La diferencia hoy en día es la previsión certera, los rápidos sistemas de comunicación, la evolución de los modernos tipos de buques y las eficaces medidas de salvamento marítimo.

Los ciclones tropicales (también conocidos como tormentas tropicales, huracanes y tifones) se forman generalmente en océanos calientes (generalmente tropicales) y de ahí succionan la energía de la evaporación y la condensación. Son característicos por tener una fuerte área de baja

presión en la superficie y una alta presión en los niveles altos de la atmósfera. Se originan por la formación de centros de baja presión atmosférica en el mar. Son altamente destructivos, ya que producen fuertes lluvias con vientos de al menos 120 km/h, llegando sus ráfagas, en algunas ocasiones, a más de 300 km/h.

Como decía, el 26 de marzo de 1916 se embarcaba como agregado en la Polacra-goleta Joaquina el alumno de náutica Ramón Aranda, natural de Denia. Partió del puerto de Alicante con destino a Cuba en viaje redondo que finalizaría felizmente, a pesar de todas las vicisitudes, el 21 de agosto del mismo año.

Véase lo que ocurrió tras la vuelta de Cuba de regreso a casa con el buque cargado de caoba:

Día 18 a 19 de julio de 1916. De Manzanillo a Barcelona.

Empezamos ésta con cielo y horizontes semicubiertos de cúmulus stractus viento flojo al E, marejada del viento y mar largura del S. aparejo todo largo amurado por babor. Anocheció como queda dicho sin novedad.

A 14 se presentaron por horizonte de primer cuadrante algunos chubasquillos y refrescó el viento, por lo que hubimos de cargar el sobre, petifoque, y escandalosas. Amaneció cielo y horizontes cubiertos de cirrus de mal cariz y aferramos el juanete y la mesana. A 20 h., como notamos bajada del barómetro con el viento al E. y había mal cariz, viramos amura a estribor en rumbo de observación, aferramos foque y los estais altos y le tomamos todos los rizos a la mayor. A 22 h. empieza a darnos un viento rachoso, una de cuyas rachas nos desfondó la mayor y velacho alto, aferrándolos. Y la mar del S por momentos se hacía mar gruesa y la del viento que era del E. crecía muchísimo, formando tal contraste en las dos mares que el buque daba horribles bandazos y cabezadas, empezando a embarcar golpes de mar. Finalizando la singladura y aferrando el trinquete que se nos rompió a consecuencia del viento duro.

Del 19 al 20 de julio de 1916

Empezamos la presente singladura con viento duro al E., mares gruesos al E. y SE. Cielo cubierto de cirrus stractus y sin más aparejo que el velacho bajo, trinquetilla y polancón, por haberse roto al final de la pasada singladura la mayor, el velacho alto y el trinquete, las que mandamos desembargar y embergar las de respeto, pues por todo lo anteriormente dicho y haber descendido el barómetro en pocas horas a 8 mm con el viento al este y la gruesa mar que nos viene del SE, la situación del buque y el cariz del cielo y horizontes, no nos dejan lugar a duda ninguna de que estamos en la trayectoria de un ciclón, tan frecuentes en esta latitud y longitud. En vista de estas circunstancias mantenemos el buque amurado por estribor para observar los

cambios del viento y presión atmosférica. A 4 h. el viento se desencadenó en furiosas rachas y los mares del E y SE eran imponentes causando verdadero horror, los golpes de mar que enteros se embarcaban a bordo, llenándonos completamente la cubierta y obligándonos a cerrar la cámara y comunicaciones con la bodega. Después de esto y viendo que el viento no cambiaba de dirección y el barómetro bajaba con rapidez y crecía más la mar, la llamada ala del huracán, o sea del SE, nos reunimos sobre la cubierta de este buque los oficiales para tomar medidas extraordinarias para defender las vidas, el buque y la carga confiada. Visto que el ciclón avanzaba con gran rapidez de sur a norte, cortando la derrota del buque y éste no estaba en condiciones de resistir este segundo huracán

Después del pasado el día 18 en el que trabajó muchísimo el casco del buque, vistas todas estas circunstancias de fuerza mayor, acordamos por unanimidad, como único medio de salvación, aligerar la cubierta del buque antes de que viniera la noche, y con ella mediante elementos irresistibles, alguna pérdida irreparable, nuestra pérdida total.

