

SUPERVIVENCIA EN LA MAR. Una experiencia real: 24 horas en un bote salvavidas

Antonio M. Padrón y Santiago¹ (*) y Antonio Bermejo Díaz²

¹Capitán Marítimo. Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante,
Capitanía Marítima de Tenerife

² Profesor. Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación. Escuela Técnica Superior
de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Tenerife, ULL.

(*) e-mail: apadron@fomento.es

RESUMEN

El presente Ejercicio, que consistió en que un grupo de alumnos experimentaran el permanecer en un bote salvavidas durante 24 horas, sin comida ni bebida, se realizó como parte de las actividades organizadas por la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Tenerife (Universidad de La Laguna) con motivo de la celebración de la Semana de San Telmo durante el mes de abril de 2009. En su texto se incluyen notas, reflexiones y conclusiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.

PALABRAS CLAVE: Experiencia de supervivencia, bote salvavidas.

ABSTRACT

The current Exercise, consisting of a group of students experimenting the fact of staying on a lifeboat for 24 hours, without food or drink, was realized as part of the activities organized by the Superior Technical School of Nautics, Mechanics and Naval Radio Electronics in Tenerife (University of La Laguna) on the occasion of the celebration of the Week of San Telmo during April, 2009. Notes, reflections and conclusions extracted from the works realized by the students who took part in this experience and related to the current work, are included in its text.

KEY WORDS: Survival experience, lifeboat

ANTECEDENTES

Un Ejercicio de similares características se desarrolló en el año 1985 en la Facultad de Náutica de Cádiz (Universidad de Cádiz), a iniciativa del entonces Alumno de Náutica ANTONIO M. PADRON Y SANTIAGO, actual Capitán Marítimo de Tenerife, quién como Delegado de Alumnos y bajo la dirección del Profesor Luis M. Coin Cuenca, colaboró en la

organización de la **primera de estas experiencias a bordo de una balsa salvavidas**, sin comida ni bebida, y con una duración de 48 horas, a la deriva en alta mar.

El resultado de aquel primer Ejercicio fue que, **de 25 participantes**, en su totalidad alumnos de Náutica incluyendo al Prof. Luis M. Coin Cuenca, **abandonaron 19**, permaneciendo hasta el final de la prueba tan solo 6 (entre los que se incluían los proponentes) (**Foto 1**).



Foto1. Ejercicio desarrollado en el año 1985 en la Facultad de Náutica de Cádiz.

Asimismo, en su etapa como Profesor de la Facultad de Náutica de Cádiz, Antonio M. Padrón, con idéntico objetivo, tuvo la oportunidad de organizar sendos Cursos de Verano (1998 y 1999) (**Foto 2**), en estas ocasiones con **24 horas de duración**, abiertos tanto a la participación de toda la comunidad universitaria así como a otros profesionales e interesados.



Foto2. Experiencias desarrolladas en los Cursos de Verano de 1998 y 1999.

En el primero de los ejercicios (1998), de un total de 25 Alumnos, **abandonaron 5**, mientras que en el segundo (1999), con idéntico número de participantes, **abandonaron tan solo 3**.

En las mencionadas experiencias, las cuales **-por su peculiaridad, intensidad e impacto emocional-** tuvieron una importante repercusión social, llegaron a participar incluso observadores de la Armada Española y del Ejército del Aire (1999)¹.

EDICIÓN ACTUAL (2009)

Para esta ocasión, se decidieron unas fechas coincidentes con la celebración de la festividad de **San Telmo**, Patrón de la gente de mar, de indudable significado para el desarrollo de un ejercicio de esta naturaleza, al cual invocaban los antiguos navegantes cuando se veían sorprendidos por los violentos temporales en alta mar con la finalidad de evitar los peligros de un posible naufragio (**Foto 3**).



Foto3. Salida desde el muelle de la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Tenerife (abril, 2009).

El Ejercicio estaba especialmente dirigido a los **alumnos de las tres Carreras de Náutica** que cursaban sus estudios en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Tenerife, Alumnos de otras Carreras y resto de miembros de la Comunidad Universitaria así como profesionales de la mar y personas interesadas en el sector marítimo que desearan compartir la experiencia.

En este sentido, el número máximo de participantes no tenía más limitaciones que las derivadas del espacio físico del que se disponía en el bote salvavidas que se utilizó durante el Ejercicio: una unidad de 9.79 m de eslora por 3.32 m de manga, de 102 pax de capacidad.

¹ Ediciones realizadas bajo la dirección del Prof. Dr. Francisco J. Piniella Corbacho.

La participación estaba asimismo supeditada a la presentación de una **solicitud**, en un impreso elaborado al efecto, así como un Curriculum Vitae y un Certificado Médico constatando un buen estado de salud que no impidiese la participación en el Ejercicio.

