



...y finalmente
Océano
Antártico...

también ésta desaparecerá para ser sustituida por la de Cuba, ya que este buque, atracado a un muelle de Rotterdam en pleno invierno, está destinado a ser el Océano Antártico, tercero de los transportadores refrigerados de la Flota Cubana de Pesca.

Características principales del Océano Antártico

Eslora:	111 metros
Manga:	15 "
Puntal:	11.51 "
Capacidad de bodegas:	5 203 metros cúbicos
Velocidad:	14 nudos
Desplazamiento:	6 000 toneladas
Tonelaje bruto:	2 667 "
Tonelaje neto:	1 292 "
Tipo de buque:	Frigorífico

Cambio de banderas

Luego de vencer en 14 días los miles de millas que separan a Holanda de Cuba, el aún Coolady enfiló el canal de acceso a la bahía habanera. Dos días después, el 2 de noviembre, se procedió al cambio de banderas, tomando parte en él la antigua tripulación griega, la cubana y los armadores que lo adquirieron.

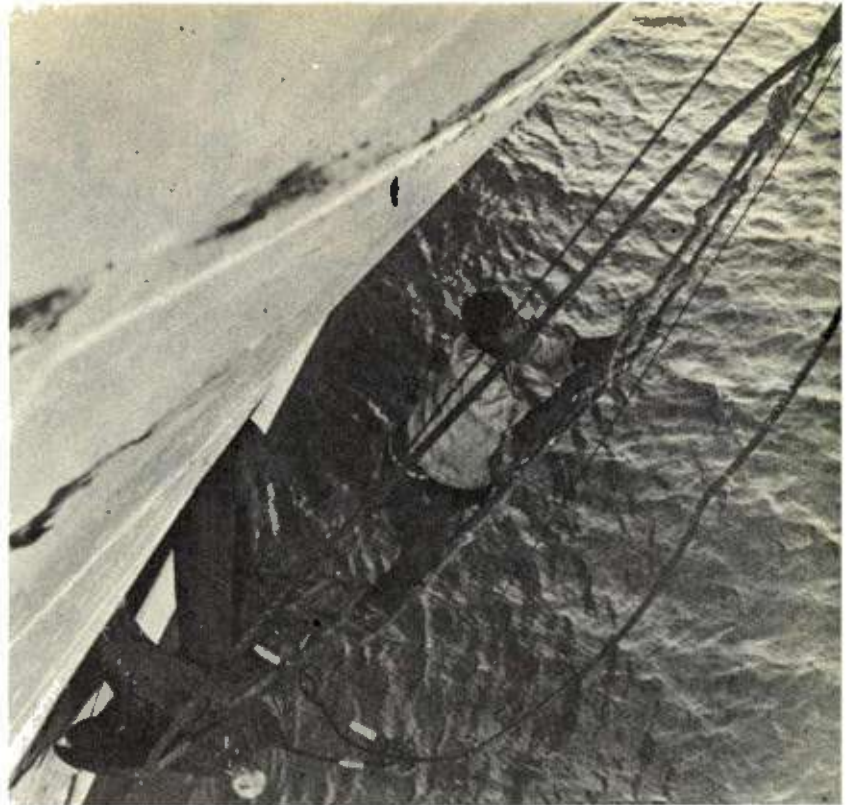
Al ya Océano Antártico le esperaban días de intenso trabajo: muchos planes pesaban sobre su armazón y había que comenzar ya las reparaciones para asegurar una exitosa primera campaña.

Técnicamente el barco estaba en malas condiciones; pero el grueso de los arreglos iba dirigido al Cuarto de Máquinas y, del éxito o fracaso de los trabajos a realizar, dependía que el barco iniciara su primera campaña, bajo pabellón cubano, un 9 de noviembre. En este corto plazo de tiempo, los mecánicos repararon los reguladores de carga de los motores auxiliares (tiene 4 en total); cambio de aros rascadores y aros de compresión, así como en la máquina principal (un Burmeister y Wain danés de 2 tiempos, 10 cilindros y 4 200 c/f, impulsor de una propela de más de 3 metros de diámetro) se renovaron los tubos telescópicos, ajustándose además los cojinetes de bielas y otras piezas de menor envergadura. Tarea de hombre era realizar todas estas reparaciones en el tiempo y forma deseados para la puesta en servicio activo de la recién adquirida unidad; el equipo de mecánicos separó de su ritmo de vida la palabra fatiga y sus consecuencias y, mientras en Máquinas había un verdadero avispero de llaves inglesas, aceiteras, tornillos y aros,

...destrabar el molinete del
ancla de babor...



