



# CONVERSACION CON UN PIRATA

**T**ODOS los nombres y apellidos de las personas que hicieron esta historia han sido evitados por su expresa voluntad, temerosos de las posibles represalias —el despido— de la Compañía. El nombre propio del buque ha sido sustituido por el nombre común barco, entre otras cosas porque las situaciones aquí reflejadas no son exclusivas de esta historia. El apellido y dirección del «representante del armador» ha desaparecido a petición de los protagonistas: «Si usted lo publica, a la semana siguiente estoy en la calle».

## El capitán

—No diga usted mi nombre, no me gusta la publicidad. Aunque por mí, en realidad, me da igual, ma... ya sabe, la Compañía...

*El capitán del barco es un hombre moreno, de mediana estatura, que habla con acento francés,*

*sustituyendo el "pero" por un "ma..." que no lo mejorarian en Tours. Su edad es indefinida: él dice que tiene más de cincuenta años. Un marinero del barco, gallego, naturalmente, nos lo retrató así:*

## Juan Zamora

—Hombre, qué quiere que le diga. Ni bueno ni malo. Yo le puedo decir que es bueno y a lo mejor para usted no lo es. A mí, desde luego, no me regala nada, yo hago mi trabajo y ya está.

*Vive en un camarote mínimo, no más de nueve metros cuadrados. Una mesa en el centro, cigarrillos y cajetillas desparramadas, papeles, una pipa. A la izquierda, un camastro; a la derecha, un sofá-camastro —"Lo he habilitado para cuando viene mi esposa"—; luego, al fondo, una estantería: libros, reglamentos, papeles, muchos papeles. Al lado de la, digamos, librería se encuen-*

*tra la telegrafía del barco; un pequeño aparato de radio receptor y emisor (supongo), de escasa potencia. El, sentado en una silla; nosotros, en el camastro.*

—Sí, yo «vivo» aquí. Está al lado del puente y de esta mane-

ra, si pasa algo, pueden llamarme en seguida. Está desarreglado, ya sabe usted los camareros...

*Ciertamente es un camarote poco habitable, impropio de lo que es usual para un capitán de la Mercante. Imagine el lector el aspecto que debe tener el camarote de cualquier subalterno.*

*El capitán del barco es ciudadano español; en su pasaporte —tapas verdes, rugosas—, leímos: profesión: capitán de la Marina Mercante.*

—Sí, yo soy capitán de la Marina Mercante, la prueba es que mando este buque. Obtuve mi tí-

tulo en Francia, ma... como no soy francés no puedo mandar barcos franceses. Y en España no me reconocen el título, o sea, que tampoco puedo mandar barcos españoles.

—¿Y eso?

—¡Ah, vaya usted a saber! Será porque la astronomía es diferente en España que en Francia, y el sol sale aquí por el Sur...

«Yo salí de España en el cuarenta y pico, después de haber hecho cerca de seis años de servicio militar, con unos y con otros. Me marché porque aquí había entonces mucha hambre. No, nada político, absolutamente nada. En Francia me hice la carrera. Me aconsejaron, hace unos años, nacionalizarme francés, no había ningún problema, sólo que tenía que hacer un año de «mili» en el ejército francés. Bueno, ya veré... Lo fui dejando, confiaba en que se me reconociera mi título en España; además yo soy ▶

# Alianza Editorial

## Novedades

### El libro de bolsillo

•• 530

E. L. Woodward  
Historia de Inglaterra

• 531

Arthur C. Clarke  
El viento del sol

•• 532

Camilo José Cela  
San Camilo, 1936

• 533

Mircea Eliade  
Herreros y alquimistas

534

Miguel Hernández  
Poemas de amor

•• 535

Gordon R. Lowe  
El desarrollo de la personalidad

•• 536

Narrativa Rumana contemporánea  
Prólogo y selección de Darie Novaceanu

## Alianza Universidad

84

N. A. Chomsky, G. Lakoff,  
J. D. McCawley y J. R. Ross  
Semántica y sintaxis en la  
lingüística transformatoria, I  
Compilación de  
Víctor Sánchez de Zavala  
536 págs., 390 ptas.

88

Theodore Caplow  
Dos contra uno: Teoría de  
coaliciones en las tríadas  
215 págs., 150 ptas.

89

J. Daniel Quesada  
La lingüística generativo  
transformacional:  
supuestos e implicaciones  
164 págs., 150 ptas.

91

Enrique Ballesteros  
El balance: una introducción a  
las finanzas  
160 págs., 120 ptas.

## CONVERSACION CON UN PIRATA

español, nací en Alicante, en un pueblo al lado de Santa Pola.

### «Un día me cansaré...»

—Usted es ya un hombre mayor, ¿va a seguir toda su vida en barcos-pirata?

