

# DRAMA DE UN VIAJE (Memorias del Caribe)

Con la carga llegada a última hora, el "Don Elías" había tomado el aspecto de un remolque de circo, ocultando los arrumes de la cubertada todos los portillos bajos. No era ello una novedad, pues parecida apariencia la había tomado el barco que comandaba en otros viajes realizados a San Andrés, pero cuando a las 12,00 horas comunicó por radioteléfono con la Compañía, como era costumbre, en Barranquilla (Colombia), refuerzo mi impresión del cargamento: —Esto, ya lo he comunicado, parece una montaña rusa... Claro, todo por no devolver los dos últimos planchones (la carga se efectuaba fondeado) que, efectivamente, sobraban. Demoraremos la salida, pues habrá que asegurar el cargamento. Bien, saldremos en cuanto estemos listos.

Y así se procedió seguidamente. Las cajas de botellas vacías de cerveza y gaseosa, que se remontaban fuera de lo acostumbrado, había que asegurarlas no simplemente abrazadas con un cabo por largo, como se efectuaba de ordinario, sino pasando éste con vuelta por las anillas de agarre, convenientemente afirmado a ambas bandas. La operación, por desusada, me despertó repentino interés, dedicando con Archibold, primer oficial-contramaestre, moreno y alto, natural de la isla, el tiempo exigido en esta labor de supervisar y asegurar la maniobra, detenido trabajo que demoró el almuerzo de la tripulación ese día, pero que hizo sentirme a su término conforme sobre la seguridad de la cubertada. Bien es verdad que hubiera sido conveniente su resguardo bajo carpa, pero esto no era, dada la naturaleza de la carga, necesario. No era costumbre hacerlo ni hubiera sido posible, pues no estaba el barco equipado. ¡Qué lejos estaba de pensar la trascendencia de esta labor en el nuevo viaje!

Había hecho sobre la marcha la distribución de la carga, ocupando por completo las bodegas de la pequeña motonave con sacas de residuos de coco, operación realizada en una pequeña caleta al otro lado de la isla, y la cubierta con la abultada botellería. La relación de peso era de 2,5 a 1, lo que establecía

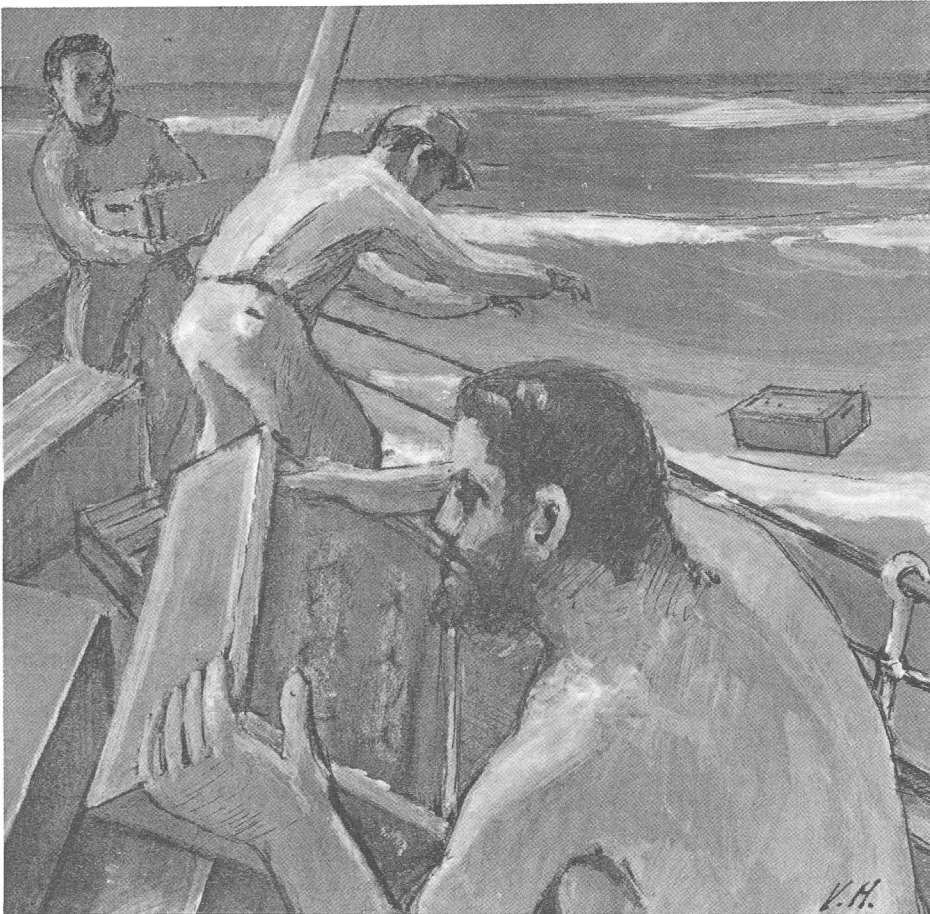
unas adecuadas condiciones para este viaje de vuelta, ya en la despedida de la estación de las brisas pues estábamos a mediados de marzo. La reserva de combustible era más que suficiente de la empleada en la travesía, escasamente de dos días entre San Andrés Cartagena, de poco más de 350 millas. El recuento del personal a bordo era de 12 hombres como tripulación fija, 6 de un equipo para los trabajos de descarga y estiba en la isla y 2 agentes de resguardo marítimo que llevaba al continente de favor. San Andrés es una pequeña isla colombiana situada a unas 80 millas de la costa nicaragüense, cuya mayor riqueza son los cocos que exporta a los países vecinos. De población negra e influencia inglesa que apenas habla español.

