

NAVEGACIÓN ENTRE HIELOS

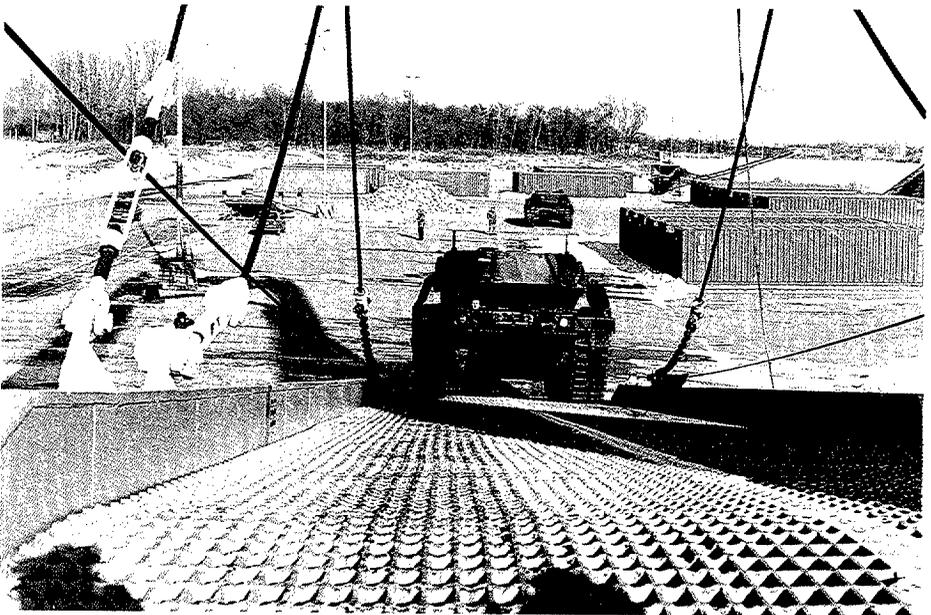


El pasado mes de enero una serie de circunstancias me hicieron vivir una experiencia que, debido a las emociones que sentimos mi dotación y yo, considero de interés tratar de hacer partícipes a todos los que buscamos en la mar llenar esa capacidad ilimitada que tiene el hombre de sentir y asombrarse.

Por supuesto que para marineros de otras latitudes mayores el tema carece en absoluto de interés, pero creo que no es así para nosotros, o al menos no lo fue para mí, que nunca había navegado con hielo y ni siquiera había oído historias al respecto.

Cuando nos disponíamos a inmovilizar el *Pizarro* para efectuar obras de PIP, surgió inesperadamente, con gran alegría de la dotación, la comisión de trasladarnos a Wilhelmshaven (Alemania) para recoger veintidós carros *Leopard* para el Ejército de Tierra.

Salimos de Rota el 24 de enero, con un temporal muy duro de poniente que fue amainando y quedó reducido a mar tendida de través durante toda la subida de la costa portuguesa, que movió mucho el barco. Finisterre y golfo de Vizcaya bien, pero al llegar al canal de la Mancha empezó un temporal de levante con un aire muy frío que comenzó a avisar de lo que nos íbamos a encontrar. Gracias a Dios la



