



NAVEGANDO A LOMOS DE UN ANIMAL DE CARGA

Manuel MAESTRO
Presidente de Letras del Mar

*Un barco de carga
es una aldea situada
en medio del mar.*

M. M.



UANDO navegas de noche, las escasas luces de los barcos que aparecen en tu horizonte te recuerdan las de las pequeñas aldeas dispersas en las laderas de las montañas; pero al retirarte a tu cabina y reflexionar acerca de la jornada vivida y el entorno que te rodea a bordo, puedes precisar que, más bien, son como pensiones familiares situadas sobre centros de trabajo flotantes, que igual pueden ser un depósito de combustible, un almacén de grano o un silo de cemento, como es el caso del *Dominica*, un *bulkcarrier* de 15.000 toneladas, en el que durante quince días he tenido la suerte de experi-



Dominica.

mentar cómo transcurre la navegación, la carga y descarga, el trabajo y la vida cotidiana en uno de estos buques, conocidos como *las bestias de carga del mar*.

La idea del viaje surgió durante una estancia en Barcelona con mi buen amigo y compañero de fatigas Elías Meana, experimentado marino mercante que, tras años de retiro en tierra, tenía el «mono» de volver a recordar sus años mozos de navegante, a la par que darme a mí la alternativa en un barco de esas características; y se pudo plasmar en realidad gracias a su gestión acerca de Juan Alvargonzález, prestigioso naviero asturiano que ejerce como mecenas marítimo a través de la fundación que lleva su nombre. Juan es marino y descende de una antigua estirpe de hombres dedicados a la pesca y el negocio marítimo desde principios del siglo XIX, en la actualidad propietaria de ERSHIP, una naviera española que cuenta con buques *bulkcarrier* y quimiqueros de unos tonelajes que van de 11.000 a 40.000 toneladas, la mayoría de ellos abanderados en Madeira, segundo pabellón de la vecina Portugal, cuyos puertos, y los de algunas de sus antiguas colonias, forman parte de los principales puntos de origen y destino de las mercancías que transportan desde o hacia la península Ibérica. En nuestro caso, la mercancía es el *clinker portland*, producto que se forma tras calcinar caliza y arcilla a una temperatu-

ra que oscila entre 1.350 y 1.450° C, constituyendo el principal componente del cemento más común y, por tanto, del hormigón, y del que España es el séptimo productor mundial. La cubierta de nuestro buque es uno de los principales receptores de su polvo, enemigo contra el que se lucha a muerte tras cada partida de puerto, tanto con agua salada y dulce como con productos químicos, para hacerle desaparecer de los rincones donde su presencia se hace más contumaz; faena que se convierte en una especie de *Bolero de Ravel*, al repetirse, constantemente, una y otra vez. Tarea similar a la que deben llevar a cabo los 6.000 graneleros que navegan por todos los océanos, representando el 33 por 100 de arqueo de la flota mundial, y cargando todo tipo de mercancía susceptible de convertir sus cubiertas en idéntico escenario al del Sáhara tras una tormenta de arena.

El *Dominica* fue construido en China hace nueve años; tiene 125 metros de eslora, y los 5.400 caballos de fuerza de su motor principal hacen posible que pueda transportar hasta 15.000 toneladas —el equivalente a la carga de 700 camiones—, bien de mercancías a granel dentro de sus bodegas o en contenedores ubicados en las mismas y sobre su cubierta, razón por la cual, al objeto de dar visibilidad al puente, la isla cuenta con siete alturas, lo que, al carecer de ascensor, la convierte en una buena plataforma de entrenamiento para la escalada y el fomento del mareo. Diecisiete hombres son necesarios para arrear a la que se ha convertido para nosotros en querido animal de carga. El capitán



