

# LA MUERTE DE UN BARCO

Death of a boat

*Severiano Gil\**

\* Escritor, historiador y novelista. Facultad de Educación y Humanidades,  
Universidad de Melilla, España.



Fotografía  
Severiano Gil

Dicen que la muerte es triste, y puede que así sea —según qué muertes y quién es el muerto—. Pero hay dos tipos de muerte que me fascinan sobre todas las cosas, y es una fascinación, en este caso sí, triste. Una es la muerte de un niño, de cualquier niño, y no sé si es por empatía de especie —no creo— o por no hallar respuesta para explicar el porqué de nacer para morir en seguida; no tiene mucho sentido la muerte de alguien que ni siquiera sabe lo que es morir, salvo que sea una decisión del Universo para producir dolor en los mayores que rodean al pequeño fallecido.

¿A quién beneficia algo así, pues?

La otra muerte que me suele dejar un regusto entre amargo y dulzón —ese sabor especial del enigma— es la de un animal, un ser ignorante de su propia existencia, de su propio ser —un poco como el caso del niño—, que ignora la muerte porque nadie ha podido, ni puede, explicarle qué es dejar de vivir. El animal —cualquier animal, no voy a caer en la absurda costumbre de clasificarlos como *superiores e inferiores*, en parte porque, si así lo hiciera, debería aplicar la misma división a los humanos, y no

es el caso-, es, en definitiva e igual que el niño, un ser vivo desprevenido que quién sabe cómo afronta la llegada a ese segundo cumbre que antecede a la nada, en el que pasa de ser algo animado a una cosa que llamamos cadáver.

Pero no era de eso de lo que quería hablarles hoy, aunque la muerte aparece tan repetida, inexplicable e inasumible para el muerto, que no he podido resistirme al razonamiento.

Hoy les quería hablar de un barco; pero no de un barco cualquiera de esos que se compran en una exposición, o se adquieren de un propietario amigo -casi siempre deseoso de vender-; no me refiero a esos cascarones de poliéster y plástico a los que le ponen un motor, lo pintan -casi siempre de blanco con adornos algo guachafos- y se refieren a él como *yate* o *embarcación de recreo*, no. Porque este barco del que quiero hablarles se construyó de materia orgánica, viva, de buena madera de roble y pino de los bosques austríacos. Se diseñó en un tablero de dibujo cuando todavía no había estallado la Segunda Guerra Mundial, y se encargó al astillero en 1936, es decir, veinticuatro años después de que se hundiera el *Titanic*.

Probó por vez primera el agua en un lago tirolés en 1937, con el nombre de *Edelweiss*, e imagino a su dueño feliz al ser propietario de una pequeña maravilla capaz de ofrecerle acomodo y cobijo y, además, poderse mover sobre el agua, allí donde no llegan las molestias terrestres.

No conozco mucho de su vida primera; para mí, la existencia del *Edelweiss* se hizo realidad en 2007, cuando un buen amigo me dice que, en el puerto de Palma, hay un velero de madera en venta que él quiere comprar.

Lo primero, conociendo algo el asunto y ya frente a frente, le aconsejo que se lo quite de la cabeza. *¿Sabes lo que es tener un barco de madera? ¿El peso excesivo, los cuidados necesarios...?*

En vano, porque los ojos le brillaban.

*Es que es de mil novecientos treinta y siete...*, me dice Álvaro, romántico coleccionista de belleza y exclusividad.

*¿Pero, y si está hecho una ruina...?*

Fue mi último intento de borrar de su mente aquella locura, porque quiso el destino, o la suerte, o ambos a la vez, que uno de mis hermanos, precisamente muy vinculado al mundo de la vela y de la mar en general, se encontrara en esos momentos compitiendo en una regata que se celebraba en aguas de las islas Baleares, y qué mejor ocasión de echarle un ojo al barco cuando atracaran en el puerto de Palma.

*Es excelente, y está en perfecto estado*, nos dijo por teléfono después de huronear, junto con el dueño de entonces, por las entrañas de la embarcación, buscando problemas o síntomas de vejez en cuernas, tracas y mamparos. No los había, y fue la señal para que mi amigo formalizara la compra, viajara hasta la isla de Mallorca y se trajera a casa el viejo *Edelweiss* -entonces tenía el nombre de *Divino*, que fue el que lució durante su vida en Palma de Mallorca- que tocó tierra africana -donde vivíamos antes- en la primavera de 2008, y amarrando en el puerto deportivo de la ciudad española de Melilla, que sería a partir de entonces su base.

