

LA ODISEA DE LA FRAGATA “ARIETE” EN LA COSTA DE LA MUERTE

(Extraído y adaptado del libro de mismo título, autor vicealmirante Vicente Cuquerella Jarillo. Editor IHCN, 2003)

La historia de nuestra Armada es fecunda en gloriosos y heroicos hechos de armas pero también está repleta de acontecimientos donde la mar o la fatalidad han puesto a prueba el carácter y preparación de nuestros marinos.

La odisea de la fragata *Ariete* es uno de ellos. El 25 de febrero de 1966, tras un cúmulo de aciagas circunstancias, se perdía arrojada por la mar sobre las rompientes de la Costa de la Muerte, tras más de 24 horas de lucha frente a un duro temporal y denodados, extraordinarios e infructuosos intentos de remolque por parte de la fragata *Legazpi*, salvándose la totalidad de su dotación, merced a su disciplina, sangre fría y preparación y al heroico salvamento de los hombres y mujeres de los pueblos de Lira y Carnota, cerca de la ría de Muros, en La Coruña.

A mediodía del 24 de febrero salió el *Ariete* del arsenal de El Ferrol rumbo a su base en Cartagena. Había finalizado sus «obras normales» y las pruebas de mar. La dotación había pasado la Navidad en El Ferrol y estaba deseosa de llegar a su base. La información meteorológica se preveía buena y la llegada a Cartagena sería el 29 de febrero.

Una vez dejada la ría de Ferrol el buque navegó con rumbos de componente S. y, llegando a la Costa de la Muerte, el viento del sur comenzó a arreciar y con él la mar, nada anormal de momento. Inicialmente, se averió la giroscópica (*una brújula electrónica precisa*) debiéndose navegar a rumbos con la aguja (*brújula magnética clásica*) a la altura del cabo Villano. El barco quedó más al descubierto ante los vientos del sur, los balances, las cabezadas y sobre todo los pantocazos se hacían más duros. El viento fue arreciando con rachas de 60 nudos, unos 100 Km/h, y ocasionalmente 150 Km/h.

La dotación empezó a sufrir los efectos de los balances y pantocazos, que hacían vibrar la estructura del buque. Al caer la noche, próximos a cabo Toriñana, la mar iba progresivamente en aumento, hasta muy gruesa. Debido a ello entró agua por las aspiraciones y por ello se averió y paró el motor eléctrico de las bombas de agua dulce. Quedó inutilizado el suministro de agua potable a bordo. En la tarde se averió uno de los ventiladores de tiro forzado de la caldera de popa y, por tanto, solo era capaz de producir la mitad del vapor. Se ordena encender la caldera de proa estribor, ya que la de proa babor estaba encendida.

La total oscuridad de la noche permitía adivinar por las ventanas del puente las crestas de las olas como negras cordilleras montañosas más altas que el barco. Un golpe de mar rompió las trincas de popa del boteauto salvavidas y quedó colgando de sus trincas de proa. Por si fuera poco, todas las tapas de los tanques de combustible se habían ido aflojando. Son muchos por tanto los tanques que vierten combustible a cubierta.

Otro golpe de mar rompió un candelero (*especie de poste de hierro que, junto a otros se coloca en la borda sirviendo de sujeción a los pasamanos*), abriendo un agujero en la cubierta que da al sollado de marinería de proa, que empezó a inundarse, las cabezadas, que ya metían la proa bajo el agua, aumentaban la inundación. Otro golpe de mar ha roto un boquil de contra incendios de proa. Se corta el servicio de contra incendios del buque, que queda inactivo.

El segundo ventilador de tiro se averió con lo que queda totalmente inutilizada la caldera de popa. Resumiendo: el barco navegaba sin giroscópica, sin agua dulce, sin servicio de contra incendios, sin vapor para los chigres y sin suficiente corriente eléctrica debido a cortocircuitos. Así se llegó a las 2230 horas, en que el comandante del *Ariete* cursa un mensaje dando la situación del buque y manifestando intención de arribar al puerto de Marín a causa de las averías sufridas en los aparatos auxiliares.

El día 25, a 0800 horas, encontrándose el *Ariete* a la altura de la Ría de Arosa, se produjo una avería por contaminación del combustible con agua de mar, mientras se intenta la reparación el barco se quedó sin propulsión, sin gobierno y al garete, y en esas condiciones de mar y viento lo que le llevaba irremisiblemente a los bajos salientes de cabo Corrubedo. Al estar al garete se transmitió un mensaje de buque sin gobierno solicitando auxilio.

