

Los CoNteM poRa nEoS

En los tiempos en que por primera vez se quiso que los españoles nos acostásemos pronto (y, preferiblemente, solos), en la lóbrega posguerra, encontraba yo en el último Metro que se salía de la Puerta del Sol a Emilio Carrere. Era un poeta de la casta de los

LA GUERRA AL NOCTAMBULO

noctámbulos. Un superviviente de la bohemia. Se contaban de él prodigiosas anécdotas. Por ejemplo, el orden meticuloso en su despacho del Tribunal de Cuentas: carpetas que decían "Disgustos de la Superioridad", "Inquietudes del Jefe Superior"... Estaban repletas de oficios que empezaban con estas frases: "Esa Superioridad ve con disgusto su comportamiento...". "Ese Jefe Superior considera con inquietud su actitud...". Carrere era especialmente feo y abandonado: las mujeres le amaban. Decían que un día estaba en el estudio del escultor Barral, y él le pidió que exhibiese un pie como modelo para terminar una escultura. Carrere se resistió con tanta angustia, que Barral le comprendió, y dijo: "Anda, pasa un momento al cuarto de baño, y después vienes a posar...". Al cabo de un tiempo se oyó la voz de Carrere desde el cuarto de baño que decía: "¡Emiliano! ¿Cuál me lavado?". Arrojado a su casa por los horarios de cierres de cafés, de teatros, Carrere tomaba el último Metro. Le acompañaba yo a su casa —la "Casa de las flores", esa maravilla de "habitat" urbano que se adelantó a todo, y sigue adelantada— y charlábamos en el portal. "Reconocerá usted —decía— que es mucho más sano acostarse pronto...". Al cabo de un momento se brindaba él a acompañarme a mi casa, próxima. Alguno de los dos decía otra vez: "Pensándolo bien, es un acierto esto de cerrarlo todo... Es más sano así, ¿no le parece?". (Eran los tiempos en que las personas normales se llamaban de us-

ted.) De casa a casa pasábamos la noche. Hasta que clareaba, oía a churros y se iban los serenos. Y nos despedíamos con luz de día. "¡A dormir, a dormir! —decía Carrere—; es excelente poderse acostar tan pronto...". (Nadie ha encontrado después el punto

justo entre la rima popular y la poesía culta que Carrere tenía en sus versos.)

¡Otra vez a dormir pronto! Qué curiosa manía, querer aproximarse a Europa por donde no es. Qué curiosa idea la de creer, con un escritor francés, que "todo lo que pasa de noche es pecado" (un escritor francés que ignoraba los grandes pecados de las horas de oficina). Qué curiosa manía la de querer hundir definitivamente el cine, el teatro.

Hay que enlazar algunas cosas de ahora con algunas cosas de la posguerra. Este regreso ad uterum debe tener algún sentido preciso. Que no es, claro, el de ahorrar energía eléctrica. Algo hay en el subconsciente que no acaba de aflorar.

Y el español siente que cada vez se le escapa un poco más, y por donde menos lo parece, la posibilidad de que el centro de decisiones de su propia vida esté en sí mismo. Parece que es una sensación bastante común. Las prohibiciones gratuitas, por extraño que parezca, son las que causan mayor incomodidad. Porque alcanzar al último reducto de la individualidad. Que, en otros tiempos, según se decía, era una característica del español: "Ferozmente individualista...".

Qué raro es todo, qué raro. ■

NOTA

El recuadro «Tiempo de listas: Un gobierno para la primavera...», publicado en la página 11 del último número de TRIUNFO, apareció sin firma, al igual que la viñeta que lo ilustraba. El texto pertenece, como el lector habrá reconocido por su estilo, a Pozuelo, y así aparecía en el sumario. El dibujo era original de Chumy-Chúmez.

POZUELO

BARCELONA

Muerte de un pescador

En la noche del pasado 20 de noviembre, miércoles, el tiempo fue apacible en Barcelona. No hubo brumas y el viento era una suave brisa. La mar estuvo en calma. En el reducto de las dársenas más interiores del puerto, la luz de las farolas y la brillante cabellera luminosa de Montjuich animaban la oscuridad de unas aguas tranquilas, cuyo aspecto no inspiraba presagio alguno de inminente tragedia.

