

RELATOS NÁUTICOS



Un relato de los Mares del Sur Javier Llorca - Capitán de pesca

Las imponentes proas grises de la pareja bacaladera “Urabain-Urizar” ensombrecían más el cielo de una mañana lluviosa en el puerto de Vigo, vacíos tras la descarga de pesca, amarrados en el muelle en pleamar. Su arrogancia se disipaba ante los que conocíamos el “capote” que trajeron tras los doce meses de desastrosa campaña, arañando exiguas copadas de bacalao, insuficientes para colmar sus bodegas. Faenando por todo el septentrión, desde el único rincón accesible del gran banco de Terranova y Labrador, allá en el Flemish Cap, hasta Svalbard, en el mar de Barents, pasando por Groenlandia.

Un fracaso memorable, la campaña más larga que nunca una pareja afrontó. ¡Sin sellar^[1] las bodegas!. El colapso de la pesca del bacalao y los últimos estertores de la industria del “salado” era una evidencia en la década de los 80, pasando en una docena de años de 119 barcos en activo a sólo 24; mientras que la flota de buques factoría congeladores fue aumentando con destino a los lejanos caladeros australes.

El muelle no es lugar para despedidas

El tiempo de las parejas había terminado. Era el invierno del 89, veinticuatro años recién cumplidos, con mis credenciales de patrón de pesca de altura junto a la libreta de navegación, cumplimentada con unos cuantos embarques, en el petate. Tras haber finalizado los estudios de Capitán de Pesca meses antes, volvía al puerto de Vigo, en demanda de plaza a bordo de alguno de los grandes arrastreros congeladores, que faenando en los caladeros australes de Sudáfrica y Malvinas no estaban viviendo su época dorada. Pero ávido de formarme a bordo de los más grandes, en los mares más lejanos y necesitado de completar los preceptivos días de mar para la obtención del título de capitán, mi determinación era firme. Una vez firmado mi contrato como Primer Oficial de puente y comprometido con un apretón de manos a una marea^[2] de al menos siete meses, cobrando un porcentaje sobre capturas, acudía a reunirme bajo aquellas imponentes moles de acero junto a cuarenta y dos hombres de rostros todavía sin nombre, sin cargo conocido a bordo, cada uno junto a sus abultados equipajes para continuar el invierno



que terminando aquí comenzaría en el hemisferio sur; algunos forzosamente indiferentes, otros jocosos en animados grupos formados entre los que ya habían navegado juntos, algunos inquietos por la compañía de familiares y allegados, deseosos de romper el vínculo agónico que les retenía a esta tierra; porque ya estábamos en otra cosa, ya éramos la tripulación del buque factoría "Congelador Mar Tres".

Siempre acudí sólo al muelle para embarcar, no es lugar para despedidas, ni para seres queridos. Justamente porque se siente como un hecho de alguna manera trascendente, pienso que se debe afrontar con la indiferencia de lo cotidiano. Es como un purgatorio previo al descenso a los infiernos, o el ascenso a los cielos; un paso que siempre he preferido vivirlo íntimamente en soledad, un instante efímero y perturbador que se volverá a sentir cada vez que se afronte una nueva marea, y que se desvanece en el instante de embarcar a bordo, anclándome en el presente, en el entorno y situación real y tangible de lo que acaecerá en los próximos meses, degradándose singladura a singladura.

