



GOBERNANDO A MANO EN MEDIO DE UN TEMPORAL (1)

Cristóbal COLÓN DE CARVAJAL Y GOROSÁBEL



STA historia marinera comienza en una luminosa mañana de octubre, de esas que son tan frecuentes en el otoño del Mediterráneo, cuando servía a bordo de un patrullero de la Armada. Todos los miembros de la dotación nos afanábamos en cumplir lo mejor posible la habitual misión de inspección pesquera. El barco navega a la vista de la Costa Brava catalana, en la que las zonas de rocas y acan-

(1) El relato corresponde a una situación real, ocurrida el 9 de octubre de 1987 a bordo del patrullero *Deva*, perteneciente a la clase *Anaga*. El barco había entrado en servicio en junio de 1982. Tenía 44,4 metros de eslora y desplazaba 350 toneladas y su base estaba en el puerto de Palamós (Gerona).

tilados solo son interrumpidos, muy de vez en cuando, por pequeñas playas de dorada arena. En su cometido, el patrullero se va aproximando sucesivamente a varios de los numerosos pesqueros que faenan en la zona. A una pequeña embarcación neumática suben un oficial, un suboficial y un par de cabos o marineros. Se acercan al costado del pesquero elegido para ser inspeccionado y trepan ágiles a bordo por medio de una escala de gato que pende del costado. Su trabajo se ciñe a comprobar su documentación, el libro de rol de sus tripulantes y la legalidad de sus aparejos de pesca. Para ellos no deja de ser un trabajo monótono y rutinario, aunque no olvidan que también están allí para ayudar a los pescadores en caso de una emergencia médica, ante una parada de sus motores o para ayudarles a liberar una red que una mala maniobra haya enrollado en la hélice.

A corta distancia del pesquero inspeccionado se mantiene el barco de la Armada. Ambos navegan paralelos. En el puente, su comandante va recibiendo las novedades que a través de la radio de mano le cursa el oficial allí destacado. Esta labor, repetida una y otra vez, se prolonga hasta la hora del almuerzo. Entonces, la embarcación regresa a bordo y es izada hasta quedar reposando sobre sus calzos. Poco después, los altavoces llaman al primer turno de comida para todos aquellos que no están de guardia. Una hora más tarde, una vez producido el relevo, les llega a aquellos que han estado de servicio a lo largo de la mañana. Ellos son quienes ahora ocupan su sitio ante las mesas para degustar el menú que ha preparado el cocinero.

Este calificativo profesional tal vez resulte un poco pretencioso para un muchacho que simplemente cumple su compromiso en el Servicio Militar destinado en la cocina de un barco de la Armada. Debido a la escasa dotación, 33 hombres —aún no ha llegado la época en la que se cuente con mujeres a bordo—, el Mando no envía a un cocinero con oficio. El marinero recuerda cómo a los pocos días de haber entrado en el puesto y a la vista de que sus conocimientos eran tan escasos, el comandante le sorprendió obsequiándole con un librito titulado *La cocina para inútiles*. Con esta ayuda práctica y una amplia dosis de buena voluntad por su parte va consiguiendo cumplir su cometido con dignidad.

Una vez terminado el paréntesis de la comida, el patrullero se dirige a una nueva zona de vigilancia. Como esta se encuentra algo distante, es preciso aumentar la velocidad. Media hora después, un repentino apagón general deja el barco sin energía eléctrica. El comandante, desde la cámara de oficiales, ordena al jefe de máquinas poner en marcha el otro generador, mientras los mecánicos investigan el motivo de la avería.

No transcurre mucho tiempo cuando una nueva llamada desde la sala de máquinas al puente informa al oficial de guardia de que tiene que parar el segundo motor auxiliar porque su temperatura ha comenzado a subir de manera alarmante. Este ha presentado los mismos síntomas que el primero. Cuando avisa de que el primer generador ha quedado fuera de servicio al

haberse quemado la junta de la culata, el jefe de máquinas asegura desconocer la causa del doble calentamiento. El segundo motor se ha salvado por haberse parado a tiempo al contemplar el inicio de la brusca subida de la temperatura. Sin embargo, no se podrá trabajar nuevamente con ese motor bajo riesgo de quemarlo. El motor principal también se ha parado por orden del jefe de máquinas para evitar daños mayores. El comandante escucha con atención las explicaciones y se reúne con los oficiales para analizar la situación.