Finalmente, la selección de los Participantes (**un total de 29**) se realizó a partir del CV con el objetivo de determinar la idoneidad de los candidatos en relación con las características del ejercicio.

OBJETIVOS

Los objetivos del Ejercicio se plantean a partir de su generalidad y especificidad:

a) Objetivos generales

- Conocer los aspectos prácticos de la supervivencia a bordo de un bote salvavidas.
- Desarrollar habilidades psicosociales específicas válidas para las situaciones difíciles, de incertidumbre y/o crisis ante una emergencia.

b) Objetivos específicos

- Conocer las técnicas y métodos de supervivencia en la mar.
- Desarrollar un Ejercicio real de supervivencia en la mar a bordo de un bote salvavidas, durante 24 horas, sin comida ni bebida, en una aproximación lo más fiel posible a un siniestro real.

TEORÍA DE LA SUPERVIVENCIA

Una vez llegada la ocasión, la supervivencia en la mar va a depender, fundamentalmente, de tres condiciones:

- La formación
- El disponer de suficiente equipo y/o material, en buenas condiciones, y
- El adiestramiento

A falta de cualquiera de los factores mencionados, es posible que el naufrago logre salvar la situación pero, generalmente, las posibilidades de sobrevivir resultarán mermadas.

Los consejos que se detallan seguidamente han sido extraídos del manual de supervivencia de la Armada de los Estados Unidos *SURVIVAL ON LAND AND SEA*, fuente básica de consulta y de referencia obligada al haber sido elaborado a partir de testimonios de miles de naufragos procedentes tanto de buques mercantes, de pesca, de guerra e incluso aeronaves.

Abandono del buque:

El pilar básico de la supervivencia en la mar está determinado por las acciones inmediatas a realizar una vez que se recibe la orden de abandono de un buque.

A tal fin, y para estar debidamente preparado, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Disponer de un cuchillo o navaja, un silbato/pito colgado del cuello, y un par de guantes.
- Se intentará llevar una pequeña mochila o bolsa que será utilizada para almacenar diverso equipo, entre el que -al menos- se debe incluir: un recipiente con agua, una linterna, ropa seca y de abrigo -incluyendo calcetines o medias de lana-, unas gafas y, en la medida de lo posible, ayudas médicas para primeros auxilios.

Las experiencias y testimonios de supervivientes de naufragios han demostrado la utilidad de llevar siempre calzado, no solo para evitar la pérdida de calor sino también para mantener secas las extremidades inferiores y proteger además los pies de rozaduras, golpes y/o arañazos.

Antes del abandono de un buque, habrá que esperar a que éste se detenga, tratando de utilizar -preferiblemente un bote salvavidas- y saltando al agua exclusivamente en el caso de que sea imposible desembarcar utilizando un cabo, escala, o cualquier otro medio. Precisamente para estos momentos es cuando más se necesitará de los guantes, evitando asimismo el deslizarnos sobre los cabos para evitar las posibles quemaduras en las manos.

Si se opta por saltar, el salto deberá realizarse con las piernas extendidas y los pies juntos, manteniendo la precaución de arrojar sobre una zona libre de obstáculos. En este sentido, resulta de especial importancia evitar saltar con el chaleco salvavidas puesto -sobre todo a partir de alturas superiores a los 4 metros-, siendo aconsejable lanzarlo primero y arrojarlo sobre él para colocarlo una vez estemos en el agua.

Inmediatamente, la primera ocupación del náufrago será nadar lo más rápido que pueda hasta alejarse sensiblemente del buque para evitar así ser succionado por los remolinos que se originan con el hundimiento.

Además, el abandono se realizará -de ser posible- por cualquiera de los extremos del buque (proa o popa -¡cuidado con las hélices!-) y hacia barlovento, para evitar que el viento haga que el buque se acerque a nosotros por efecto del abatimiento.

Una vez que el náufrago se ha alejado lo suficiente, nadará lentamente, lo justo para mantenerse a flote, e intentando asirse a cualquier objeto flotante o acudir hacia una balsa o bote salvavidas.

Una vez en el agua debemos vencer el impulso natural al pánico y alejarnos del buque siniestrado (aunque pensemos que, mientras que éste no corra riesgo de hundirse, siempre será el lugar más seguro).

Lo más importante será disponer de un chaleco apropiado; intentaremos asimismo permanecer calzados o, al menos, con calcetines; la camisa y los pantalones, al estar húmedos, pueden inflarse y sostener parte del peso del cuerpo aunque tan solo sea durante unos minutos. Podremos, por tanto, mejorar nuestra flotabilidad quitándonos los pantalones y haciendo un nudo en cada pierna a la altura del tobillo, después los alzaremos sobre la cabeza y los sumergiremos violentamente hacia adelante. Se oprimirá la cintura bajo el agua dejando que las piernas infladas nos sostengan.

