

ABORDAJES



Como tantas situaciones relacionadas con la navegación de recreo la ley para Prevenir Abordajes en la Mar no fue pensada para nosotros. La Organización Marítima Internacional ni siquiera se tomó la molestia de advertir que en la mar navegamos buques mercantes, barcos pesqueros, y desde hace cuarenta años millones de embarcaciones de recreo; todos compartimos aguas, y por lo tanto maniobras. Por eso, cuando en esta Norma de uso internacional se habla de velocidades, preferencias o maniobras a nadie se le ha ocurrido pensar que dichas prioridades no tienen nada que ver con la forma de navegar de los cruceristas: probarlo, y veréis como vuestro barco termina en el fondo de la mar.

Hace unos días se produjo una colisión entre un catamarán galo, foto adjunta, y un pesquero con base en Mallorca: amanecía y la visibilidad era buena. El resultado ya lo veis, un destrozo impresionante que pudo hacerlo naufragar y unas vacaciones malogradas. Nos cuentan, y así lo manifestó el patrón del pesquero, que la culpa la tuvo él, pues navegaba recogiendo redes y no pudo maniobrar al velero. Pero si os fijáis en la fotografía, comprobaréis que el patrón del catamarán era un hombre muy prudente, hasta el extremo de llevar colocados en el palo dos aparatos de radar. Esto demuestra, una vez más, que los artilugios electrónicos están muy bien, primero, cuando funcionan, pues ya sabéis que la electricidad y la mar es como tratar de juntar agua y aceite; y segundo, que por mucho que llevemos dos instrumentos nada puede sustituir a la pericia marinera, al adelantarse a las maniobras de los otros; y a eso tan marinero que a mí me enseñaron en el Cantábrico, y que advierte al marino de que nunca puede quitar la vista del horizonte; que hay que fijarla por lo menos a cien esloras por delante de nuestra proa.

Lo mismo suele suceder con las sondas para medir la profundidad, a pesar de que la mayor parte de la gente ni siquiera sepa si el aparato está ajustado al calado total de la orza o simplemente lee desde la posición donde va colocado el transpondedor en el casco. Y como esto otras muchas cosas que solo la prudencia elemental que debemos ejercer constantemente en la mar nos puede librar de padecer serios percances.

Le pregunté al patrón del catamarán abordado si no vio al pesquero: me respondió que sí, pero que como él iba a vela era el otro el que tenía la obligación de maniobrarle. Mal hecho y peor pensado; un verdadero hombre de mar se pone en alerta a nada que ve otro buque, y si no tiene claro cuáles son sus intenciones estará preparado y en alerta para poner en práctica una maniobra evasiva.

Nosotros, que hemos navegado durante dieciocho años por el Estrecho de Gibraltar, donde los mercantes y pesqueros cada día se cuentan por cientos, nos acostumbramos a estas alertas, y cuando no lo teníamos claro arrancábamos el motor en previsión de tener mejor maniobra ante una supuesta

evasiva. En varias ocasiones pudimos alejarnos de la roda de ese monstruoso portacontenedores cuyo capitán, de una forma asombrosa y criminal, ni siquiera tenía la posibilidad de ver una milla por delante de su proa, dado el gran número de carga que transportaba. Menos aún los pesqueros, cuya maniobra está constantemente restringida por redes y aparejos, a pesar de que no coloquen los obligatorios distintivos de que ejercitan dicha maniobra.

El fondo de la mar está repleto de tipos que pensaron que tenían prioridad de paso ante los barcos más grandes. Y por mucho que la Ley para Prevenir los Abordajes en la Mar diga todo lo contrario, y conceda a los veleros unos derechos que, en la práctica, es imposible hacer valer. Antes de tomar la extraña decisión de colocar dos radares en vuestro barco es mejor que deis un curso de "anticipación marinera" en la modesta escuela de la práctica. O que navegéis con gentes que, aunque no ganen regatas o ni siquiera participen en ellas, os enseñen a leer ese curvado horizonte que nos advierte de la redondez de la Tierra, pero también de los peligros que esconde.