

# Alvorada

o diario de la mañana



Aula de periodismo en el mar de EL COMERCIO - Universidad Itinerante de la Mar

Viernes y Sábado / Sexta y Sábado  
19 y 20 de Agosto de 2011



David Martins controla la sala de máquinas, donde el calor y el ruido amenazan la concentración. :: SANTOS

## Así late el corazón del navío

A 39 grados y en medio de un ruido inclemente, tres marinos se encargan de controlar la sala de máquinas, un espacio escondido

ADRIÁN RODRÍGUEZ / SARA ORDIZ

Hace cuatro años el azar hizo que leyera en el periódico una noticia que me llamó la atención. En ella hablaban sobre un grupo de gente que se embarcaba en una aventura de conocimiento a bordo de un navío de la marina portuguesa llamado Creoula. El proyecto me pareció muy interesante por lo que decidí organizarme para embarcarme en la siguiente edición.

El primer viaje me pareció brutal, una de las mejores experiencias de mi vida. La expedición partía de Rouen coincidiendo con una concentración de embarcaciones a ni-

“Formatura para faena de largada”. Al son de esta frase instruendos y guarniçao se dispusieron ayer en cubierta formando una fila de proa a popa del navío para despedirse de Mahón (Menorca) e iniciar la travesía que nos llevará a Cartagena, previsiblemente, en la noche del sábado. Al tiempo que sonaba la frase, en las entrañas del Creoula, el cabo C.M. Filho, responsable en ese

momento de la sala de máquinas, cobraba protagonismo sin que nadie se diese cuenta. El telégrafo de cubierta fue accionado y la orden se vio reflejada en su gemelo de máquinas. El encargado recoge y anota la información recibida y la transmite al motor mediante una palanca.

Este trabajo es uno de los muchos que realizan cada día, en tur-



Telégrafo de la sala. :: A.R.

VIRGILIO GARCÍA (\*)  
INSTRUENDO CON CUATRO  
AÑOS DE EXPERIENCIA

MERECE  
LA PENA



vel mundial, aficionados y profesionales de todo el mundo se daban cita en la ciudad. El desarrollo del viaje no me decepcionó si no todo lo contrario, fue mucho mejor de lo que esperaba. Las tres ediciones siguientes a las que asistí, lejos de caer en la monotonía, me han aportado experiencias muy diferentes gracias a la variedad de participantes y destinos.

Lo más interesante del viaje es la convivencia con el grupo. Las relaciones son muy intensas, pasas de no conocer a nadie a compartir 24 horas con ellos, después de varios días parece que te conoces de toda

la vida. Sin duda el grupo es el que hace de ésta una experiencia especial, totalmente diferente a cualquier curso o taller que haya ofrecido la universidad hasta ahora.

Otra de las cosas que más ha despertado mi interés es el aislamiento, no tener contacto con nadie del exterior del navío, una desconexión total de la vida cotidiana a la que estamos habituados. Estás en otro mundo, las cosas que normalmente tienen importancia aquí la pierden. Sin embargo conceptos como la puntualidad o el trabajo en equipo (aspectos a los que no siempre dedicamos el tiempo que se mere-

cen) aquí cobran una importancia clave para la convivencia.

Ahora mismo me encuentro escribiendo este artículo en la cubierta del barco (‘no medio navío’) mientras en el horizonte nace la luna llena tras el faro de Mahón. Cuando vives momentos como este, aunque solo duren unos minutos, hace que limpiar baños, los mareos, las órdenes y los castigos merezcan la pena.

Por cierto Fermín el año que viene nos vemos haciendo planchas. Y te juro que esta vez te gano.

(\*) Con la colaboración de Heli Sánchez

nos de cuatro horas, los tres maquinistas del barco. También son los responsables de la supervisión y correcto funcionamiento de todos y cada uno de los dispositivos de la sala, como los generadores de energía, aparejos y bombas tanto de agua como de incendios.

Puede parecer un trabajo sencillo, pues no requiere de un esfuerzo físico excesivo como pueden ser las tareas de mastros. Sin embargo todo esto se realiza a unos 39 grados centígrados, en una sala repleta de tuberías a baja altura y gran temperatura y con un ruido ensordecedor.

La sala posee un conducto de refrigeración de aire acondicionado, que desgraciadamente resulta un tanto inútil si no te encuentras bajo las salidas de aire.

El barco fue construido en 1937, para viajar a lugares extremadamente fríos. El presupuesto era muy pobre por lo que la posibilidad de aislamiento tanto sonoro como térmico era impensable.

En la actualidad “el corazón de navío”, como apuntó David Martins, se encuentra renovado en instrumental, pero no el habitáculo, sirviendo de calefacción para los camarotes de oficiales y comandantes. En aquellos años era un lujo poder disponer de ese calor para luchar con las bajas temperaturas, pero hoy en día supone un importante problema, pues en los meses de verano se hace casi imposible conciliar el sueño en dichos aposentos.

El desempeño de esta tarea en un barco ha sido siempre una de las mas duras debido a las condiciones en las que se desarrolla. Por ello merece un grato reconocimiento a la labor de estos hombres.