



ATLÁNTICO 6/12/01 - 15/12/01

Atlántico

EL «DOLLART TRADER»

En la noche, el enorme carguero se alejaba del muelle Príncipe de España, en el sector seis del puerto de Barcelona. Dominaban el puente de mando las luces de las máquinas y las sombras de los hombres, concentrados en la pesada maniobra. Yo me mantenía en un rincón, invadido por una inesperada sensación de irrealidad.

Quim seguía plantado en el muelle, al lado del viejo Ford Fiesta heredado de nuestro padre. Bajo la luz melancólica de los faroles, mi hermano permanecía allí como la última alma viva del cuadro. Los agentes consignatarios, aduaneros y estibadores, que durante horas habían estado hormigueando por el *Dollart Trader*, ya habían huido del frío inhóspito de aquel 6 de diciembre.

Nos presentamos en el muelle a la una de la tarde, que era cuando en teoría llegaba el carguero y cuando yo había sido citado para embarcar. No apareció hasta las tres. Lo contemplé excitado: ¡vaya máquina! Me sabía de memoria los datos básicos: 170 metros de eslora, 26 de manga, 22.500 toneladas. En la popa, bajo el nombre, ponía «Leer», ciudad de la que nunca había oído hablar.

Escruté la gran torre blanca, que sería mi casa en los próximos días, y la ordenada carga. Las grúas del barco estaban paradas porque trabajaban las

de tierra, más expeditivas. Se abalanzaban sobre los contenedores incluso antes de que se hubiera concluido la maniobra de atraque, cual ávidos clientes de grandes almacenes en el primer día de rebajas. Por lo visto, no había tiempo que perder.

—¿Tú eres un pasajero?

Al pie de la escalerilla, un marinero filipino enfundado en un mono naranja advirtió mi presencia. Al otro extremo de la escalerilla, en un despacho repleto de gente, el ajetreado capitán encontró un minuto para pedirme que volviera a las diez, porque zarparíamos a las once. El aspecto del capitán me sorprendió: joven, delgado, rapado al cero y con una finísima barba de diseño; vestido con camiseta y bermudas y con un aire más propio de un turista de Calella que de un capitán de barco mercante, salvo por la mirada atenta.

Hacia las nueve y media de la noche volvía a subir por la escalerilla. Un filipino diferente del anterior le dio permiso a Quim para acompañarme. Nos condujo a las alturas, hasta una puerta marcada con un rótulo en el que decía «owner».¹ Nos mostró una estancia con dos piezas, limpia y acogedora, mucho mejor que las que suelo utilizar, lo cual me puso de muy buen humor. Antes de retirarse, nuestro acompañante aclaró que se llamaba Sonny y me ofreció su ayuda para lo que pudiera necesitar, precisando que su camarote era el contiguo: la puerta donde ponía «third officer».² Cuando Sonny se fue, mi hermano y yo nos entretuvimos contemplando a través de la ventanilla la descarga de los contenedores, y luego bajamos por las distintas cubiertas del barco, sorprendentemente desiertas, deteniéndonos en la contemplación de mil y un detalles hasta que llegó la hora de separarnos, con un abrazo, en el muelle.

Al cabo de unos minutos, un Quim minúsculo se introducía en el Ford Fiesta y desaparecía de mi vista. Simultáneamente, la extraña mezcla sentimental de mi interior empezó a diluirse. Ya no sentía nada especial, al menos en apariencia. Estaba completamente sereno, como si aquella situación fuera de lo más corriente. El hilo del adiós se había roto.

El capitán me explicó que si de momento navegábamos lentamente era porque los mecánicos estaban limpiando una turbina. En tres cuartos de hora, aproximadamente, recuperaríamos la velocidad de crucero habitual, de 19,5 nudos. A continuación se interesó por mí, poniéndose a mi disposición y expresando el deseo de que disfrutara de una cómoda travesía. Lue-

1. Propietario.

2. Tercer oficial.

go se concentró en su trabajo. Era un hombre de pocas palabras y poco dado a excederse en cortesías, cosa que agradecí.

Fijé la mirada en la silueta de Montjuïc y luego la fui desviando hacia el parpadeo de la aguja de Foster en Collserola, hacia las torres olímpicas, hacia un montón de rechonchos depósitos alineados a lo largo de los muelles, hacia las inacabables pilas de contenedores, hacia el faro. Está claro que para salir de Barcelona no hay nada mejor que hacerlo por el mar.