Juan Valera lleva las riendas, tomando la alternativa como *arriero mayor* en estas singladuras, tras veinte años de carrera, ayudado por el veterano jefe de máquinas Santos Espinosa, que ya ha cumplido sus bodas de plata con los barcos; dos jóvenes pilotos, William y Eber, y un alumno —cadete en su lenguaje profesional—, Miguel Ángel, que hacía su debut en este viaje; un oficial de máquinas, Abel, y un electricista, Daniel; todos ciudadanos de Perú, país en el que, arrastrado por la corriente mundial, ha desaparecido la Marina mercante nacional, pero ha mantenido su escuela de náutica para proveer de oficiales a otras marinas, creando para sus ciudadanos puestos de trabajo cualificados. Algo parecido a lo que ocurre a otro nivel en Honduras, de cuya escuela de formación de marinería salen promociones que navegan en buques de muchas nacionalidades, como es nuestro caso, ya que el resto de tripulantes, encabezados por Máximo, el contramaestre, procede de aquella República, salvo Víctor, el cocinero, que es chileno y artífice de los potajes y cocidos que, junto con las paellas precedidas de los entremeses de los domingos, dan a la cámara un carácter eminentemente español en las cuatro citas diarias —de las 0700, las 1000, las 1200 y las 1800— en que se hace un alto en el trabajo para reponer las muchas fuerzas que se consumen diariamente.

Las tareas a bordo no tienen nada que ver con las de hace tan sólo 30 años. En la medida que la moderna tecnología las ha reducido, se ha visto incrementada la necesidad de una mayor y mejor formación, a la par que el reparto de algunas actividades ha de hacerse entre menos tripulantes. El piloto automático y los nuevos sistemas de navegación han erradicado al timonel del puente, dejando en solitario al oficial en las guardias. Algo similar a lo que ocurre en la máquina, en donde los motores y mecanismos no tienen compañía humana durante las noches, aunque las pantallas de control siguen a los oficiales hasta sus camarotes o al rincón donde se encuentren para alertarles de cualquier anomalía. Los radiotelegrafistas, como el morse, han pasado a la historia. Y la burocracia, con su correspondiente papeleo, acompaña a todos.

Visita a la Venecia portuguesa

El puerto de partida de nuestro viaje es Málaga, de donde zarpamos en lastre a las 1430 del 15 de junio de 2010 con rumbo hacia el oeste. Como es normal, el tráfico en el Estrecho no tenía que envidiar al de la M-30 madrileña. La Costa del Sol se había quitado de encima las últimas gotas de un invierno y una primavera pasados por agua, en los que el astro rey brilló por su ausencia, originando temperaturas muy por debajo de lo habitual. Pero esa tarde relucía espléndida, mostrándose lista para dar la bienvenida al verano, que permanecía agazapado de puntillas, tras las columnas de Hércules, esperando a que el calendario le diera la orden oficial de llegada, pues de tapadillo ya había entrado emboscado entre los muchos barcos que transitan en ambas

direcciones. En medio resalta el Peñón, siempre tan listo para pedir el *santo y seña* al que entra o sale del Mediterráneo, como para tratar de ganar terreno en sus reivindicaciones soberanistas. Y al otro lado, desafiando a la Roca y a Algeciras, Tánger, en cuyo nuevo puerto puede observarse cómo se yergue un enjambre de grúas gigantescas, listas para darles a ambas la batalla en el terreno del transporte de contenedores.

A partir de Tarifa perdemos de vista la tierra, como consecuencia de vernos obligados a navegar separados de la costa, por lo que Cádiz y Huelva sólo aparecen en nuestra imaginación y en las cartas de navegación. Al doblar el cabo de San Vicente y poner rumbo al norte, el panorama de tráfico es similar al que hemos tenido al cruzar Gibraltar; casi podemos darnos la mano de un barco a otro hasta llegar a la primera de nuestras escalas, la ciudad portuguesa de Aveiro, situada entre Lisboa y Vigo, conocida como *La Venecia de Portugal* por la cantidad de canales que atraviesan el centro de la ciudad, lo que le da un encanto especial, resaltado aún más por la limpieza de sus calles y edificios y el blanco de las salinas existentes a lo largo de la ría que da entrada al puerto, lo que unido a la pesca y el comercio marítimo constituyen la base económica de la zona. La ría de Aveiro se extiende a lo largo de 11 kilómetros en sentido paralelo al mar y es resultado de la retirada del océano, lo que ha generado franjas costeras que, desde el siglo XVI, formaron una laguna convertida en uno de los accidentes más importantes y bellos de la costa Atlántica portuguesa. Durante los dos días que duró allí nuestra escala pudimos recorrer sus bellos canales, pasear por sus magníficas playas, adentrarnos por sus callejuelas y disfrutar tanto de la hospitalidad de sus habitantes como de las múltiples variedades que ofrece la gastronomía lusitana, con el bacalao al frente como plato estrella. Finalizada nuestra estancia, cuando desde el alerón vimos cómo se alejaba la lancha del práctico, confundiendo su silueta con la bocana de la ría, pensamos en lo injusto que es considerar a los portugueses como *vecinos distantes* cuando ahora ni siquiera tenemos que llamar a la puerta para entrar en su territorio o pedir permiso para comerciar con ellos o incluso instalarnos allí.