Lo primero que hizo fue registrarle el nuevo nombre, que se trocó de *Divino* a *Manizaleño*, por ser Álvaro originario de la ciudad colombiana de Manizales, y, aunque dicen los lobos de mar que siempre trae mala suerte cambiar de nombre a un barco, nadie podía sospechar que, quizá, ese detalle fue el principio del fin, por más que ese fuese su segundo cambio de identidad onomástica.

Mi amigo Álvaro no cabía en sí de gozo, y nosotros con él, después de poder admirar la preciosidad de la que acababa de convertirse en propietario; aunque, como la mayoría de los patrones de hoy en día, no demasiado experto en el manejo de una embarcación con características casi radicalmente distintas a la mayoría de los barcos de recreo actuales, programó una primera salida a la mar conmigo y con mi hermano Fran al timón.

He de confesar mi poca habilidad y práctica en lidiar una faena de esa clase, comenzando por la prácticamente nula capacidad de gobierno del timón cuando el barco cía, es decir, cuando se mueve hacia atrás. Eso, la manipulación de cornamusas y mordazas diferentes y, sobre todo, tener que dirigir la maniobra desde un timón a la antigua, es decir, no con su forma habitual de rueda -servoasistida en algunos casos-, sino de una clásica *caña*, un vástago horizontal que, partiendo de la cabeza de la pala del timón, te permite hacerlo girar a un lado y a otro imprimiendo el mismo movimiento a la palanca que llevas en la mano.

La suerte es que la presencia de mi hermano y su experiencia salvaba cualquier inconveniente que hubiera podido surgir.

Y, una vez superadas esas pequeñas sorpresas, con el trapo izado y una brisa de levante empujando, el *Manizaleño* empezó a comportarse como lo que era, un barco de raza, bien diseñado, bien calculado y magníficamente construido. Por mucho trapo que se izara, las dos toneladas de lastre colocadas en el fondo de la quilla mantenían el equilibrio, y el cúter, acostadito sobre la banda de sotavento, se abría camino sobre las olas mansas con que el Mediterráneo deseaba festejar su puesta de largo africana.

En seguida, Álvaro se hizo con el barco, y, aunque siempre le costó atracar de popa -a cualquiera le hubiese costado-, su pasión por lo bello, por lo exclusivo y por los

detalles –todas esas cosas hermosas que, indefectiblemente, cuestan su buena plata– fueron convirtiendo su barco en algo cada vez más valioso.

Llegó a contratar a una especialista en maderas –creo que era una señora irlandesa a la que encontró vagando por África a bordo de su caravana– para que nutriera y devolviera el lustre de las partes del barco más expuestas a la intemperie; y, varios meses después, el *Manizaleño*, con los candeleros bruñidos, sus maderas lustradas y su pintura nueva se veía como esas damas de cierta edad que, tras una visita a la cosmíatra –que no al cirujano estético–, se muestran a los cuatro vientos como si, realmente, acabaran de cumplir treinta años menos.

El *Manizaleño* se convirtió, claro está, en una curiosidad para los aficionados y objeto de admiración para los entendidos; y navegó los fines de semana en torno a los parajes agrestes del cabo Tres Forcas, con sus calas de arena blanca bañadas por las aguas del mar de Alborán, así como, igualmente, se convertía en lugar de reunión, sujeto a su amarradero y con la correspondiente iluminación de farolillos de colores –Álvaro y sus detalles– que volvían amena y relajante esa última copa de los sábados por la noche, o el *gintónic* con que se brindaba al amanecer del domingo.

Y al barco se le notaba alegre en su nuevo papel y con su nuevo nombre. Quizá, quién sabe, las maderas de su vieja estructura habían echado de menos ser usadas por la juventud bullanguera, aquella que, con su nueva identidad, encontraba sobre sus tablas instantes de placer, momentos románticos, o la intimidad del interior de la cámara.

Y eso, por muy artefacto mecánico que se sea, debe calar muy hondo en el fondo de la propia esencia, en su alma de barco construido para ser un hogar para el disfrute.

Pasó el tiempo, llegaron primaveras inestables, veranos ajetreados con salidas continuas, otoños cálidos y melancólicos e inviernos suaves mediterráneos; y hasta las regatas contaron con su presencia, ya que el *handicap* asignado a su prolongada edad le hacía merecedor de un puesto destacadísimo –si no el primero– por el mero hecho de asomar su bauprés por la bocana del puerto al enfilarse el primer tramo de barlovento.