Permanecí allí hasta pasada la medianoche, cuando la ciudad no era más que una lengua de luces flotando en la oscuridad. Entonces me retiré al camarote, donde no tardé en quedarme profundamente dormido bajo la calidez de un espléndido edredón de fabricación alemana.

* * *

El capitán Folko Goldenstein tenía los característicos ojos rasgados que tanto abundan en el frío norte europeo. Con la luz matinal pude distinguir en ellos un brillo pícaro que me había pasado desapercibido la noche anterior y que añadía un toque seductor al joven capitán con aspecto de turista en Calella. Decididamente, el tipo me gustaba. Estábamos sentados a la mesa en compañía del primer oficial, Olaf, que parecía más joven y más serio que Folko, y del jefe de máquinas, Gunter, un hombre de mediana edad curtido en mil batallas.

Folko se había mostrado sorprendido por mi llegada, no solo porque le había sido notificada con pocas horas de antelación, sino, sobre todo, porque no era muy habitual contar con pasajeros en los mercantes. De hecho, yo era el primero con quien se topaba en Hermann Buss, aunque, según me dijo, ya había tropezado con algún otro en barcos de otras compañías. Para Olaf, en cambio, yo era el primer pasajero de su vida profesional.

El capitán me concedió una libertad total de movimientos, mostrando la misma buena disposición que la noche anterior. A cambio, quiso saber qué pintaba yo en su barco.

—Una vuelta al mundo sin tomar aviones —respondí telegráficamente, más por timidez que por otra cosa.

—Un largo viaje... —dijo, pensativo—. ¿Cuánto tiempo has previsto?

—Unos quince meses. Y hoy es el segundo día.

—Interesante.

Sin dejar de mirarme fijamente, se encerró en un silencio que era una frontera.

—Luego hablamos —concluyó.

A continuación se olvidó de mí. Se concentró en discutir en alemán con sus compañeros algunas cuestiones de trabajo. Aislado, me concentré en un copioso desayuno a base de huevos, embutidos, queso, pan de distintas clases, mantequilla, mermelada y café, y acabé comiendo mucho más que de costumbre.

A las ocho y diez se habían levantado todos de la mesa excepto yo, que no sabía muy bien qué hacer a continuación. De repente, el tiempo era un gran desierto. Se acercó Edmund, el amable asistente, que me recitó el horario de las comidas —de 7.30 a 8.30, desayuno; de 11.30 a 12.30, comida; de 17.30 a 18.30, cena— y me informó de que había galletas y café a mi disposición durante todo el día. Estaba claro que no iba a pasar hambre. También me dijo que, al otro lado de la cocina, a babor, se ubicaban los comedores de los suboficiales y de la tripulación, que podía visitar cuando quisiera.

Subí al séptimo y último piso de la torre, donde estaba el puente de mando. A la luz del día percibí su moderno diseño, muy alejado de las imágenes de cargueros que se alojaban en mi memoria, procedentes, sin duda, de libros y películas de otras épocas. En el amplísimo espacio, rodeado de grandes ventanales, se alineaba una serie de modernas máquinas que producían una sensación de seguridad: GPS, cartas de navegación electrónicas, *plotter*, alarmas y más alarmas. Desde aquella privilegiada atalaya se divisaba el mundo circundante, que en ese momento no era más que agua y cielo.

—Eso de Sonny no suena muy tagalo —le comenté al tercer oficial. Respecto al mando del puente, la jornada se dividía en seis turnos de cuatro horas, dos por oficial—. ¿Cómo te apellidas?

—Enríquez. Es español, ¿no?

Sonny no tardó mucho en confesar que se moría de ganas de volver a Filipinas, y añadió con pesar que los contratos de nueve o diez meses que le ofrecían eran demasiado largos.

—Cuando telefono a casa, mi hija de cuatro años me reprocha mi ausencia y el pequeño de dos casi ni me conoce —argumentaba—. Pero no hay nada que hacer, porque a las agencias filipinas no les salen a cuenta contratos más cortos, por el coste del billete de avión y los trámites.