...cuya brigada de cubierta,
en los primeros días de
navegación de otra campaña
que él emprende, se ocupa
de chequear debidamente un
motor convertidor...



las bodegas 1 y 2 de proa comenzaban a llenarse con productos para la zona de pesca de Cuba en Africa, a la vez que el antiguo Coolady veía como, a fuerza de rodillo, toda su estructura adquiría un resplandeciente color blanco.
El 9 de noviembre de 1969, un Océano Antártico, totalmente remozado, rebasaba las fronteras del añejo Morro de La Habana y enfilaba su proa hacia su primera campaña de pesca.

El Atlántico en todas direcciones

En los doce meses del año 1970, el Océano Antártico cruzó las 3 000 millas que median entre La Habana y el Viejo Continente en reiteradas ocasiones.

De su primer viaje al pesquero regresaron el día 11 de enero de 1970. Diez días después, y con las bodegas colmadas de avituallamiento, partieron hacia la zona de pesca de Campeche, en el Golfo de México, donde le acopiaron pesca a las unidades de la FCP que allí rendían campaña. Una fugaz pasada por La Habana, al regreso, sería todo para los tripulantes de la motonave: cuatro días después levaban anclas de nuevo con dirección a los puertos de Nuevitas y Santiago de Cuba.

Tras permanecer algunos días fondeados en el puerto habanero, el Océano Antártico y su tripulación en pleno emprendían una gira más, tocando esta vez los concurridos puertos de Le Havre, Rotterdam y La Coruña. Desde este punto trazaron rumbo a Las Palmas de Gran Canarias, atravesando el renombrado Cabo Finisterre, punto de recalada a todos los barcos que bajan en latitud con dirección a Inglaterra, Francia, Holanda, Alemania y otros países donde las aguas están siempre en agitación por las corrientes marinas que allí inciden. Finalizada la tarea de recepcionarle pesca a los arrastreros de la zona africana, La Habana distaba sólo las 3 685 millas que la separan de Las Palmas...

En agosto del propio año la motonave Océano Antártico fue guiada hasta la ciudad española de Cádiz, al norte del Estrecho de Gibraltar, con el propósito de subirla a dique para la reparación capital a que están sujetas, anualmente, las naves cubanas. Puede afirmarse que el grueso de las reparaciones se dividieron en dos partes y, de ellas, correspondió a los tripulantes cubanos la que a nuestro



de
coolady
a
océano
antártico



...revisar y ajustar todos los instrumentos de a bordo...

juicio es más delicada, o sea, la del departamento de máquinas. Un equipo compuesto por maquinistas y marineros repararon totalmente el motor principal, así como 2 compresores de aire, 14 bombas de agua, 2 compresores de refrigeración y otros accesorios de menor importancia. Mas no sólo en este aspecto fue decisiva la participación de la tripulación del **Océano Antártico**; en los interiores del mismo —bodegas, pañoles, puente de gobierno, etcétera— se realizaron innumerables trabajos, al extremo de que el esfuerzo combinado de todos los cubanos significó un ahorro de casi \$100 000 en moneda divisa. Es más: aún el barco se hallaba subido a dique y los obreros españoles laborando en su lado exterior, cuando las reparaciones internas del buque quedaron concluidas. Por fin, tras varias semanas de arduo trabajo, el **Océano Antártico** dejó atrás la rada gaditana para hacer contacto, en Las Palmas, con el arrastrero **Playa Colorada**, al cual le acopió 500 toneladas de pescado. Días después bajó hasta Cabo Blanco, al oeste de Africa, y realizó idéntica función con el **Playa Girón**, recibiendo 200 toneladas de capturas. Y, desde este punto, se trazó rumbo directo a Santiago de Cuba, donde serían descargadas las toneladas de pesca recibidas.

segundo tiempo

Océano Antártico o Buque Almacén

Las modernas flotillas de pesca que operan en alta mar van acompañadas de una nave de mayor porte, designada como buque insignia, buque madre o buque almacén. En éste radican todos los efectos indispensables para la operatividad de la flotilla, es decir, desde alimentos, ropas y artes de pesca, hasta petróleo, aceites, agua y piezas de repuesto.

