

DE SOL A SOL

VIVIR EN UN BARCO

A comienzos de 1922 / me embarqué en el "Oskawa", un vapor de seis mil toneladas.

JESUS subió un poco más el volumen del transistor National Panasonic, y se despereza abriendo la portezuela corredera coronada con una plaquita apenas visible: caseta de gobierno. El alerón de babor huele a yodo, mojado por la humedad y salpicaduras de las olas al romper con el costado de barlovento. Apoyándose en la regala, contempla la proa, la mar que empieza a ser azul agitada por vientos blandos del Noroeste. Piensa: «Va a amanecer»; piensa, musita. «¡Qué sueño!». Grita: «¿Dónde demonios darán buena música?».

—¿No se coge Radio Eka?
—¿Qué va!
—Radio Nacional es Radio Manolo Escobar.

Antonio hace un gesto brusco hacia su derecha, firmemente agarrado a la indócil rueda de ocho puntas que gobierna el casco cansado del «Látigo Marino», viejo buque sueco diseñado para transportar pasajeros (110 metros de eslora), luego comprado por un armador griego que lo convirtió en mercante de carga general (16 metros de manga), finalmente rescatado del desguace por un oportunista naviero español, que lo destinó al transporte de todo entre la Península y las islas Canarias (y 13 metros de puntal). La rosa náutica empieza a vibrar, y Antonio, timonel de guardia entre las 4,00 y las 6,00 levanta la caña. La proa cae suavemente a estribor: «A rumbo D. Jesús, 36°».

Bien. Jesús busca afanosamente la música redentora que facilita las dos horas y pico que todavía le faltan para acabar la guardia. Inútil, Radio Nacional vomita ahora a Julio Iglesias en versión marinera, es decir, cantando en gallego.

Timonel y primer oficial se han quedado mudos, uno apoyado sobre el telégrafo: avante toda, y Antonio, echado el cuerpo sobre la rueda del timón, impotentes ambos para conseguir que el sol nadara más de prisa y saliera de una puñetera vez. Ya, el disco entero reposando sobre una línea horizontal tomada por una breve calima agorera. Pucho sube al puente alto, hay que marcar el sol para hallar la corrección total de la aguja magnética.

¿Dónde estará el progreso? Colón hace más de quinientos años navegaba con una brújula tan imperfecta como esta, situada en una brillante bitácora cualquier día de 1972. Pero el primer oficial, mientras enfila su ojo izquierdo con el sol y con la pínula erecta en el centro del mortero que alberga el compás, piensa que sí, que el hombre ha superado en la mar la dependencia del magnetismo y ha inventado el giróscopo. El «Látigo Marino», como tantos otros buques mercantes, anda únicamente con aguja porque al capitalista de turno, obseso con los beneficios, no le preocupan las personas, sólo los costos de producción, y el giróscopo es muy caro..., además, el barco va igual.

A Toño le ha llegado su relevo, las seis y dos minutos de la mañana. «¿Qué te pasó, paisano?».
«Me caigo de sueño». «¿Por qué no llevará el guarro barco este piloto automático?».
«La compañía, que lo único que quiere es chupar». Guillermo se queda tranquilo después de la afortunada frase... coge la rueda fatídica.

—Hasta luego, «arrugao».
—Al treinta y seis don Jesús. Bien.

Antonio va bajando escaleras y, por la cubierta, llegará a la popa, su reducido medio de vida. Irá primero a la cocina, donde se servirá su café-con-leche. «Buenos días, Juan. ¿Cómo va el potaje (café de barco), el mejor medicamento para producir diarreas, estívalos y de invierno?». Luego, al camarote, que comparte con tres compañeros más. «¡Maldita sea, esto no es vida!». Apartado de la mujer y de los hijos, separado de los amigos, soportando una

convivencia forzada... y en qué condiciones: mala comida, poco descanso, cucarachas que duermen sobre los párpados del dormido. Todo por catorce mil pesetas, menos seguros sociales.