Otra posibilidad de mejorar la flotabilidad es abrocharse la camisa al revés, en torno al cuello, utilizando la parte baja para coger aire.

Estos consejos elementales pueden transformar la sensación inicial de pánico en un primer éxito frente a la adversidad. No deberíamos dejar pasar la oportunidad de practicarlos, bien realizando un cursillo adecuado, bien cualquier día en una playa.

Si los supervivientes son varios y flotan con chaleco, pueden ayudar a los que no lo posean, o a los más débiles, cogiéndose de los brazos y formando un círculo que rodee a los menos favorecidos. Además, de esta forma serán más visibles para los equipos de rescate y aprovecharán mejor el calor corporal.

La intemperie:

La temperatura de nuestro entorno es fundamental para poder sobrevivir. Si el naufrago se encuentra en el agua, sin posibilidad de subir a una balsa, debe tratar de mantener el cuerpo lo más caliente posible. La cabeza, el tronco, la ingle son zonas a proteger prioritariamente, por ello siempre se destaca la importancia de contar con ropa de abrigo. Así, con chaleco salvavidas adoptaremos una postura que disminuya en lo posible la pérdida de calor, manteniendo la cabeza, incluida la nuca, fuera del agua, los antebrazos cruzados por delante del tronco, levantando entrelazadas las rodillas para cubrir el bajo vientre (postura fetal).

La embarcación salvavidas:

La mitad de la batalla está ganada cuando se llega sano y salvo a la balsa o bote salvavidas. A pesar de las narraciones fantásticas que aparecen en los periódicos sobre casos excepcionales, las estadísticas demuestran que casi la mitad de los botes que estuvieron a la

deriva durante más de 24 horas llegaron a zona segura en cinco días. Es una excepción que un bote salvavidas no sea rescatado dentro de las tres semanas. Si se tiene visión, conocimientos e iniciativa, las probabilidades de salvarse son muchas. Desde dicho instante lo que se haga afectará no sólo el propio bienestar y las propias probabilidades de salvarse, sino también las de los demás.

No se excite para evitar el agotamiento. No cante ni grite, pues esto gasta energías y una humedad corporal extremadamente valiosa. Si alrededor de una balsa hay muchos naufragos, más allá de la capacidad de la misma, se evitara a toda costa la sobrecarga y dando prioridad -en todo caso- a los posibles heridos.

Por más incómodo que se encuentre, trate en lo posible de aparecer optimista, y si no fuera posible, permanecerá quieto. Tratar de aminorar en lo posible la gravedad de la situación, pues la supervivencia depende de que todos cumplan con sus deberes; así, resulta de especial importancia que el jefe del bote o balsa asigne tareas, aunque sean insignificantes, a cada uno de los ocupantes (guardias, vigilancia del horizonte, redacción de un Diario de a bordo, primeros auxilios, animación del grupo, etc.).

Una vez a bordo de la balsa o bote, se exprimirá la ropa mojada lo más pronto posible, pero no se deberá quitar toda a menos que el tiempo sea cálido y seco y el viento moderado. Desvístase y seque la ropa pieza a pieza. Dedique especial atención a los pies. Quítese los zapatos y los calcetines, y séquelos. Si fuera posible, póngase ropa seca. No obstante, si la embarcación esta mojada no nos quitaremos los zapatos a no ser que notemos inflamaciones o escozores.

Para protegerse de los vientos fríos, la lluvia, o del sol, se utilizará una lona o toldo que puede improvisarse con algunas ropas, aunque recuérdese siempre que la ropa es esencial durante el día para protegerse del sol y, durante la noche, del frío.

Se deben proteger los ojos del reflejo solar, improvisando algún tipo de gafas o utilizando una camisa o camiseta para cubrir la cabeza, empapándola en agua de vez en cuando.

Debido a la obligación de permanecer sentado durante mucho tiempo, se sentirá dolor en las extremidades y entumecimiento, seguido de inflamación y más tarde de ampollas o úlceras (el llamado "pie de inmersión"). Para evitarlo se tomarán las siguientes precauciones que han resultado eficaces de acuerdo con los testimonios consultados:

- Mantener la embarcación lo más seca posible.

- Tratar por todos los medios de que los pies estén secos.
- Aflojar los cordones de los zapatos y la ropa para facilitar la circulación de la sangre por las extremidades.
- Mover frecuentemente los dedos de los pies y hacer ejercicios de flexión con piernas y brazos

El problema del agua:

El agua potable será la necesidad más imperante. Si la embarcación dispone de equipo desalador o recolector de agua de lluvia, se utilizará debidamente, teniendo la precaución de desalar previamente la superficie.