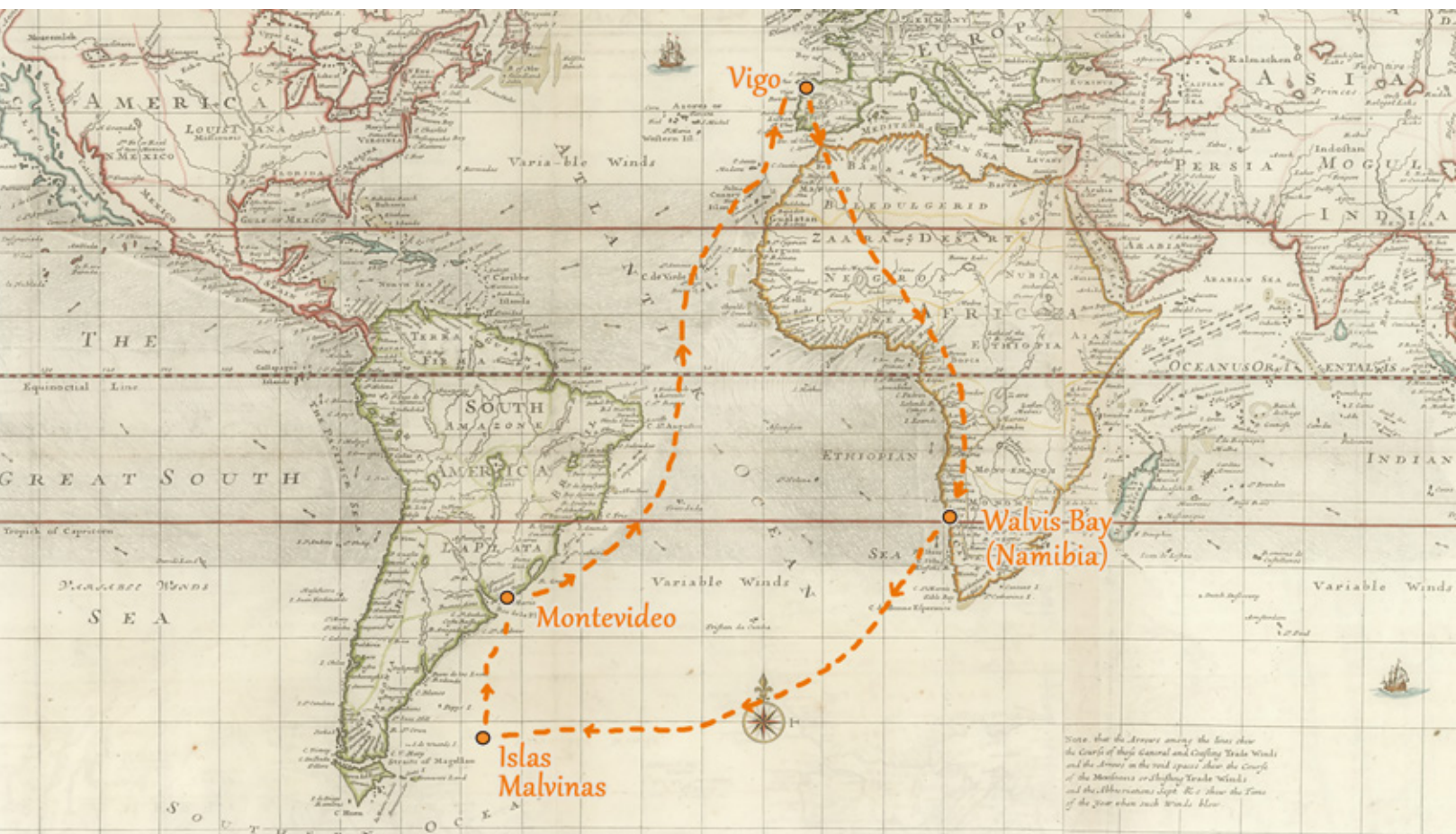
En esta ocasión el empinado portalón que deberíamos subir para embarcar no estaba en este puerto, nuestro barco, nuestra vida para los próximos meses se encontraba a más de 4.500 millas a vuelo de pájaro; fondeado en la dársena Walvis Bay, Namibia, donde quedó, meses atrás, después de mandar su carga por mercante y a su tripulación en avión. ¡No había un minuto que perder!

Vigo - Walvis Bay (Namibia), en busca de nuestro barco

Lista de tripulantes en mano y 43 a bordo del autobús que ya enfilaba por el muelle para llevarnos al aeropuerto de Oporto, iniciando así un periplo que en una semana nos llevaría a otro continente en el hemisferio opuesto, recorriendo de Johannesburgo unos miles de kilómetros por infames carreteras, atravesando sabanas y desiertos, sufriendo las inevitables averías mecánicas, siendo hostigados por el SWAPO^[3].