Y hasta en el puente y en el cuarto de derrota / se oía ya, a los cuatro días de dejar Hamburgo, / tintineo de vasos y canciones.

EN la caseta de gobierno, piloto y marinero se han enzarzado en una guerra de gestos y discursos insinuados. Guillermo, mientras, mueve a banda y banda el timón, bosteza y no dice «¡Carajo!». Jesús le mira, dando un chasquido con los dedos y contorsionando el cuerpo al ritmo de unos pies que se le van desesperados tras las últimas notas de Barrabás. Tan cerca y tan lejos, no se hablan, sólo insinuaciones que nada dicen o que lo expresan todo haciendo inútiles las palabras. El clasismo impuesto por unas normas degradantes aíslan de una manera total a dos hombres explotados por igual. Los oficiales, la mayoría de ellos, andan convencidos de que el exceso de confianza con los subalternos es la causa de los conflictos de obediencia. Víctimas de esa pobre mentalidad, timonel y piloto, tan sólo por razón de su cargo a bordo, se pudren en la miseria de sus propios pensamientos desamparados.

El sol está ya lejos de la línea donde la mar y el infinito parecen confundirse. Jesús sacó el sextante y el cronómetro y midió su altura: 9,42. Suficiente. Hace el cálculo, maleza inexpugnable de números y símbolos con la única finalidad de, finalmente, decir: «Aquí estamos». Ahora Jesús vuelve a pensar en Colón; tam-

bién el genovés se situaba en alta mar por medio de los astros. ¡Quinientos años para casi nada! Pero no. La máquina diferencia las dos épocas. ¡Ah, la máquina! Un mundo dentro de otro mundo, con sus mandos y sus subalternos propios. Entre los oficiales de puente y máquinas es «normal» un estado de tensión latente; los primeros desprecian a los maquinistas, «esos chocolateros», que soportan el peso de su llegada tardía a los barcos. Los de «la chocolatera» confían en su preponderancia técnica: el capitán y los pilotos, en definitiva, están vendidos a los conocimientos de los oficiales de máquinas, y esta dependencia es más acusada cuanto mayor es el grado de automatización que el armador ha dispuesto en su flota.

(Cuando la mar y el viento eran los únicos elementos que las embarcaciones debían dominar, sólo los pilotos eran los que daban órdenes. Durante largos siglos, el arte de navegar sólo tenía un nombre y unos exponentes. Más tarde, muchísimo más tarde, un inglés inventó la máquina a vapor, y hubo necesidad de gente especializada para cuidar su funcionamiento. Los capitanes y los pilotos de la época no alcanzaron a ver el drama histórico que su aristocrática posición, "no bajar a la máquina", iba a ocasionar. Nacieron los "oficiales de máquinas" acunados en flamantes planes de estudio que, a toda prisa, ponía en marcha las escuelas de "náutica" existentes. Ya desde el inicio, y a pesar de que las leyes equiparaban a las dos ramas de oficiales, antes de comprenderse, puente y máquinas se divorciaron. Todo esto a nivel de jerarquías; al proletariado no le afectó el problema. Los barcos, aún hoy, se siguen construyendo con dos "cámaras de oficiales", detalle que parece mínimo, pero que condiciona y aleja cualquier intento de convivencia. El capitán, secularmente de puente, como mando absoluto del buque, inclinaba las diferencias en favor



JUAN ZAMORA TERRES

de los pilotos. Hoy, la situación es aproximadamente idéntica, salvo en leves diferencias que se dan por la distancia histórica que ha aproximado las dos profesiones que empiezan a ser conscientes de su igualdad de asalariados frente al capital. Los "oficiales de radio", últimos técnicos llegados a la mar, no parecen crear conflictos. Están integrados en el grupo de los "de puente", aunque un tanto rebajados frente al prestigio que les ha dado cobijo.)

—Don Jesús, hay un barco justo por la proa, algo a babor.