El sueño de Sonny era ahorrar lo suficiente para no tener que navegar más. En Manila poseía un negocio de comida de perros y venta de cachorros, y aseguraba que en cuanto pudiera ampliarlo abandonaría el mar.

—Pero por otro lado me gusta el trabajo.

—Muchos querrían estar en tu lugar, supongo.

—Es cierto. Al final, ya no sabemos ni lo que queremos.

Me mostró las cartas de papel con la ruta pulcramente trazada a lápiz. Estábamos a la altura de Benidorm. De forma espontánea miré a estribor, buscando la costa que tan nítidamente se reflejaba en el dibujo, pero solo vi un mar triste, reflejo del cielo encapotado, y una neblina que perfilaba el horizonte a cuatro o cinco millas a la redonda.

Minutos más tarde me encontraba en la cubierta exterior, donde se amontonaba la carga. Avanzando con la cautela propia de un intruso, enfilé por estribor el estrecho paso que rodeaba el barco. A la derecha se extendía un mar desapacible, y a la izquierda, un impresionante castillo metálico: contenedores apilados hasta seis niveles por encima de mi cabeza, grúas, barandillas de seguridad, cofres de aparatos, cajas de maquinaria de control, tubos, bitas... Todo frío y húmedo. Muerto. ¿Dónde estaban los marineros?

Por una escalerilla accedí al espacio de proa, que me ofreció una visión panorámica del mundo. De pronto fui consciente de la fabulosa estabilidad de la nave. La máquina dominaba el espacio. Navegaba imperturbable, en línea recta, a velocidad fija: 19,4 nudos. Caminé hasta el vértice y desde la plataforma dejé gotear el tiempo, mi tesoro.

De regreso, en el paso de babor, surgió de entre los contenedores un hombre enfundado en un mono naranja, taladro en mano. Llevaba la cabeza cubierta con un gran turbante al estilo de los beduinos. Era un individuo rechoncho de mediana edad, que sonreía afablemente. Lo saludé, me presenté y le pregunté el nombre.

—Pepito.

Extraña asociación la de este exótico personaje con ese nombre tan de nuestra tierra y tan pasado de moda. Ese «Pepito» me sorprendió aún más que el Enríquez de Sonny. Consulté la lista de marineros filipinos y constaté que el castellano prevalecía en nombres y apellidos, con alguna excepción a la americana como Rex o Roger. Junto con la religión impuesta y alguna influencia culinaria, aquellos nombres debían de ser el último resto de un imperio donde no se ponía el sol.

Me tropecé con un segundo marinero que, armado de brocha y bote de minio, se dedicaba a reparar los arañazos del barco. Comprendí que pintar la cubierta constituía una de las principales ocupaciones de los marineros, ya que el agua del mar corroe el casco como si fuera ácido. Un tercer marinero desmontaba una estructura de tablonos de madera a las puertas del taller, situado en los bajos de la torre. Al igual que sus compañeros, vestía mono naranja y me obsequió con una sonrisa. Quedaba claro que, al menos aquella mañana, la vida estaba a babor.

Sin ningún motivo en particular, mis piernas me condujeron al camarote. Una vez en el interior de mi espacio privado, sin embargo, no supe muy bien qué hacer: ser dueño del propio tiempo conlleva más dificultades de lo que parece. Consciente de que me había sometido a un cambio de vida muy brusco, me propuse ser benévolo conmigo mismo y tomarme las cosas con calma. Me acerqué a la minicadena, bien atada a un mueble chapado de pino, y jugueteé con el dial recorriendo un abanico de tertulias y otros espacios radiofónicos de inteligibilidad variable, pero enseguida me di cuenta de que no deseaba escuchar nada de todo aquello y regresé al silencio. Entonces consideré la posibilidad de ordenar el equipaje, pero descarté la idea inmediatamente: nunca en la vida había perdido un solo minuto en trasladar las cosas de la maleta a cajones y perchas, y no iba a empezar ahora.

Al final, llegó la hora de comer sin que hubiera hecho otra cosa que preguntarme qué hacer.

* * *

—La puta vibración te jode la columna —se lamentó Olaf.

Yo acababa de hacer una observación acerca del tambaleo de la torre. La noche anterior me había resultado incluso agradable, como el traqueteo de un tren, sobre todo cuando estaba acostado. No se me había ocurrido contemplarlo desde el punto de vista médico.