Un toro mecánico enfurecido

Al comenzar a navegar con rumbo oeste en demanda de las islas Azores, con viento del norte pegando en nuestro través y llevando la *panza* repleta del *clíncker* que habíamos cargado en Aveiro, el *Dominica* dejó de ser el animal de carga bien portado de las dos primeras singladuras, cuando galopaba a cámara lenta sobre las olas, hundiendo suavemente sus crines en el mar para, una y otra vez, levantar nubes de espuma sobre sus lomos. Cuando dejamos de ver la costa, el barco, ayudado por una fuerte marejada con vientos de 45 nudos, parecía un toro mecánico de los que hay en las ferias, cuyo único propósito es



Navegando hacia las Azores.

descabalar al jinete que porta a sus espaldas girando en todos los sentidos. Lo que representó una noche toledana en la que, menos el ordenador con el que escribo estas líneas que estaba bien protegido entre las ropas dentro del armario, todos los objetos personales quedaron diseminados por los cuatro puntos cardinales del amplio camarote de 30 metros cuadrados en el que estuve estupendamente alojado durante todo el viaje. Una de las características del barco es que cada uno de sus tripulantes cuenta con un amplio camarote individual con aseo independiente, facilidad que hace que la vida en común se limite al horario de trabajo y a las comidas. Con una notable excepción: algunas noches, tras la cena, de la cocina sale olor a las palomitas que Víctor elabora para que sean consumidas, en unión de la correspondiente coca-cola, durante las proyecciones de películas, que durante las estancias en puerto normalmente se sustituyen por retransmisiones deportivas. En pleno desarrollo del Mundial de Fútbol tuvimos ocasión de ver cómo el *Dominica*, a pesar de estar firmemente atracado en puerto, de vez en cuando, los días que competían Honduras, Chile o España, se balanceaba más de la cuenta.

El anticiclón en paraje desconocido

Después de tres días de navegación en los que no divisamos en todo nuestro entorno más que saltos de delfines y resoplidos de alguna que otra ballena, recibimos la visita de un alcatraz; una de esas aves que, como los marinos, tienen su nido en tierra pero se pasan la vida en el mar mientras añoran el terruño y su familia, que son los temas con los que invariablemente concluyen las tertulias de sobremesa, en las que los navegantes abren su corazón para transmitirte sus *saudades*; mitigadas actualmente con el uso del teléfono móvil e Internet, lo que los mantienen al día de lo que pasa en sus hogares, aunque nunca se pueda suplir la ausencia del padre, difícil tarea que deben asumir las esposas.



La llegada a Punta Delgada vino adornada por una impecable maniobra del práctico que, prescindiendo de los remolcadores, situó perfectamente al *Dominica* ayudado por la hélice de proa, con la que lo giró en redondo como si se marcara un chotis para situarle pegado a otros dos barcos en el único muelle del puerto. Éste es la única vía de entrada de mercancías a la isla, por lo que permanece abarrotado de buques y se convierte en un auténtico laberinto por la circulación de numerosas grúas móviles que transportan grandes contenedores. A eso había que sumar el movimiento de los camiones que danzaban de un lado para otro cargados con las dos paladas de 15 toneladas que extraían las grúas portuarias de las entrañas de nuestro *bulkarrier*, que repentinamente tornó su aspecto de jovial marinero por el de un recluso que acaba de perder la libertad, maniatado a los norays con grandes amarras. Y así transcurrieron tres jornadas laborables, lo que nos permitió recorrer aquel paraje tan bello como desconocido, en donde sólo nos faltó encontrar a ese *anticiclón de las Azores* que han hecho tan famoso los *hombres y mujeres del tiempo*.