Bien. Pucho sale del cuarto de derrota, deja el cálculo, cogerá los prismáticos, y salió de la caseta de gobierno al alerón de estribor mandando a Guillermo meter un poco a babor para cruzarse muy cerca con un moderno petrolero, 70.000 toneladas, que al través le hizo babear sus ilusiones frustradas de navegar cómodamente. Probablemente, en el puente del otro barco, el piloto respectivo: «¡Qué bien se vive en un barquito pequeño!». Dos engañados más en la gran mentira. Entró de nuevo al puente y apagó las luces de situación, que el tedio le había hecho olvidar.

A los pocos días de mar se apoderó de nosotros la preocupación por la paga pequeña, la insegura vejez.

TAC, toc, tuc, tuc... monótono, tac, toc, toc, tic, tic, el «niño» se para, se palpa los muslos y sacará un cigarrillo que alargó a su compañero Gerardo, marinero a trabajos de día. Hace poco que lo cambiaron, antes iba a guardias de timón, dos horas en el puente y cuatro de descanso, así todo el día veinticuatro horas. Luego las maniobras y las horas extras que delicadamente las jerarquías de a bordo le pedían que hiciera. La compañía había reducido personal sin mejorar nada las instalaciones; resultado: menos hombres, más explotados.

Encienden el Pall-Mall y siguen picando la regala del castillo de proa. Trabajo duro, previo a una buena pintada que dejará el buque rutilante y sumará puntos en la cuenta del primer oficial deseoso de ascender a capitán.

Gerardo y el «niño» estarán todo el día picando, hasta las seis de la tarde, con una hora para almorzar. Hablan de las vacaciones. Castro lleva quince meses navegando sin interrupción y todos sus poros respiran mala uva. Tiene conciencia de su explotación, en muchísimos casos superior a la que sería objeto en tierra. Hablan de desembarcar y buscarse un puesto lejos de los mares, que alguien dijo que unían, pero que en realidad separan. ¡Es tan difícil! El «niño», nacido en La Puebla del Caramiñal, gallego con morriña, anda en los barcos desde que tenía quince años. Empezó de mozo, hoy es marinero, casi nada sabe hacer fuera de los barcos. No, no se puede volver a empezar. La losa fatídica de una vida miserable allá en su pueblo cae con fatalidad sobre su rebeldía.

—Hablemos de fulanas.

—¡Qué buena estaba la última que encontré en Las Palmas!

Sudando y con las mentes sumergidas en los pliegues de unas faldas, pasaron su jornada. Sólo breves intervalos de dolor al pensar en la familia, en el trabajo, en la paga pequeña y en la insegura vejez.

Faltaba poco para llegar a Madera / cuando la carne empezó a oler mal en las cámaras frigoríficas.

LA cámara de oficiales de cubierta, la cámara de oficiales de máquinas, el comedor de Maestranza y el comedor de subalternos. Cuatro rincones, cada uno de ellos rodeado de cuatro manparos, donde a las once de la mañana almuerza la tripulación dividida. El barco descansa, sólo permanecen dos hombres de guardia en la máquina y otros dos en el puente. La comida debía ser igual para todos. Pero no. En Maestranza comen un poquito mejor que los subalternos, marineros, mozos y engrasadores. Los oficiales, todavía más. El capitán, mejor que nadie.

La jerarquía es la base de la coexistencia a bordo. División clasicista que se manifiesta hasta en los detalles más nimios.

—Potaje. ¡Cada día, potaje! —el contraestremaestre parecía que rezaba.

—Comida de barco.

—Y el filete con patatas —surre Eduardo, el calderero—. Un bistec duro y elástico, el producto natural más parecido al chicle americano ese.

—El melón está verde como una cebolla. ¡Cerdo el mayordomo! Engordando a costa de nuestra úlcera.