—Un día me cansaré, iré a Madrid y hablaré con quien sea, a ver qué pasa. Marché sin nada, ahora vuelvo con un capital...

—¿Es usted rico?

—No, no tanto monetario—desde luego, no soy un pobreton— como cultural. Eso tienen que reconocérmelo... (una pausa). Aunque cuando sea viejo y no sirva para nada ya habrá alguien que me cuide, y si no es igual, no me preocupa.

—¿Y la UOMM? (1).

—La UOMM, la UOMM... ¿para qué sirve la UOMM? Yo soy socio, ma... ¿y qué?

*Habla y gesticula a veces de prisa, el tono es ora áspero y grave, ora suave y amistoso, luego se encalma y sus gestos son ceremoniosos. Me ofrece un "gitane" —¿tabaco rubio o negro?, le cuento mis dudas y él que no, que es negro—, llena su pipa de tabaco holandés y el camarote se convierte en pocos minutos en un antro irrespirable.*

### «Cuando dos se pelean y no están borrachos...»

*Entra el camarero, joven-de-rasgos-árabes, y deja un café sobre la mesa. Para que quepa el café, el capitán retira algunos papeles, la caja de tabaco...*

—¿No le es molestia el tiempo que estamos aquí, hablando?

—No, ¡qué va! Estoy esperando al armador, que tenemos que arreglar unas cosas, ma... mientras llega, mejor que estén ustedes aquí, porque si no voy a tener que bajar, me voy a cabrear y me va a sentar mal la comida.

—¿Pasa algo?

—No. Dos marineros que se pelearon ayer y esta mañana los he tenido que separar otra vez. Parece que es grave y al final los voy a tener que echar, hoy mismo los echo. Porque yo no puedo tolerar peleas a bordo; en la calle que se maten si quieren, ya se entenderán con la Guardia Ci-

vil, ma... en el barco, no: aquí el responsable soy yo. Y esto es grave, porque ni ayer estaban borrachos ni hoy tampoco. Y cuando dos se pelean y no están borrachos es mal asunto, las navajas salen en seguida.

—¿Qué tal la comida?

—La comida... ¡ja!... la comida. Eso, como usted sabrá, depende en gran parte del cocinero. En todos los barcos se come mal—la Compañía da setenta pesetas de subvención por persona y día—, ma... si el cocinero es bueno. El que llevamos ahora no friega mal los platos, es este marroquí que ha visto usted entrar con el café. El otro día le dije: «¿Qué vas a hacer hoy para almorzar?» «Arroz a la cubana. Bueno, lo voy a hacer yo y tú fíjate a ver si aprendes». Le fui explicando: primero se hierve el arroz y antes de que esté cocido se saca del fuego, se coloca en los moldes y se deja enfriar; se hace la salsa de tomate, se vacían los moldes de arroz, se gratinan y se ponen al horno. Y antes de servir se hacen los huevos... Al cabo de unos días volvió a hacer arroz a la cubana y nadie se lo pudo comer.

«Vino una vez para embarcar un buen cocinero. Era un hombre viejo, cocinero en tierra, que me explicó por qué se metía en los barcos; lo de siempre. Ma... me dijo que él hacía la comida y fre-gaba los platos, ma... no estaba dispuesto a hacerme la cama y servir la comida. No pudo embarcar.

—¿Por qué la Compañía no pone un camarero o algún marmitón que ayude al cocinero?

—¿Y por qué no hay más oficiales? ¿Y por qué no compran un barco nuevo? ¿Y por qué...? Por qué, por qué... —airado ligeramente, se encoge de hombros y hace una mueca de impotencia.

### Veinticuatro horas de guardia

—Ya... ¿Va usted solo como oficial?

—Sí, voy yo solo. Todo lo tengo que hacer yo: las nóminas; mire: aquí tengo algunas, las largas y las otras; los partes meteorológicos, la estiba del vino, la administración del barco... todo. Yo soy el radiotelegrafista, el primer oficial, el segundo, el tercero, a veces el camarero, en fin...

—O sea, que además usted va de guardia en el puente veinti-

cuatro horas al día, ¿cuándo duerme?

—Cuando puedo. Yo no estoy todo el rato en el puente, tengo que dormir. Dejo al marinero que lleva el timón y le digo que me llame si pasa algo. Por eso duermo aquí. A veces tarda dos horas, a veces tres. Eso es lo que duermo.

—¿No tendría que llevar el barco algún oficial más?