La isla de San Miguel es un jardín bien cuidado, con extensas praderas de verde pasto y hortensias de diversos colores adornando las laderas de sus

caminos y carreteras. La limpieza es una constante en todos los rincones, tanto de la capital como de los pueblos. Las lagunas volcánicas son como diminutos mares interiores que quisieran trasladar al centro de la isla la imagen del inmenso océano en el que se ubican, en donde sólo representan unas pequeñas paladas de tierra que el Creador dejó caer cuando remató la tarea de construir ese enorme embalse de agua que es el Atlántico. Hoy es como un portaaviones que sirve de refugio a quienes no pueden alcanzar alguna de las dos orillas de un solo salto, en cuyo cometido fueron clave en los inicios de la aviación. Hay vacas pastando por todas partes, lo que las convierte en todo un símbolo local. El paisaje recuerda al de Asturias o Cantabria, y las construcciones, a las islas Canarias, ya que los edificios y monumentos están contruidos en base a piedra negra volcánica rematada por un blanco impoluto que hace resaltar a las fachadas. Uno de sus principales atractivos turísticos es la observación de ballenas y delfines, con cuyo objetivo todas las mañanas parten embarcaciones repletas de turistas armados con arpones fotográficos aptos para la captura de imágenes de los cetáceos.

Las Azores son un grupo de nueve islas portuguesas situadas en medio del océano Atlántico, a unas 800 millas de Lisboa: a mitad de camino entre Nueva York y Madrid. Diego de Silves, su descubridor, quedó impresionado por los azores que sobrevolaban las islas, por lo que decidió denominarlas de ese modo. Inhabitadas en aquella época, su colonización comenzó en 1439 con gente proveniente especialmente de las regiones del Algarve y el Alentejo; en los siglos siguiente las islas recibieron colonos de otros países europeos, sobre todo del norte de Francia y de Flandes. En 1583 Felipe II de España, como rey de Portugal, envió una flota combinada de navíos portugueses y españoles para expulsar a los invasores franceses de las Azores que disputaban su Corona, lo que consiguió, aun siendo muy inferior en número de naves, tras una aplastante victoria lograda sobre la flota francesa por la escuadra mandada por don Álvaro de Bazán durante la batalla de la Isla Terceira.

El «Siete Mares»

La partida del barco no es precisa, ya que la carga y descarga no son operaciones matemáticas, puesto que están sujetas a muchas variables, como horarios, días festivos, tripulantes, operadores de grúa, camioneros, autoridades del puerto, amarradores, remolcadores, prácticos y, algo muy importante, el estado de la mar. Por lo que cuando para el *Dominica* todo estuvo listo, «en el día 24 de junio de 2010, yendo el barco en lastre con destino a Huelva, para cargar 12.000 toneladas de *clinker* con destino al puerto canario de Arguineguín, teniendo 17 tripulantes y dos pasajeros a bordo, toda la documentación en regla, y estando el buque debidamente arranchado a son de mar, comenzamos a las 1600 la maniobra de salida bajo la dirección del práctico».

Muy pronto, el movimiento del barco recuerda el piafar de una caballería, invitando con su trote a la rutina a bordo. La majestuosa monotonía del mar se convierte en una medicina excelente para desterrar el estrés en aquellos que no tenemos más responsabilidad que observar todo cuanto ocurre a nuestro alrededor para luego contarlo. Las horas que transcurren entre la cena y el anochecer constituyen la parte del día en la que el puente de mando se convierte en un imán que nos atrae para disfrutar de la brisa del mar, de las figuras de espuma que forma la proa del barco al cortar las olas y del cuadro cambiante de formas y colores que dibuja el sol en su ocaso. También son útiles para husmear entre los instrumentos y cartas de navegación, al objeto de conocer el punto en el que nos encontramos, la distancia existente hasta el puerto de destino y la identidad de nuestros compañeros de ruta, algo que no es posible hasta que nos acercamos a las costas de la península Ibérica, ya que los delfines y las ballenas, al igual que en el viaje de ida, se han convertido en nuestros únicos visitantes ocasionales. El capitán Valera, mientras se mantiene atento a la navegación, despacha sus asuntos, prepara el próximo ejercicio de lucha contra el fuego o instruye al alumno neófito. También se preocupa de que nos mantengamos informados de lo que ocurre fuera de nuestra pequeña aldea y nos conecta con Radio Exterior de España; o para nuestro deleite nos sorprende con canciones marineras tan desconocidas para nosotros como una ranchera de José Alfredo Jiménez, cuya letra dice:

«Soy marino, vivo errante,
 navego por los siete mares,
 y como soy navegante,
 vivo entre las tempestades...
 ...Me dicen el siete mares,
 porque ando de puerto en puerto,
 llevando conmigo mismo
 un amor ya casi muerto...»

