



# Chapucensis

Associació de Modelistes Navals i  
Estudis Marítims de Barcelona

Vivencia de JUAN MARIA RIERA de OLMEDO—Entrevista: 26 enero / escrito: 9 febrero 2015

Nací junto al Mediterráneo, para trabajar me hice a la mar i, ahora a la vejez, junto al mar, vivo. Necesito la mar. La mar es mi amiga. La mar me da fuerzas.

Al nacer, mi entorno era: La familia, el ejército y la mar luminosa de Mallorca. La familia era, fue y es, para mí, un valor sólido; el ejército me decepcionó, pero la mar sigue inmutable.

Llegado el momento de escoger mi plan de vida y los estudios, la decisión estaba tomada inconscientemente. Escrito en mis genes y matizado con la educación, más que una opción, fue aceptación.

Con mi pequeño galón rutilante de oficial-alumno en prácticas, con dieciocho años recién cumplidos, aun siento bajo el uniforme el latido de mi corazón vibrante al ritmo de la pasarela, desde el muelle hasta la cubierta del petrolero “Camposeco”. Se abría para mí un horizonte nuevo. Aquel sería mi mundo desde entonces.

De Valencia a Tenerife para cargar refinado, pasé por primera vez el estrecho con temporal de levante. De las Canarias a Santander. A pesar que tanto el barco, como la tripulación no eran de mi agrado, no me desanimé. Sentir el ronroneo ritmado de los motores en las entrañas del buque, el aire cargado de sal y yodo desde puente y la sensación de infinito surcando las olas, era todavía mejor que lo que yo había imaginado.

Con mi amigo Jaime, embarcados al mismo tiempo, nos despedimos del capitán para dirigirnos a Bilbao donde confiábamos tener mejor suerte. Efectivamente, nos contrató la “Naviera Vascongadas”, aunque no embarcamos de inmediato. Nos abonaron el viaje hasta casa donde esperamos órdenes y luego hasta Valencia donde, allí sí, embarcamos en un barco tramp de diecisiete mil toneladas y 168m. de eslora, el M/N “Valentina Frías”.

Navegamos por la inmensidad del Atlántico, sin rumbo ni destino esperando saber hacia dónde enfilarse la singladura. Al cabo de diez días de tedio, el armador nos dio orden de dirigirnos a Norfolk para cargar cereal.

Me esperaban cantidad de impresiones, a cual más impactante. Yo creía que, por el hecho de haber seguido a mi padre de destino en destino, ya pocas cosas podían sorprenderme. Pero, a un día de navegación de nuestro objetivo, un ruido potente, ronco y pausado me sobresaltó inquietándome. Una escuadrilla de aviones de reconocimiento nos sobrevolaba a muy baja altura, tanto que podía ver las facciones de los pilotos. Unidades del ejército del aire de los EUA, a intervalos de dos horas repetían el reconocimiento de nuestro buque.

Al alba del día siguiente ya se vislumbraba la costa. A medida que nos acercábamos a la bahía de Chesapeake y a la base aeronaval de la marina de los EUA, la más grande que tienen en el Atlántico, pudimos aperebirnos de los detalles. El impacto visual, creo que el más fuerte de mi vida, me hizo consciente que toda mi experiencia era nimia frente a aquel espectáculo tan potente. Decenas de buques de guerra de todo tipo, alineados de a tres, de a cuatro o más, en una extensión que la vista no alcanzaba.

A pocas millas del puerto nos abordó un guardacostas y dos oficiales de inmigración y dos más de aduanas, subieron a bordo, tiesos cómo espárragos dentro de sus impecables uniformes, que parecían recién estrenados. Igualmente su barco aparecía en perfecto estado de revista. Yo no podía apartar la vista ni del barco ni de la tripulación, hipnotizado. La imagen de tanta perfección no formaba parte de mi archivo visual. Necesité tiempo y mucho esfuerzo para incorporar aquellos nuevos conceptos a mi comprensión.

El maíz en grano fue transvasado de los silos del puerto a las bodegas de nuestro barco. Mangas de gran diámetro, vertían el grano impulsado por bombas de gran caudal a presión de vértigo. Estaba tan impresionado que me costaba asimilar las gigantescas dimensiones de la escala americana. En menos de veinticuatro horas el sistema de carga dio cuenta de doce mil toneladas métricas de grano.

Había bajado a tierra, con Jaime, para dar una vuelta por la ciudad y mientras intentaba orientarme para saber hacia dónde encaminarnos, un “haiga” conducido por un oficial americano paró y nos preguntó a dónde íbamos. Total que se ofreció a acercarnos al centro. Allí nos sorprendió el despliegue de locales y quioscos de reclutamiento de todas las unidades del ejército americano para alistarse para combatir en la guerra del Vietnam, en un ambiente de euforia, propiciado por la música, los carteles y las banderas, tal como si se tratase de una “kermesse”.

