



## ¿CANARIAS O MADEIRA?

Antonio BARRO ORDOVÁS



*Please sir, don't tell my wife that my ship was in a wrong position, she still thinks I am a good navigator.*

(Comandante de un buque de la US Navy a su almirante en unas maniobras de la OTAN a principios del siglo XXI).



N una corbeta tipo *Atrevida*, de cuyo nombre no quiero acordarme, estaba destinado, allá por principios de los años ochenta del siglo pasado, un alférez de navío que unía a su ilusión profesional y amor al servicio ciertas dosis de candidez y bastantes de sentido del humor.

Las corbetas de este tipo, convertidas en su día en patrulleros de altura, solían hacer patrullas de vigilancia de pesca por aguas del Sáhara, con base transitoria en el Arsenal de Las Palmas, aunque su base

## VIVIDO Y CONTADO

permanente era el puerto de Cádiz o el Arsenal de La Carraca. El objeto de las patrullas era, en términos generales, defender los intereses de España en materia de pesca en las citadas aguas del Sáhara, es decir, proporcionar seguridad a los pesqueros españoles que faenaban en aquellas aguas, los cuales se veían a menudo atacados por embarcaciones *zodiac*, supuestamente del Frente Polisario. Los relevos en Canarias se hacían con una periodicidad de unos dos meses.

El protagonista de esta historia, al que llamaremos Luis, estaba destinado a bordo como oficial de derrota. El patrullero, que estaba atracado en Cádiz, tenía que relevar a otro que estaba finalizando su destacamento en Canarias.

El día de salida a la mar, el buque, tras largar amarras, maniobró en la dársena del puerto y enfiló la bocana. Una vez pasado el castillo de San Sebastián, y tras la retirada de Babor y Estribor de Guardia, el alférez de navío oficial de guardia de puente ordenó el rumbo que le había indicado con anterioridad el oficial de derrota.

Las aproximadamente 600 millas que separan el archipiélago de la Península se cubrían en unas 60 horas a una velocidad promedio de 10 nudos. Por lo general era necesario pasar tres noches navegando durante el tránsito si se mantenía esta velocidad de crucero y se salía a la mar por la tarde.

La primera tarde y la primera noche transcurrieron sin incidentes. Poco antes del orto el oficial de derrota subió al puente para supervisar la situación antes de que se despertara el comandante.

Al ver al oficial de guardia lo saludó con un:

—Buenos días Paco, ¿hay alguna novedad?

A lo que Paco le contestó:

—Buenos días Luis, ¡vaya si hay novedad!, acabo de corregir el rumbo hace nada; pues me he fijado en la situación y habías calculado el rumbo a Madeira, en vez de a Canarias. Además creo que vamos con retraso, por lo que supongo que habrá que aumentar la velocidad. ¿Cómo se lo vas a explicar al comandante?

Luis bajó corriendo al compartimento de derrota y comprobó el rumbo en la carta. Efectivamente, se había equivocado y había calculado el rumbo a Madeira en vez de a Canarias. Rápidamente comprobó que el nuevo rumbo que había calculado Paco, esta vez a Las Palmas, era el correcto. Subió enseguida al puente y se dirigió al oficial de guardia:

—Paco, mantén el rumbo que has calculado y aumenta la velocidad en un nudo, no le digas nada al comandante, déjalo de mi cuenta que ya me encargo yo.

Luis permaneció en el puente acompañando al oficial de guardia hasta que llegó el comandante.

—A sus órdenes comandante, buenos días.

—Buenos días Luis —contestó el comandante.

—Comandante, he corregido un poco el rumbo a babor porque estábamos algo desplazados hacia el Oeste, hemos abatido un poco a causa del viento de Levante; también he mandado aumentar la velocidad en un nudo porque íbamos retrasados con respecto a la hora en que se pretende atracar en Las Palmas.

El comandante, sereno y apacible, contestó:

—Muy bien Luis, estupendo, bajo un momento a desayunar.

—Enterado comandante.

El segundo día y la segunda noche transcurrieron sin novedad, con relativamente buena mar y algo de viento de componente Este. Conforme pasaba el tiempo, el oficial de derrota iba comprobando las nuevas situaciones y actualizando el cálculo de la hora estimada de llegada al Arsenal de Las Palmas. Verificó que si se mantenía la actual velocidad sobre el fondo, llegarían a puerto a la hora prevista o incluso antes, y en el peor de los casos con un ligero retraso que podría entrar dentro de lo razonable.

El tercer día y la tercera noche transcurrieron sin cambios significativos, y a tenor de los cálculos hechos por el oficial de derrota el retraso se iba haciendo menor, tanto es así que se pudo reducir la velocidad en un nudo.

El cuarto día por la mañana temprano estaban ya a la vista de costa; un poco más y se tocaba Babor y Estribor de Guardia. Al poco tiempo el buque maniobraba para quedar atracado al muelle del Arsenal de Las Palmas. El retraso era de algo menos de una hora, nada del otro mundo. Luis respiró tranquilo cuando sonó por los altavoces la orden de retirada de Babor y Estribor de Guardia.

En estos patrulleros era costumbre que el comandante y los oficiales salieran a tierra a cenar juntos, al menos una vez, tras la llegada del buque a puerto. Ese mismo día por la noche se reunieron en un conocido restaurante de Las Palmas el comandante, el segundo, el jefe de máquinas y tres alféreces de navío, incluido el oficial de derrota.

*VIVIDO Y CONTADO*

Durante la cena se habló animadamente de diversos temas, especialmente de todo lo concerniente a las navegaciones previstas en los dos meses de comisión que tenían por la proa.

Por fin, a los postres, se hizo un corto silencio que el comandante aprovechó para hablar, y dirigiéndose al oficial de derrota dijo:

—¿Qué pasa Luis, estabas empeñado en que cenáramos en Funchal?

Se hizo un silencio largo, denso, espeso. El comandante sonreía con aire paternal, y la cara de Luis se fue poniendo roja... roja... roja, muy roja, ¡como un tomate!

