ON THE ROCKS

Luis PERALES GARAT

And a rock feels no pain
and an island never cries.

LEÍA en la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de noviembre de 2017 que la Marina chilena iba a adquirir algunas de las fragatas *Tipo 23* de la Royal Navy. Un barco precioso, probablemente con una de las líneas más bonitas que se han diseñado en los últimos años, manteniendo en perfecto equilibrio la esencia de lo viejo con lo nuevo (hablamos de un diseño de hace más de una treintena de años). Y apuntaba la reseña, además, que la fragata *Almirante Lynch* era la antigua HMS *Grafton*. Y no pude dejar de acordarme de aquella «FORLAN» (1) del primer año del siglo, donde compartimos aventuras y desventuras con la susodicha fragata.

Un fiordo muy largo

La verdad es que la noticia de integrarnos en la «FORLAN» en lugar de en la agrupación del Mediterráneo fue muy bien recibida a bordo de la fragata *Asturias*. Algunos llevábamos muchos «Adriáticos» (2) encima, y visitar puertos del norte, como Oslo, Copenhague, Gdynia, Zeebrugge... sonaba muy, pero que muy bien. Ya era hora de cambiar el escenario del *Mare Nostrum* por el *Mare Suyum*. Como oficial de derrota me había tocado preparar la recalada

(1) La «FORLAN» era el nombre que se le daba entonces, con deje ferrolano, en la 31.ª Escuadrilla a la antigua STANAVFORLANT, actualmente SNMG-1.

(2) Entre los años 1992 y 1996 los despliegues dentro de las Operaciones SHARP FENCE y SHARP GUARD habían sido muy numerosos y nos habían permitido visitar la mayoría de los puertos del Mediterráneo.

HMS *Grafton* (Tipo 23). (Foto: internet).

en el puerto. El fiordo de Oslo no es de los más profundos de Noruega, pero no deja de ser una buena subida. Situado al norte del Skagerrak, son aproximadamente 100 kilómetros de escalada (metafóricamente, a rumbo casi norte), con una parte muy estrecha que, salvo en caso de avería o cualquier otro imprevisto, es la más fácil de navegar: o vas por el centro o no pasas.

Una vez librado ese estrecho, se abre la bahía en una derrota más corta, con todavía unas 20 millas para llegar al puerto que, evidentemente, se encuentra muy bien resguardado. Llegamos todos los barcos sin novedad (era el segundo puerto, después del *assembly* en Copenhague) y no tuvimos más inconveniente que el habitual de encontrar nuestro atraque en una agrupación como aquellas, donde el número de fragatas era de entre ocho y nueve, ¡y nos quejábamos de que muchas venían sin helicóptero!

Una barbacoa en cubierta

Durante la «FORLAN», y como parte de las actividades de la Fuerza, cada barco se encargaba de organizar una recepción a bordo en uno de los puertos del despliegue. En nuestro caso nos tocó Oslo, lo que fue una gran noticia porque era uno de los primeros puertos, astronómicamente en verano (lo que, a pesar de estar tan al norte hacía el tiempo muy agradable) y astronómicamente caro, lo que lo hacía idóneo para organizar la recepción. Y como todo el mundo sabe, podíamos costear la recepción por el precio de un par de cañas en cualquier terraza del puerto. Así que, después de subir los casi 100 kilóme-

tros del fiordo, salimos a la calle, nos tomamos «la cerveza», y volvimos al barco a preparar la fiesta.

La cubierta de misiles de la fragata era buen lugar para organizar el evento, y daba incluso para montar una barbacoa en uno de aquellos bidones tan bien preparados por el Taller de Seguridad Interior al efecto. Nuestro comandante no le hacía ascos a las fiestas, a pesar de lo dura que podía ser la comunicación para alguien que hasta hacía pocos años no había practicado mucho el inglés porque, como él decía, *I am from french* (3).

(www.google.com/maps).

En uno de los turnos de barbacoa que hacíamos, se me acercó un individuo desconocido que me pidió algo así como «un par de choricitos», en un castellano tan bueno como el mío, pero con acento andaluz. Evidentemente no era nadie del barco (lo habría conocido, a pesar de que entonces las dotaciones de 200 y pico largos estábamos al completo), ni tampoco de la Embajada o del Consulado. Al menos no me lo pareció, aunque a estos no los conocía a todos.

Resultó no ser otro que el comandante del HMS *Grafton*, un llanito (4) de solo 34 años, de una juventud entonces —y todavía— impensable en la Armada, y el comandante de una fragata más joven en ese momento en la Royal Navy. El buque también era un crío, porque había entrado en servicio en 1997.

(3) Por si alguno no lo pillara, «soy de francés». O sea, en el colegio estudié francés.

(4) En su perfil de *Linkedin* se promociona como bilingüe en español e inglés. Y a fe mía que lo era.

Fragata *Asturias*. (Foto: internet).

Unos prácticos muy prácticos y unas marcas mal marcadas

El día de salida de puerto se nos informó de que como solo había tres prácticos iba a ser necesario esperar unas cuantas horas entre buques para poder remontar el fiordo entre tránsitos.