A las 13,30 horas se vira el ancla, encontrándonos con el serio inconveniente de no poder navegar por el poco fondo, circunstancia debida a los sedimentos de arena por los trabajos de dragado en las riberas del puerto. Ya había advertido en estadías anteriores la amenaza de esta grave dificultad que no había tardado en presentarse y que casualmente éramos los primeros en sufrir. Despegando el barco del lecho arenoso quedaba nuevamente varado a los pocos metros, procediéndose otra vez a la pesada maniobra de la ciaboga en intentos de abrir paso hasta el canal navegable marcado por la boya del puerto y la entrada a la bahía en las inmediaciones de los cayos que forman un cinturón al E. de la isla. Con riesgo de agotar las posibilidades de maniobra, tras duro forcejeo a la vista de los manglares y cocoteros de la orilla, se pudo finalmente alcanzar el canal de salida, navegando ya con normalidad. Habíamos demorado unas dos horas el conseguirlo, que incidirían en la llegada a Cartagena. Pero el haberlo logrado merecía lo celebrara con la tripulación, que había permanecido apostada en ambas bandas, brindando con los muchachos un par de copas de la botella de ginebra recién instalada en mi armario. Una vez arrumbado al continente, todo parecía normalizado aquella tarde de jueves con una brisa que a ratos refrescaba. La marejadilla, un tanto

descompuesta, no alteraba sensiblemente la marcha del "Don Elías", que estimaba en unos 8 u 8,5 nudos. La llegada no sería antes de avanzada la tarde del sábado.

**Singladura n.º 2. Viernes.** Desde las primeras horas refresca la brisa, haciéndose notorio el asiento del barco a estribor. Estimo al amanecer el evidente riesgo de llenarse los envases con los ocasionales raciones de la mar que levantaba ya el viento fresco por babor, que alcanzan las cristalerías del puente. La escora apuntada, aunque molesta, quedaba en los límites frecuentes en los barcos de carga, especialmente este tipo de barcaza que no cuenta con tanques de lastre para cambios de asiento, decidiendo al mediodía se consumiera combustible del tanque de estribor para compensar paulatinamente la misma. Para algunos tripulantes, especialmente el 2º motorista, moreno y sudoroso, las condiciones de carga eran motivo de gran preocupación y temor, habituado al estilo de las grandes canoas cartageneras.

En el periodo habitual de siesta advierto que la escora, en lugar de disminuir o mantenerse en la apreciada cuando se dispuso el trasiego de combustible, ha aumentado notoriamente, haciéndose un tanto dificultoso caminar por cualquier departamento. Dispongo a las 16,00 horas, en que me hago cargo del puente, se compruebe la orden dada a la máquina, resultando de inmediato advertir que el 2º motorista había errado su manipulación procediendo al revés, lo que acentuaba peligrosamente la escora por momentos. Aprecio que la marejada, incidiendo por babor, nos cubría la barandilla y la tapa de regala de estribor, con gran parte de la cubertada, mostrando el barco al aire uno de los timones, prácticamente inoperante. De pronto se habían complicado las condiciones de navegación ya que la carga, pese haberse aguantado firme (y no sabía aún cuánto tenía que agradecer a la Providencia el tiempo dedicado a asegurarla) se había recostado definitivamente a estribor amenazando con dar al barco la voltereta. Todo fue repentinamente anunciado por el tintineo de las botellas que sonaron como el término de la aventura.