Se estimará el tiempo que se estará a la deriva y se racionará el agua de acuerdo con las expectativas. Por término medio, una persona necesita aproximadamente medio litro de agua por día para mantenerse en buen estado, aunque -bajo ciertas condiciones- puede sobrevivir con bastante menos de cuarto litro. Así, una persona en perfecto estado de salud puede vivir de ocho a doce días sin agua.

El agua durará más si antes de tragarla se enjuagan bien los labios, lengua y garganta.

Si no hay agua, no se deberá comer, ya que la digestión consume la humedad del cuerpo. Conservar el agua que hay en el cuerpo es casi tan importante como tener agua para beber.

De otra parte, para evitar la excesiva transpiración habrá que abstenerse de realizar ejercicios innecesarios. Si hace calor se mantendrá la ropa mojada con agua de mar a fin de que la evaporación enfríe el cuerpo, suspendiendo esta operación si se notan escalofríos.

La ropa se enjuagará en el mar por lo menos una vez al día para evitar acumulación de sal. Séquela al atardecer para evitar el enfriamiento excesivo por la noche. En tiempo fresco mantenga la ropa seca.

No se beberá agua de mar ya que ésta hará que aumente la sed y se producirán serios problemas intestinales. Sin embargo, se puede obtener alivio humedeciendo los labios y enjuagándose la boca con agua de mar, recordando siempre que el agua de mar, ingerida en cualquier forma en cantidades importantes, es muy peligrosa.

Igualmente sucede con la ingesta de orina ya que, entre otras cuestiones, contiene sustancias nocivas que aumentan enormemente la sed.

La alimentación:

El alimento no es tan importante como el agua. Una persona puede resistir varias semanas con agua y sin comida. Sin embargo, cuanto más alimento se ingiera, mejores serán las probabilidades; por lo tanto cuente previamente las raciones de emergencia y aprenda la mejor manera de repartirlas y usarlas.

Distribuya la comida y el agua a intervalos regulares. Si no cuenta con un reloj para medir el tiempo, se distribuirán las raciones al amanecer, al mediodía y al atardecer. Deberá mantenerse una estricta y permanente vigilancia sobre los alimentos y el agua. Se designará a un hombre de confianza para tomar a su cargo la custodia y racionamiento de los alimentos y el agua.

Si se puede pescar, se tendrá alimento y agua. La carne del pescado recién cogido es buena para comer cocida o cruda; es saludable y nutritiva. Muchas tribus y algunos pueblos comen habitualmente con gusto pescado crudo.

En el caso de haber pescado mayor cantidad de la necesaria, se masticará la carne para extraer el jugo que, con sabor similar al de las ostras, resulta además extremadamente saludable.

La “larga espera”:

En general, el movimiento de los botes y balsas vendrá determinado por las corrientes y vientos dominantes, resultando de especial importancia el que intentemos no separarnos demasiado de la posición inicial del naufragio ya que ésta será la primera en rastrear por los equipos de rescate.

Para evitar los efectos del abatimiento, utilizaremos el "ancla flotante" disponible en el equipamiento de botes y balsas.

La orientación en la mar:

La importancia de la orientación es igualmente primordial para el náufrago, debiendo atender a los signos y señales que nos ofrece la bóveda celeste y que, desde hace siglos, han venido siendo utilizados por los navegantes.

Como datos básicos, el lugar del horizonte por donde aparecen el sol y la luna, nos indicará el signo cardinal Este.

Las estrellas también se mueven en el cielo de Este a Oeste. Sus posiciones relativas entre sí permanecen fijas. Así, el reconocimiento de la "estrella polar" -la que indica la

dirección del Norte en nuestras latitudes- nos facilitará igualmente la localización de este signo cardinal.

Los factores psicosociales:

Por último, resulta de obligada referencia la mención de aquellos factores de índole psicosocial que van a afectar a las posibilidades de supervivencia. Así, entre ellos destacan: la capacidad de liderazgo, el trabajo en equipo, la resistencia emocional, la serenidad, el espíritu de sacrificio, etc.

Una buena técnica -basada en la Programación Neuro-Lingüística (PNL)- es el tratar de ver todo lo que nos ocurra con un espíritu positivo, pensando que todo tiene su parte mala pero también sus efectos positivos que con cierto valor añadido nos ayudarán a ver "la botella medio llena" en lugar de "la botella medio vacía" y que se reflejarán en la certeza y el ánimo de que "con seguridad seremos rescatados" en lugar de que "con seguridad no nos encontrarán".