—Como hace cabotaje, no es obligatorio. Lo que pasa es que a veces vamos a Alejandría y por ahí, y eso ya no es cabotaje. Aunque yo lo prefiero, porque en alta mar voy más tranquilo. Por la costa no te puedes fiar de un marinero. Hace unos meses, antes de tomar yo el mando, el barco sufrió un accidente: varó en la isla de Tabarca. Yo, como estaba en casa, cerca, como usted sabrá, de Tabarca, fui a ver el barco. El otro capitán me explicó lo que había sucedido. Dejé al marinero solo, explicándole por dónde tenía que pasar: ves aquellos destellos, pues aquello es el faro de la isla de Tabarca; ves aquellos otros, son los del faro de Santa Pola. Tienes que pasar por medio de los dos. Pero el marinero, que no sabe de faros ni de destellos, no lo entendió bien y quiso pasar entre la isla y la boya que hay al Este de Tabarca balizando unos bajos, que no se puede. Cuando el capitán se dio cuenta, el barco estaba encallado, y bien encallado. Tuvieron que ir unos remolcadores a sacarlo. Por suerte no pasó nada grave.

### La tripulación

—¿Qué tal la tripulación?

—Bien. Con la tripulación siempre hay problemas y el que diga lo contrario miente. Ahora vamos cinco españoles, dos argentinos y un marroquí. Gente aventurera que se te quedan en algún puerto y tienes que salir sin ellos. Que no son auténticos marineros, porque los buenos no vienen a estos barcos. Aunque, como le digo, en todos los barcos hay problemas. Mire, yo llevo la radio encendida la mayor parte del tiempo—es mi única distracción—, y estoy harto de escuchar mensajes del barco tal o cual para que a su llegada a puerto les tengan preparados tantos marineros, tantos oficiales o tantos engrasadores.

—¿Trabajan muchas horas?

—Sí, aquí se trabajan muchas

(1) Unión de Oficiales de la Marina Mercante, organismo de «defensa» de la profesión.



horas. Ellos lo prefieren, porque así les sale un sueldo que compensa algo. Es mejor: ya sabe usted que en los barcos, cuando no se está trabajando, no hay nada que hacer. La gente se dedica entonces a chismorrear, que si aquél dice que tú, que si el otro dice que la hermana de éste... Luego vienen los llos.

—En otros barcos no se dan estos problemas de tripulación...

—Quizá. Desde luego, aquí viene lo peor. ¿Quién no vela hoy por su jubilación? En esta Compañía no dan «retiros», ni aseguran a las familias de los trabajadores. El marinero si está asegurado, si se hace daño se le cura todo gratis —por ejemplo, en el último viaje dejamos un marinero enfermo en un hospital chipriota—, ma... su familia queda desamparada. ¿Quién quiere usted que venga aquí en estas condiciones? Yo mismo llevo más de diez meses de capitán y soy el que más ha aguantado en el puesto: los anteriores se marchaban después de dos, tres o cuatro meses.

## Vinatero, pintado de rojo

Descubrimos al barco el domingo 14 de octubre, al atardecer, cuando paseábamos por entre los pesqueros amarrados, uno al lado de otro. Hacía viento y el barco lo acusaba dando bandazos contra el muelle. Palamós, desatendida en este tiempo de los generosos turistas estivales, parecía un pueblo costero, un pueblo de comerciantes y pescadores.

El barco está pintado de rojo, con el nombre en letras negras. Mide algo más de cincuenta metros de eslora nor casi ocho de manga, y carga alrededor de las seiscientas toneladas. Es un buque vinatero —"metemos el vino en Argelia y lo llevamos preferentemente a Italia o Francia, y de vez en cuando también vamos a Lisboa"—, con seis tanques de carga.

—En los puertos sucede que me vienen los consignatarios con el plan de carga hecho: tanto en proa, tanto en popa, tanto en el centro... Si les hiciera caso, el barco saldría a la mar con la proa hundida, como un submarino, o con la proa levantada... No les hago. Yo ya les digo: ustedes me dicen cuánto hay que cargar y ya me encargo yo de distribuir los pesos.

## Panameño

La bandera panameña ondea, gallarda, en la popa del barco. Panamá fue la primera bandera complaciente que se prestó, en excelentes condiciones, a los chanchulleros navieros de capitalistas que querían patente de corso para sus negocios marítimos. Pero, ¿de dónde, de quién es realmente el barco? El marinero gallego nos dijo:

—Bueno, parece ser que el capital es suizo y el que lleva los asuntos del barco es un señor que vive en Barcelona.

Comprobamos posteriormente esta afirmación.