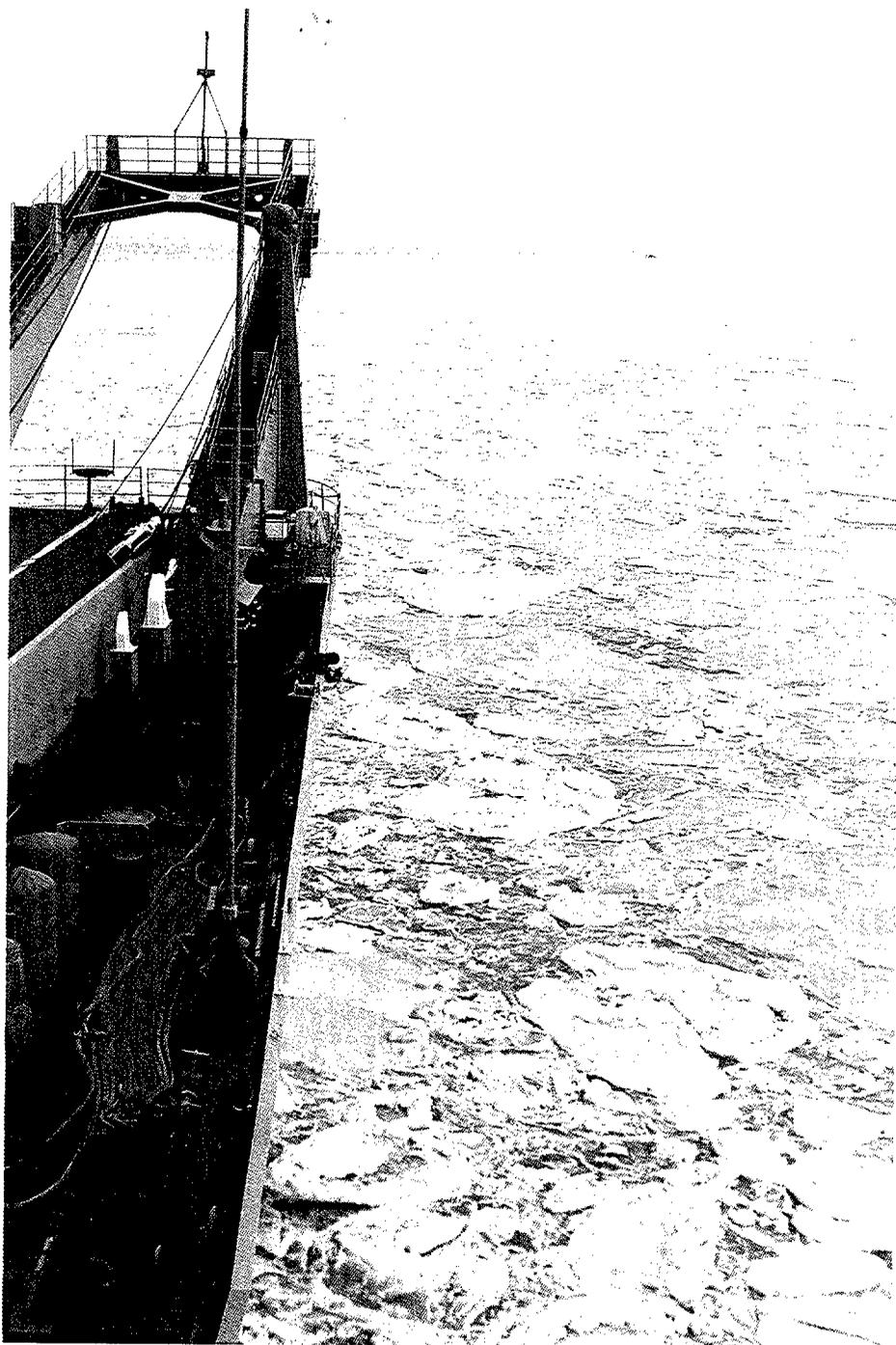


mar era corta por la proximidad de tierra por levante, y este barco la mar corta la toma sin problemas, debido a su eslora.

El frío empezó a notarse en las ventanas del puente, por supuesto primero fue en los pies y en las manos. Entre los rociones y el hielo por fuera, el empañamiento por dentro y la habitual baja visibilidad del canal, se hacía incómoda la navegación visual. Pusimos las resistencias de calentamiento de los cristales del puente, y sólo funcionaron cuatro ventanas, con las que nos defendimos. Tratamos de reparar las otras puentando los termostatos, pero enseguida se rajó el cristal de una de ellas por diferencia de temperatura y desistimos de seguir por ese camino. El sistema de ducha exterior con agua caliente tampoco funcionó, teniendo que ser sustituido por chorreón de agua fría con manguera desde el puente alto. Estos fallos hacen suponer que a los norteamericanos tampoco se les daban estas situaciones con frecuencia.