El barco se encuentra a 45 millas náuticas de su puerto base, es decir, a unas tres horas y media o tal vez cuatro de navegación y con una falta total de energía eléctrica a bordo. La opción de ser remolcado hasta puerto por el otro patrullero asignado a la Costa Brava es rápidamente descartada, pues en esos días se encuentra en dique seco en Cartagena, en su período de mantenimiento programado. La única posibilidad es solicitar los servicios de un remolcador de Barcelona. El comandante se resiste a solicitar el traslado por un buque civil. Sabe que es una situación poco airosa para un buque de guerra. Además, si hablamos en términos económicos, la petición de sus servicios en tales circunstancias resultaría onerosa para la Armada.

Ante un caso tan excepcional, se decanta por una solución imaginativa y sorprendente para quien tiene la responsabilidad final sobre el destino del barco que manda y sobre los hombres que componen su dotación. Toma la decisión de llevar el barco a puerto con sus propios procedimientos, por medio del gobierno a mano del timón, tal y como tendría que hacer en el caso de resultar dañado en un combate. Será un ejercicio real de gobierno a mano. Tan solo existe el problema de que son muchas horas de regreso a puerto y va a resultar una labor muy penosa para el grupo que tenga que mover el timón.

Reúne a la dotación en la cubierta de toldilla. El comandante toma la palabra y explica a los hombres que pretende llevar el barco a puerto gobernando el timón a mano ante la falta de energía eléctrica. Pregunta en voz alta si alguien lo ha hecho alguna vez. Escucha el silencio por respuesta. Les tranquiliza diciendo que no se preocupen, pues él le explicará a cada uno su cometido y que solamente cuando todos sepan llevar a cabo sus funciones será el momento de iniciar la navegación. Comienza por la designación de los componentes de cada grupo.

Seguidamente se encamina hacia la popa y desciende por la escala que le conduce a la cubierta inferior hacia el compartimento del servomotor del timón. Va seguido del grupo que se va a hacer cargo de su manejo, encabezado por el contramaestre. Siguiendo las explicaciones del comandante, los marinos encajan una pesada barra de acero sobre el eje del timón y se prepara el mecanismo que ha de ser movido por los brazos de aquellos hombres. La orden de meter tantos grados a babor o a estribor para llevar el rumbo apetecido les llegará desde el puente por medio de un teléfono autoexcitado, que no requiere de energía eléctrica para su funcionamiento.



El patrullero *Deva* en Barcelona. (Acuarela de Mateu Seguí. Propiedad del autor).

La operativa del grupo del puente queda delegada en el oficial. Ellos van a tener que llevar el rumbo sin contar con el auxilio del radar donde ver la línea de la costa ni de la aguja giroscópica que les marque el rumbo. Son instrumentos con los que están acostumbrados a navegar, pero ahora han quedado fuera de servicio debido a la falta de energía. El timonel gobernará siguiendo el rumbo en la aguja magnética, ese fiel amigo que nunca falla a los marinos ni en las peores circunstancias. Este mirará la indicación sobre su cabeza en la rosa de los vientos, que es iluminada por uno de sus compañeros con una linterna desde el puente alto, en la cubierta superior.

A bordo del patrullero reina la tranquilidad y el ambiente es tan normal como si se tratara de un rutinario ejercicio de adiestramiento. La actitud reposada del comandante ha contagiado a todos con su entusiasmo y su calma. Todas las miradas convergen en él y por turno sucesivo van escuchando sus explicaciones. Parece actuar como si tuviera todo el tiempo del mundo para explicar a cada uno su misión y comprueba que conocen su nuevo trabajo, sin prisas ni nerviosismo. En este ejemplo de actuación tranquila y profesional, se escenifica en silencio la actitud que todo comandante debe mostrar en las situaciones difíciles.

Mientras el oficial se hace cargo del equipo del puente y queda encargado de poner en el momento oportuno el rumbo para el puerto, el comandante baja

a la sala de máquinas. Allí, según lo acordado, el jefe de máquinas lo ha dispuesto todo para el nuevo arranque del motor principal y todos los mecánicos están en sus puestos, preparados para ponerse en movimiento. Cuando el comandante da la orden de arrancar, los profesionales de las máquinas abren las válvulas de las voluminosas botellas de aire comprimido y todos los presentes en la sala pueden oír cómo el gas se desplaza por las tuberías para empujar los grandes cilindros del motor, que aún se mantiene caliente. Los émbolos comienzan su desplazamiento, girando a una velocidad cada vez mayor, y enseguida se escuchan las primeras explosiones que indican el arranque del motor. La hélice comienza su acompasado movimiento y el barco se pone en marcha ganando gradualmente velocidad, mientras el timón se mueve lentamente hasta que la proa marca el rumbo deseado.

