

ALGO SE HA ROTO EN EL MAR.

AITOR CABO RIVERA

Capitán de ferry con más de 10 años de mando en líneas regulares entre España, Marruecos, Argelia, Canarias y Baleares. Actualmente al mando del Ferry de la compañía Balearia "Martín I Soler".
Experiencia previa en bulkcarriers y portacontenedores de tráfico internacional.
Práctico del Puerto de Motril, maniobrando desde megacruceros y buques Panamax hasta petroleros y yates de gran eslora.
Ajustador de aguja magnética y auditor interno ISM, especializado en seguridad operacional y cumplimiento normativo.
Formador STCW de cursos de especialidad marítima.





No de golpe, no con estruendo, sino despacio, como se oxida un mamparo cuando nadie lo pinta. Primero aparece una mancha tenue, casi estética; después una costra; más tarde un desconchón que ya no admite excusas. Un día, sin que nadie recuerde cuándo empezó, aquello que parecía sólido deja de serlo. Hoy, en muchas tripulaciones, confluyen varios males que juntos forman una tormenta perfecta. No es una que levante olas en la superficie: es la que trabaja por debajo de la línea de flotación.

El primer síntoma nace en tierra, en las escuelas. Se ha cambiado el oficio por el papel, la experiencia por el plan de estudios. Se forman titulados, no marinos. Se estudia la mar como quien estudia un mapa antiguo: con distancia, con respeto académico, pero sin sal en la piel.

No se prepara para la vida a bordo, para la convivencia forzada, para la jerarquía, para la presión de una guardia larga cuando el cansancio nubla la cabeza y la responsabilidad no admite pausas. No se enseña lo que es realmente un barco: una máquina viva que envejece, falla y exige atención constante, como un organismo que responde mejor a quien lo escucha que a quien solo lo analiza.

Se priorizan asignaturas de relleno para vestir la profesión de ingeniería mientras se vacía de realidad. Se sale con diplomas, pero sin callos; con conceptos, pero sin criterio; sabiendo cómo debería funcionar todo, pero sin haber visto nunca cómo funciona cuando deja de hacerlo. Y el mar, como la vida, rara vez se comporta según el manual. La teoría enseña a reconocer sistemas; la práctica enseña a reconocer problemas. Y entre ambos hay un vacío que solo se llena navegando.

El segundo problema sube a bordo sin vocación. Marineros que llegan rebotados de cuatro o cinco trabajos distintos, sin amor por la mar ni respeto por el barco. No es culpa individual; es el reflejo de un mundo que ha convertido todos los trabajos en transitorios. Pero en la mar la provisionalidad tiene consecuencias. Para ellos esto es solo otro empleo más, no una forma de vida. Cumplen horarios, no responsabilidades. Y cuando falta vocación, falta cuidado; cuando falta cuidado, el barco empieza a deteriorarse por dentro, aunque por fuera aún pinte bien.

El barco siempre delata la actitud de quienes lo habitan. Un barco cuidado respira orden incluso en medio del desgaste. Uno abandonado lo parece, aunque esté recién pintado. No es cuestión estética: es cultural. La diferencia entre reparar y parchear es la misma que entre pertenecer y simplemente pasar.

El tercer problema es generacional y profundo. Una fragilidad mal entendida. No se acepta la corrección ni la exigencia, no se tolera el esfuerzo extra ni el aprendizaje lento. Se ha confundido respeto con comodidad. Antes, aprender implicaba equivocarse delante de quien sabía más; ahora, cualquier corrección se percibe como ataque. Pero la mar no admite pedagogías suaves: enseña con consecuencias.



Algunos creen que un año de alumno equivale a una vida navegando. Se confunde derecho con mérito, título con conocimiento. Pero el mar no entiende de discursos: solo distingue entre quien sabe y quién no. Y lo distingue rápido. En un despacho el error genera un informe; en la mar genera una situación. Y la situación no pregunta por la autoestima.

Y si queremos hablar claro, hay un cuarto problema que lo envenena todo: la precarización. Salarios ajustados a la baja para responsabilidades enormes. Empresas que ahorran en personas y luego se sorprenden cuando fallan los barcos. Se pretende profesionalidad sin invertir en profesionales. Se exige compromiso sin ofrecer estabilidad. Pero la competencia tiene memoria: si se paga poco, los buenos se van; y cuando los buenos se van, el nivel cae en picado.