En esa semana ya empezamos a conocernos los que íbamos a soportarnos en los próximos meses, sin la obligada y estricta jerarquía que a bordo se establecería entre los distintos estamentos de marinería, maestranza, fonda y oficialidad, incluso relajando, solo un poco, la eterna disputa entre puente y máquinas. Y Mr. Ruiz, nuestro consignatario para África Sur occidental, una voz al otro lado de un hilo telefónico, (porque entonces de los teléfonos colgaba algún hilo) solucionando problemas y allanando nuestro camino. Bañado todo el paisaje africano en colores vivísimos, iluminada la tierra más roja, por ese sol más naranja, a través de un cielo limpio; hasta que ya de tarde, con todo el polvo de África en la carrocería y sin tubo de escape, atronaba la máquina entre las casas amplias, de una planta y techo de chapa que forman las cuadrículas de las calles de una ciudad ficticia creada por y para la flota pesquera internacional, en el único puerto con suficiente calado entre Lobito en Angola y Capetón (como pronuncian familiarmente los marineros gallegos) en el extremo Sur del continente. Walvis Bay, o Walfish Bay, como dicen los afrikaners, etimología derivada de los bivalvos que triturados por el batir del Atlántico forman la arena nacarada de las playas de la "costa de los esqueletos", cuajadas de huesos de ballena, recuerdo de la caza en tiempos pasados.

Majestuosamente decrepito, después de transcurrido casi año y medio desde la última varada en el dique y mucho atlántico deslizado bajo la quilla, se muestra el "Congelador Mar Tres". Construido en 1974, con un diseño de preciosas líneas estilizadas, no cómo las construcciones más modernas, arrogantemente



más toscas. De 81 metros de eslora y un peso muerto de 1600 toneladas, se mostraba majestuoso bajo la diáfana luz del sol africano, a pesar de los chorretes de óxido que tiznaban casco y superestructura.

A bordo y resucitando el Mar Tres

Así pues, ¡no hay un minuto que perder!, cada cual a ocupar su camarote en su respectiva cubierta, según escalafón a bordo. La principal para marinería en camarotes compartidos, la de entrepuente para maestranza y la superior, bajo el puente, que albergaba los camarotes individuales y la cámara de oficiales, ya estaba siendo atendida por el personal de fonda. Los cocineros, magníficos profesionales, a dejar immaculado

su mundo de fogones, fundamental a bordo, pero no suficiente, para mantener una tripulación satisfecha. Los maquinistas y engrasadores a lo suyo, insuflar vida a un mundo autónomo necesitado de resucitar energéticamente. Contra maestros de cubierta y frío, seres fuera de lo común, creados con una pasta especial, a localizar en los pañoles y planificar con las cuadrillas de marineros las faenas que al alba acometerían para alistar los 4000 metros de cable de acero de 32 mm de diámetro, los artes de arrastre y una lista interminable que jamás terminaría. Y los tres del puente, Capitán, Primer y Segundo Oficial, que entre los tres apenas superábamos los 80 años, al hotel Atlántic, a levantar el meñique, sujetando tazas de té colmadas de Johnnie etiqueta negra, para esquivar la prohibición horaria por el consumo de alcohol que allí impera; mientras filtrábamos la información pesquera, veraz o falseada, que de los capitanes y pilotos de otros barcos allí recalados pudiéramos obtener, intercambiábamos claves de pesca^[4] con las cuadrillas afines y planificábamos la frenética actividad de pertrechado y aprovisionamiento que en un par de días tendría que dejar el barco "a son de mar".

HRB 0630 y el enorme y anaranjado sol africano iluminando las cubiertas y el puente del Mar Tres, que desde las cinco ya estaba perfumado con el aroma a pan recién hecho circunstancia que se repetiría con exactitud astronómica cada día de los que quedaban



por la proa. Todo un largo día de actividad frenética, recibiendo y estibando en el entrepuente y pañoles toneladas de pertrechos. En las gambuzas secas y refrigeradas las 60 toneladas de víveres, munición de boca necesaria que debería servir para alimentar los cuerpos, sin contar las toneladas de pulpo, grelos y cerdo salado, imprescindibles en la dieta dominical de todo barco gallego, y que desde Vigo venían de camino a bordo de un pesquero amigo, para ser transbordadas en la mar, junto con 25 barriles de aceite lubricante y varias toneladas de paños de red.