Entre tanto, la situación meteorológica en el exterior se ha ido deteriorando de forma progresiva. De aquella tarde con viento bonancible en la que nos encontrábamos, hemos asistido a un constante arreciar de este, muy lentamente en las primera horas pero cada vez más rápido conforme corrían las manecillas del reloj. Una mirada al barógrafo del puente disipa cualquier duda. En el trazo de tinta violeta sobre el papel se aprecia una caída rápida de la presión atmosférica. Es el síntoma inequívoco de que se acerca un temporal. El cambio en la presión ha sido rápido, pero ello no sorprende a ningún marino que tenga la suficiente experiencia en navegaciones por la Costa Brava. Todos ellos saben que el mar Mediterráneo es de humor muy voluble, especialmente en las épocas de primavera y otoño.

La tarde va llegando a su fin. El cielo comienza a oscurecerse y unos rayos solares cada vez más oblicuos arrancan destellos dorados a las crestas de las olas de color azul oscuro. Poco después asistimos a un ocaso en el que el disco solar desaparece rápido, cual ladrón furtivo, entre las nubes bajas que se amontonan sobre el horizonte. Con la rápida llegada de las sombras, se preparan a bordo las linternas. Previsoramente, el comandante ha establecido una disciplina de ahorro de baterías para evitar el consumo innecesario y que estas fallen cuando más se necesiten.

El viento va arreciando por momentos y la altura de las olas se va incrementando sin interrupción. La mar viene por la amura de estribor, muy próxima al través, y el barco se balancea pesadamente de banda a banda.

Desde el puente se aprecian las guiñadas en el rumbo con solo mirar a la estela. Allí van quedando sus marcas en las aguas removidas por la hélice, claro testimonio de la dificultad de llevar un derrotero preciso con el gobierno a mano. El grupo que trabaja en el compartimento del servomotor del timón hace lo que puede para tratar de meter los grados de caña que le indican desde el puente. Su labor es tan cansada que los hombres han de ser relevados cada quince o veinte minutos y luego salen a cubierta para despejarse y respirar aire puro.

El cielo se ha ido oscureciendo por completo y el puente del barco queda sumido en la penumbra. Solo se distingue la cara del timonel, que clarea bajo

la luz que ilumina la aguja magnética, su guía para seguir el rumbo. En el alerón de estribor, el comandante y los oficiales conversan en voz baja. Mientras, el barco se desliza entre las olas y las sombras de la noche. No transcurre mucho tiempo cuando en el horizonte se comienza a apreciar un lejano resplandor entrecortado. Son los relámpagos de la tormenta que se acerca.

Poco a poco, la brusca iluminación producida por las chispas eléctricas va aumentando su frecuencia y sus potentes destellos, que cruzan el cielo de un lado al otro, permiten distinguir cómo la proa del barco se abre camino entre las oscuras olas. Conforme la tormenta se va acercando, el viento arrecia y las crestas de las olas se van vistiendo de amenazadores penachos blancos, que se van generalizando.

Navega a buena velocidad —quince nudos— entre las luces y las sombras. Los balances van aumentando al no poder ser evitados debido a la torpe respuesta del timón. Nada puede hacer la pericia del timonel para contrarrestarlos con la posición contraria de la caña, pues le han ordenado hacer los menos movimientos posibles para no fatigar en exceso a los hombres que manejan el timón a mano.

En un determinado momento, el jefe de máquinas sale del puente e irrumpe en el alerón para decirle al comandante que está fallando la lubricación del motor principal. Todos alrededor callan de pronto y escuchan con aprensión la noticia. El repentino silencio denota la tensión que se desata al escuchar sus palabras. El comandante es consciente de que numerosos pares de ojos le observan y que los oídos escuchan con preocupación en espera de saber cómo afectará este nuevo incidente a una situación ya de por sí complicada. Seguido del profesional de las máquinas, entra en el puente y dirige sus miradas al cuadro de instrumentos del motor.