—Por suerte no se produce en todos los barcos —puntualizó mi interlocutor.

Estábamos en el puente, donde Olaf cumplía el turno de guardia de tarde. Antes del servicio, el joven oficial me había puesto al corriente de las normas de seguridad: las directrices que había que seguir en caso de incendio, el gran enemigo de los marinos; la situación del punto de reunión y del bote salvavidas; la ubicación y las instrucciones de uso del chaleco salvavidas... Me lo había detallado todo sobre el terreno, mostrando una precisión germánica y una fe ciega en el sistema.

Según me dijo, había cuarenta mil cargueros rondando por el planeta, transportando... ¡el 98% de las mercancías en movimiento! La magnitud de esas cifras me impresionó, sobre todo porque apenas se tiene en cuenta en la vida cotidiana del común de la gente. Nadie habla de ello. Nadie piensa en ello. Nadie sueña con ello. O casi nadie. Los cargueros son un mundo aparte, habitado por gente como Olaf, que quema días y noches en la mar, y para quien la tierra no es más que mera periferia.

Claro que se sentía diferente del resto de las personas, admitió. Claro que llevaba una vida extraña: cuatro meses de servicio, dos en casa. Mejor que los filipinos, pero igualmente poco compatible con el ritmo de familia y amigos.

—Navegaré diez años más, hasta los treinta y cinco, y luego me quedaré en tierra —afirmó con rotundidad.

Instintivamente, puse en duda aquellos planes tan a largo plazo, pero no expuse mi pensamiento en voz alta. Nos separaban veinte años de edad, y tampoco se trataba de cuestionar los sueños de nadie. Al fin y al cabo, si mantenía una actitud disciplinada, quizá llegaría a cumplir sus objetivos.

Mientras hablábamos, yo contemplaba las asimétricas pilas de contenedores de colores, desgastados por los elementos y los trajines y firmados por jeroglíficos de siglas. Eran presencias poderosas por los misterios que ocultaban, y también porque resumían el esfuerzo y la inteligencia de la especie humana en su mejor versión. ¡Cuán obvia resulta, vista desde el presente, la organización de la carga en cajas de medida estándar, fácilmente transportables del barco al camión y del camión al barco! Durante milenios, sin embargo, se habían manejado las mercancías paquete a paquete y gavilla a gavilla, y el trabajo de estiba había sido una dura lucha contra las irregularidades de las piezas.

Olaf me informó de que los contenedores habían empezado a utilizarse en los años cincuenta. Posteriormente averigüé que su creador fue Malcolm McLean, quien tardó más de dos décadas en concretar su revolucionaria idea, tras superar múltiples obstáculos: desde el escepticismo de colegas y autoridades hasta la presión de los *lobbies* del transporte. El primer barco de contenedores zarpó de Newark, Nueva Jersey, en el año 1956, y el primer puerto diseñado específicamente para este tipo de tráfico fue Port Elizabeth, en el mismo Estado americano.

—¿Cuántos contenedores cargasteis en Barcelona? —inquirí, recordando que el barco había permanecido ocho horas en mi ciudad.

—Exactamente 79 contenedores pequeños y 49 grandes, un total de 1.865,9 toneladas —respondió Olaf, leyendo una ficha que había buscado con el fin de satisfacer mi curiosidad—. Y se descargaron 122 pequeños y 60 grandes, con un peso de 2.511 toneladas.

Me aclaró que actualmente existen dos medidas estándar, de veinte y cuarenta pies de longitud, respectivamente; que el *Dollart Trader* tenía capacidad para 1.607 de los de veinte, y que en aquel momento transportaban 344 contenedores pequeños y 319 grandes, lo que suponía aproximadamente el 60% de la capacidad del barco.

Entusiasmado por los conocimientos que iba adquiriendo, proseguí con el interrogatorio.

—¿Sabéis lo que contienen?

—Están sellados —respondió—. Solo exigimos ese tipo de información cuando llevan materiales peligrosos, por una cuestión de control. Una pequeña fuga de líquido en uno de ellos puede desembocar en tragedia. De esos, ahora mismo transportamos dos docenas.

—Pero, ¿qué tipo de cosas contienen? —insistí, tozudamente.