Como alternativa se nos ofreció salir de puerto «en conserva» con práctico a bordo de tres de los buques, saliendo el resto en paquetes siguiendo aguas al que llevaba el práctico. Evidentemente la propuesta nos pareció a todos buena: a bordo de la *Asturias* no llevaríamos práctico, y creo recordar que éramos el segundo del paquete, con el *Grafton* por nuestra popa.

Así que salimos de puerto y nos dirigimos a la parte más angosta, en las proximidades de Drøbak, donde la aproximación tenía cierto misterio porque las marcas marcaban bastante mal el acceso a la canal (5). No se trataba de las marcas laterales reglamentarias, sino de unos pilares, parecidos a un simple

(5) Me puedo confundir, porque este no era el sentir general en Noruega: *The incident has caused some amusement in Norway because the channel is one of the most well-marked in Europe. Ferries and cargo vessels used it daily without mishap*. Pero, claro, ¡qué iban a decir ellos!

poste de madera, que estaban situados en el margen lateral de la aproximación. Además, salimos por la mañana temprano, con lo que el sol por la proa no nos ayudaba a verlas bien.

Nuestro buque pasó sin contratiempos, pero la alarma sonó por nuestra popa. Como nuestro nivel de inglés no era demasiado bueno y solo sabíamos entender aquello que esperábamos escuchar, eso de *ran aground* o *ship stranded* no eran mensajes fáciles de interpretar en un circuito de VHF, donde se suelen recibir comunicaciones ordinarias.

Parece ser que el *Grafton* se encontró con tráfico en la zona, que el Centro de Control le dio instrucciones aparentemente contradictorias (*Go west, no east. No, west*). Desde luego, en el Consejo de Guerra que siguió al incidente, tanto el comandante como el oficial de derrota *navigator*, el teniente de navío Desmond Donworth, reconocieron su negligencia (6). Este último, para nuestra sorpresa dado el escaso conocimiento de la normativa que regía en la Commonwealth, era irlandés.

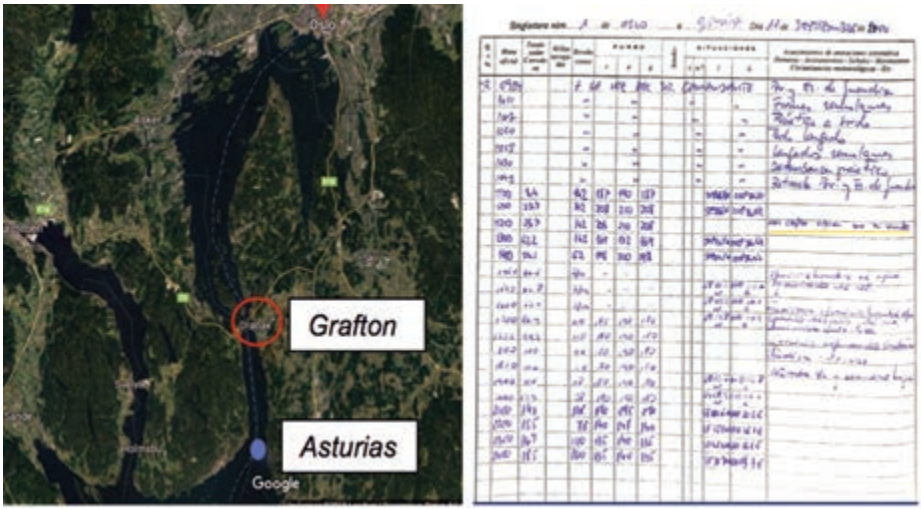
Bob Sanguinetti en su época de comandante del HMS *Grafton*. (Foto: internet).

Un 11-S particular

El capitán de fragata Bob Sanguinetti seguro que recordará el 11 de septiembre de 2000 como un anticipo a una fecha tan aciaga como fue el 11-S de 2001. Su fulgurante carrera de comandante en la mar se esfumó en una soleada mañana de septiembre.

Cuando el Control de Tráfico le ordenó que modificara el rumbo, el barco redujo velocidad, se situó en la carta y gobernó en una dirección que le permitía pasar «posible,

(6) *Cdr. Sanguinetti and his navigator, Lt. Desmond Donworth, both admitted negligence. Lt. Cdr. Philip Tew, prosecuting, said they failed to have an alternative route planned, acted on an incomplete revised navigational plan, failed to notice when they were using the wrong markers as a navigational aid, were travelling too fast and ignored echo sound readings which showed they were entering shallow waters.*



Zona de la varada del HMS *Grafton* y posición de la fragata *Asturias* según consta en el Cuaderno de Bitácora.

pero ajustado» (7). Parece ser que cierta confusión en la lectura de las marcas le hizo calcular una posición errónea. El barco, a cinco nudos de velocidad, clavó el domo del sonar —una pieza de cinco millones de libras— en las rocas.