El buque mercante Camporraso, que se encontraba próximo, contactó con el *Ariete*, le avistó y comenzó a navegar en conserva, mientras llegaba en auxilio la fragata *Legazpi* y el remolcador RR-20 desde Marín. El *Legazpi* pretendía convoyarlo hasta Marín. Para ello intentó la maniobra de remolque y salvamento hasta cinco veces, sin conseguirlo debido al fuerte temporal y al estado al garette del buque. En vista de la situación y próximo a la punta de los Remedios, el Comandante fondeó agarrando el ancla en piedra pero faltó al poco tiempo, perdiéndose ancla y cadena.

La máxima autoridad de la Armada cursó el siguiente mensaje al Comandante: <<si considera inminente la pérdida del buque, puede ordenar el abandono del mismo y empezar a trasladar al personal a los buques de las proximidades. Cualquiera que sea su decisión será respaldada>>.

El *Ariete* abatió, empujado por el fuerte viento y mecido por las olas, venciendo la resistencia en las rocas del fondo, aprovechando las crestas de las olas, sintiendo fuertes golpes. Alcanzó su centro, en donde se hizo una cama y se clavó, literalmente, ya que una roca desgarró la cámara de motores de proa entrando y engancho el barco. El barco quedó varado y trincado en una posición firme inamovible por el temporal, a 70 metros de los acantilados de la punta Prouso Rubio.

En la costa había gente haciendo señales y dispuesta a prestar auxilio. Ante la imposibilidad de llegar a la playa nadando o en balsas, el comandante ordenó que todo el personal permaneciera a bordo, y que se diera un cabo a tierra que sirva de andarivel para el transbordo de los hombres (*andarivel es un cabo grueso por el que laborean pesos o sillas de transbordo de personal de un barco a otro*). El cabo fue templado desde tierra por una larga fila de mujeres y de hombres, mano sobre mano, que hicieron que quedara tirante como cuerda de guitarra, momento en que lo afirmaron a una roca de tierra

El pueblo se organizó de forma unos atendían a la maniobra de la silla del andarivel para cobrarla o dejarla ir, y otros proporcionaban los primeros auxilios a los que recibían en la playa rocosa: mantas y ropa de abrigo, agua potable, alimentos, primeras curas y limpieza del petróleo en lo posible. 168 náufragos fueron salvados por 250 mujeres y un buen número de hombres, de los cuales 67 fueron recompensados con la Cruz del Mérito Naval. En la relación de la propuesta del Ayuntamiento de personal a recompensar hay un párrafo entrañable que dice lo siguiente:

«Por voluntad expresa de las mujeres de Lira, no se menciona el nombre de ninguna de ellas, pues prefieren quedar en el anonimato, tratándose como en este caso de un hecho de caridad cristiana, lo que sí hacemos constar es que ellas, en número aproximado de 250, les atendieron solícitamente, con cariño, a veces con emoción contenida, vistiéndoles en lo que les fue posible, confortándoles espiritualmente, tanto en el lugar de salvamento como en el puesto de socorro».

La odisea del *Ariete* puso de manifiesto una vez más, el noble carácter de las buenas gentes de Fisterra. El salvamento de toda la dotación fue posible gracias al heroico comportamiento de los hombres y mujeres de los pueblos de Lira y Carnota que, espectadores de la tragedia que se fraguaba frente a sus costas, acudieron presurosos en su auxilio, sin cuyo concurso no habría sido posible el salvamento de muchas vidas humanas. Los vecinos de la comarca de Muros supieron llevar el espíritu de solidaridad de los hombres de mar a las más altas cotas. Muestra de ello es que las 250 mujeres que participaron en las labores de rescate prefirieron quedar en el anonimato. El nombramiento oficial de Muy Humanitario al Municipio de Carnota, tras estos hechos, es un justo reconocimiento por su generosa y extraordinaria actuación.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Radio 5 Todo noticias

Resumen:

La historia de nuestra Armada está llena de heroicos hechos de armas, pero también de acontecimientos donde la mar o la fatalidad han puesto a prueba a nuestros marinos. La odisea de la fragata *Ariete* es uno de ellos en el que, por un lado, se salvó toda la dotación, merced a su disciplina, sangre fría y preparación y, por otro, debido al heroico salvamento de los hombres y mujeres de los pueblos coruñeses cercanos.