La noche anterior a la entrada en puerto empezaron a aparecer en el agua placas de hielo. Sabíamos, por facsímil y por la televisión británica, que Europa estaba sufriendo una ola de frío importante, pero suponíamos que era relativamente normal en esa época del año.

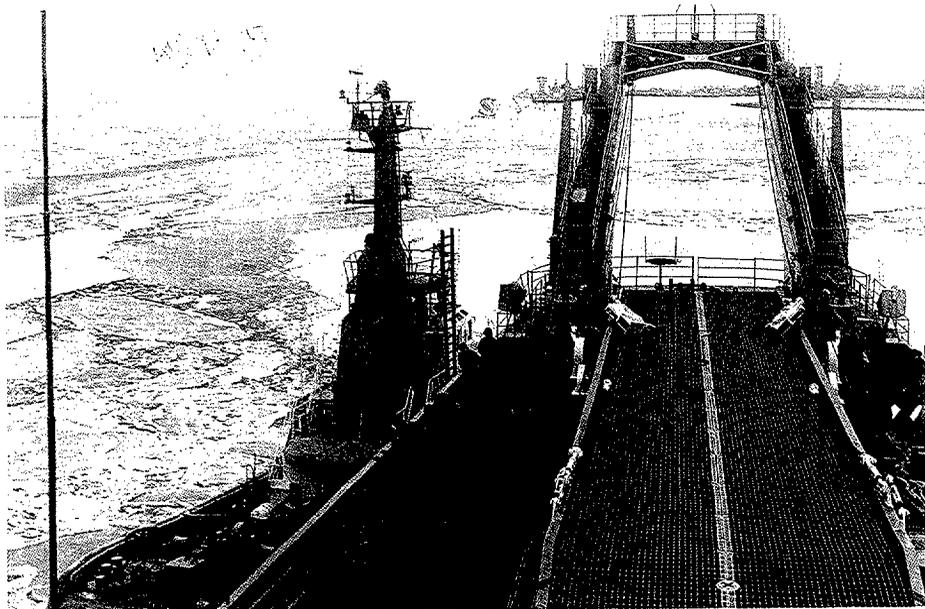
Teníamos previsto llegar al punto de recogida del primer práctico a las siete de la mañana, pero dos días antes las autoridades alemanas nos comunicaron que debido a las condiciones meteorológicas, que nosotros achacábamos al fuerte viento del levante, sólo se podía utilizar la esclusa en pleamar, por lo que debíamos adelantar la llegada al punto de encuentro con el práctico a las cuatro de la madrugada. Con aquel viento no podíamos dar la velocidad requerida para ese adelanto, por lo que lo dejamos para la segunda marea. Luego supimos que la causa real de que sólo se pudiera utilizar la esclusa con pleamar era que, al estar congelado el río que desembocaba en la dársena interior del puerto, éste no recibía ningún aporte de agua y se vaciaba con la pérdida que suponía el uso de la esclusa con marea baja.