Especial trato y cuidado se le dio al embarque y trincaje sobre el castillo de proa de los 32 bocoys de vino, que una vez escanciado su contenido día a día en cada servicio, sometido al efecto multiplicador de la adicción de la cantidad justa de agua, serviría cómo sustento de las almas. El segundo cocinero era el oficiante del luctuoso prodigio, o tal vez milagro, pues no era descartable la intervención divina, ya que jamás nadie fue testigo del sacrílego acto; ni en las cubiertas inferiores sospecharon del pecado hasta casi el final de la marea; pues al prolongarse hasta los 9 meses (2 mas de lo previsto) y tener que alternar la fórmula en decremento del vino, para atajar algún conato de motín, hubo que mendigar algún barril por entre la flota mejor provista, o mas recatada, según se mire; mas algún saco de harina para seguir oficiando cada día el milagro del aroma del pan recién horneado.

Los números romanos de las escalas de calados a proa y popa iban hundiéndose en el agua del puerto a medida que se completaban las 650 toneladas que los tanques de gasoil demandaban, cómo un fluido vital y necesario para insuflar vida a todo nuestro mundo. A la puesta del Sol ya latían los 2600 CV del motor principal y vibraban los 4 motores auxiliares en su cadencia regular desde la sala de máquinas, una cubierta por debajo del entrepuente, donde el parque de pesca había cobrado ruidosa vida con el movimiento de las máquinas fileteadoras, peladoras, descabezadoras, y como esquivándolas, el deslizarse sinuoso y absurdo de las cintas transportadoras, que desde el pantano de pesca deberían servir su tributo de pescado a cada sección. Más a proa zumbaban los túneles y armarios de congelación, escarchando las juntas de las puertas de acero pulido, demostrando que estaban dispuestos a alimentar la bodega que una cubierta por debajo se esforzaba en alcanzar los -28°C . En el puente de gobierno, la giroscópica accionada desde la llegada a bordo ya daba muestra de cobrar vida, igual que los testigos luminosos del resto de los arcaicos equipos electrónicos de comunicaciones, ayuda a la navegación y detección pesquera del siglo pasado.

El Mar Tres ya estaba agónicamente vivo y dispuesto para el cometido que fue concebido; una máquina capaz de pescar, elaborar, congelar, almacenar y transportar hasta su destino 1900 m^3 de pescado.

¡No había un minuto que perder! Sólo faltaba recibir a primera hora del día siguiente los “caprichos” que cubrirían las veleidades humanas, el entrepot^[5].

Una carrera apresurada hasta la “Casa del Mar” para la última llamada telefónica a casa y vuelta a bordo, dejando una prudente distancia de seguridad al “Natacha”, la única discoteca-cobertizo del Walvis que ofrecía vinilos clásicos, cerveza fría, chicas guapas y taburetes voladores si coincidían más de dos tripulaciones. Diversión asegurada, pues ese mismo día recalaron en puerto el Heroya Tercero y el Estreito de Rande.

Empieza el baile

Al enfilarse la bocana y nada más descender el práctico la escala de gato para embarcar en su falúa comenzó la rutina de a bordo. En el puente guardias de seis horas a repartir entre primer y segundo oficial y el capitán a su criterio o necesidades del servicio, que en la pesca quiere decir, jornadas de más de 15 horas en el puente. Comida a las 12.00, cena a las 19.00. Un mundo ordenado.

A HRB 04:00 la ETA al caladero para iniciar el primer

lance de los muchos cientos que quedaban por largar en la marea; y que en copadas de 2,6,12 y hasta 53 toneladas tendrían que ir rellenando el enorme vacío de la bodega, esclavizando en el parque de pesca a los hombres que enlazando jornadas una con otra tendrían que elaborar todo aquel pescado en filete con piel, filete sin piel, rodajas, tronquito, stick, tubo de pota ,etc. Y es que Namibia cuando da hay que aprovecharla, echando lances sin tregua, día y noche; para cuando no dé y las caras de autómatas del parque de pesca se vuelvan hoscas y ceñudas al sentarse ociosas y peleonas en el comedor de marinería.

