

EL EJECUTIVO DE LOS MARES



En general, las gentes que toman la decisión de realizar largas y complicadas travesías por la mar suelen ser tipos que, desde muy jóvenes, tuvieron una relación especial y muy intensa con las aguas de los mares y océanos. Lo extraordinario, sin embargo, es que un ingeniero naval de nuestro país nacido en el interior fuese uno de los primeros españoles en cruzar el Atlántico en solitario en regata, y años después lograrse inscribir otro barco, también diseñado por él, en la famosa vuelta al mundo, hoy Volvo Ocean Race, que, por fortuna, las próximas ediciones tendrán de nuevo a Alicante como puerto de partida.

Les hablo de Joaquín Coello Brufau, hasta hace poco Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona y hoy consejero delegado de Applus; un excelente marino que, a pesar de haber nacido en Salamanca, se formó como hombre de mar en Sant Feliu de Guíxols, tierra de su familia materna. Sus andanzas marineras comenzaron como ingeniero en la empresa nacional Bazán en Cartagena, donde, en ratos libres, proyectó y construyó dos prototipos antes de poner en el agua el Gudrum IV, el velero de aluminio de 34 pies de eslora con el que en 1978 se aventuraría a realizar la travesía del Atlántico, muchas veces ciñendo a potentes vientos del noroeste; terminó en un sorprendente doceavo puesto, por delante de algunas figuras de la vela oceánica de entonces: su travesía en soledad le llevó 28 días y una hora. Concluida la regata, diría:

“He disfrutado enormemente de esta regata, y he aprendido mucho. No resulta fácil navegar en solitario contra vientos de 45 nudos durante tres días seguidos, pero tanto el barco como yo hemos resistido bien. No puedo decir lo mismo de las velas, que se fueron rompiendo una tras otra”.

No contento con su hazaña, convenció a la empresa andaluza Licor 43 para que le financiasen un gran velero de 60 pies para participar en la prestigiosa vuelta al mundo, antes Whitbread. Joaquín diseñó un barco pesado y robusto, como debe ser un velero que pretende aguantar la navegación por los rugientes cuarenta y los ululantes 50 grados de latitud Sur. Quizás, y solo por eso, la embarcación aguantó dos roturas del palo: la primera se produjo cuando ocupaban la séptima plaza en el Índico Sur, todavía muy lejos del final de la segunda etapa de la regata, que unía Ciudad del Cabo con Nueva Zelanda. Con un aparejo de fortuna, fabricado con tangones y trozos de foques, consiguieron llegar hasta Hobart en la isla australiana de Tasmania, donde les pincharon un palo nuevo. En la tercera etapa, que unía el puerto neocelandés de Auckland con Punta del Este en el Uruguay, y cuando navegaban a máxima velocidad impulsados por vientos de sesenta nudos y olas de más de diez metros, volvieron a romper el palo del Licor 43. Les faltaba poco más de 150 millas para doblar el temido y fatídico Cabo de Hornos. Sin embargo, con calma, y demostrando la tripulación un coraje fuera de los común, volvieron a construir otro aparejo de fortuna utilizando trozos

de obenques, hasta levantar con ayuda de los tangones un pequeño palo en el que pudieron izar un foque. A cuatro nudos, doblaron Hornos y remontaron el cono sur americano entre duros vientos pamperos y desesperantes días de calma, logrando navegar más de mil millas náuticas hasta alcanzar el puerto uruguayo.

En la última etapa tuvieron más suerte y alcanzaron el puerto de Portsmouth sin ninguna avería. De los 29 barcos que habían tomado la salida, terminaron 20, entre ellos el Licor 43, que tuvo que luchar contra corriente: pues, mientras las otras tripulaciones descansaban ya en los hoteles, ellos debían seguir navegando en pésimas condiciones, sin rendirse, tratando de ganar los nuevos puertos de salida. A penas empleaban unas horas para reparar, arrancar y volver a navegar en la nueva etapa. Una proeza extraordinaria realizada por tipos como Tomás Gallart, Tibau, Muñoz, Guiu, Brufau, Criado, Fernández, Quero, Gutiérrez, Ramos, Mora, García, Vial, dirigidos por Joaquín Coello. Grandes marinos de una tierra que entonces no prestaba ninguna atención a la mar, pero que a unos pocos nos hicieron soñar y navegar con ellos durante gran parte de los años 1981 y 1982, sin tener que pasar por las penurias que ellos padecieron.