



ESTRELLA POLAR

FORJA DE MARINOS

Capt. Rafael Jaume Romaguera

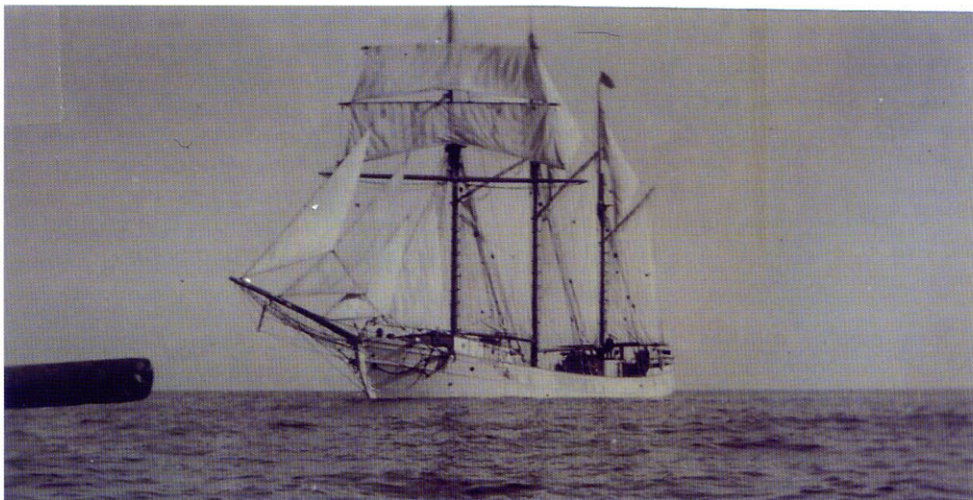
Era una goleta de velacho de tres palos, cruzaban en el palo trinquete tres vergas que sustentaban dos velachos, alto y bajo, y en la parte baja posterior sostenía una vela cangreja, lo mismo que los otros palos, mayor y mesana, completando el velamen cuatro focas en el botolón de proa y otras tres velas de cuchillollamadas escandalosas, que cubrían el hueco triangular en la parte alta de lastres cangrejas. La superficie total de velamen era de 424 m². Había sido construido en Dinamarca con madera de roble americano, por encargo de la Naviera "Lauritzen" para navegar como buque escuela con el nombre "ROMO" y bandera danesa, por mares europeos visitando varios puertos. En abril de 1940, al ser ocupada Dinamarca por los alemanes en la Segunda Guerra Mundial, estaba en un muelle del puerto de Valencia; fue puesto en venta y según versión de D. Manuel Rives, Director de la Escuela de Náutica de Palma, lo compró el armador español D. Víctor Galiana y posteriormente en 1944 lo adquirió E. N. Elcano, que lo dedicó a buque escuela, para cuyo fin había sido construido. Su eslora era de 29,5 m, la manga 7,3 m y disponía de un motor diesel de 120 HP que se acoplaba a un eje y hélice de palas reversibles, que se accionaba a mano desde cubierta mediante una rueda y palanca de embrague para los cambios de sentido de marchas adelante y atrás; solo se usaba en las maniobras de entrada y salida de puerto, ya que en esta época los viajes se realizaban totalmente a vela y muchas veces al estar el tiempo en calma, se quedaba al paio en espera de viento.

La dotación era de 15 miembros: capitán, piloto, oficial de máquinas, 8 alumnos de Náutica, contra maestre, 2 marineros y cocinero. Los alojamientos: capitán, piloto y oficial de máquinas en la cámara de popa con su comedor, los alumnos en cubierta y alrede-

dor del palo trinquete había una camarata con 4 literas de madera encajadas en cada banda y una mesa central condobancos fijos como comedor; en el centro y justo detrás del trinquete había un pequeño recinto con 2 literas para contra maestre y cocinero; y los 2 marineros tenían su camarote en el sollado debajo de la camarata. Los trabajos de mantenimiento eran realizados por los agregados dirigidos por el contra maestre, siendo de ritual todos los días en alta mar el baldeo de toda la cubierta. Otros trabajos de los alumnos eran la apertura y cierre de escotillas con sus cuarteles, el izado de cadenas y anclas con molinete manual, barnizados y pinturas, arreglos en cabullería, manejo de aparejos para izado y arriado de velas, viradas por delante y en redondo, aferrado de velachos y cangrejas, así como cosido de lonas. Las guardias en la marse hacían en cubierta y provistos de ropa y botas de agua en mal tiempo ó con lluvia, ya que la rueda del timón y la bitácora estaban a la intemperie en el coronamiento de popa; se regían por el horario tradicional de 4 horas cada una, de 0 a 4, de 4 a 8 y de 8 a 12, estando al cargo de las mismas: capitán, piloto y el agregado más antiguo asesorado por el contra maestre en el manejo de las velas.