Los pájaros (gaviotas, pardelas, paiños, tágalos...no sé, no me gustan), siempre ahí, a millares, volando tras nuestra estela, flotando ahítos alrededor del barco, siguiendo nuestra marcha acompasada de 4 nudos en arrastre, reclamando con su griterío los desperdicios de pescado que no dejan de manar por el trancanil. Las gaviotas tampoco tienen mucho descanso, pues cuando ya saciadas se posan flotando en el mar, siempre el

ojo avizor, atentas a remontar el vuelo, porque de la oscuridad del mar puede surgir un lobo con las fauces abiertas, formando un escándalo de sangre y plumas. Si, su rival en la disputa por los despojos, el lobito, o foca de dos pelos, que por millares acuden desde las loberías, a cientos de millas, en la costa; acompañándonos día y noche, juguetones, acróbatas increíbles dotados de unas fauces de colmillos notables.

Rutina, guardia de puente, anotación periódica de las siete variables meteorológicas en el Diario de Navegación, comida y sobremesa en la cámara de oficiales, descanso en el camarote y entre medias, cada día, acaecimientos, imprevistos, maniobras, disputas, estrategia por conseguir y mantener la prevalencia en la playa^[6], acechar el movimiento del resto de la flota, averiguando y conjeturando cuales son sus pescas. Y de vez en cuando, hasta prodigios, cómo el día que a HRB 09:00 se presentó el camarero en el puente, portando una bandeja con una cerveza fría de mi entrepot y un



bocata rebotante de cocochas de merluza rebotadas; iniciativa que se convirtió en costumbre, excepto cuando el mal estado de la mar, o la complejidad de alguna maniobra desaconsejaban tamaña veleidad. Y otras maravillas más prodigiosas, como la aparición en mitad del océano de rompientes en una longitud de dos millas, donde la carta indicaba 250 brazas de profundidad, y al escrutar con los prismáticos, constatar el portento de miles de toliñas^[7] levantando un torrente de espuma al avanzar en chapuzones frenéticos. Y las dificultades convertidas en cotidianas, cómo faenar cerrados en una niebla espesa, con apenas una decena de metros de visibilidad, que se instaló en el banco durante 52 días consecutivos. La intentamos combatir pidiendo, rogando y exigiendo la intervención del “chispas” (2º mecánico), aplicando este de una tacada, conocimientos, voluntad, intuición y suerte, para que de un radar muerto por agotamiento del magnetrón y otro descabezado al perder su antena arrancada por el viento en la campaña anterior, en el caladero de Malvinas, pudiera reconstruir al menos

uno de muy deficiente rendimiento, que aliviara nuestros sentidos desquiciados y agudizados a mirar sin ver, a distinguir el picar de los potentes motores diesel de dos tiempos se rusos y japoneses cuando nos cruzábamos en arrastre; a diferenciar los barcos de la flota por el ladrido de sus mascotas. A anhelar ingenuamente que durante el periodo de descanso en el catre no iba a torturarnos la guardia de puente en una pasadilla perenne. Todo cambia y tras 52 días de solo alcanzar a distinguir el molinete de anclas desde el puente, el sol africano surgiendo por el horizonte. El mismo sol, enorme, naranja, que a los 93 días de marea y obligados a ir a tierra para repostar combustible nos recibía por la proa al enfilarse la bocana del puerto de Walvis, iluminando los colores de la arena rojiza, de los elementos terrestres cotidianos, de nuestros rostros ufanos y pretenciosos. Aunque nos sentíamos hermosos y malditos, por recalcar ante los mortales terrícolas desde un lugar más allá del horizonte, al que solo tiene acceso los elegidos, gobernando una máquina fabulosa. Eso es lo que se siente en las recaladas a puerto de un pesquero con una buena media de capturas a bordo y que de seguir la racha nos llevaría a rendir viaje de siete meses con la bodega sellada.



“40 rugientes, 50 aullantes y 60 bramadores”: En el lenguaje popular marineró es una manera de hablar de los paralelos del Hemisferio Sur. Allí los vientos del sur soplan con una fiereza tal que se han ganado esta amarga fama.