—¡Todo lo que puedas imaginarte! Zapatos, *corn flakes*, piezas de maquinaria, juguetes... y alimentos frescos, que van en contenedores refrigerados.

—¿De cuántos barcos dispone la compañía?

—De unos cuarenta. El más grande puede cargar dos mil quinientos contenedores. El *Dollart* es de los medianos.

Me quedé perplejo.

—El más grande del mundo —añadió, al ver mi sorpresa— puede transportar hasta ocho mil. Pertenece a la naviera danesa Maersk, una de las grandes.

¡Ocho mil cajas de contenido desconocido! Contemplé una vez más la cubierta. No había ocho mil, ni mucho menos, pero daba igual. Aquella visión era un desafío para la fantasía. ¿Qué podía haber allí dentro? ¿Drogas? ¿Armas? ¿Inmigrantes? ¿Camisetas del Manchester United? ¿Un restaurante chino entero? Me ref para mis adentros al recordar una ocasión en que un amigo y yo habíamos estado desvariando con esa última posibilidad mientras comíamos *chop suey* en un restaurante chino del barrio. ¿En cuál de ellos estaría? Visualicé a la mujer que servía las mesas, al abuelo que echaba las cuentas con el ábaco, a los niños que hacían los deberes en un rincón y jugaban debajo de una mesa. Pensándolo bien, la metáfora no estaba tan mal.

—En caso de descubrirse alguna mercancía ilegal, ¿cuál es vuestra responsabilidad? —pregunté.

—En principio, ninguna —respondió el primer oficial—, ya que somos únicamente los transportistas. El control es cosa de los propietarios y consignatarios, y del servicio de aduanas. Aunque, nunca se sabe, en un momento dado podríamos tener problemas.

De vuelta en casa leí un artículo en *La Vanguardia* donde se exponía el temor de las autoridades norteamericanas ante la posibilidad de un gran atentado llegado por vía marítima. El temor se sustentaba en cifras muy elocuentes: 60.000 barcos atracados anualmente en los puertos del país; 28 mi-

llones de contenedores en movimiento, lo que representa el 75% del tráfico comercial del país; solo un 2% de ese volumen pasa por controles, cifra que resultaría imposible aumentar sustancialmente sin provocar un colapso.

* * *

A la hora de cenar el capitán me comunicó una inesperada noticia: atracaríamos en Salvador de Bahía, algo poco habitual en aquella rotación.

—Habitualmente, la ruta es Génova-Livorno-Fos sur Mer-Barcelona-Río de Janeiro-Santos-Paranaguá-Buenos Aires-Montevideo-São Francisco do Sul-Santos-Río-Valencia-Génova. Seis semanas, y vuelta a empezar. Pero a veces la carga nos obliga a hacer alguna parada extra, como ahora en Salvador. Solo serán cinco o seis horas.

—¡Pues por mí fantástico, porque Salvador es precisamente el destino que quería! —exclamé—. Si gestioné un pasaje a Santos fue porque, según me informaron, era el primer puerto que tocabais en Brasil.

El capitán pareció sorprenderse, y yo experimenté la agradable sensación de que la suerte me sonreía: de la nada aparecía un atajo que me permitiría llegar a la ciudad elegida con un considerable ahorro de tiempo y dinero.

—Llegaremos a Salvador en la mañana del sábado 15 —precisó el capitán, mientras degustaba con placer el estofado de ternera servido por Edmund—. Virgilio es uno de los mejores cocineros que conozco —sentenció, dejando ya a un lado el tema de Salvador—. ¡Lástima que su contrato expire al final de esta rotación!

Además del estofado con guarnición de espárragos y zanahorias, Virgilio había preparado una ensalada de frijolititos en vinagre. Como complemento había dispuesto embutidos y queso. La oferta de bebidas se reducía a agua, té o café. Si alguien quería otra cosa la tenía que pagar aparte. Por lo que fui comprobando, la cerveza aparecía después de la cena, en la sala de ocio. El vino se reservaba para ocasiones especiales.

Me aclararon que los filipinos preferían comer al estilo de su país, lo cual obligaba al cocinero a preparar dos menús diferentes.

—Puedes comer el menú filipino, si quieres —me aclaró el jefe de máquinas—. Simplemente te pasas por la cocina, echas un vistazo a la oferta del día y escoges.