Con el fin de servir de buque insignia o almacén en una campaña especial de pesca en Suráfrica —y de la que daremos fe en nuestros próximos reportajes—, zarpó del puerto de La Habana, el pasado 23 de marzo, la motonave **Océano Antártico** con una tripulación de 60 hombres y las bodegas repletas de todo lo necesario para efectuar con éxito la operación planeada.

Reparar bien para producir mejor

Uno de los primeros pasos a dar, ante la perspectiva de la campaña especial que emprendería este buque, fue la de realizar nuevas reparaciones en el cuarto de máquinas, bodegas y pañoles, e instalar nuevos equipos de navegación y comunicación, como un radiogoniómetro en el puente de gobierno, un radar TEN de 30 millas de alcance y un equipo amplificador, muy útil en las maniobras de atraque y desatraque o en las faenas de acopio en alta mar; a su vez, la estación de radio del barco fue reforzada con una potente planta y su correspondiente antena, la cual permite establecer comunicación, desde el sur de Africa, con la FCP en La Habana. En la cubierta de botes se sustituyeron dos viejos equipos de salvamento por dos botes-motor con capacidad para 25 plazas, así como también dos balsas salvavidas para 20 plazas, ubicadas éstas en la popa del buque.

Por su parte, el equipo de marineros tuvo a su cargo el enjarretado de las cuatro bodegas refrigeradas y la reparación de las grúas de carga (2.2 toneladas); además, la limpieza del pañol de cadenas,



en el
mar
también se
emula...

→
...ver si el winche funciona
a cabalidad...



...limpiar bien la cubierta...



lugar donde se acumula el fango que se adhiere al tren de anclas cada vez que el barco fondea. Mientras tanto, otra brigada de trabajo se ocupaba del mantenimiento interior y exterior de la nave, barnizando todas las instalaciones de madera y pintando de blanco y azul los camarotes y salones, así como de blanco la obra viva y la superestructura.

A la vez que se realizaban estos trabajos y las bodegas quedaban listas para recibir carga, dio inicio la operación de abastecer al **Océano Antártico** de todo lo necesario para el tipo de campaña que se disponía a emprender. Camiones y más camiones con víveres, artes de pesca, equipos electrónicos, farmacéuticos y de índoles diversas desfilaron diariamente por los muelles de la FCP...

Destino: Suráfrica

La partida se produjo al filo de la una de la madrugada.

Los teléfonos cercanos al barco no descansaron ni un instante; era natural, pues eran grandes la distancia y el tiempo entre el hombre y su familia. Había que apurar con avidez de sediento, por tanto, los últimos instantes de la despedida y grabar con fuerza en el cerebro las voces de la madre, la novia, la esposa, los hijos...

El práctico de puerto subió al puente; los 4 200 caballos de fuerza del **Burmeister** rajaron la espesa noche, las amarras dieron fin al abrazo muelle-barco y, entre órdenes de ¡**Avante, media marcha!**, o ¡**Timón a estribor, todo!**, las 6 000 toneladas del **Océano Antártico** ganaron sin dificultad el canal de la bahía. Y, asomados a la borda de la nave, los hombres vieron cómo se repetía la escena —siempre triste, por qué negarlo— de dejar atrás su tierra y sus deseos, con

...seguitear la arboladura de popa.



...dar una buena "manito" de pintura donde se necesite...



el aliento de ir en busca de los recursos para enriquecer y hacer realidad los deseos de esa propia tierra y de todos sus hombres.

El Atlántico, ese viejo amigo...

Para los tripulantes del Océano Antártico, el Atlántico es ya un viejo amigo de siempre: con ver el color del cielo o el jugueteo alegre de las olas, saben si habrá "baja" o "alta" presión; y mientras en la proa crecen a cada instante dos penachos de blanca espuma, la vida a bordo comienza y hay muchas cosas por hacer.