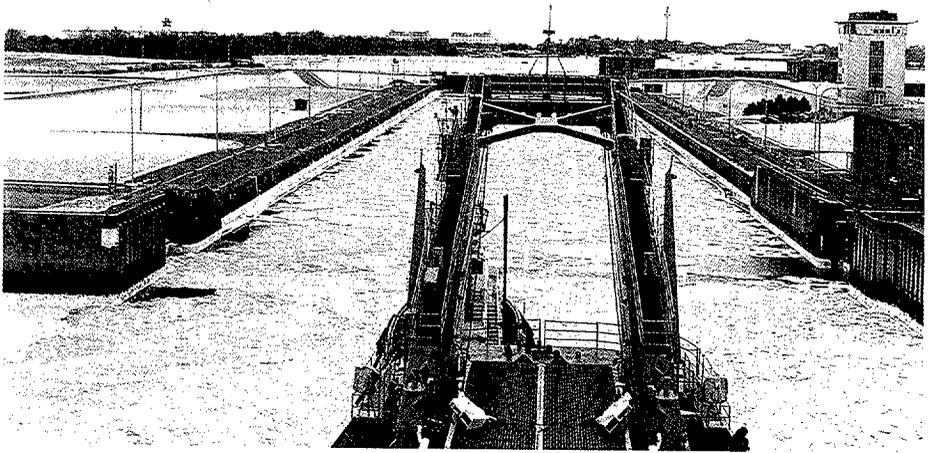


Las placas de hielo se empezaron a hacer cada vez mayores, y al llegar al punto de recogida del práctico, unas treinta millas antes de la esclusa del puerto de Wilhelmshaven, ya se veía el mar completamente helado a pocas millas. El práctico me recomendó cambiar a las aspiraciones bajas y lastrar para colocar las hélices lo más profundas posible. Ya completamente rodeado de hielo, me pidió máxima velocidad, lo que me extrañó, porque yo pensaba que con hielo se debía navegar con precaución. Puse avante toda y comenzó un espectáculo absolutamente insólito para mí y mi dotación: el barco navegando a dieciocho nudos sobre el hielo que se partía a nuestro paso. El espectáculo, tanto por su belleza como por su novedad, hizo que se olvidara el intensísimo frío y todo el que pudo salió a cubierta y empezó a disparar su máquina de fotos, gracias a lo cual hemos podido completar un interesante reportaje del que aparece una muestra en las ilustraciones.

Pero poco duró la felicidad y comenzaron los problemas. Me llama con urgencia el jefe de Máquinas diciéndome que hay que parar los ejes porque se ha congelado la refrigeración de las bocinas. Se desembragan los motores y se frenan los ejes, quedando el barco atrapado en el hielo. A pesar del fuerte viento que soplaba, el barco no abatió absolutamente nada, derivando, eso sí, con la corriente de marea entrante de unos cuatro nudos. Al poco tiempo, el personal de Máquinas consiguió derretir el hielo aplicando vapor en la tubería y reemprendimos la marcha. Pocos minutos después se congeló la refrigeración de un generador. Se efectuó la misma operación, pero esta vez el jefe de máquinas ya decidió que las refrigeraciones se tomaran de un tanque de lastre, con lo que ya no volvimos a tener ningún problema de este tipo.

La placa de hielo no era compacta, sino que estaba resquebrajada debido al continuo movimiento que le producía la corriente de marea.