Principios de la supervivencia:

Habiendo reflexionado sobre estos extremos y cuando el abandono del barco es inevitable, debemos pensar que la prioridad en las situaciones de supervivencia debe ser la seguridad de la mayoría. Para conseguir esta finalidad será necesario establecer unas pautas concretas hacia las que se dirijan todos los esfuerzos del grupo. Estas pueden ser –a modo de resumen final- las siguientes:

a) Protección

De los elementos y de los efectos de la exposición a la intemperie.

b) Organización

Cuando el jefe asignado a la embarcación de supervivencia no se encuentre a bordo, se debe nombrar un «líder» que coordine todas las acciones y establezca un turno de guardia para vigilancia.

c) Valorar la situación

Tratar de conocer donde nos encontramos y la mejor manera de atraer el rescate.

d) Agua

Hacer un inventario de las reservas existentes. Racionarla desde el primer momento. Aunar esfuerzos para conseguirla por otros medios.

e) Comida

No comer, a menos que se dispongan de grandes cantidades de agua.

f) Deseo de vivir

La soledad, el miedo y el aburrimiento pueden dar lugar a situaciones depresivas que socavan la voluntad de vivir. Por ello es necesario mantener la mente ocupada y una actitud positiva.

LA PLANIFICACION

Se incluye la Secuencia de Operaciones así como las funciones de los Coordinadores y los aspectos operativos que debieron mantenerse durante el ejercicio.

Secuencia de Operaciones:

23.04.2009 - JUEVES

10:00 Concentración de los Náufragos en la Escuela de Náutica (Sala de Profesores)

Dinámica de grupo

Instrucciones de Seguridad:

Retirada de móviles, cámaras, documentación, etc. ...

Revisión de material (Ropa de abrigo, gorra, biodramina, ...).

Revisión de equipamiento (Chalecos salvavidas, reflector radar, equipo de comunicaciones, linterna, lona, ancla flotante, rezón, navaja, ...).

12:00 Embarque de Náufragos en el embarcadero de la Escuela de Náutica

Navegación “remolcados” hasta la zona del Ejercicio

14:00 Llegada al DATUM (punto del Ejercicio)

Latitud 28° - 29.4 N - Longitud 016° - 08.1 W.

Existe una posición alternativa al socaire de PUNTA ANTEQUERA que se utilizaría ante la presencia de condiciones meteorológicas adversas.

18:00 Primera visita – GUARDIA CIVIL

22:00 Segunda visita – SASEMAR (Remolcador y helicóptero).

24.04.2009 - VIERNES

02:00 Tercera visita – LECCION DE ASTRONOMIA (A. Padrón y A. Bermejo).

06:00 Cuarta visita – CRUZ ROJA

10:00 Quinta visita – PRACTICOS y SASEMAR (Salvamar).

12:00 Comienzo de maniobra de recogida de Náufragos.

Navegación “remolcados” hasta el embarcadero de la Escuela de Náutica.

13:00 Llegada a puerto (Embarcadero de la Escuela de Náutica).

13:30 Rueda de Prensa.

Coordinadores y Náufragos

14:00 Chuletada popular organizada por la Delegación de Alumnos

27.04.2009 - LUNES

11:00 Debriefing y evaluación:

Capitanía Marítima

Asistentes: Coordinadores, periodistas, entidades colaboradoras y tres Náufragos (elegidos)

07.05.2009 - JUEVES

12:45 Conclusiones y entrega de Certificados:

Escuela de Náutica

I Jornadas Nacionales de Seguridad y Contaminación Marina
(CONSEMAR)

Funciones de los Coordinadores:

DIRECCION DEL EJERCICIO

Antonio M. Padrón y Santiago

Capitán Marítimo de Tenerife

Director del Ejercicio

Permanecerá a bordo de una de las embarcaciones de apoyo

COORDINACION DE LAS OPERACIONES EN LA MAR

Antonio C. Bermejo Díaz

Profesor Titular de la Universidad de La Laguna

Coordinador de las operaciones en la mar

Permanecerá a bordo de una de las embarcaciones de apoyo

COORDINACION DE LAS OPERACIONES EN TIERRA

Leandro Melgar Casillas

Jefe de Explotación de la Autoridad Portuaria de Tenerife

Luis Patiño Bouzas

Jefe del CCS

Permanecerán localizados

Instalación de una carpa en el embarcadero de la Escuela de Náutica Coordinación con efectivos terrestres de Cruz Roja

COORDINACION DE LAS OPERACIONES DE SEGUIMIENTO Y SALVAMENTO

M^a Dolores Septien Terreros

Jefe del CRCS de SASEMAR

Permanecerá localizada

Seguimiento de los Náufragos

Coordinación con efectivos marítimos de Cruz Roja (Evacuaciones)

Coordinación con CECOES - 112

COORDINACION DE LAS FUNCIONES DE PROTECCION

Juan C. Izquierdo Sánchez

Servicio Marítimo de la Guardia Civil

Roberto Durán González (En patrullera)

Permanecerán localizados

Establecimiento de un perímetro de protección (3 cables)

Aspectos operativos:

- Con los Náufragos embarcarán tres periodistas (prensa, radio y televisión).
- Todas las comunicaciones se realizarán en el Canal 13 de VHF, debiendo comenzar y finalizar con la palabra EJERCICIO.
- SASEMAR emitirá los oportunos Avisos a los Navegantes.
- Los Náufragos permanecerán escoltados en todo momento por dos embarcaciones de apoyo.
- Se contará con la asistencia de una embarcación neumática auxiliar dotada de motor fueraborda.
- Se permitirán las “visitas” de efectivos de Guardia Civil, Sasemar, Cruz Roja y Prácticos, las cuales se deberán realizar a las horas previstas.