Los primeros días de navegación son de reorganización. La brigada de cubierta recibe tareas específicas, como engrasar la arboladura del buque, pintar el piso de la cubierta de proa, etc. En el puente de gobierno los oficiales planifican sus guardias —de 4 horas cada una—, mientras que en las cámaras (o sea, camarotes, comedores y salones de estar) se distribuye ordenadamente la atención, higiene y limpieza de las mismas.

Luego de quedar constituidas las distintas brigadas de trabajo, la tripulación se reunió en pleno en el Salón de Oficiales para discutir el Plan de Emulación, así como otros temas de interés general. Se acordó crear tres brigadas emulativas: cubierta, máquinas y cámaras, estableciéndose, asimismo, que el esfuerzo individual de cada tripulante sería un requisito fundamental para la obtención del Sello 26 de Julio.

Un día y otro

Pasados los primeros días, y cuando de la costa oriental de Cuba sólo queda ya un vago recuerdo, empiezan a "llover" cables a la estación de comunicaciones. Los "chispas", nombre familiar con el que denominan en la Flota a los telegrafistas, no cesan de recibir y transmitir los afectivos mensajes, a más de sus deberes cotidianos, entre una vorágine de aparatos de telegrafía sin hilos, plantas de radio y máquinas de escribir.

Y cuando el día va concluyendo y la estrellada y fría noche atlántica desciende hasta el buque y sus tripulantes, no es difícil encontrarse un corro de jóvenes marinos escuchando en el radio la música de moda, o una pareja enfrascada en interesante partida

→
...antes de que el agua
de las mangueras, en medio
de la otra agua, deje bien
limpia toda la cubierta del
buque...



...chequearlo todo.
en fin...



de ajedrez o, simplemente, a 4 ó 5 marineros sentados en la popa, acompañando sus canciones al son de una tumbadora traída por alguien y recordando en cada estribillo a Cuba con su sol y sus mujeres...

tercer tiempo

En el reloj del puente de gobierno son las cuatro menos dos minutos de la madrugada. Por la escalera de acceso sube alguien: es el relevo del oficial de cubierta. Algo llama poderosamente la atención en la figura de este joven oficial que acaba de llegar, y es precisamente eso: su juventud. Mas el momento no es de averiguaciones: el puente está a oscuras y en él sólo deben permanecer el timonel y el oficial de guardia, pues el barco no cesa de avanzar rompiendo noche...

Historia de una vocación

Es la una y cinco de la tarde del mismo día y estamos frente a la puerta del camarote del joven oficial. La curiosidad nos ha permitido, a duras penas, dejar que descansa unas pocas horas después del fin de su guardia. Al segundo golpe responde una voz fuerte, imperativa, admitiéndonos; dentro de la pieza existe un pulcro orden y su decorado es, a la vez, modesto y confortante. Nada falta y nada sobra...

—Por favor, oficial, dígame su nombre completo, edad y graduación.

—Luis Espinoza Dumas, 17 años y 4to oficial de cubierta de la motonave Océano Antártico.

—¿Y sus superiores confían en su pericia para regir los destinos de una nave?

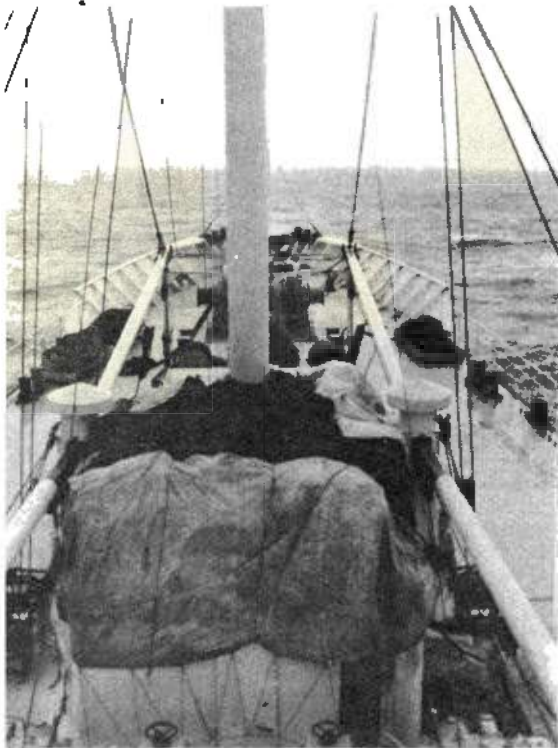
—Sí, y le diré más: no sólo confían aquí, en el medio del Atlántico y por una ruta apenas transitada por barcos, sino en lugares de mayor tráfico...