Pero la vida no siempre respeta los momentos felices; más bien es al contrario, puesto que parece que el destino siempre se guarda un as en la manga, y vigila para desbaratar un periodo de alegrías excesivamente largo.

Todo empezó por una pequeña vía de agua –normal y corriente– que se colaba por la empaquetadura de la hélice y anegaba, poquito a poco, el túnel por el que discurría el eje propulsor. Había que poner en seco al barco para proceder a la reparación, algo que, tratándose de una embarcación construida en madera, era mucho más frecuente que en las de poliéster, ya que, cada tanto, es necesario repasar las juntas y el calafateo general.

El *Manizaleño* abandonó plácidamente su amarradero y fue a situarse bajo la grúa de pórtico, que tiró, sacando del agua sus, creo recordar, cinco toneladas de peso, hasta situarlo sobre un aparatoso caballete que le serviría de cama en los siguientes días que durara la reparación.

Y aquí comenzaron los errores o, quizá, quién sabe, la mala suerte agazapada tras el cambio de nombre.

Los operarios del puerto, a la vista del tamaño, lo situaron sobre un caballete habitualmente usado para pequeños veleros de crucero actuales, que están diseñados para sostener un peso de alrededor tres toneladas y media, cuando, recordemos, solo en lastre, el *Manizaleño* llevaba dos mil kilos de cemento en el interior de la quilla. Puede que fuera eso, un mal cálculo del peso real del barco, puede que fuera la poca previsión de situar los barcos en seco atravesados al viento dominante... El caso es que, como es frecuente en el norte de África, un día de 2014, una ponientada súbita cargó con una racha más fuerte que las demás, y el caballete de apoyo del barco partió, desplomando el pobre *Manizaleño* sus viejos huesos de madera desde una considerable altura.

Me alegro infinito de no haber estado allí, y haberme evitado el espectáculo del costillar quebrado del desgraciado barco. Álvaro tampoco estaba, pues andaba en ese momento gestionando asuntos en Costa Rica, creo; o sea, que el viejo *Edelweiss* afrontó a solas el tránsito hacia el más allá.

No sé cuánto tardó en morir; puede que fuese instantáneo el deceso, o puede que agonizara largamente, tumbado sobre el áspero muelle de concreto del puerto deportivo.

Y no tenía salvación; por mucho que se hubiese recompuesto su estructura, por mucho que se hubiese sustituido el maderamen quebrado, el barco nunca sería el mismo: su alma ya no estaba allí.

Para colmo, el seguro —esa entidad que te cobra por lo que casi nunca sucede— no quiso cubrir ni siquiera los gastos de desguace, alegando —según parece con fundamento— que la póliza contratada solo cubría accidentes estando el barco a flote, no en tierra.

Es decir, que no hubo ni para su entierro.

No vi la cara de Álvaro cuando me contó lo sucedido; afortunadamente, lo hablamos por teléfono; pero, conociéndolo, estoy seguro de que había lágrimas en sus ojos cuando me anunció el fin de su barco, de su velero, de su *Manizaleño*, un fin triste y poco gallardo para un bajel que ya contaba con setenta y siete años de vida.

Así acaba la historia de este barquito, pequeño –apenas alcanzaba los diez metros con el bauprés-, pero elegante, señorial y, sobre todo, noble y digno en su ancianidad.

Y como siempre pasa a quienes nos gusta escribir y ahondar en el interior de las emociones de los demás, incluso en las propias, no puedo evitar considerar a eso que, otros, llamarían *cosa* como algo vivo que ya no lo está. Puede que muchos lo consideren exagerado; puede que alguno incluso ofensivo; pero, cuando se ha vivido cerca de un buen barco, su cubierta te ha acariciado los pies y has podido templar sus respuestas al viento, sus sensaciones, transmitidas por la caña del timón hasta tus manos, no encuentras diferencia entre una nave y un animal cercano con el que has compartido momentos de la vida de ambos.

Esté donde esté tu alma, que tus singladuras sean felices, que los dioses te protejan y los vientos te sean favorables, amigo *Manizaleño*.

Para Álvaro, con toda mi estima<sup>1</sup>.

---

1 Enlace Youtube (dos videos que monté sobre Álvaro y su barco) <https://www.youtube.com/watch?v=0iIugQe6wfw>



Analogía a la Infancia  
Óleo sobre lienzo. 70cm x 100 cm 2014