Antes, quedarse años en una compañía era normal. Hoy, permanecer es casi sospechoso. La rotación constante impide la transmisión del conocimiento silencioso: ese que no aparece en los procedimientos, pero mantiene los barcos funcionando. El conocimiento práctico no se aprende en cursos, se hereda en conversaciones cortas, en gestos, en correcciones a media voz durante una maniobra. Cuando la gente cambia continuamente, esa cadena se rompe.

Antes, un primer oficial era otra cosa. Era alguien que conocía el barco hasta el último tornillo. Sabía de pintura, de hidráulica, de mecánica, de electricidad. Veía una fuga antes de que fuese una avería. Escuchaba un ruido y sabía que algo no estaba bien. Caminaba por cubierta y detectaba un problema sin saber aún explicarlo: intuición entrenada por años de repetición. Pero, sobre todo, sabía llevar gente: mandar sin humillar, enseñar sin cansarse, exigir con el ejemplo.





El mantenimiento no se hacía porque tocaba, se hacía porque el barco era casi una extensión de uno mismo. El orgullo profesional era tangible: se veía en la alineación de una escala, en la tensión correcta de un cabo, en el brillo de una barandilla que nadie había pedido limpiar. Eran detalles invisibles para el pasajero, pero fundamentales para quien sabía mirar.

Y el contramaestre era el hombre que sabía de todo. Costuras de cabos, soldar una tubería, tratamientos de cubierta, reparar casi cualquier cosa que se rompiera. Oficio puro, transmitido con años de mar. No enseñaba desde el discurso, enseñaba desde la repetición: “hazlo así”. Y ese “así” contenía décadas de experiencia comprimida. Hoy, tristemente, en muchos barcos el contramaestre no es el más sabio, sino simplemente el marinero más espabilado. Se ha sustituido la maestría por la funcionalidad.

El barco no era solo un lugar de trabajo: era nuestra casa. Allí se vivía, se comía, se dormía y se envejecía un poco en cada marea. El tiempo a bordo tenía otra densidad: los días no se medían por horas, sino por maniobras, por guardias, por escalas. Se cuidaba con cariño y con esmero. Nos sentíamos orgullosos de verlo pintado, limpio, en buen estado, de saber que aquel casco hablaba bien de quienes navegábamos en él.

Hoy, en muchos casos, ese sentimiento se ha perdido. Hay quien solo viene a pasar su campaña y volver a casa, sin arraigo, sin pertenencia, sin responsabilidad más allá del relevo. El barco se convierte en un escenario temporal: mientras funcione durante mi turno, es suficiente. Pero el mar no funciona por turnos; funciona por continuidad.

Y cuando el conocimiento práctico desaparece y el sentimiento de pertenencia se diluye, el mantenimiento se resiente, la seguridad se debilita y la carga vuelve a caer siempre sobre los mismos hombros. Siempre hay unos pocos que sostienen el sistema: los que revisan dos veces, los que dudan antes de firmar, los que no duermen tranquilos si algo no encaja. Son los últimos depositarios de una cultura que no se ha sustituido, solo abandonado.
Esta no es una exageración ni un lamento aislado. Es una realidad cotidiana que se percibe en pequeños gestos: en la herramienta mal guardada, en la inspección hecha para cumplir, en el "siempre se ha hecho así" repetido por quien en realidad no sabe por qué. La mar no castiga de inmediato; espera. Y esa espera crea la ilusión de que nada pasa.
Pero pasa.

Por eso muchos miran a tierra. No por cobardía, sino por dignidad. Porque nadie quiere pagar con su título, su carrera o su libertad la ineptitud de otros. Porque cuando el sistema deja de premiar al profesional y empieza a castigar al responsable, escapar del mar no es rendirse: es sobrevivir.

Sin embargo, quizá lo más triste no es que algunos quieran marcharse, sino que cada vez menos quieran quedarse. El problema real no es la pérdida de marinos veteranos; es la ausencia de quienes quieran convertirse en ellos. Porque un oficio desaparece no cuando mueren sus expertos, sino cuando deja de atraer a los futuros.

La mar sigue siendo la misma. Exigente, honesta, indiferente a nuestras teorías. Sigue recompensando al que observa, al que aprende despacio, al que duda antes de actuar y actúa cuando ya no duda. Tal vez el error ha sido intentar domesticarla desde la comodidad de tierra firme, olvidando que nunca fue una profesión cómoda, sino una profesión digna.