Los momentos se hacían vitales, haciéndome cargo del timón y ordenando al timonel Gómez, un joven templado y sereno del Chocó, empezara a arrojar rápidamente por la borda todas las cajas del costado inundado, dando asimismo la voz a todo el personal de cubierta. Tremendo periodo de ansiedad, asido al mando del timón en un intento de aproar a la mar en la peligrosísima situación del barco. Media hora duraría esta echazón que nos libró de un riesgo inmediato, revelando al recobrar el barco las elementales condiciones la gran torpeza del motorista: el combustible mal trasegado equilibraba la gran cantidad de cajas estibadas a babor, que asimismo pesaban en la navegación y seguridad del barco.

Una vez recobrados de los momentos de angustia vividos en tan poco tiempo, continuamos la navegación con viento duro y marejada que hacía lenta y sufrida la marcha del "Don Elías". Pero no fueron las medidas adoptadas suficientes ante el recrudecimiento del tiempo y constante aumento de peso de la cubierta, cuyas cajas de envases habían triplicado el de su embarque.

**Tercera singladura. Sábado.** Pasada la medianoche, a las 00,30 horas ordeno sea arrojada el resto de

la cubertada, aproando a este fin nuevamente a la mar y encendiendo todas las luces de cubierta. Operación un tanto dantesca bajo la intensa luz de los proyectores, acometida por toda la tripulación con la mayor rapidez. Esta segunda echazón, en la que tomó parte el personal de estiba, tenía mucho de insólito baile y no podía ser más peligrosa dadas las grandes oscilaciones del barco. Con el fragor del tiempo había que aprovechar los balances para arrojar oportunamente la carga sin ser arrastrado por ella. A su término supuso un total de 2.800 cajas de envases (con las arrojadas a media tarde), que componían la cubertada embarcada.

Amanece con cielo cubierto y condiciones ligeramente mejoradas de tiempo, especialmente el viento, que dan paso a una mar tendida. Conforme se consume el combustible se hace patente, con los tanques vacíos, la falta de estabilidad, que hace un tanto dormidos los balances del barco. Estas condiciones, que no podían corregirse en la navegación, me habían permitido, no obstante, vigilar debidamente el rumbo, estimando que pese a las incidencias del viaje no sería la arribada distante de la zona de recalada de Cartagena. Rumbo

próximo al ESE. que tendría por consecuencia, de haberse abatido más de lo ordinario, recalcar por las islas del Rosario o, de haber sido lo contrario, tocar la zona más conocida de Galerazamba.

Pero estaba por surgir otra circunstancia adversa. A media tarde se advierte avería del timón, que no puede gobernarse eléctricamente. Se recurre a su manipulación con un hombre en la bodeguilla del servo y otros dos que transmiten las órdenes dictadas desde el puente, recurso heroico que pudo verificarse por la elevación de las brazolas, originalmente de unos 25 centímetros, a una altura que impedía el embarque del oleaje que frecuentemente bañaba la cubierta. Estos trabajos fueron realizados providencialmente en la última estadía en Barranquilla, y es seguro que de no haber tenido las condiciones apuntadas nuestra situación en plena mar no hubiera podido ser de mayor riesgo.

Culminados los dos días de navegación estimaba que, pese a las novedades habidas, nos encontrábamos ya en la zona de recalada y que, a partir de las 22,00 horas, podría avistarse la costa cartagenera.

**Singladura n.º 4. Domingo.** A las 02,00 horas, dos antes de lo establecido, me llamaba Archibold, preocupado por la falta de visibilidad. El tiempo había mejorado dando paso al maretón o mar tendida que inevitablemente acentuaba los balances. La recalada se complicaba, por si fueran pocas las dificultades, con la mala visibilidad de una noche de luna casi llena y una calima que esfumaba todas las luces que pudieran avistarse a 3 ó 4 millas. Todo ello hacía un tanto fantasmal y dramática nuestra recalada al continente, del que nos encontrábamos cerca según todas las apreciaciones, como daba a entender la mar tendida y la cerrazón de las capas bajas atmosféricas depositadas de ordinario sobre la costa. Alternaba con Archibold los puestos en ambos alerones detenido especialmente a estribor (por donde tenía que avistarse tierra), cometido que con natural tensión compartía gran parte de la tripulación a través de los portillos.