—La Compañía no tiene ningún barco más, sólo éste. Decían que iban a comprar otro, ma... por ahora no hay nada. Esto de las «banderas de conveniencia» es desde luego un chanchullo fiscal, y sobre todo de cara a los trabajadores. Yo estoy harto de pedir, incluso en los consulados panameños, que se me dé un ejemplar de la reglamentación laboral que rige en Panamá para saber cuáles son mis derechos. Todavía no he podido conseguir ninguno. Por otra parte, y como supongo que usted sabrá, no son sólo capitales suizos los que juegan la carta de la «complacencia». Sin ir más lejos, hace unos días vimos en Barcelona un barco de la española Compañía Ibarra, con todas las letras, que llevaba bandera panameña.

## Esperando

—¿Qué hacen en Palamós?

—Nada, esperar. Podríamos estar en Barcelona, ma... allí es más caro y además no hay sitio para que un barco esté así, esperando. Justamente el representante del armador, que debe estar al llegar —mira su reloj—, me ha de decir dónde vamos ahora. Supongo que nos enviarán a reparar a Barcelona.

Durante algunos minutos hablamos de la profesión periodística —"mala cosa si tienen que pensar diez veces lo que escriben", me dijo—, de los aparatos

de navegación del barco —los imprescindibles— y de la vida de los marinos, cercados, como dijo Eliseo Bayo, por casi todas las salidas.

## La búsqueda

El día 19 de octubre descubri, colocado en el tablón de anuncios del club Stella Maris, de Barcelona, y entre otros, una nota que pedía dos marineros y un engrasador para el barco, el cual seguía en Palamós.

Esperé impaciente, durante varios días, la llegada del buque a Barcelona. Dedicué algunas horas a informarme sobre la empresa del barco. No conseguí lo que pretendía, pero a cambio me enteré de algunas cosas interesantes sobre el tráfico del vino por el Mediterráneo. Un tráfico monopolizado por compañías "suizas" que controlan el mercado. El destino final de casi todo el vino que pasa por Sète, Port Vendres o Génova son los países del Este de Europa, Holanda y la República Federal Alemana. Según parece, los "suizos" están en situación ventajosa para los tratos con los estados del Cono Sur, dificultados de tratar directamente con italianos o franceses por razones monetarias y financieras. Encontré asimismo, referencias de otro accidente ocurrido al barco, similar al narrado más arriba.

El día 22 de noviembre di por seguro que había surgido un viaje urgente —ya se sabe: el muy coyuntural tráfico de vino—, y que la reparación había sido sacrificada una vez más.

Pero me equivoqué. El día 24 me avisan de que el barco ya ha llegado. Voy. "El armador quiere que salgamos, da igual que no esté pintado y que la máquina no ande, mientras los tanques de vino aguanten...". "Peor para él, si el buque no tira y andamos a tres nudos, por nosotros...".

## La búsqueda

El 28 de octubre, cuando buscaba al barco en el muelle donde

estaba atracado, encuentro a dos tripulantes, de los nuevos, que tampoco sabían dónde se había metido el barco. Toda la mañana buscando: "¿Lo habrán secuestrado?", risas. "¿Se habrá hundido?", risas. "¿Pero cómo es posible? Vamos al médico y cuando volvemos el barco no está", improperios.

Por fin nos enteramos que lo habían sacado a fondear, por orden de la autoridad portuaria.

Uno de los tripulantes, engrasador, vive con su familia en Tarragona. El otro, marinero, uruguayo, vino de su tierra en un buque chipriota —otro de los llamados "piratas"—, de nombre "George Tsounis".

—Nos desembarcamos siete de golpe en Valencia, ¿te das cuenta? Ganábamos alrededor de las nueve mil pesetas, después de trabajar muchas horas extras. Yo hice de todo: marinero, camarero, engrasador... Al marcharnos no nos dieron nada de plata, ¿viste? Casi tuvimos que implorar que nos dieran el pasaporte.

Hablamos también del barco.

—Dormimos en el comedor porque no hay camarotes. ¿La ropa?, en el suelo. Las literas quedan tapadas por una cortina. ¿Comer? No sólo se come mal, si no que además poco.

El salario —la plata que decía el uruguayo— es, para los subalternos del barco, de nueve mil pesetas. Con horas extras, a veintiocho pesetas, ganan al final del mes alrededor de las once mil. Poca plata, comentó además el uruguayo, que veía su paso por estos barcos con una cierta prepotencia.

—Yo no me considero víctima, ¿viste?, sé que si estoy aquí es porque quiero.

Por el contrario, su compañero decía:

—Cuando el estómago aprieta, San Pedro canta. Para conseguir un buen embarque tienes que pasarte cierto tiempo en un puerto buscándolo. Yo no tengo dinero para eso... Y aquí estoy, trajinando.

Quedamos para vernos al día siguiente. El uruguayo me había pedido libros —García Márquez, Benedetti—, pero al día siguiente, sábado 27, el barco se había ido, precipitadamente, según nos dijeron, a cumplir con su papel de vinatero y pirata. ■ J. Z. T.