Rumbo al infierno Antártico

Una breve escala de 24 horas para completar aguada y combustible se convirtió en un día aciago al recibir a través del consignatario, junto con el correo ordinario y personal, las ordenes del armador de dirigirnos al caladero de Malvinas para completar la campaña. La desazón se extendió por todas las cubiertas del Mar Tres, por lo que sabían unos y por lo que intuían otros del infierno antártico en pleno invierno austral. Pues, de nuevo, no había un minuto que perder, 4500 millas nos separaban de la playa de pesca más próxima, al otro lado del atlántico Siempre sucede que como por ensalmo, toda la angustia y zozobra se fue disipando al largar la última estacha del noray. 14 días de ruta

infernado al SSW enfrentando por la proa los peores temporales, atravesando los 40 rugientes, de los que hasta entonces sólo habíamos conocido la enorme mar de leva que nos meció en el caladero africano.

Primer lance nocturno “el fondón”, haciéndonos un hueco entre los 430 buques factoría de casi todos los países industrializados, que en una estrechísima franja que a lo largo de 11 millas y por 360 brazas de profundidad antes de descantilar nos disputábamos los “bingos” (de 20 a 50 tn) y las “líneas” (de 8 a 15 tn) de pota, en una macabra lotería que cada día se cobraba su tributo en pérdidas de aparejos, calamentos, desquicie personal y colisiones, a veces con resultado de hundimiento, como le ocurrió ese primer día a un ufano pesquero japonés, embestido por otro español. Y desde aquí siempre ganado latitud hacia el Sur, intercalando lances con navegaciones apresuradas hasta llegar en Port Stanley, en las Islas Malvinas. Fondeamos y al momento recibimos la inesperada visita de un par de imponentes y cabezones leones marinos, que embarcaron por la rampa de popa, mientras que por el costado se abarloba la lancha del práctico para llevarme a tierra a recoger la licencia de pesca que nos permitiría faenar dentro de la ZEE de las Falkland; trámite este que se despachó con diligencia británica en un par de minutos sin haber pisado tierra en aquella isla sin árboles, por estar la Fishries Office of Falkland Islands establecida sobre una estructura metálica firmemente sujeta al muelle, en previsión de no salir volando con el viento helador, que el brusco descenso del barómetro nos garantizaba para esa misma noche. Pues, sin un minuto que perder, viramos el hierro y salimos con la última hora de la tarde de aquella ratonera a enfrentar la monstruosa mar arbolada, capeando a través de los 50 aullantes, poniendo distancia de la costa, hasta que tres días después, en un mar agitado y sin viento, sin DECCA, sin LORAN^[8], sin satélite recalamos por el Sur de Cabo de Hornos, a las puertas de los 60 bramadores.

¡Arte al agua!, “que mais lexos son mais grandes” para continuar apaciguando la voracidad de la bodega, al tiempo que las ojeras y la delgadez del capitán se acentuaban día a día por la presión de defender la marea, en una sucesión de días de pesca en unas condiciones duras, con montes de mar levantados por el viento del SW, que desde la antártica enviaba casi constantemente su

hálito helador, castigando a la tripulación durante las maniobras de cubierta, incluso cuando ya los pájaros y las focas habían desaparecido de nuestra estela renunciando a su festín, para buscar refugio quién sabe dónde, avisándonos así de que en pocas horas la falta de potencia haría necesario interrumpir la pesca para capear el temporal durante unos cuantos días, sirviendo el agitado descanso a la marinería que prontamente repuesta se dedicaría a desbaratar el orden de las cubiertas inferiores, animados por el inevitable desenfreno etílico. Y así, en una sucesión de días de pesca con algún día de capa, los tanques de gasoil volvían a quedar exangües. La pésima relación con el gobierno argentino imposibilitaba la recalada en sus puertos, teniendo tres únicas opciones para repostar, a saber: navegar al SW hasta Punta Arenas (Chile), atravesando la fascinante ruta del estrecho de Magallanes, o poner proa a NW en demanda de Montevideo (Uruguay), en rutas de unos 4 días; y la menos deseable para cualquier tripulación, que fue la que nuestro armador ordenó, la de acudir a un punto de encuentro en mitad del atlántico con un petrolero polaco y abastecernos con diesel bautizado con agua de mar, en una incómoda y tediosa maniobra a remolque que se prolongaría durante dos días. Sobrecalados y comprometida la estabilidad del buque tras la maniobra, afrontábamos el sexto mes de la marea, con más de un tercio de la capacidad de la bodega por completar. Sin tiempo que perder y propulsados por una máquina ya agotada, incapaz de trabajar por encima de los 320° de escape; en los