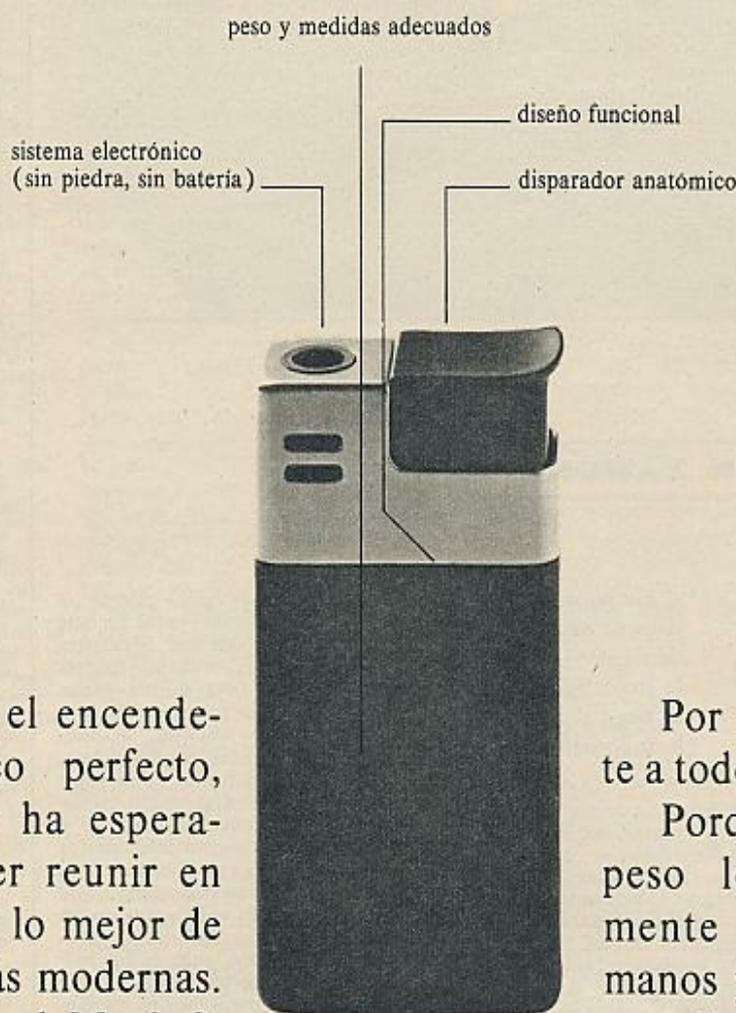
Los oficiales comen, además, un entremés histriónico y café. Al capitán se le sirve lo que quiera.



Varias veces / el barco se desvió de su ruta. No obstante, / gracias a que tuvimos mucha suerte, llegamos.

LA meridiana es hoy a las 12.49. La tomaron el segundo y el agregado. Agarrarán el sextante y tangentearán el sol que va tomando altura hasta llegar un momento en que se detiene, reposa y comienza a bajar. La máxima altura del sol sobre el horizonte es la altura meridiana, meridiana que combinada con la «marq» o el «horario» calculado

Sólo Braun podía haber hecho Mach 2: El encendedor electrónico perfecto.



Mach 2 es el encendedor electrónico perfecto, porque Braun ha esperado hasta poder reunir en un encendedor lo mejor de las técnicas más modernas. Así ha creado el Mach 2, un encendedor distinto a los demás.

El Mach 2 es distinto porque su sistema electrónico es el más avanzado, por supuesto no necesita piedras, ni batería.

Por su diseño, diferente a todos.

Porque su medida y su peso le hacen perfectamente adaptable a sus manos y a su bolsillo. Porque tiene disparador anatómico. Porque es infalible, y sin ninguna duda el más rápido que existe.

Mach 2. El encendedor electrónico hecho por Braun.

BRAUN

VIVIR EN UN BARCO

horas antes, dan la situación del barco a mediodía verdadero. Es el trabajo de los pilotos. El capitán asiste a la meridiana, sube al puente, y desde su posición de semidiós omnipotente da el visto bueno al resultado.

—Nos hemos desviado doce millas al Oeste de la situación estimada.

—Debe ser por el viento —replika Tano.

—Poner rumbo al treinta y siete y no olvidéis de tomar una corrección total al ocazo.