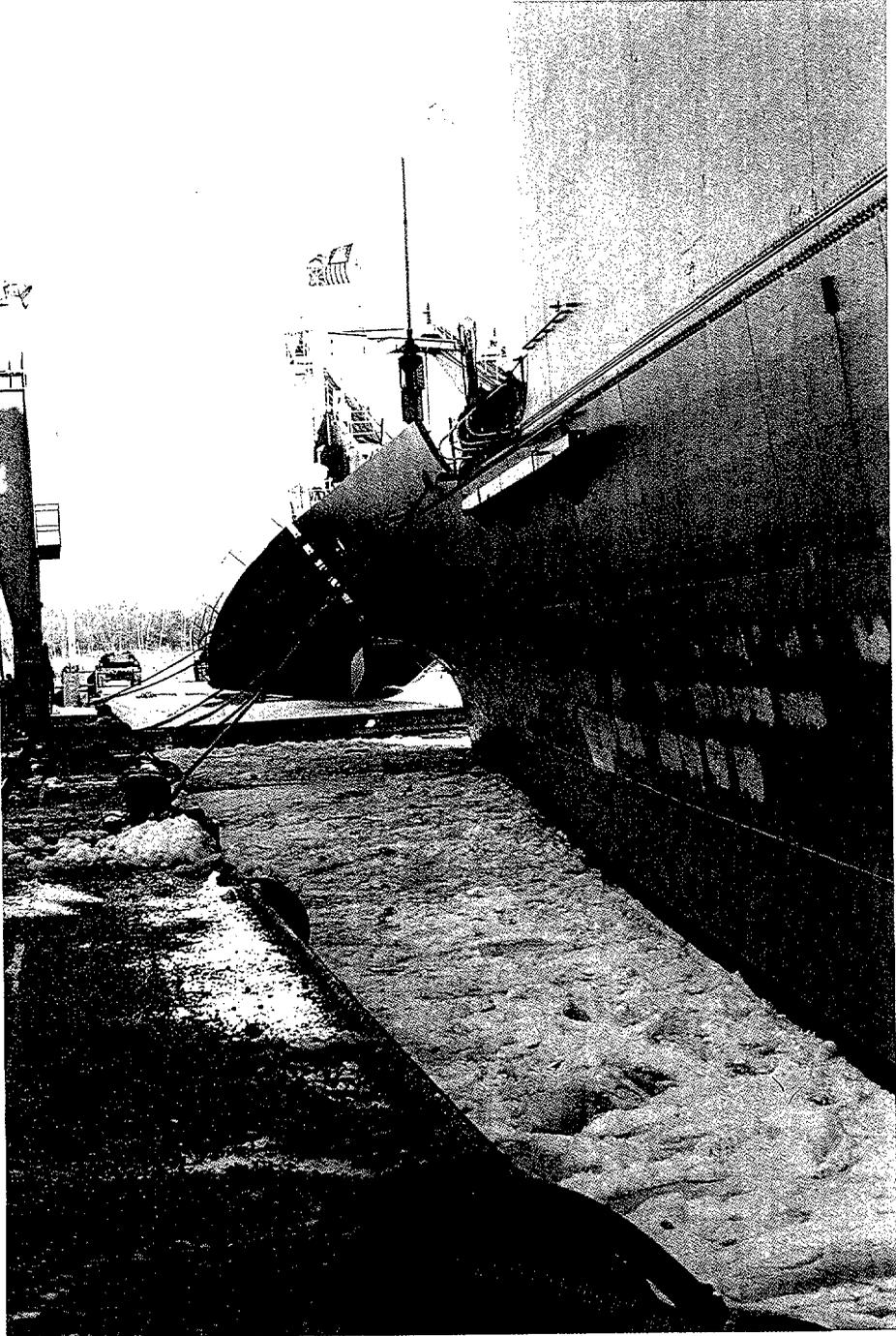


Según me contaron en puerto, esta situación no se daba desde hacía quince años. Para que se forme tanto hielo en la desembocadura del río Jade es necesario que se den dos circunstancias: muy bajas temperaturas y fuerte viento de levante. Existe una gran extensión de aguas con muy bajas sondas, que llegan a velar a levante de la desembocadura. Con marea baja y, por tanto, poca profundidad, se hielan estas aguas con facilidad y cuando sube la marea el fuerte viento de levante arrastra el hielo sobre la desembocadura.