El comandante analiza los síntomas y puede comprobar que el piloto rojo de la alarma de lubricación se enciende de manera intermitente. Se siente observado y analizado. De cuál sea su respuesta dependerá la tranquilidad o inquietud de todos cuantos le rodean. Entonces, tras una breve reflexión, le comenta al jefe de máquinas en voz alta, para que todos puedan oír, que no ha de preocuparle el hecho del encendido del piloto de alarma, pues las indicaciones se corresponden con los instantes de mayores balances del barco y que estos son los causantes reales de que el aceite se mueva de un lado al otro en el interior del cárter. Explica que la indicación de falta de aceite es solo momentánea y puntual y que está limitada a los momentos en que queda al descubierto el medidor de nivel de aceite, pero que inmediatamente después se recupera al finalizar el balance extremo y adrizarse el buque. La tranquilidad vuelve para todos los que escuchan con interés esta explicación.

Poco después, consigue establecerse contacto con la Ayudantía de Marina, en el puerto de Palamós, a través de la radio de emergencia. En conversación con el ayudante, el comandante le informa de la comprometida situación en la que navega en patrullero y le solicita que vayan preparando una iluminación

de emergencia en el muelle donde han de atracar, pues el barco carece de la habitual de sus potentes proyectores de a bordo y el puerto tampoco la tiene en esa zona.

La distancia a la costa ha ido disminuyendo y en la lejanía ya se aprecia el tenue resplandor que alumbraba las nubes cercanas al horizonte y que, como todo marino sabe, se corresponden con la luz que emite una población costera en la distancia. Por la situación estimada del buque no cabe duda de que se trata de Palamós, el puerto de destino.

Entretanto, la situación meteorológica se ha ido complicando aún más. En la zona se ha declarado un temporal de Tramontana en toda regla. El viento ha ido arreciando hasta alcanzar una velocidad de 50 nudos, con rachas que alcanzan los 60, mientras las olas han ido creciendo hasta superar los tres metros de altura. Es un ejemplo de lo imprevisible que puede resultar el mar Mediterráneo y de la dureza que pueden desarrollar sus temporales invernales.

Ante la proximidad del puerto, el comandante imparte sus instrucciones a la dotación. Se dirige al equipo del servomotor del timón y les pide un esfuerzo adicional. Les previene de que mientras el barco navegaba a velocidad constante, la presión del agua empujada por la hélice sobre la pala del timón era constante y, sin embargo, ahora van a experimentar una presión variable y de mayor intensidad, a la que tendrán que hacer frente con un mayor esfuerzo muscular. Avisa de que cuando la hélice inicie su movimiento después de cada parada, la presión sobre la pala va a ser máxima y requerirá la fuerza de unos brazos bien recios para mantener los grados de caña ordenados desde el puente. El suboficial al mando queda informado de que tendrá que relevar a los marineros a sus órdenes con mayor frecuencia para evitar su agotamiento.



Patrullero *Deva*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

El comandante planifica con detenimiento la maniobra de atraque para mover la máquina lo menos posible. Sabe que va a ser un difícil reto, pues el viento sopla con fuerza y, lo que es peor, lo hace atravesado a la dirección del muelle. Reúne a los oficiales y al contra maestre junto a la mesa de cartas. Allí les explica por medio de un croquis que su idea es aproximarse perpendicular a tierra, con el viento por la proa para tener un buen control sobre el rumbo. En cuanto se pueda, el grupo del castillo, donde estarán el oficial y el contra maestre, lanzará la guía y hará firme la proa con la estacha más gruesa. Posteriormente mandará conectar el cable eléctrico en la toma de energía del muelle. Esto permitirá disponer de potencia en los cabrestantes para completar la maniobra de atraque con el manejo de las restantes estachas.

Antes de que el patrullero llegue a la farola que marca el extremo exterior del espigón del puerto de Palamós (Gerona), todos los hombres están en sus puestos y el ayudante de Marina es informado de la inminente entrada en puerto. El barco traza un amplio círculo sobre las aguas interiores que, gracias al resguardo del espigón, están bastante más tranquilas que las exteriores. De repente, aparece iluminado el muelle en el espacio a ocupar por el barco. Las luces proceden de dos vehículos, uno en cada extremo, con sus faros encendidos y enfrentados entre sí. Es una solución de fortuna, pero muy ingeniosa y efectiva ante la ausencia de los proyectores de a bordo.

