

UN RESCATE IMPOSIBLE



Corría el año 1989. Se disputaba la vuelta al mundo para barcos con tripulaciones o Whibread, la que hoy se conoce como Volvo Ocean Race. Eran las seis de la mañana del 10 de noviembre, y una exigente navegación llevaría a los veleros participantes desde el Uruguay hasta Nueva Zelanda. La tripulación del Fortuna navegaba con spi a buena velocidad en medio de una mar dura del oeste que levantaba olas muy escarpadas. Estaban ya en medio del océano Índico, en una latitud por debajo de los cuarenta grados sur o cuarenta rugientes. La caña la llevaba el extraordinario marino andaluz Quino Quiroga. A las seis de la mañana el viento había vuelto a bajar y el velero se paraba en las crestas de las olas, por lo que tomaron la decisión de cambiar el balón de 2,2 onzas a uno más ligero de 1,5, que les permitiese ganar un poco más de velocidad y poder planear. En la proa se preparaban para la recogida de la braza -una de las escotas del balón-, cuando el cabo golpeó con violencia a Jordi Doménech, y cayó por la borda. Quino tuvo claro desde el principio que debía virar el barco de inmediato, aunque con ello se rompiesen algunas cosas.

Tras escuchar el grito de ¡hombre al agua!, uno de los tripulantes fijó su mirada en el pequeño punto rojo que representaba a Jordi en el agua, en medio de una mar gris que lo escondía en cada seno. La orzada del Fortuna fue brutal, pero su aparejo aguantó bien el castigo. Debían cazar la mayor y subir una vela de proa para ponerse a ceñir al viento. Toda la tripulación salió a cubierta para ayudar. El tangón y las escotas estaban enredadas y hacían muy difícil, por no decir imposible, una rápida izada de la vela de proa. Quino se propinó un tremendo golpe contra el balcón de popa que le fracturó la clavícula. Pero el duro navegante andaluz siguió agarrando la rueda con firmeza tratando de virar un barco que, en esos momentos, navegaba a más de quince nudos.

La tripulación escrutaba angustiada el horizonte al tiempo que realizaban la maniobra. Con el rabillo del ojo no podían dejar de mirar la estela que habían dejado en las caóticas aguas. La espumas que levantaban las olas les impedían ver con claridad más allá de los diez metros. Quino pedía constantemente ayuda para dirigir el velero hasta el lugar del accidente, pero, como luego me contaría, era plenamente consciente de que iba a ser muy difícil encontrar a Jordi.

El catalán flotaba gracias a su chaleco salvavidas, aunque la pesada ropa de abrigo no le dejaba moverse demasiado. Tampoco las botas de goma le ayudaban a permanecer en la superficie. Por un segundo pensó dejarse llevar, pero enseguida recuperó el ánimo y quiso creer que sus compañeros lograrían regresar a por él. Todos eran conscientes de que en esas aguas, cuya temperatura es cercana a los cero grados, no se puede sobrevivir más de 10 minutos. Jordi trataba de levantar la cabeza para escrutar el horizonte, pero le era imposible ver al velero. El Fortuna se había puesto por fin a ceñir en bordadas cortas

para batir la zona por la que acababan de pasar. Los ojos se les salían de las órbitas oteando el horizonte. De pronto, alguien gritó: "Está allí". Quino dio un nuevo bordo y mandó largar la vela de proa para que el barco aminorase la marcha. Metro a metro fueron acercándose a una mancha roja que agitaba los brazos. Jordi fue izado a bordo. El milagro se había producido. Se le trató la hipotermia que padecía. Toda la tripulación había pasado los 16 minutos más largos de sus vidas. Se dieron dos milagros: el primero fue encontrarlo. El segundo, que siguiese con vida tras permanecer un cuarto de hora sumergido en esas gélidas aguas vapuleado por olas enormes.

En esa misma regata dos tripulantes del velero inglés Creightons cayeron también al agua por el violento golpe de una ola. Ambos fueron recuperados, pero uno de ellos ya estaba muerto. Los accidentes de estos pioneros servirían después para que nadie más se moviese con mal tiempo sobre la cubierta de un velero de regatas oceánico sin colocarse antes su cinturón de seguridad: una pieza de bajo coste que nos permite permanecer siempre unidos al barco, a pesar de que caigas por la borda. Este verano, en aguas de Menorca, desapareció otro navegante por no llevar su arnés de seguridad unido a la línea de vida del barco, que se puede montar atando un cabo de popa a proa, en el que pasar el mosquetón del arnés. El exceso de confianza nos lleva a cometer actos estúpidos, y algunas veces ponemos en peligro a los otros por no extremar los veteranos las normas de seguridad a bordo. Seguramente, la recuperación de Jordi hoy no se habría podido llevar a cabo, dado que los barcos de regatas oceánicas navegan al triple de velocidad.