Pasadas las 12 de la noche, cuando corrían los primeros minutos del día 21, el «Ernesto Anastasio» inició una rutinaria maniobra de salida desde su puesto de atraque en el fondo del Muelle de España. El «Ernesto Anastasio» es una motonave mixta —de carga y pasaje—, con 9.700 toneladas de desplazamiento, 126 metros de eslora y 16,7 de manga. Pertenece a la Compañía Trasmediterránea, cubriendo normalmente la línea Barcelona-Islas Canarias con escalas variables en la Península. Dada la frecuencia con que el buque recalca en Barcelona, prescinde del asesoramiento de los prácticos cuando efectúa las correspondientes maniobras. Tampoco esa noche el práctico estaba a bordo cuando el «Ernesto Anastasio», atracado con la proa hacia la ciudad, dio marcha atrás y fue virando hasta quedar orientado hacia la salida de la dársena del Comercio. La maniobra no ofrece excesivas complicaciones, aunque el barco debe atravesar una angostura —entre una punta del Muelle de España y el ángulo que forman el Muelle de Baleares y el del Reloj—, debidamente señalizada con las luces correspondientes. En una de las ban-

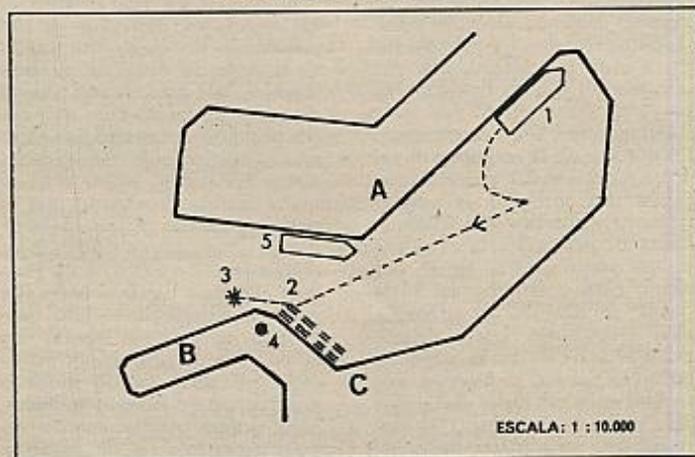
das de esa angostura tienen su habitual lugar de atraque los pesqueros de arrastre que faenan, desde el amanecer hasta la puesta del sol, por las aguas colindantes al puerto. Son embarcaciones frágiles, construidas en madera, de entre 15 y 20 metros de eslora, que por la insuficiencia del muelle de atraque —unos 70 u 80 metros—, incapaz de albergarlas a todas, se abarloan por grupos de cuatro e incluso cinco, formando un denso conglomerado de cascos, palos, redes y aparejos. En repetidas ocasiones —la última, premonitoriamente, lleva fecha del 20 de noviembre de 1974—, la Cofradía de Pescadores de Barcelona ha elevado a la dirección de la Junta de Obras del Puerto documentos informes solicitando, con la urgencia propia del caso, más espacio para el atraque de los pesqueros. El problema viene de lejos. La JOP ha hecho, al parecer, promesas para un futuro que se retrasa ya demasiado. Por promesas que no queda: «cuando se amplíe el puerto...», etcétera (1).

Una vez con la proa hacia el Sur, mirando hacia la salida del puerto, el «Ernesto Anastasio» dio, suavemente, avante poca...

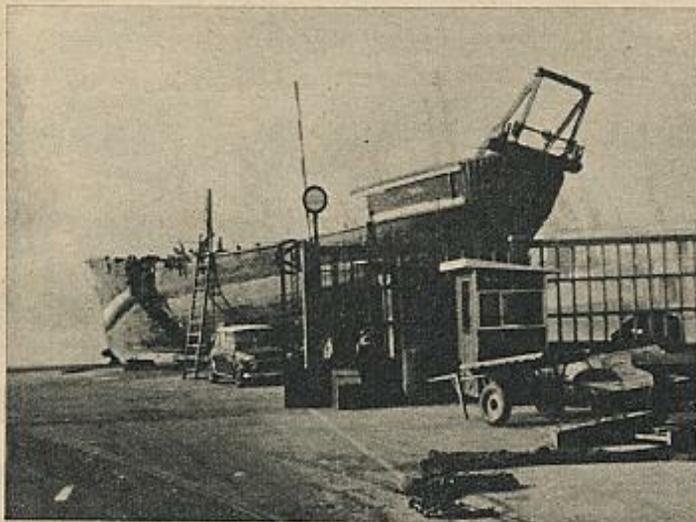
Desde su garita, en el Muelle de Baleares, el carabinero de guardia pudo darse perfecta cuenta del peligroso acercamiento de la imponente mole pintada de blanco, como es norma en la Compañía Trasmediterránea. Justo en el ángulo que forman el Muelle de Baleares con el muelle donde atracan los pesqueros

(1) Ver TRIUNFO número 625, «Barcelona: Un puerto para la eternidad».