Dispuesta pues toda la gente convenientemente, empezamos a tirar al mar todos los objetos más pesados, tanto del buque como de las maderas de la carga; esta operación era sumamente peligrosa, y expuesta a desgracias, pues continuamente entraban grandes golpes de mar y hacían flotar las maderas y las arrancaban de las trincas. A 6 h. nos entró un golpe de mar inmenso de la mar de SE que nos venía atravesada por estribor inundando la cubierta y haciendo flotar cuantos objetos había sobre ella, cogiéndole una de las piezas de la carga el brazo izquierdo al maestro cocinero, machucándose y haciéndole una herida de unos cuatro centímetros por donde le salía abundante sangre; le curamos lo mejor que se pudo y viendo su inutilidad se le mandó acostarse. A las 10 h de quedar herido el cocinero Francisco García, otro golpe de mar se arboló sobre el costado de estribor dándonos de lleno y gracias a que el buque iba ya más ligero por los pesos tirados al mar y suspiro. Entonces oímos angustiosos alaridos y vimos a Manuel Morales que tenía la pierna izquierda cogida entre caobas. Lo libertamos inmediatamente y lo llevamos a la cámara, pues no podía andar, resultando con la pierna magullada y varios golpes en los riñones y espalda. Lo curamos dándole fricciones de árnica, lo vendamos y se acostó, pues no podía moverse y tenía un poco de calentura. A 19 h el barómetro sigue bajando, el viento es furioso, viene mezclado con agua de lluvia y del mar, la noche ha cerrado y presenta un aspecto siniestro, imposible de describir, el buque no puede sostenerse, amurado por estribor por la mar atravesada de SE que con tan gran facilidad se embarca, y la posición más ventajosa que encontramos es virar para el sur y tomar esta mar por la proa. Así lo hicimos suspendiendo la echazón y hacer el imposible por falta de hombres, pues quedaron los dos inútiles. El buque parece que se defiende mejor de esta vuelta, pero da unas cabezadas terribles y embarca grandes golpes de mar por babor;

durante la noche la situación ha ido empeorando, y el viento, de una furia irresistible, nos ha roto las tres velas que teníamos al viento, o sea trinquetilla, velacho bajo y polancón y nos hemos quedado a palo seco y a 16 h se quedó calma con rachas sueltas y el barómetro llegó al máximo descenso, calculando estar en el vórtice del ciclón; a 17 h entró otra vez el viento duro del NE que se fue rolando al N, NW, y W ya 19 h clareando el día comenzamos a correr el viento por la aleta de estribor para separarnos cuanto antes del vórtice, y así corrimos el resto de la singladura proa al SE.

De los objetos arrojados al mar, de los pertenecientes al buque carga no pudimos contar las piezas, pero calculamos unas doscientas y pico las arrancadas por el mar y en cuanto a objetos del buque, echamos doce grilletes de cadena, el ancla mayor, el trinquete y velacho alto, que se habían desembergado por la mañana, tres burdas de alambre, la codera de alambre, dos estachas canique de 75 metros y seis pulgadas, seis estachas de esparto de a cuatro pulgadas y 100 metros, el aparejo del bote, un tanque de agua, la escala real del buque, cuatro motones grandes de tres ojos, tres toldos, una percha de agua, dos barriles, dos tinas, ocho defensas y varios objetos que no tenemos presentes ahora.

De todos los efectos antes dichos tirados al mar, protestamos con arreglo a derecho, ante quien corresponda, de toda responsabilidad que nos pudiera caber, contra cargadores receptores y armadores.

La polacra goleta *Joaquina* tuvo un triste final, después de su largo historial de navegación. Atendiendo a las crónicas de la época, extraemos del diario el Sol del día 22 de marzo de 1918 la siguiente información.

“La Polacra goleta *Joaquina* fue torpedeada y hundida el día 15 de marzo de 1918, cerca de las islas Canarias. Hacía la travesía procedente de Guantánamo (Cuba) y se dirigía a Alicante con un cargamento de madera fina, caoba y otras maderas preciosas. A 500 millas del Cabo Espartel apareció un submarino que le disparó dos cañonazos sin previo aviso, ordenando después a la tripulación que abandonara el buque. La *Joaquina* a pesar del boquete tan enorme que le produjo el torpedo, tardó bastante en irse a pique, debido a la carga de madera que llevaba.

El capitán Perelló se embarcó con los nueve hombres de la tripulación en dos pequeños botes, dirigiéndoles la corriente al estrecho de Gibraltar. Después de veintiséis horas de travesía, un convoy de vapores ingleses y noruegos rescataron a los naufragos, desembarcándolos en Gibraltar, desde donde en ferrocarril se dirigieron a su tierra natal. Todos los tripulantes eran de Torre Vieja, a excepción de su agregado, que era hijo del práctico del puerto de Alicante.”