Decido maniobrar con los dos propulsores, para quitar los hombres apostados para el gobierno, cuya permanencia en bodega y cubierta se hacía peligrosa debido a la mar que frecuentemente se embarcaba por la popa, cuya ondulación se acentuaba por momentos. Pero cuando las cosas van mal parece que todo se encadena para perma-



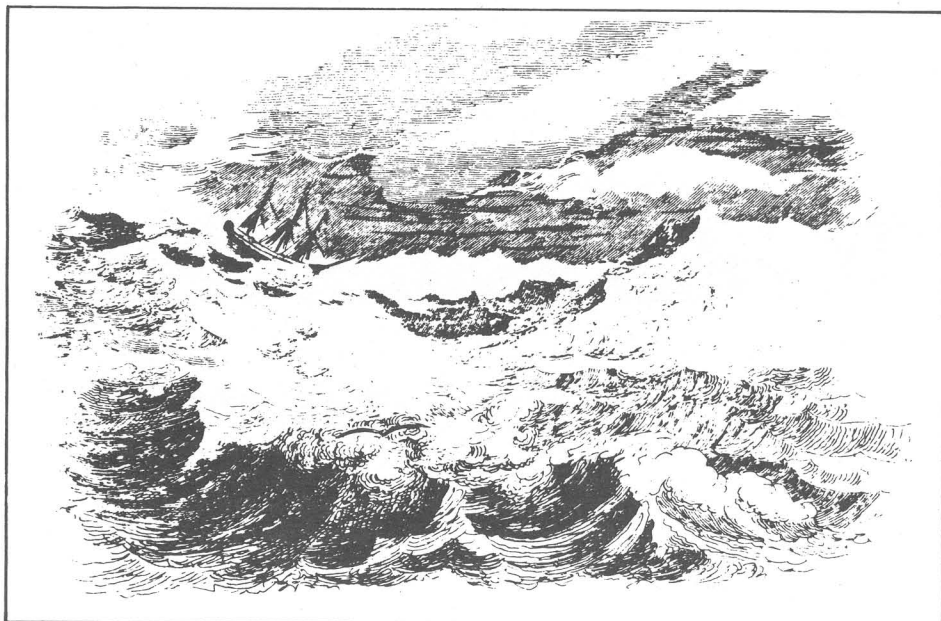
## DRAMA DE UN VIAJE

necer en las condiciones en que no será posible librarse. Al poco tiempo, serían las 03,00 o las 03,30 horas (las circunstancias no me permitían ninguna de las anotaciones acostumbradas) se avista la luz de un faro que por todas las estimaciones no podía ser otro que Galerazamba. Pero por desgaste del aparato resultaba de características sensiblemente iguales al de Santa Marta, de la que era natural el jefe de máquinas y algún otro tripulante. Curiosa circunstancia que vino a confundir más los graves momentos que vivíamos.

Inopinadamente, la mar tendida que incidía violenta por la aleta de babor, tomó caracteres amenazantes con la formación de crestas de rompientes, sin duda por el poco fondo donde nos encontrábamos. Decido inmediatamente aproar la mar que rompía ya implacable y con estruendo. Momentos de extrema tensión aferrado a los mandos del telégrafo de la máquina, en un constante cambio de marchas para mantener en lo posible enfrentado el peligro. Las olas, como murallas, rompían a la altura del castillo con una blancura insólita, bañando sin obstáculo toda la cubierta hasta tocar y remontar violentamente la cara frontal del puente, penetrando por los portillos abiertos deliberadamente para mayor visibilidad. Sólo dos hombres me acompañaban, González, de unos 45 años, como timonel de confianza (curioso tipo humano que había sacado de la isla un año antes) y otro hombre dispuesto en el pasillo para cualquier orden que juzgara procedente en las dramáticas circunstancias que se vivían.

Aquella situación insostenible surjida rápidamente a la vista del faro (cuya identificación, con la tensión reinante, ofrecía dudas) que amenazaba darnos la voltereta o vararnos en la costa, pareció casualmente mejorar luego de aproximarnos a una zona advertida con el obsesivo afán de no cambiar de orientación. Resultó de pronto como estar al socaire de un bajo, encontrando que la mar ya no rompía, lo que aparentemente mejoraba nuestras condiciones, momentos antes casi tragados por la mar. Pero aquella situación inesperrada no podía corresponder a la estimada por Díaz, el jefe de máquinas, convencido de estar en su bahía, y de ninguna manera tranquilizarme. ¿No acreditaba todo