Hablando del siete, me recuerda que las siete cubiertas con que cuenta la isla del *Dominica* son un sucedáneo de gimnasio a bordo, pues a lo largo de la jornada has de subir y bajar del camarote a la cámara o al puente no menos de 20 ó 25 veces en cada una de las direcciones, lo que equivale a subir y bajar a un edificio de otras tantas plantas. Aunque la peor parte la tienen los responsables de la máquina, que trabajan tres cubiertas por debajo de la principal: cuando termina su jornada, al jefe de máquinas Santos Espinosa le quedan nueve pisos hasta llegar a su camarote, situado bajo el puente de mando. Y debe hacerlo tras una dura jornada, en la que el ruido y el calor son sus infatigables compañeros de viaje. Dentro de su esfera de responsabilidad no sólo está el que el barco avance de la mejor manera posible, sino que el agua, la

luz, el aire acondicionado, las cámaras frigoríficas y toda la maquinaria existente a bordo funcionen, que no es poco.

Una criatura delicada

Durante parte del viaje recorrí las calles y rincones de Cádiz, acompañando al comisario Tizón, al capitán corsario Pepe Lobo y a la armadora Lolita Palma, personajes centrales de la novela de Arturo Pérez-Reverte *El asedio*. También pude ponerme al corriente de la situación del sector marítimo español mediante la lectura de diversos informes, como el de ANAVE, que resalta que a principios del 2010 los navieros españoles confiaban en que, en el segundo semestre, el pulso del comercio marítimo se recuperase aunque, incluso en ese caso, los mercados de fletes, en su conjunto, seguirían presentando niveles muy bajos. De otra parte, dadas las ingentes carteras de pedidos de buques nuevos que se encargaron en los últimos años, están previstos a corto plazo crecimientos muy importantes de la capacidad de transporte de la flota: para los graneleros, un aumento del 17,2 por 100 durante 2010; para los



portacontenedores, del 14,1. Algo mejores parecen las perspectivas para los petroleros, con un aumento de subida neta en 2010 por la retirada definitiva de los de casco sencillo. Aunque una parte de esas entregas se pueda retrasar o incluso cancelar debido a las restricciones del crédito, absorber estos enormes excedentes de flota va a llevar bastante tiempo, de hecho varios años. De modo que a las empresas navieras no les queda más remedio que apretarse el cinturón, racionalizar las estructuras empresariales y reducir costes a todos los niveles. Seguirán aumentando los desguaces y los niveles de amarre se mantendrán elevados. Algo parecido puede ocurrir con los puertos: el descenso del movimiento de carga en contenedores —medido en toneladas— ha bajado muy significativamente en el primer cuatrimestre en casi todos los puertos españoles, pero alguno, como el de Valencia, ha aumentado este tráfico nada menos que un 10,6 por 100. Así que no todos van a sufrir por igual.

Y también a ratos acudía a la tertulia onírica de un capitán mercante, Arturo Ventura Torres que, con la lectura de su obra *De barlovento a sotavento*, me hacía vivir momentos pasados de nuestro comercio marítimo, cuando conocer mundo viajando en barco era un lujo exclusivo para los muy ricos y los marinos, lo que fue el desencadenante de muchas vocaciones marineras. Un ejemplar de *El espejo del mar*, de Joseph Conrad, caía todas las noches de mis manos cuando el sueño anunciaba que, ese día, la singladura había finalizado para un servidor. La última sería la del 28 de junio, ya que al día siguiente recaláramos en Huelva. «La Recalada —según releí en el libro de Conrad— primero se percibe de un solo golpe de vista. Luego vendrá, a su debido tiempo, un reconocimiento más amplio; pero una Recalada, buena o mala, en esencia se hace y acaba con el primer grito de ¡tierra a la vista!», como lo hiciera el personaje que aparece en la gran estatua de Cristóbal Colón, a cuya proximidad atracamos en los tinglados portuarios onubenses de ERSHIP, propietaria del *Dominica* que, a pesar de ser «una bestia de carga de los mares —volviendo a Conrad al referirse al barco— es una criatura delicada, y debe tenerse muy en cuenta su idiosincrasia si se aspira a que tanto él como uno mismo salgan bien librados de los diversos avatares de su vida». Algo que tienen bien aprendido los navieros y los marinos mercantes.