Nos apetecía una cerveza. En el bar el camarero le comunicó a Jaime que no podía servirle por ser menor de edad, debido a su apariencia, cuando curiosamente tenía veintidós años y yo dieciocho, pero aparentando mayor.

El viaje de ida fue lo que solemos decir: normal. Pero el de regreso hacia Alicante ya fue otro cantar. Desde Norfolk nos dirigimos hacia el norte, describiendo un arco, describiendo un arco, siguiendo la ruta para acabar en Alicante. El océano estaba inmóvil, plano como una balsa de aceite. Encima un techo de nubes que soltaba agua a mansalva. No eran gotas lo que caía, era una masa compacta, una cortina de tres dimensiones, de tal densidad que la visibilidad era nula, obligándonos a hacer sonar la sirena constantemente.

La nube de gris corrido, la tromba líquida y el océano inmóvil, fueron la constante desde Norfolk Hasta España, donde apareció el sol, que ya echábamos en falta, en todo su esplendor. Eso me permitió ver el lindero entre el Mediterráneo y el Atlántico. Un espectáculo curioso y raro de ver: La línea, tirabuzón-remolino horizontal, semejante a una pequeña cascada que marca el desnivel entre ambas masas de agua, perdiéndose de vista tanto a babor como a estribor.

En Málaga había silos nuevos construidos junto al agua, pero cuyo fondo de piedra no permitía el atraque de buques, por lo cual, dichos silos eran inservibles. Hubiésemos

podido descargar allí, si no se diese semejante desaguisado. Por lo tanto en Alicante se descargó con seis grúas de cuchara con capacidad de veinte toneladas cada una, tardando cuarenta días para descargar lo que se había cargado en veinticuatro horas.

El segundo viaje también fue a EUA, esa vez, pero a New-Orleans y Batón-Rouge, aguas arriba del río Mississippi. Ciudades, esas de nombre francés, donde aun se habla la lengua de los primeros colonos franco-canadienses, pero también en castellano, ya que los españoles dominaron esa zona del 1779 al 1810, por cierto, con gran tolerancia, ya que se hablaba esas dos lenguas además del inglés.

Cosa curiosa en New-Orleans las calles del barrio español están rotuladas en castellano, pagado por el gobierno español de Franco.

Paseando por las calles de las ciudades americanas no nos sentíamos nada seguros. El capitán y los oficiales nos advirtieron de la conveniencia de vestir el uniforme y de andar en grupo. Pero la actitud de la gente, en especial de los grupos de jóvenes circulando en sus coches alborotando con ganas de “divertirse” al estilo “grease” nos inquietaban.

En Alicante, al emprender el segundo viaje, embarcó un marmitón gallego que se mareó en cuanto zarpamos. El mareo le duró los veintiún días que duró la travesía.

El capitán y el resto de la tripulación estaban muy preocupados por la salud del pobre muchacho que estaba en estado crítico, temiendo por su vida. Licenciarlo y mandarlo de vuelta en el primer avión para España era la solución. Pero el marmitón de marras no quiso de ninguna de las maneras. -Quiero ser marino- repetía con una tozudez a toda prueba. Y, lo consiguió, en el viaje de vuelta no se mareó, ni nunca más.

Después de hacernos con la carga de grano, de regreso desde Batón-Rouge, siguiendo una ortodrómica, en pleno Atlántico, nos pilló un temporal mayúsculo. En cubierta, los oficiales tenían que agarrarse muy fuerte a la baranda y flexionar todo el cuerpo para poder mantenerse. Recuerdo las noches en la litera durmiendo también cogido a la barandilla y atento, dentro del sueño, al balanceo; subiendo y bajando. Nos dormíamos con el reflejo de saltar sobre el salvavidas en caso de peligro.

En el comedor con las sillas sujetas al suelo, los platos fijados a la mesa con miga de pan amasada para evitar su desliz. En un cierto momento mi amigo y yo coincidimos con el capitán y el jefe de máquinas, muy preocupados por la situación, nos miraban y comentaban entre ellos: -Santa inocencia la de esa juventud, que no se da cuenta del peligro que corremos.- Entonces nos explicó que la carga que llevábamos podía desplazarse, correrse rompiendo las mamparas de separación dentro de la bodega y provocar el giro del barco sobre sí mismo y se hundiese en pocos minutos, tal como le ocurrió al “Castillo de Montjuic” que se dirigía a Bilbao, y desapareció sin dejar rastro.

Todos estábamos mareados como sopas de vigilia, excepto el marmitón y yo. Sin embargo tres días de semejante temporal nos dejaron a todos bastante tocados.

Para mí este fue mi primer barco de verdad.

Joaquim Rovira,  
Según la vivencia de D. Juan M<sup>a</sup> Riera de Olmedo