próximos 55 días, faenado en unas condiciones más amables por la proximidad de la primavera, que traía consigo la exhuberancia del calamar patagónico, en copadas de hasta 50 tn se fueron completando las 1600 tn necesarias para sellar.

Rumbo a casa

Rumbo a Montevideo, donde en una rápida escala seríamos recibidos y parasitados por un pleyade de autoridades, (sanidad, aduanas, policía de puerto, prefectura naval, etc..) y buscavidas, ataviados con uniformes auténticos e impostados, ataviados con galones, mugre y lamparones, que en sucesivas oleadas llenarían la cámara de oficiales, sentándose a la mesa, buscando sustento en un país azotado por una crisis y devaluación económica galopante. Un vez atendidos por Mr. Barros, nuestro consignatario para el atlántico SW que llevaría al hospital inglés a los tripulantes enfermos y accidentados que buscaban un consuelo que de seguro allí no encontrarían; y que colmarían nuestras demandas de entrepot para la ruta y para llevar a casa, y procuraría el suministro de gasoil necesario para afrontar la ruta que en un mes de navegación, atravesando los dos trópicos, nos había de llevar a casa.

Maltrechos, sin electrónica operativa a bordo desde hacía meses, pero ya distendidos y relajados podíamos, ahora sí con la observación de las maravillas que salían a nuestro paso y distraían la monotonía de las guardias de navegación. Como la invasión de pingüinos

adornados con su penacho amarillo a la altura de cabo Polonio, de las grandiosas ballenas jorobadas, por el través de Río de Janeiro, con la única compañía al alejarnos de nuestra ruta de planeo majestuoso de una pareja de albatros, que nos escoltaría de un hemisferio a otro, hasta avistar el Teide, anunciándonos que en poco días habíamos de entrar por la Ría de Vigo, embocando el canal del Sur, entre la Cies y Cabo Silleiro. Arropados por una costa verde avanzamos a 8 nudos, muy por debajo de los 14 habituales que el exhausto motor del "Mar Tres" era capaz de desarrollar en condiciones óptimas, hasta dejarnos el práctico amarrados en el pantalán de descarga de donde habíamos salido nueve meses antes en otro invierno.

Más cansado, más curtido, más salado, más confuso por no saber todavía cual de las dos realidades si la terrícola o la marítima era más real. Con la impresión de haber sentido el hálito de Leviatán en la nuca y haber escapado a su abrazo.

Ahora han pasado ya 29 años sin querer recordar la imagen imponentemente decrépita del majestuoso barco convertido en una masa de óxido tras haberse enfrentado a todas las olas, rociones y vientos del Atlántico Sur durante más de dos años consecutivos.

Mis respetos "Congelador Mar Tres" que con otro nombre y bajo otro pabellón 44 años después de ser concebido por hombres honestos sigues navegando, gobernado con pericia en los lejanos mares australes.

¡Larga vida!

[1] sella: llenar una bodega

[2] marea: tiempo transcurrido desde que el barco sale a la mar hasta que llega a puerto y descarga la pesca

[3] SWAPO: grupo político-militarizado y terrorista que lideraba la lucha por la independencia de Namibia, conseguida un años más tarde

[4] Claves de pesca: código secreto utilizado entre oficiales para intercambiar información pesquera relevante y privada

[5] Entrepot: Tabaco y alcohol, libre de impuestos que cada tripulante pedía para su consumo personal y que le sería descontado de su nómina al rendir viaje

[6] playa: fondo del lecho marino aplacerado y apropiado para la pesca de arrastre

[7] toliñas: cetáceo de la familia del delfín, de estómago blanco y lomo negro

[8] DECCA, LORAN: antiguos sistemas de navegación que ya están en desuso desde la aparición del GPS