ESQUEMA DEL ACCIDENTE



A. Muelle de España. B. Muelle de Baleares. C. Muelle del Reloj. ... trayectoria que probablemente siguió el «Ernesto Anastasio» en su maniobra de salida. 1. El «Ernesto Anastasio» en su lugar habitual de atraque. 2. El pesquero «Stella Maris III», abordado en el momento de recibir el impacto. 3. Lugar donde aproximadamente se hundió el pesquero, arrastrado hasta allí por el «Ernesto Anastasio». 4. Torre del Reloj. Buque mercante atracado en esa situación la noche del 20 de noviembre. Su presencia hacía necesaria una mayor atención en la maniobra de salida del «Ernesto Anastasio».



La «Stella Maris III», una vez fuera del agua, presentando el limpio corte que le ocasionara el «Ernesto Anastasio».

se encuentra la torrecita dieciochesca que sostiene el monumental reloj de cuatro esferas que caracteriza la tradición del puerto barcelonés.

—Si no llegan a estar ahí las barcas, el «Ernesto Anastasio» se come el reloj —confesaría después el carabinero de guardia.

Efectivamente. El buque se abalanzó sobre el último grupo de pesqueros, atracados más al Sur, embistiendo de proa a la «Stella Maris III» y arrastrándola unos veinte metros, hasta que el pesquero se hundió definitivamente. Tenía 17 metros de eslora. Cuando días más tarde fue recuperada del fondo, ofrecía en su flanco de babor un limpio corte vertical con restos de la blanca pintura del «Ernesto Anastasio». Como un machetazo en un coco. Los tres pesqueros abarloados por la parte de tierra al «Stella Maris III» sufrieron, a resultas del impacto, diversos desperfectos de considerable cuantía. Dos de ellas hubieron de ser llevadas a dique para su reparación.

Esto debió haber sido todo. Pero había algo más que convirtió en tragedia el accidente. En el interior de la «Stella Maris III» se encontraban dos pescadores durmiendo. Anastasio Díaz Rodríguez fue sacado de las aguas, con la ayuda del carabinero, presentando en el rostro y en las manos inequívocas señales de uñas que no habían podido agarrarse. Las uñas de su compañero, Francisco Ibáñez Arévalo, engullido por la mar al compás del remolino formado por el hundimiento de la barca. El marinero fallecido contaba veintiséis años de edad, natural de Adra (Almería), donde residen sus padres, su esposa, encinta, y sus dos hijos.

Francisco y Anastasio, emigrantes y paisanos por su origen, dormían a bordo del pesquero en el que trabajaban para ahorrar todavía más. Es muy duro tener la esposa y los hijos a casi mil kilómetros de distancia. Triste condición la de emigrante, hay que trabajar firme y ahorrar mucho para poder comprar

una vivienda mínima, pero que resulta carísima con la desgraciada especulación, que es el pan y la sal del negocio inmobiliario. Francisco, el marinero que no pudo salvarse, estaba juntando dinero para pagar la entrada de un piso en el barrio de la Barceloneta en el que meter a su familia. En un santiamén, un error del «Ernesto Anastasio» acabó con todo.

La situación social de los pescadores llega a límites increíbles. Dentro del abanico de los sectores productivos son como unos seres aparte. El pescador, el marinero no gozan precisamente de buena fama. Muchos, por la soledad y la dureza del trabajo, beben en exceso. No era este, al parecer, el caso de Francisco, de quien el carabinero de guardia —que conocía personalmente al difunto— nos dijo: «A pesar de ser marinero, era un buen hombre». Ilustrativa frase para quien quiera entender el drama social que de ella se desprende.

No ha sido la primera ni será la última vez que el puerto de Barcelona sirva de escenario a tragedias de esta u otra clase. Tampoco seremos nosotros los primeros, ni los últimos, en denunciar las insuficientes medidas de seguridad con que cuenta el puerto. Accidentes como el descrito, aunque sin consecuencias mortales, ha habido la tira y sigue habiéndolos. ¿Cuándo se va a ampliar el espacio reservado a los pesqueros? Siguen, por otra parte, durmiendo algunos pescadores dentro de las embarcaciones atracadas. ¿Por qué? ¿Hasta cuándo? Hace unos meses, la destrucción del mercante griego «Popi», a consecuencia de un incendio a cuyo sofoco no llegaron a tiempo los bomberos, evidenció la falta de seguridad que padece el puerto de Barcelona. Ya antes, un incendio en un tinglado estuvo en un tris de extenderse hacia el muelle de los pescadores. También la Cofradía ha alertado a las autoridades correspondientes sobre ese peligro...