El *Grafton* estuvo varado 24 horas, levantado medio metro sobre la flotación, mientras se aligeraba de combustible para poder remolcarlo. El tráfico en el fiordo permaneció abierto, puesto que la varada había ocurrido fuera de la línea normal del tránsito (¿dónde andarían?). Las reparaciones tuvieron un coste de 220.000 libras.

Como decía anteriormente, ambos, comandante y oficial de derrota, reconocieron su negligencia, pero este último confesó el pesar que le suponía que un error suyo hubiera acabado con la carrera de su comandante. Ninguno de los dos fue sancionado con pérdida de antigüedad.

Mejor tú que yo

Evidentemente, me podía haber pasado a mí. O a ti, ¿por qué no? Cualquiera de los que hemos navegado por esos mares de Dios sabemos que cuando a un comandante que toma un Mando se le desea suerte es porque la nece-

(7) *Possible, Sir, but tight* fue la apreciación del oficial de derrota.

sita. Porque, independientemente de las cualidades personales de cada uno y de su dotación, hay circunstancias externas que se escapan a nuestro control. Y los sustos en el puente, simplemente por fallo tuyo o del de enfrente —o por un farol a ver quién se mueve primero— son habituales. Hay que tener en cuenta el dicho aquel de un capitán de la Mercante: «A los grises no se les gobierna» (8).

La salida del fiordo no era complicada, con las salvedades expresadas de las marcas. El día era hermoso y las condiciones casi óptimas. Aún así, el *Grafton* no pasó la prueba.

Ni que decir tiene que, con todo el respeto que merece, eran frecuentes las bromas acerca del incidente en todos los barcos de la «FORLAN»; la bebida más ordenada en adelante en todas las recepciones fue siempre el whisky *on the rocks*. Había, evidentemente, un cierto tono de retintín por ese aire de superioridad de la Royal Navy. Cuando el HMS *Somerset* se incorporó tras un período de un mes, sus humos eran muy diferentes.

From the rocks to the Rock, and beyond

La historia de Bob Sanguinetti no es única y, desgraciadamente, podemos contar casos similares en la Armada. Su comportamiento y el de su *navigator* tampoco lo son, porque es lo que se espera de un oficial, sea del país que sea.

Pero lo que sí hace especial su historia es que después de continuar su carrera en la Royal Navy ocupando puestos de responsabilidad en la Marina y en el ámbito conjunto —que incluye áreas tan dispares como Logística, Personal, Planes e incluso un despliegue de siete meses en Irak coordinando el adiestramiento de la recién creada Marina iraquí (9)—, tuvo la oportunidad de dejar la Armada y ocupar otros puestos de responsabilidad. Y eso sí que es algo que aquí no se estila.

La vida da muchas vueltas pero, como le decía Vizzini a Iñigo de Montoya, «cuando no sepas qué hacer, vuelve al principio». Parece que Bob Sanguinetti así lo hizo, y se convirtió en 2014 en el CEO de la Autoridad Portuaria de Gibraltar. Entre sus éxitos se encuentra el extraordinario incremento de la actividad en aguas de la bahía y, particularmente, revertir la tendencia del *bunkering* de una caída anual del 8 por 100 a un incremento del 17 por 100. *What a success!*

---

(8) Lo contaba mi amigo Sergio, y tiene su lógica: no es fácil ni rentable gobernar un barco que cada dos por tres está maniobrando.

(9) Y es que eso de la falta de especialización no es exclusivo de nosotros; en todos lados cuecen habas.

Bob Sanguinetti y un día cualquiera en la bahía de Gibraltar (CEO 2014-18).
(Fuente: *marinetraffic/Linkedin*).

Desde julio de 2018, de vuelta en Londres, Bob es el CEO de la Cámara de Navegación (10) del Reino Unido. Si tenéis la oportunidad de verlo en las discusiones *post-Brexit*, también sabéis que podéis dirigiros a él en castellano (ojo, no le escondáis nada, que os entenderá perfectamente), invitarle a cualquier bebida —siempre *on the rocks*— y recordarle que todas las situaciones son extremadamente volubles y pueden cambiar súbitamente de la forma más inesperada.

Pero no olvidéis que esta historia es también de superación y de cómo un fracaso se puede convertir en un éxito, por más que nos pese.

BIBLIOGRAFÍA

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/920457.stm.
http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/1255591.stm.
http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1355019/Frigate-hits-the-rocks-in-fjord-fiasco.html.
https://www.linkedin.com/in/bob-sanguinetti-a52a1128/.
http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1310594/Desk-job-for-superb-officer-whose-warship-hit-the-rocks.html.
http://www.b2bgibraltar.com/captain-of-gibraltar-port-commodore-bob-sanguinetti/.
http://norwaypost.no/index.php/business/useful-links/79-transportation/121-ruter-go-by-bus-in-oslo-and-akershus.
https://www.yourgibraltartv.com/society/6519-apr-22-exclusive-new-captain-of-port-was-severely-reprimanded-for-negligence-in-2001.

(10) UK Chamber of Shipping. En España es parte de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación. Está claro quién da más peso a la Marina Mercante.