Los oficiales estaban de buen humor. Las cosas iban bien, y aunque ni durmiendo podían desconectar totalmente del trabajo, a aquella hora podían permitirse una cierta distensión. Fue entonces cuando el capitán me pidió que le contara más detalladamente mi proyecto de viaje.

—Es una larga historia.

—En ese caso será mejor que nos traslademos a la sala de oficiales —intervino Gunter—. Allí dispondremos de cerveza y de todo el tiempo que haga falta.

Poco después nos encontrábamos sentados alrededor de unas botellas de Budweiser.

—A principios del invierno pasado —expliqué—, se me ocurrió repetir un viaje que hice hace veinticinco años y que me cambió la vida para siempre: la ruta a la India por tierra.

—Viejo *hippy* —ironizó Gunter, que tenía mi edad.

—A medida que la fui madurando, la idea inicial se hizo más ambiciosa —proseguí—. No solo iría a la India, sino también hacia el sudeste asiático, hacia Australia y, ¿por qué no?, continuaría hasta completar la vuelta al mundo. Naturalmente, escribiría un libro comparando las visiones del pasado y el presente.

—¿Por qué sin aviones? —me interrumpió Olaf—. ¿Tienes miedo?

—Los aviones arruinan la distancia, y yo quiero sentir cada kilómetro del recorrido. En realidad, eso es lo más importante del viaje. Lo demás no importa. Ni los sitios adonde vaya, ni lo que vea o deje de ver en ellos.

Las razones que impulsaban mi viaje no eran fáciles de explicar con palabras, y menos aún en una versión simplificada. Evoqué el kilómetro cero de la decisión, que recordaba perfectamente: se había producido en un bar situado frente a Santa María del Mar, en noviembre del año 2000, durante una conversación en la que cuatro amigos guías, recién terminada la temporada turística, habíamos estado considerando diversos proyectos de vacaciones.

No sabría explicar los motivos por los que la idea había surgido tan claramente en aquel preciso instante. ¿Por qué aparece una idea? No lo sé. El caso es que la posibilidad de repetir exactamente el viaje *hippy* me resultó excitante, y a partir de entonces el proyecto pasó a formar parte de mi vida.

Desde el principio tuve claro que el viaje tenía que ser por tierra, porque me atraía más el retorno al espíritu viajero que a la geografía en sí: el cómo era más importante que el qué. En la época *hippy* nunca había sabido adónde me dirigía: simplemente, me había dejado llevar. Había penetrado en Turquía, Irán, Afganistán y Pakistán como un niño en un cuento de hadas, y había descubierto lugares maravillosos de los que nunca había oído hablar. En la proyectada réplica de aquel viaje ya no tendría diecinueve años cargados de esperanzas, ni formaría parte de ninguna corriente generacional, pero sería tan libre como antes.

Se trataba, pues, de viajar ligero. No solo de equipaje, sino también de obligaciones. Sin guía, sin mapa, sin itinerario, sin visitas obligadas. Me limitaría a montar en vehículos de transporte público y llegar a lugares diversos. Me mantendría atento al oleaje de las circunstancias y dispuesto a aprovecharlo.

A lo largo de todo un año se fueron concretando algunas fantasías en mi mente. Por ejemplo: partiría en tren de cercanías, y con mi pequeña bolsa de viaje, parecería un trabajador más de los que vuelven a su casa del Maresme tras la jornada laboral.

En mi memoria se alojaba una vieja anécdota protagonizada por mi amigo Miquel Portillo, que ilustra el carácter de este tipo de viajes. A los dieciocho años, el muchacho, que se había plantado en la Meridiana a hacer autostop, vio detenerse una camioneta.

—¿Adónde vas?

—¡A la India! —respondió el muchacho, con insolencia juvenil.

—Pues yo voy a Llavaneres —contraatacó el de la camioneta—. Si te va bien...

«El viaje más largo empieza con un paso», escribió Alexandra David-Neel, la gran viajera francesa. Para empezar, yo iría a Canet de Mar, a casa de los Callís, que, dado que habían viajado mucho por Oriente, comprenderían perfectamente el sentido de mi aventura; luego a Nîmes, a ver a Sylvie, una vieja amiga de los tiempos de París, y después a Milán, a visitar a Giuliana, a quien conocí en Nicaragua; en Roma y Nápoles intentaría verme con Pau, experto en el terreno; en los Balcanes disponía también de contactos, y en Grecia visitaría a otro conocido de Nicaragua; en Estambul me reencontraría con el pasado *hippy*, que — casualmente — también fue invernal; en Irán vería a los amigos de Anna Briongos; en Lahore a los de Saif, propietario del restaurante paquistaní que yo solía frecuentar; y después...