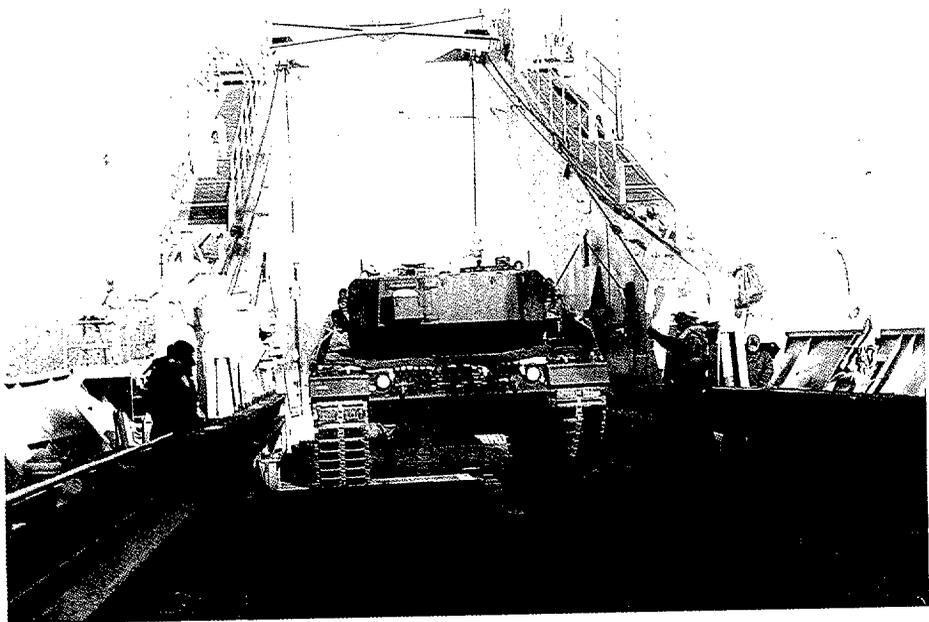
Navegamos en estas circunstancias durante casi dos horas hasta llegar a las inmediaciones de la esclusa, donde embarca un segundo práctico y toman remolque dos remolcadores. Atracamos en la esclusa, donde permanecemos por espacio de una hora.

Embarca un tercer práctico, muy preocupado por el estado del puerto interior, donde la capa de hielo sí es compacta al ser aguas estancadas. Un remolcador de la Marina se encuentra dentro de la dársena rompiendo el hielo del muelle previsto para atraque desde hace muchas horas. Hablamos de la maniobra en dársena y lo noto bastante inseguro, por lo que le propongo efectuar una maniobra más sencilla que la prevista, atracando de proa en lugar de popa, ahorrándonos así una revirada de ciento ochenta grados. Al salir de la esclusa con dos remolcadores, sin máquina, y al pasar por una zona sin hielo (ocupada anteriormente por la puerta de la esclusa), el barco comienza a abatir peligrosamente sobre un muelle muy alto de la esclusa, lo que me obliga a reaccionar con la máquina en emergencia para evitar un golpe contra el muelle. Al observar la nula reacción del práctico, decido efectuar la maniobra de atraque a mi voz y con medios propios. El práctico, eso sí, me asesora en lo referente al hielo y remolcadores.

La maniobra de atraque con hielo superó también todas mis expectativas de curiosidad marinera. El barco perdió casi toda su capacidad de inercia: al parar casi







se quedaba en el sitio y para avanzar con las máquinas en avance 2/3 le costaba empezar a moverse. Con la proa pegada al muelle y el barco con treinta grados de inclinación, hubo que parar la maniobra y meter entre el muelle y barco el remolcador para romper el hielo y así permitir el acercamiento. Una vez paralelos al muelle, fueron necesarios tres remolcadores, empujando por el través y las máquinas en ciaboga despacio, para conseguir acercarlo definitivamente al muelle y poder dar el portalón.

A la mañana siguiente, después de una noche con las aguas en reposo, el barco se encontraba rodeado por una pista de patinaje. Se cargaron los carros durante la mañana, y al día siguiente se comenzó la operación de sacar el barco de puerto para regresar a Rota, para lo cual fue necesario que los remolcadores rompieran el hielo del puerto con anterioridad a la maniobra.

La salida de puerto, la maniobra en la esclusa y la navegación por la desembocadura del río Jade transcurrieron con las mismas condiciones que la entrada, pero ya nada era nuevo para nosotros. Habíamos asimilado como esponjas todas las vicisitudes de la navegación sobre superficies de hielo navegables. Por primera vez en el tiempo que llevo mandando barcos, el jefe de máquinas me pidió que aumentara velocidad y navegara casi a máxima velocidad hasta alcanzar aguas más calientes, porque a velocidades de crucero los motores iban demasiado fríos.

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER



(Fotos: alférez de navío Lavia).