La meridiana se disipa, y el segundo oficial, más conocido por «Bigotes» gracias a un mostacho dieciochesco que le cubre unos labios de simio, se queda en el puente con la compañía distante de Germán, viejo marinero indolente con el timón, que observa la proa con la indiferencia de treinta años de compañía.

Tano, Pucho y el «viejo» han bajado a sus camarotes. «Hasta luego, don Salvador».

Tano dormirá la siesta, pero antes ojeó el «Diez Minutos» por su parte central, donde una muñeca de muslos espesos le muestra su ombligo de pliegues eróticos. Cayetano Tuñón, veintidós años, agregado, alumno de Náutica, haciendo la guardia del tercer oficial por escasez de pilotos en la compañía, gana 5.000 pesetas y despótica siempre que puede contra unas leyes que le obligan a hacer sus prácticas de navegación en buques españoles por el módico precio de 3.000 pesetas de sueldo base. El ya estaría en barcos extranjeros, pero no llegaría jamás a obtener el título de piloto español, por más que supiera astronomía y reglamentos. Hace la guardia de ocho a doce; la de la mañana se le pasa rápido, pero la de la noche... Las estrellas ya le dan cien patadas en el sitio.



El capitán, cuando se paseaba a bordo siempre llevaba una pistola, lo que constituía una ofensiva muestra de desconfianza.

DON Salvador era menudo, hacia ocho meses que mandaba el «Látigo Marino». Era hostil para con la tripulación y no se permitía ningún tipo de confianza con nadie.

—Si se pierde el respeto, estamos perdidos.

Y así lleva una vida solitaria,

amargada, engañosa. No monta guardias y tiene todo el día para hundirse en su propio asco, lo que hace muy a menudo. Es el representante del patrón y su función a bordo es defender los intereses del armador.

—Cuando el barco lo necesita, se trabajan no veinticuatro, sino noventa horas seguidas.

A fuerza de años se ha convertido en carne de barco: su psique no funciona fuera de la relación despótica que ha establecido con el camarero, al que trae loco con sus continuos caprichos infantiles. El capitán, el tópicus rey del barco, sobrenombre «el viejo», personaje que las leyes han aupado en un auténtico pedestal cimentado en el autoritarismo, figura central de las novelas sentimentales que ceban casi obscenamente el mito de la vocación marinera.

A Salvador le toca las narices que no le pongan el «don» delante. Se queda pequeño sin el «don Salvador»... Finalmente se quedó dormido con la mente inundada de whisky no bebido, despreciando en su espíritu reprimido a los colegas que una vez en el mando matan con alcohol las largas navegaciones.



Luego se produjo una avería en la sala de máquinas. También la reparamos riéndonos por dentro.

YO no he visto jamás el infierno inexistente, pero conozco la sala de máquinas de muchos buques: Puede que el infierno sea peor. La temperatura media alcanza con facilidad los 60°, el ambiente era espeso, lleno de humos y vapores oleosos, y el ruido de los pistones que suben y bajan, ruido terrorífico. La sala de máquinas es un gruñido atroz. De nuevo el lucro: la máquina podría llevar silenciadores, pero no; la temperatura puede dominarse con aire acondicionado, pero tampoco.

—Mi hijo nació hace ya doce días —gritando.

—¿Qué dices? —gritando más.

—Que mi hijo ya nació —la voz es un quejido.

Ernesto, primer maquinista, y Pepillo, engrasador, abandonan el diálogo incipiente. Chrack, chrock... sin prisa excesiva, sin ninguna pausa, la máquina.

Pepillo no se ha enterado, per-

manece de pie observando un auxiliar, de que ha nacido el hijo de don Ernesto.

—Un hijo. Y él navegando, sin saber cómo es, cómo estará su esposa. Cosas de los barcos malditos.

Aunque con otra organización, menos egoísta, otra manera de entender la vida de los hombres en un buque, se podría navegar bien.

En la máquina también existe el clasismo que separan al «oficial» del engrasador. Pero es mucho menos acusado que en el puente. La mayor dureza del trabajo y la forzosa convivencia, los dos bregan y se ensucian de grasa cuando la hélice no da vueltas y hay que arreglarla, son las causas del acercamiento humano por encima de los galones. Luego comerán en distinto lugar, dormirán de muy diferente manera y el acercamiento no se consumará. Todavía quedan clases...