Mentalmente incluso había empezado a redactar el libro. Sin proponérmelo había programado la primera parte del viaje *abierto*.

—Un momento —intervino el capitán, que hasta entonces había escuchado atentamente—. Nos estás hablando de repetir un viaje a la India, pero estás navegando hacia Brasil.

—Tuve que cambiar de planes de prisa y corriendo —me justifiqué—. Bin Laden se ocupó de desbaratármelos, el 11 de septiembre de 2001.

—¡Ah, claro!

—Tardé algunos días en comprender que la masacre me había arruinado el plan. Que el ambiente crispado de la región que me proponía atrave-

sar, sobre todo Pakistán, no era el más adecuado para un viajero occidental. Me dolió muchísimo tener que renunciar a mi proyecto inicial, porque me hacía mucha ilusión volver a lugares como Isfahán, Quetta o Peshawar.

—Y decidiste hacerlo al revés.

—Exactamente. Volví la mirada hacia América: haría lo mismo, pero empezando por el otro lado. Aunque no era tan fácil.

Recordé aquellos días. Desconcertado por la violenta destrucción de mis fantasías, me había quedado en blanco. Casilla cero. Y a tan solo unas semanas de la partida.

Aquella había sido la primera lección del viaje. Intenté tomármelo con calma. En primer lugar, dejé que calara en mi ánimo la idea de viajar hacia el oeste, y que se desvanecieran los planes por la opción que ya no podía ser. Me colgué el mapa de América en la mente.

—Tenía que encontrar un lugar concreto hacia el que dar el primer paso. Y no un lugar cualquiera, sino uno que me sedujera de verdad —expliqué enfáticamente.

—Comprendo —asintió el capitán, tomando un trago de cerveza.

—Con el paso de los días, el dilema quedó reducido a tres opciones. En primer lugar, Nueva York, un destino que resultaba particularmente emotivo dadas las circunstancias; en segundo lugar, el Caribe, que permitía soñar con un arranque dulce; por último, Brasil.

»Paralelamente buscaba medios de transporte. Pedí a un amigo gallego que indagara en los pesqueros. Consideré la posibilidad de viajar a Las Palmas, donde, según los amigos del ramo, no resultaría difícil enrolarse en un velero hacia el Caribe. En Internet descubrí una oferta para pasajeros en cargueros, costosa y llena de limitaciones pero asumible, y lo suficientemente variada como para resultar excitante.

»Al final descarté Nueva York porque prefería empezar por una cultura más exótica, y también por no frivolizar con la cosa macabra, y el Caribe porque no me veía mendigando por los pantalanes de Las Palmas con la buena voluntad como único activo, y arriesgarme a quedarme colgado. La vía de los pesqueros simplemente no dio resultados.

»Me quedé con los cargueros, pues, y con Brasil. No hubo problema para elegir un lugar concreto, porque siempre había sentido una fuerte atracción por Salvador de Bahía, en cuanto cuna del espíritu brasileño.

»Barajé distintas fechas para la salida, y distintos puertos: Bilbao, Le Havre, Felixtowe. Hice planes con mi hermano para que me acompañara al puerto de salida, fuera el que fuese. Finalmente una agencia de Londres me

ofreció un billete en un carguero alemán que viajaba directamente de Barcelona a Santos. Acepté sin pensarlo. El resto ya lo sabéis.

—No está nada mal —opinó el capitán, satisfecho con la explicación—. ¿Piensas quedarte mucho tiempo en Salvador?

—No lo sé —contesté, pensativo—. Depende de lo que encuentre.

—¿Y después?

—Iré hacia la Guayana francesa, a visitar a un amigo que vive en la selva. Desde allí el objetivo es Centroamérica. Necesitaré otro barco, porque el istmo de Darién, en el Panamá oriental, dicen que es peligroso.

—¿Y desde Panamá?