En cuanto al «Ernesto Anastasio»,

el comportamiento de sus responsables fue, cuando menos, muy extraño. En primer lugar, el buque no se detuvo inmediatamente después del abordaje, como sería lógico pensar. Ya hemos dicho que arrastró al pesquero como unos 20 metros hasta que lo hundió definitivamente. Tampoco entonces se detuvo. Siguió navegando y no se paró hasta alcanzar el antepuerto. Poco antes de llegar allí para fondear, el «Ernesto Anastasio» requirió los servicios de un práctico. No deja de sorprender esta medida una vez se ha consumado el accidente. Fondeados ya, el primer oficial y un agregado regresaron en la barca del práctico al lugar del accidente. Allí se limitaron a tomar nota de lo sucedido, sin ser detenidos ni molestados lo más mínimo por las autoridades de la Comandancia de Marina, que a todo esto habían acudido también, junto con los bomberos y un coche del 091 al Muelle del Reloj. Cumplida su misión, primer oficial y alumno de Náutica volvieron al buque, el cual continuó tranquilamente su viaje. No encontramos ninguna explicación razonable al hecho de que el máximo responsable de la nave, el capitán, enviase subalternos al lugar de autos —después de no haber parado el barco cuando debió—, y él, personalmente, se limitase a hacer una declaración mucho después y en lugar distinto de donde ocurrió el accidente. Al parecer, el capitán prestó declaración ante las autoridades de Marina de Tarragona, aunque hay quien afirma que lo hizo en Valencia.

En estos momentos está en curso un expediente y una investigación, llevada por las autoridades de Marina, con el fin de esclarecer todas las responsabilidades emanadas del caso. Además del costo social irreparable, el accidente produjo importantes daños materiales —bucques averiados, trabajadores en paro forzoso, etc.— que alguien deberá pagar. La Cofradía, de sus fondos, dispuso de un dinero para que los tripulantes de los pesqueros en reparación pudieran seguir cobrando. La Compañía Trasmediterránea se

ha negado hasta el momento a hacerse cargo de las pérdidas, en tanto las autoridades de Marina no juzguen el accidente. No deja de suscitar quejas en los afectados el hecho de que estas investigaciones se tomen sus buenos meses, durante los cuales nadie quiere saber nada.

El cadáver de Francisco Ibáñez Arévalo fue trasladado de Barcelona a Adra, donde se desplazaron el patrón mayor y el secretario de la Cofradía de Pescadores de Barcelona. Eran portadores del importe de una colecta realizada solidariamente entre los pescadores y en la que se recogieron 62.500 pesetas que le fueron entregadas a la viuda. La Compañía Trasmediterránea corrió con los gastos del traslado del cadáver, siendo ésta la única cantidad que hasta el presente ha desembolsado.

Pocas protestas ha levantado este caso, que creemos es sintomático de una situación de deficiencia crónica en el puerto barcelonés, a pesar de que, como comentaban los marineros la noche de autos, «este accidente tenía que pasar un día u otro». Es necesario exigir responsabilidades, tanto a quienes permiten la precaria situación de los pescadores como a quienes ciuden las situaciones embarazosas por el típico sistema del carpetazo. La opinión pública debe saber lo que va a hacerse para aclarar la realidad de los hechos y las medidas que se adopten para evitar su repetición. Quisiéramos equivocarnos y contemplar la puesta en vigor de las oportunas disposiciones por parte de los organismos competentes. Quisiéramos recibir la relación de las medidas adoptadas por la Compañía Trasmediterránea para que el comportamiento de alguno de sus capitanes no deje en el ánimo del público ninguna sombra de duda...

Entre tanto, un pescador ha muerto del modo más gratuito. La tendencia española a dejar por sí solos se ha cobrado una nueva víctima. ■ JUAN ZAMORA TERRES y JORGE FIBLA.

SOS: Se necesita sangre

Hace unos días apareció en la prensa barcelonesa la noticia de que el Hospital Clínico se encontraba sin depósito de sangre, hasta el punto de que si se diera una emergencia no podría ser debidamente atendida. Las llamadas del centro sanitario a través de la radio consiguieron unos resultados insuficientes. Mantener el "stock" de doscientos frascos de sangre diarios que necesita el Clínico es muy difícil. Sin embargo, existen otros centros en la misma ciudad que disponen de reservas de una manera regular, sin que sean previsibles altibajos que en un momento determinado —por causa de un in-

cidio, una explosión de gas, un accidente de tráfico colectivo o cualquiera de las contingencias a que estamos expuestos los habitantes de una gran ciudad— podrían tener dramáticas consecuencias. La gravedad del asunto aumenta si consideramos que es precisamente al Hospital Clínico donde van a parar la mayoría de los accidentados en el tráfico urbano.

Esta situación de angustiosa carencia de sangre nos sugiere varias cuestiones. En primer lugar, no acabamos de entender —en principio— por qué unos centros están bien abastecidos y otros no. Los medios propagandísticos para con-