—Amplíeme la respuesta, por favor...

—Una noche, entre las 4 y las 8 de la mañana, estábamos atravesando el Estrecho de Dover, en Inglaterra. Todos los barcos que salen



un
oficial
de
17 años



...y éste, entonces, aligerado ya de una mala carga, enfile su proa —su limpia y remozada proa— hacia una nueva campaña y una nueva experiencia...

de Dover con destino a Calais, Francia, navegan por allí. Además, esa vía comunica con el Mar del Norte y el tránsito de buques, por tal motivo, es enorme. Esa noche —me acuerdo bien— había niebla espesa; yo navegaba con el radar y con el “automático” del silbato de niebla conectado...

—Y de nervios, ¿cómo andaba?

—Yo no tengo nervios... Como le iba diciendo, a cada minuto tenía que ordenar una maniobra al timonel; bien a estribor o a babor, ya que la pantalla del radar estaba llena de punticos blancos, y así hasta casi el término de la guardia, en que comenzó a levantar la niebla.

—Está muy bien todo eso, 4to. oficial, pero ahora desearía que me relatará los orígenes de su vocación marinera...

—Desde muy niño amé el mar; mis padres, casi al año de nacido, me llevaban a la playa y yo no lloraba... Esto ocurría en los alrededores de la Bahía de Nipe, Oriente; a los 6 ó 7 años de edad fui a vivir a La Habana y tenía el mar prácticamente a dos puertas. Vino entonces la época de ir con los amigos a nadar al Malecón (sin que mis padres lo supiesen, por supuesto...)

—¿Y no importa que se enteren ahora?

—¿Pero también usted va a escribir eso ahí?...

—Es una etapa de su vida, ¿no?

—Bueno, está bien... Como le iba diciendo, íbamos allí cerca del hotel Riviera y también a las piscinas del Camilo Cienfuegos y del parque José Martí. Otras veces caminábamos hasta la Avenida del Puerto para ver los barcos; entonces yo casi llevaba un control exacto de los mercantes cubanos, y en cuanto echaba una ojeada podía precisar si aún se encontraba en puerto alguno de ellos o no; soñaba con ser capitán de barco, sobre todo si era de guerra, y ya ve: ahora soy 4to. oficial de la Flota Cubana de Pesca...

—¿Arrepentido?

—¡No! Agradecido más bien, pues fue precisamente una escuela de pesca, la Andrés González Linares, la que le abrió las puertas a mi vocación a los trece años de edad.

—Y después, ¿qué sucedió?

—Luego de graduarme, a los 15 años, salí a navegar como piloto agregado en el ya histórico atunero Alecrin; permanecí en él tres campañas en la zona de África y fue una gran experiencia. Creo que también crecí un poco; ahora bien, estoy convencido de que esa experiencia me maduró antes de tiempo. Y no soy el único, no... Después de estar aquí en La Habana me llamaron a la Flota y me dijeron que pasaba a ser 4to. oficial de la motonave Océano Antártico. ¡Imagínese la emoción que experimenté! Corrí a casa y se lo comuniqué a mis padres y la alegría fue general...

—¿Qué puertos y lugares ha visitado, hasta la fecha, en este buque?

—Hemos viajado a Rotterdam, Le Havre, La Coruña, así como a Cádiz, Las Palmas y el sur de África y el Golfo de México.

—Una última pregunta, 4to. oficial: después de descansar las fatigas lógicas de su guardia, ¿qué hace?

—Estudio navegación. Actualmente estoy preparándome para sacar el título internacional de Piloto de Altura y eso ocupa una gran parte de mi tiempo libre. Además, como Secretario Organizador de la Juventud Comunista de a bordo, las múltiples tareas que nos baja el Buró de la Flota colman el tiempo libre restante, incluyendo los trabajos voluntarios, círculos políticos, etc. Eso es todo.

¿Algo más?

—No. Gracias.