ello que nos encontrábamos en aguas poco profundas, probablemente entre bancos, y que los embates nos habían conducido a una situación donde la orilla próxima constituía el fin?. Era imperativo salir del lugar y aguantar fuera y si era posible remontar las rompientes. Con este objetivo intento la salida, atacando rabiosamente a toda máquina cuando encontraba las olas enfrentadas, con constantes cambios de marcha en los que pocas veces disponía la misma velocidad y siendo en ambos propulsores. Lentamente tras continuado esfuerzo y en este propósito, fuimos saliendo de la zona de peligroso remanso. Las rompientes no resultaron tan impresionantes como al



principio, posiblemente por ser de aguas más profundas. Creo que era poco más de las 04,00 horas cuando habíamos logrado alejarnos sensiblemente del faro, libre ya de la situación de inminente peligro. Nunca me ha parecido más lenta la marcha del tiempo.

Fue entonces cuando, un tanto conforme (me encontraba enteramente mojado, con la tensión nerviosa que ahuyentaba la fatiga), dejó momentáneamente en el puente a Archibold y decido bajar a la cámara para ver y tranquilizar a la tripulación, presente toda en la misma excepto el personal de máquina. El peligro había pasado pero en los rostros curtidos no se había disipado aún la angustia, muchos todavía con la mirada trémula y los ojos llorosos. Pude confirmar a todos la situación presentada y lo que correspondía hacer. Esperaríamos hasta el amanecer, aguantados a la capa, para reconocer la costa.

Aquel faro no era otro que Galerazamba, pues no podía haberse navegado cien millas más para que fuera el de Santa Marta.

Cuando tras el curso de unas horas que parecieron interminables, se pudo avistar a la cárdena luz del amanecer los perfiles difusos de la costa y la silueta blanca del faro de Galerazamba, con la suspensa emoción de lo que pudo no haber sido posible poco tiempo antes, para mí, a la vez que de acción de gracias, fue de la más intensa satisfacción, pues confirmaba las estimaciones y maniobras realizadas. Consultado posteriormente plano y derrotero de la zona, aparecen en el lugar donde habíamos permanecido, casi inadvertidos a la

primera ojeada, los islotes de Arena y Cascajal, que explicaban las extrañas e inopidas circunstancias vividas en la recalada. De haber procedido de distinta forma, este relato no hubiera sido escrito. Zona de aguas poco profundas, con lecho de arena y piedra, nutrida de tiburones.

La recalada había resultado, pese a los acontecimientos, bastante aceptable. En condiciones normales de visibilidad se hubiera avistado el alumbrado de Cartagena y su pequeño faro instalado en la isla de Tierra Bomba, una de las que configuran su bahía. A plena luz del día estimo las condiciones para culminar el viaje, encontrándonos a unas 7 millas de Galerazamba. La mar tendida hacia peligrosa toda maniobra que significara alterar la posición aprobada a la mar, haciendo imperativo el lastrado de la motonave para arrumbar a Bocachica, entrada de la

bahía. A las 08,00 horas, aproximadamente, luego de una breve inspección, se procede a lastrar el barco, recurriéndose a llenar con agua de mar los tanques de combustible, operación un tanto lenta debido a la poca capacidad de la motobomba. Cuando una hora más tarde había recobrado el "Don Elías" su asiento habitual, nos permitió seguidamente hacer rumbo sin mayores inconvenientes, pese a la mar de costado, estableciendo nuevamente el sistema de gobierno usado la tarde anterior, de tres hombre entre el puente y el servo.