SALIDA HACIA EL NAUFRAGIO²

“Allí estábamos todos a pié de muelle, algunos más nerviosos que otros, muy animados e ilusionados”

“Todos estábamos preparados para embarcarnos en un largo viaje”

² Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.



“Se respiraba un ambiente demasiado jovial ... e inconsciente ... sin saber exactamente lo que íbamos a vivir durante todo el ejercicio”

“Me asustaba pensar que me podía marear”



“Nos despedimos de todos los compañeros, Profesores y medios de comunicación”
“Yo gritaba a los compañeros que se quedaban en tierra: ¡dale recuerdos a mi familia!
¡Cuando vuelva ten preparada una tortilla de papas!”



“Poco a poco fuimos alejándonos de la Escuela. Me enfrentaba a una nueva experiencia: pasaría 24 horas a la deriva como naufrago, con todo lo que ello significa”



“Ya había transcurrido cierto tiempo ... los naufragos empezábamos a conocernos ... se palpaba el nerviosismo que teníamos”

LA CALUROSA TARDE³



³ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.

“Era curioso, en cuanto nos dejaron solos me empecé a angustiar, pensando ... se van y nos dejan aquí a nuestra suerte”

“Hacía mucho calor, el cielo estaba completamente despejado y con un sol increíble ... aunque soplaban algo de viento”

“Estábamos solos ... nos teníamos que arreglar con lo que teníamos a bordo”

“Nuestro bote ahora era nuestra casa ... nuestro refugio ... los compañeros eran como la familia”



“Llegó el primer dilema ... colocar un toldo que improvisamos con una lona y los remos”

“Mientras unos colocaban el toldo, otros organizábamos y ordenábamos el bote ... en definitiva, conociendo nuestra nueva casa”



“Lo del toldo no fue fácil, ya que cada uno quería hacerlo a su manera ... "demasiados oficiales para tan poco barco”

“Uno de nuestros compañeros se reveló contra otro y le dijo ... “¡¡tú podrías hacer algo más que mandar eh!!”... y casi al instante gritamos todos “¡¡eeehh, que pasa!!””

“Surgieron las primeras discusiones ... había que tranquilizarse, teníamos que entender que allí todos estábamos colaborando, teníamos que ayudarnos los unos a los otros y no todo lo contrario ...”

“Las primeras horas pasaron muy rápidas ya que estábamos entretenidos con las tareas de a bordo”



“Con el paso del tiempo llegaron las ganas de ir al servicio ... pero ... ¿cómo? ... ¿dónde?”

“Algunos optaron por bañarse, ya sea para refrescarse ... o para hacer sus necesidades de forma discreta”

“Las horas iban pasando ... para hacer más agradable la experiencia, tratábamos de conocernos los unos a los otros ... manteniendo una conversación constante”

“El hambre y la sed empezaban a hacer acto de presencia ... había que tener la mente entretenida”

“En casi todas las conversaciones se tocaba de refilón el tema de la comida. Ummm ... la boca se nos hacia agua solo de pensar”

“Estuvimos contando chistes ... hasta que se nos acabaron”

“Aquí pierdes la noción del tiempo ... las horas se nos echaban encima ... y con ellas el aburrimiento”

“Nos intentábamos acomodar como podíamos ... pero no era fácil”

“Poco a poco fueron decayendo los ánimos y con ello llegaba la noche”



Poco antes del anochecer ... en el bote había 4 mundos diferentes:

- En popa, tras el toldo, un grupo de cuatro charla lejos de la vista del resto.
- Bajo el toldo otros tres o cuatro hablan de la tele.
- Al medio algunos duermen desde esta mañana y otros juegan a las cartas.
- En proa se charla de pelis y viajes.

Mientras tanto ... en el barco de apoyo:



LA FRIA NOCHE⁴



Llego el crepúsculo vespertino y con él la noche ... el frío empezó a apretar ...todo parecía ir bien, pero el frío cada vez era más intenso.

El ambiente, ameno de un principio, se fue tornando en susurros ... y los susurros en un silencio absoluto.

⁴ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.

Toda la alegría que se manifestaba a la salida de puerto se había perdido entre la incomodidad, el frío y la falta de espacio.

Parece que la gente, sin el sol, pierde toda la energía.



