

COCHES Y BARCOS



Sir Robin Knox-Johnston, el primer hombre que dio la vuelta la mundo sin escalas a bordo de un pequeño velero en los lejanos sesenta, acaba de regresar de otra circunvalación del Planeta, aunque esta vez lo ha hecho en un moderno y bien pertrechado velero, muy diferente de su viejo Suhaili construido con madera de teka. También ha sido mucha la diferencia en el tiempo que ha pasado en la mar: en la primera travesía empleó 313 días; en esta última casi la mitad, 159. A pesar de sus 68 años, ha puesto en apuros a nuestro paisano Unai Basurko de poco más de 30, que apenas le ha sacado unas horas.

Sin embargo, en lo que hay más diferencia entre una y otra hazaña, comentaba tras llegar a Bilbao, es en el peligro que suponen los buques mercantes para los pequeños barcos de recreo. Este excepcional navegante, que es marino mercante de formación, y por eso nada dado a demagogias con ese tipo de profesionales, decía que lo que más miedo le había generado en su navegación alrededor del mundo había sido el intenso tráfico marítimo; los miles de enormes mercantes repletos de carga hasta los puentes, que parece no tienen en cuenta ni por dónde van ni a quién tienen a su proa; y lo que es peor, que no responden a las llamadas de seguridad. Escribió textualmente este mito para los navegantes: "La mayoría de los responsables de guardia tienen poca idea de navegación, por lo que sus conocimientos sobre si alterar su rumbo para proporcionar ayuda a los veleros es nula".

La globalización de los mares es una de las razones de este comportamiento, pues es, con mucho, el transporte más usado en el mundo, con algo más del 93 por ciento de las mercancías movidas entre continentes. Eso ha generado un incremento desorbitado del número de barcos, y por lo tanto de la necesidad de contratar a ingentes cantidades de oficiales de mala formación y escasa pericia, hallados en las bolsas de trabajo de Asia. En la época de la primera vuelta al mundo de Sir Robin los oficiales mercantes eran extraordinarios marinos que lograban hacer moverse a unos barcos torpes y lentos repletos de problemas. Luego llegó la automatización de los buques y el confort, y con ello la llegada de gentes que no amaban tanto la mar como para pasar la mayor parte de su vida en ella.

En esta zona se navega siempre pendiente de los buques mercantes al ser paso obligado de la ruta del Canal de Suez hacia el Atlántico y del intenso tráfico del propio

Mediterráneo. Por eso, es necesario llevar siempre las alarmas de radar conectadas, o el Aislive, que nos permite ver en la pantalla la carta con la situación y el nombre del barco que se nos aproxima con mayor precisión. Decía este célebre marino inglés: "La necesidad constante de estar alerta y el pensamiento de que quizá haya un barco acercándose sigilosamente sin ser visto es algo que no soporto".

En esos primeros años de navegaciones oceánicas en pequeños barcos de recreo quién hubiera podido pensar que las navegaciones de placer serían más peligrosas por culpa de los otros barcos que por la propia dificultad que encierra la mar. Avanzamos en cosas, pero los humanos siempre acabamos perjudicando otras de mayor calado. Con los coches pasa lo mismo; y lo que se diseñó para mejorar nuestra calidad de vida se ha tornado en el ataúd de unos y en un arma peligrosa en manos de tanto imbécil como hay en las carreteras.