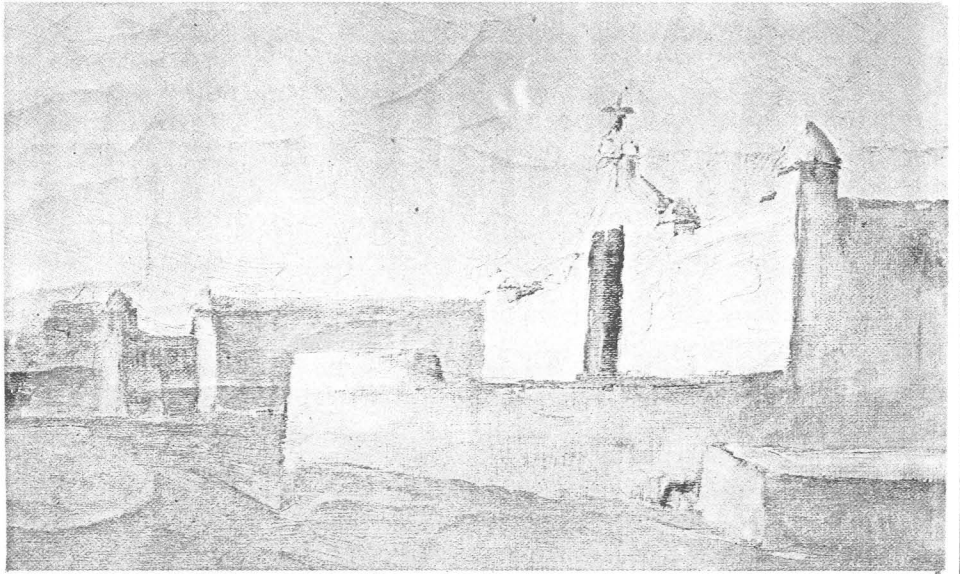
A las 10,00 pasamos ante el castillo de San Fernando, el primero de Bocachica, entrada de la amplia bahía de Cartagena de Indias, y serían las once de la mañana cuando logro fondear en Boca grande, en plena bahía de las Animas, lugar utilizado para el atraque y amadrinamiento de los barcos de cabotaje. La pesadilla había terminado, embarcando inmediatamente un equipo para la reparación del timón. Fue entonces cuando advierto el corte de la maniobra del bote salvavidas, realizada por el cocinero la tarde anterior, en un ataque de locura. Tremenda novedad que eliminaba el último recurso de que podíamos disponer en las dramáticas circunstancias que habíamos vivido.

Aquella tarde no creo dejara nadie de la tripulación y embarcados de ir a misa, u ofreciera una promesa por haber escapado con vida. En los oficios vespertinos asistí al templo de San Pedro Claver (el apóstol de los esclavos, cuyos restos se muestran en el altar mayor), en Boca grande, para meditar en silencio la milagrosa escapada, la serie de tremendas dificultades que me hicieron vivir un drama cuyo fin no pudo estar más cerca.

La noche cartagenera ofreció lugares donde disipar las amarguras de los que habían tomado parte en el viaje. Yo lo intenté, como buen marino, y acaso pude alejar la visión de los tremendos momentos pasados, pero cuando en la madrugada regresé al barco, un tanto cansado, con una tensión todavía latente, tuve plena conciencia de haber vivido una aventura memorable por una circunstancia imprevista y misteriosa que hizo dependiente la cadena de peligrosos acontecimientos posteriores. Todo pudo ser superado con la medida de asegurar la carga llevado por un presentimiento.

**VINICIO MARCOS TRUJILLO**

## El Calendario de la CAJA para 1981 dedicado al pintor BOTAS GHIRLANDA



El calendario de nuestra Entidad para 1981 está dedicado al pintor isleño Botas Ghirlanda, artista situado dentro del estilo impresionista. Nacido en Santa Cruz de Tenerife en 1882, su primer maestro fue el pintor y profesor Filiberto Lallier. En su juventud se trasladó con su familia a Las Palmas de Gran Canaria, teniendo oportunidad de conocer al pintor impresionista catalán a la sazón residente en la capital grancanaria. Por entonces también se encontraba en esta ciudad el pintor palmero González Méndez, que fue el primer artista canario en cultivar el impresionismo. En 1902 regresó a su isla natal y en 1905 marchó pensionado a Roma, en donde estudió con el pintor catalán Serra y con el impresionista francés Jean Louis Brémond. En Italia permaneció tres años y en 1908 visitó París. Ese mismo año participó en la Exposición Nacional celebrada en Madrid.

Regresó a Tenerife en 1913, contrayendo matrimonio. Murió prematuramente en La Laguna en el año 1917.

La pintura de Juan Manuel Rodríguez Botas y Ghirlanda estuvo inmersa dentro de la luz, el colorido y la libertad de la técnica impresionista de su tiempo. En Italia pintó la atmósfera y la luz de las costas napolitanas, reflejando el juego cromático de sus rocas y sus marinas y celajes azules. Su quehacer artístico había sido cautivado por la técnica impresionista, que aplicó igualmente a la captación de los paisajes isleños, aunque su muerte temprana le impidió desarrollar una obra más numerosa y madura.

En el calendario de la Caja Insular de Ahorros para el próximo año se reproducen varios paisajes pintados por este artista, cuyos originales forman parte de la colección de la Casa de Colón de Las Palmas de Gran Canaria.