“Ya bien entrada la noche pudimos ver el plancton era increíble cómo se iluminaba el agua en la oscuridad”

“Con ayuda del ancla flotante y la linterna, pescamos un pequeño “guelde” y una “aguja” de unos 30 cm que decidimos soltar porque no daba la “talla mínima” ... no era cuestión que viniera la Guardia Civil a montarnos un “pollo” por pescar sin licencia”

“Este hecho aportó algo de alegría al grupo, aunque ésta no duraría demasiado ... el frío podía más que las ganas de pasarlo bien”



“El frío, las ganas de orinar, la incomodidad ... cada vez más notaba mas el agotamiento ... pero era imposible conciliar el sueño”

“Las horas pasaban cada vez más lentas ... y seguía sin poder dormir”

“Por un momento pensé en la gente que se ha perdido en la mar ...y quise dedicarles unos minutos de mi silencio personal”

LA CLASE DE ASTRONOMIA⁵



“El silencio era absoluto ... solo se oía la mar y con una oscuridad increíble ...se veían muchísimas estrellas ... era una perfecta aula para dar astronomía”

“El Capitán Marítimo, Antonio Padrón, y el Profesor Bermejo nos dieron una amena clase de reconocimiento de astros”

“La verdad ... fue muy interesante e increíble ...pocas veces he visto tantas estrellas juntas”

“Aunque me gustó la clase de Astronomía ...la verdad es que no me enteré mucho porque estaba medio dormido”

“Aunque todos veían las constelaciones yo solo veía el cielo lleno de chuletas”

EL AMANECER DE UN NUEVO DIA

“Me desperté con la espalda hecha polvo ... se notaba el hambre ...los labios secos y la lengua como papel de lija”

“El movimiento del barco se hacía poco a poco más intenso las caras empezaron a ponerse pálidas”

⁵ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.



“La mar de fondo movía el bote de una manera increíble al rato llegaron los mareos y vómitos”

“Por un momento pensé en abandonar ... tenía el estomago en muy malas condiciones”

“El hambre acechaba en mi interior y quería que todo acabara ... estaba deseando irme de allí”

EL ANSIADO RESCATE⁶

Era hora de volver a casa ...

“La espera se hacía interminable ...”



“Los que estaban mareados tenían una mirada que decía “que acabe de una vez””

“Después de un tiempo sufriendo ... por fin nos vinieron a buscar”

⁶ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.



“Se notaba la alegría del grupo porque queríamos tocar tierra cuanto antes”

LA LLEGADA A PUERTO SEGURO⁷

“El momento más esperado estábamos bajo mínimos... nos dolía todo ...”



“Por fin en casa ... llegamos cantando y deseando subir al muelle y beber agua”
“Salte a tierra mi único objetivo en ese momento era llevarme algo a la boca”
“En el muelle ... había más cámaras que canales de televisión ¡Sorprendente!”

⁷ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.



“¡Lo habíamos conseguido! ¡Nadie había abandonado!”

CONCLUSIONES⁸

“Lo peor fue hacer la guardia durante la noche ... dominado por el sueño y el cansancio”

“No sé porque, los únicos pensamientos que me venían a la cabeza eran sobre comida ...
pensé en todo tipo de comidas”

“Dormir fue imposible para algunos ... la gran mayoría durmió poco y mal”

“Hubo gente que lo pasó francamente mal ... por la noche hacia demasiado frío”

“Una de las mejores cosas del ejercicio fue la clase práctica de astronomía”

“La prueba me sirvió para conocer mejor a mucha gente y para hacer nuevas e interesantes
amistades”

“Si hubiera sido una situación real estoy seguro de que la mayor parte del grupo se hubiera
derrumbado”

“No repetiría la experiencia aunque me pagasen por ello”

“Si en vez de un simulacro hubiese sido un caso real ... a más de uno/a lo hubiera lanzado
por la borda”

“Ha sido una experiencia como pocas en la vida”

“Sin duda fueron 24 horas inolvidables”

“La experiencia fue bastante gratificante ... descubrí mis propios límites”

“Ha quedado demostrado que, ni de lejos, conocemos de lo que es capaz nuestro cuerpo y de
cómo reacciona a los imprevistos”

⁸ Se incluyen fotos de la experiencia así como notas y reflexiones extraídas de los trabajos realizados por los Alumnos que participaron en la experiencia y que se relacionan en el presente trabajo.