La aproximación al muelle es rápida y precisa. No hay titubeos, pues ordena poner un rumbo perpendicular a la línea del muelle, pese a las condiciones meteorológicas. La dificultad de gobierno parece haberse reducido gracias al efecto estabilizador del viento que sopla por la proa. El equipo de maniobra que allí se encuentra tiene la orden previa de esperar a lanzar la guía, que portará la estacha de amarre, hasta que la distancia sea tal que haya plena seguridad de que alcanzará el muelle. En tierra esperan el ayudante de Marina y sus hombres para hacerla firme a un noray. Sin embargo, el primer lanzamiento falla porque la burbuja luminosa del flotador de la guía, impulsada por el disparo del fusil lanzacabos, es frenada y desviada a la derecha debido al fuerte viento y acaba cayendo al agua.

Se hace preciso repetir la maniobra. El barco detiene su hélice para no colisionar con el muelle y se puede notar cómo el fuerte viento de proa lo frena y, a continuación, lo hace retroceder separándolo rápidamente. El comandante, conteniendo su enfado, llama al oficial y al contra maestre al puente y les dice con voz firme que no quiere más errores. Les indica que no empleen el fusil lanzacabos, que es desviado por el viento, sino que deberán esperar hasta estar muy cerca para dar la guía de mano a corta distancia.

La nueva maniobra va a resultar sorprendentemente precisa. El barco inicia una nueva aproximación y la proa apunta al muelle. En el puente reina un silencio absoluto. La distancia al muelle va disminuyendo ante la preocupación de todos, como delatan sus caras. La orden de desembragar el motor parece que no va a llegar nunca. Finalmente, el comandante da la orden de

hacerlo, pero el barco sigue avanzando. Ahora, todos en el puente esperan escuchar la señal de dar atrás para frenar la arrancada, pero la boca del que manda permanece en silencio, permitiendo que la inercia siga aproximando el barco a tierra. En el último momento, cuando ya parece que la roda va a golpear el muelle en caso de continuar el avance a tal velocidad, en una maniobra estrechamente medida, su boca se abre para pedir «atrás». Segundos después se escucha la orden de «parar».

En el puente y en el castillo el alivio se hace general, relajando la tensión contenida. La proa frena su rápido avance y poco después el barco se detiene. Su posición final se asemeja a la de un púlpito de iglesia avanzado en ángulo sobre el muelle y que, sin tocarlo, permanece a corta distancia. En la proa, el contra-maestre solo ha de dar la estacha con la mano a quienes que se encuentran justo debajo de ellos. Luego, retrocede lentamente unos cuantos metros, empujado por el fuerte viento reinante, mientras los de tierra hacen firme la gaza de la estacha al noray. Las fuertes rachas de viento, que ya supera los 60 nudos (100 kilómetros por hora), les van separando del muelle, pero para entonces ya se está dando el cable eléctrico de la toma de tierra. Ha resultado un completo éxito.

Una vez que se dispone a bordo de energía eléctrica de tierra, el resto de la maniobra finaliza sin problemas. El cabrestante, alimentado por la energía eléctrica, vira la segunda estacha tensándola con su potente movimiento de giro. Esta acerca la popa al muelle. Luego se dan los restantes cabos de manera sucesiva hasta conseguir que el barco quede firmemente amarrado al muelle, de acuerdo con las presentes circunstancias meteorológicas.

Como oficial de la Armada española, me maravilla que la operación haya salido bien con tantos condicionantes en su contra. Por lo que yo sé, lo que hemos contemplado es algo que no se estudia en los manuales de maniobra y para lo que ninguno creemos estar suficientemente preparados, pues requiere una gran imaginación y experiencia en el manejo de buques. La maniobra que acabamos de presenciar ha constituido toda una lección práctica para quienes hemos tenido el privilegio de verla. No cabe duda de que el manejo de barcos de una sola hélice en estas condiciones es uno de los retos más difíciles que se le puede presentar a cualquier comandante de buque.

La jornada acaba en el comedor de marinería, donde este pronuncia ante toda la dotación unas breves palabras de felicitación por el bravo y eficaz comportamiento de sus hombres durante toda la operación. Todos juntos brindamos, levantando nuestras copas de vino, por la Armada y por el éxito alcanzado tras ese trabajo de equipo tan bien conjuntado, en el que cada miembro de la dotación desarrolló a satisfacción la misión asignada.

Esa noche, cuando se acuesten en sus literas, todos recordarán los detalles principales de la operación que acaban de vivir. Pronto les vencerá el cansancio y el sueño les invadirá. Atrás quedarán el ruido del viento y la imagen amenazadora de las olas. Pero lo más importante que quedará en la conciencia profesional de cada uno habrá sido la satisfacción por el deber cumplido.

Fragata *Méndez Nímez* desde el *Orballo*.
(Foto: Gonzalo Villar Rodríguez).