Cuando embarqué a finales del año 1945 el alumno veterano era Manu Martínez (Padre de nuestro Presidente) y con él inicié el aprendizaje práctico de nuestro arte de navegar. Los demás agregados y marineros se repartían en las guardias según convenía, y luego en las mismas se turnaba el tiempo de timón. Las luces de posición y de alcance se alimentaban con petróleo, pero muchas veces se empañaban sus cristales y para hacernos visibles disponíamos de un hacho provisto de petróleo, que al encenderlo mostraba todo el velamen y al verse a suficiente distancia por otros barcos, se evitaba el riesgo de colisión.

El barco tenía una bodega corrida con dos escotillas. Se transportaba carga no perecedera, y la mayoría de los viajes eran desde Barcelona a las Islas Canarias, llevando cemento u otras cargas. Al cruzar el estrecho de Gibraltar se hacía escala en Tánger, para aprovisionarse de víveres y en el resto de la travesía ya en el Atlántico, se lograban medias de velocidad aceptables gracias a que en aquella zona el viento alisio bonancible del NE es muy frecuente. En uno de los viajes estando alrededor del paralelo de Casablanca hubo algunas rachas con rociones fuertes y algún golpe de mar y a media mañana en uno





de ellos cayeron a cubierta varios calamares que se recogieron y al hacer recuento resultaron ser quince y medianos. Al ser la dotación también quince, el cocinero muy ufano comentó "son de ración y número a la medida nuestra". Ninguno de los que tenían experiencia en navegación a vela, capitán, contraamaestre y marineros habían presenciado fenómeno igual, o sea que lo calificaron de "increíble, pero por evidencia totalmente cierto."

Otra anécdota ocurrió en una de las encalmadas, en posición al Sur y a la vista de las Islas Madeira, en viaje de retorno desde S/C de Tenerife a la Península. Era comienzo de verano con mucho calor, y a dos alumnos se les ocurrió la peregrina idea de darse un baño en el mar, y sin más se zambulleron desde la regala; el Capitán al oír el chapoteo subió corriendo a cubierta y vociferando les ordenó regresar a bordo de inmediato y a los de guardia ponerles ya la escala de gato por la que subieron, y la bronca versó sobre el gran riesgo que habían corrido de ser devorados por tiburones. Ellos sin creérselo alegaron que lo hicieron por

aburrimiento; entonces el Capitán que era muy aficionado a la pesca y tenía aparejos para ello, para entretenernos dispuso ponernos a pescar, con extrañeza de todos; utilizando el palo del bote salvavidas a modo de caña, sujetó el extremo de un sedal un poco largo en la parte alta del mismo con el anzuelo y unas hojas de maizen el otro extremo, y nos puso a dos alumnos a mover el palo con movimientos de vaivén enseñándonos que el anzuelo con el cebo debía rozar por veces la superficie del mar, en constante movimiento; sin gran fe en el invento logramos cumplir sus indicaciones, y al rato con gran sorpresa picó un hermoso bonito, y con entusiasmo se repitió la operación con relevos constantes, puesto que el palo pesaba mucho. En menos de una hora se pescaron cuatro ó cinco más; el cocinero se dispuso a descuartizarlos y preparar un buen marmitako y acto seguido tiró al mar los desperdicios con el agua ensangrentada del balde empleado, y ante el estupor de los dos bañistas, aparecieron dos tiburones tragándose en un momento todos los desperdicios.



La norma de estancia de los agregados era de un año, trasbordándose a vapores una vez cumplido, sin embargo yo cumplí quince meses y la prueba fue muy dura, en especial al principio, ya que el confort quedaba bajo mínimos esenciales, el cocinero confeccionaba comidas aceptables en cocina de hierro a carbón mineral y, sin frigorífico, hacía verdaderos milagros. Se disponía de un tanque de agua potable de 15 tons. para todo, incluidas nuestras abluciones, pues se sacaba con un bombillo a mano calentando el agua en un balde metálico en la cocina, etc., pero para mí fue una experiencia muy enriquecedora y tuve la compensación de ir después a un vapor en navegación de altura en viajes a Argentina y USA, el Castillo Montiel, en el cual hice el resto de las prácticas.

FOTO Nº 1

BUQUE ESCUELA ESTRELLA

POLAR: En una encalmada en el mar Mediterráneo, se arrió el bote de servicio y separándose se tomó la foto a la distancia adecuada.

FOTO Nº 2

Salida dominguera en grupo con la mayoría de la Dotación del Buque Escuela ESTRELLA POLAR, en el puerto de Águilas (Murcia).

De derecha a izquierda y de arriba abajo:

Capt. D. Dimas Pérez Hernandez, Piloto Juan Cabrera, Alumnos: Manu Martínez, José M^a Puig Sampere y Armando Soriano Guillen.

2ª fila:

Oficial de Máquinas: Jesús Trias Peix, y alumnos: Rafael Jaime Romaguera, Jacinto Abal González y Antonio Martínez.

FOTO Nº 3

En una arribada, después de aferrar velachos,

De derecha a izquierda, alumnos: Rafael Jaime Romaguera, Antonio Martínez, Jaime Boloix, Manuel Martínez Viñado, Emilio González, José M^a Puig y Armando Soriano.

Foto tomada desde la jarcia del palo mayor.