“Una experiencia que ha merecido la pena vivir”

“Estoy orgulloso de haber pertenecido a este primer grupo de naufragos y muy satisfecho con los conocimientos adquiridos”

“Espero volver a repetir esta experiencia cada vez que pueda han sido las 24 horas más originales de lo que llevo de vida”

“Este ejercicio me sirvió para mucho, me ayudó a tomar las fuerzas que me faltaban para reconfirmarme en lo que un día quise escoger ... la mar y los barcos”

“Ha sido una experiencia única, el saber hasta dónde puede aguantar tu cuerpo, qué hacer para poder sobrevivir, ver cómo le afecta a otras personas, como controlarlo, como poder ayudar a los que se encuentran a tu alrededor, el vivirlo en primera persona, ... han sido momentos únicos ...”

“He aprendido que todavía hay gente con amor por lo que implica ser marino de verdad”

EL MODELO⁹

La experiencia del ejercicio, nos ha aportado un modelo que, basado en las conocidas fórmulas del aprendizaje outdoor (al aire libre) y utilizando la mar como medio y elemento diferenciador, facilita experiencias vivenciales únicas que ayudan a estimular el desarrollo y/o el descubrimiento de importantes capacidades psicosociales que resultan esenciales para alcanzar un mejor y mayor rendimiento en el desempeño de grupos y equipos humanos.

Entre otras capacidades, una experiencia de esta naturaleza:

- Motiva para enfrentarse a los conflictos y a la presión en el trabajo (resistencia al estrés), a asumir riesgos y a afrontar los problemas con responsabilidad y en forma positiva.
- Potencia el aprendizaje, la comunicación, la confianza, la adaptación, la cooperación, las capacidades de planificación y de negociación así como el trabajo en equipo.
- Desarrolla el autodescubrimiento, la autoestima, la integración en el grupo, el liderazgo la creatividad y la toma de decisiones.

Este modelo, con elementos basados en la formación marítima y con técnicas avaladas por la experimentación en psicología social, constituye el pilar para el desarrollo de novedosos enfoques en las modernas estrategias del management (gestión empresarial).

⁹ Epígrafe especialmente dedicado a los “escépticos”.

AGRADECIMIENTOS

Las entidades colaboradoras:

En esta clase de Ejercicios, los cuales complementan de forma única y excepcional la formación humana y náutica de los futuros profesionales de la mar, resulta además de extrema importancia la supervisión y el apoyo técnico que, en esta ocasión, estuvo a cargo de las entidades y organismos que se relacionan:

DELEGACION DEL GOBIERNO EN CANARIAS
SUBDELEGACION DEL GOBIERNO EN TENERIFE
AUTORIDAD PORTUARIA DE TENERIFE
E.T.S. DE NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA NAVAL
CAPITANIA MARITIMA DE TENERIFE
SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA
SERVICIO MARITIMO DE LA GUARDIA CIVIL
CECOES – 112
CRUZ ROJA ESPAÑOLA
PRACTICOS DE TENERIFE
ASOCIACION CANARIA DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE
CENTRO DE ESTUDIOS MARITIMOS DEL ATLANTICO
REMOLCADORES Y BARCAZAS DE TENERIFE (GRUPO BOLUDA)
CANARIAS MULTINAUTICA
RADIO CLUB TENERIFE
RADIO TELEVISION CANARIA
OVERSEAS CHARTER COMPANY

Los náufragos:

SERGIO ARROCHA LORENZO, PABLO J. BARRIO BÁEZ, JOEL CARVALLO VERA, JOEL CASANOVA HERNANDEZ, EDGARDO CASTAÑEDA RODRIGUEZ, ADAN J. DELGADO BERMUDEZ, CARLA EXPOSITO RODRIGUEZ, JENNIFER FUENTES DEL PINO, DIEGO GARCIA CASAÑAS, MERCEDES GARCIA OJEDA, RODRIGO GONZALEZ CARBALLO, ANGELA M. GONZALEZ EXPOSITO, FRANCISCO GONZALEZ HERNANDEZ, RICARDO GONZALEZ RODRIGUEZ, NORBERTO GUTIERREZ RABELO, OSCAR J. HERNANDEZ MORENO, IONE JEREZ LÓPEZ, EDUARDO LUIS GONZALEZ, GUILLERMO MARTIN GÓMEZ, ESTHER

MUNUERA GONZALEZ, DANILO J. NODA PERDOMO, JUAN M. PARDELLAS SOCAS, ARTURO F. PASTRANA FERNANDEZ, ULISES I. PEREZ DIAZ, JUAN PESTANO MARRERO, MIRIAM E. RODRIGUEZ GASPAR, TOMAS A. RODRIGUEZ GONZALEZ y YERAY SUAREZ SALEM.

BIBLIOGRAFÍA

- US NAVY. 1944. *Survival on Land and Sea*; Office of Naval Intelligence; U.S. Navy Publications Branch. 187 pp.

EPILOGO

En la Edad Media,

los hombres eran de hierro y los barcos de madera;

con la superación de este Ejercicio,

estos naufragos han demostrado que,

ahora que los barcos son de hierro,

los hombres y las mujeres también son de hierro