Uno de nosotros / fuera de sí por trato tan indigno.

«**A**LEGRATE, que mañana es domingo». «Domingo, ¿y qué? En un barco navegando es igual el domingo al jueves o al lunes». «Bueno, hombre, no te pongas así, pronto llegaremos a Cádiz». «Hubiéramos llegado ya si no fuera por este "candral", que no da más de ocho nudos».

—Estoy harto. Ni domingos, ni fiestas. Nada. Y eso de las horas extras que te apuntan es un cuento; aquí estamos las veinticuatro horas del día de servicio. Igual te vas a dormir y al cabo de dos horas te despiertan: manobra. Ganamos un poco más que en tierra, pero, ¿y qué?

Eloy va poniéndose serio por momentos. Están preparando la mesa de la cámara de puente: a las seis de la tarde es la comida. Javier no querría ponerse de mala leche. Se amargó hace tiempo y ahora intenta disimular relegando siempre todo tipo de conversación «seria».

—Si tuviéramos un Sindicato... El que hay es de los armadores y comandantes de Marina.

Siguen preparando la mesa, ponen los cubiertos. El camarero es un personaje llegado a los barcos como último recurso de existencia. Todos se vanaglorian en su prurito, mísero, profesional, de ser camareros «de tierra»... y algunos lo son. Pero la mayoría son sencillamente eso, «camareros de barco».

Nosotros pensábamos / que hasta un niño podría comprender / que nuestra paga era realmente demasiado pequeña.

PUCHO, que ha tomado el relevo de Alfonso a las 16,00, sigue en su lucha personal con el National Panasonic: «Yo soy rebelde porque el mundo me hizo así...». No hay nada que hacer. Entra en el cuarto de derrota y se enfrascó en sus planos de carga, desordenados, en sus horas extras, sucias, y en su aburrimiento atroz.

En el timón, Antonio detiene su vista en la bitácora, lustrosa tras el baño de «Netol», mientras Pepillo, a otra hora, suda tinta en la máquina, y Castro se broncea eróticamente picando en la cubierta.

—Javier, tráeme un whisky y algo para mascar.

—Ya está el viejo tocando las narices; debe pensarse que el camarero es como un cunucú.

El camarote, a oscuras, y Alfonso, el «Bigotes», tumbado en el camarote intentando conciliarse con el sueño que le ha vuelto la espalda. Tano, separado por un mamparo, escribe a su novia: «Pienso mucho en ti...», «un hijo que no conozco, pero que ya quiero»; desesperado, Ernesto.

—El seis pito.

—Me doblo.

—Cierro. Cuarenta y siete. Cinco para vosotros.

La partida: Gerardo, Antonio, el camarero y el marmítón.

Es un crepúsculo disperso que oscurece la vida y donde el disco no se ve, apenas se siente. Un sol recalentado que despide tonos rojizos, tonos de vino rosado, estrias de luz incolora. Pucho se lamenta porque le falta un elemento de la enfilación. El sol se está poniendo, siempre por el Oeste, tomado por unos cirros impotentes que descansan sobre el horizonte. ■ J. Z. T.

NOTAS.—«El látigo Marino» es un buque imaginario, perteneciente, aunque no lo parezca, a una compañía inexistente. Los personajes son ficticios y cualquier parentesco con la realidad es fruto de la más que juguetona casualidad. Imaginarias, pero verdaderas las historias íntimas del «Látigo Marino», son la síntesis de las experiencias marineras del autor, dos años embarcado en distintos buques y compañías, todos ellos de nacionalidad española.

• Las versos que dan entrada a cada parte del relato pertenecen al poema de Bertolt Brecht «Demolición del barco Oskava» por su tripulación, incluido en el libro de Brecht «Poemas y canciones» publicado por Alianza Editorial, Madrid, 1968.