—Me gustaría cruzar el Pacífico. Desembarcar en Tahití o alguna otra isla, por aquello del mito. Y luego a Australia. Como en las vueltas al mundo clásicas.

»Pero ya veremos. El medio y el largo plazo quedan en suspenso. Mejor no hacer muchos planes, porque luego la realidad se encarga de destruirlos.

Se produjo un silencio de los que marcan el punto final. Cambié de tema, preguntándoles si habían trabajado en algún otro tipo de barcos. Todos contestaron negativamente.

Como un solo hombre, el trío aseguró que nunca trabajaría en un crucero. ¡Qué horror, ir siempre con uniforme, bien planchados y elegantes, y sonriendo continuamente a todo el mundo como en *Vacaciones en el mar!*

—¿Y en petroleros?

—Tampoco trabajaría nunca en un petrolero —contestó Olaf, que como siempre era el más radical—. ¡Acaba uno volado de tanto esnifar! En un bar de marineros soy capaz de distinguir a los que trabajan en un petrolero por los ojillos vidriosos.

—¿Y tú, has navegado mucho? —inquirió Folko.

—He ido algunas veces a Ibiza —le dije, con sorna—, con la Trasmediterránea. También hice un viaje por aguas del Atlántico sur hasta la Antártida, en velero. El *Rael*, se llamaba. Eso ya fue más serio. Y poca cosa más.

—Detesto los veleros —irrumpió el primer oficial—. El radar no los detecta y siempre te crean problemas. Igual que los pesqueros, que rondan sin luz y se te echan encima de repente sin que puedas hacer nada, y si no suceden más desgracias es porque Dios no quiere.

* * *

En el camarote consideré la posibilidad de empezar mi diario de viaje, pero había mucho que escribir y me sentía fatigado. Decidí que, por ser el

primer día, me concedería una bula. Las anotaciones clave figuraban en la libretita de bolsillo, así que no debía preocuparme por posibles olvidos. Al día siguiente, sin falta, me pondría a trabajar.

Empecé *La Montaña del Alma*, de Gao Xingjian. Se trataba de una edición en tapa dura que me regaló una amiga, para celebrar días felices y desearme buena suerte.

En la primera línea del libro un hombre maduro monta en un autobús que traquetea por carreteras secundarias. Es el principio de un viaje por la China recóndita. Los motivos y los destinos están poco claros. Un extraño impulso personal. Una confrontación consigo mismo, de hecho. He aquí el final del primer capítulo:

...tú que tienes aprendido todo lo que es menester aprender, ¿qué vas a seguir buscando? Llegado a la edad madura, ¿no deberías llevar una vida tranquila, cumplir sin prisas con tu tarea en un puesto ni demasiado bajo ni demasiado alto, hacer tu papel de marido y padre, instalarte en un mullido nido, ahorrar en el banco un poco de dinero que daría su fruto con el paso de los meses y que te dejaría un pequeño capital que, además de servirte para tu vejez, podrías luego legar?

¿Se trataba de un regalo intencionado por parte de mi amiga? Seguí leyendo el angustioso periplo por pueblos, templos, ríos y valles, hasta quedar dormido.

A las dos de la madrugada me levanté. Gibraltar. Horas antes, el radar había anunciado con una enorme mancha verde la aglomeración de embarcaciones. En la realidad, el Estrecho era una constelación de luces dispersas en la oscuridad.

Dentro de nada, saldríamos al Atlántico.

EN EL OCÉANO

A las siete y veinte el bip-bip del Casio de plástico —el reloj más barato que había encontrado en un bazar de la calle de la Boquería— me despertó. A través de la ventanilla, por estribor, distinguí tierra: ¡Fuerteventura! Debía de estar a cuatro o cinco millas de distancia. Fui corriendo al puente para obtener una mejor panorámica.

El cielo estaba nublado, pero las crestas del sur de la isla se perfilaban con nitidez. El mar reflejaba la melancolía del cielo con una paleta de grises dignos de una pintura romántica. Las columnas de humo que surgían de la isla debían de proceder de algunas fábricas. Al consultar la carta descubrí que la ubicación correspondía a Morro Jable.

En cubierta, los marineros se ocupaban de sus tareas. Ya vestían pantalón corto. ¡Con qué rapidez había llegado el verano!

Consulté los datos en el *plotter*. Posición: 28° 09' Norte, 13° 51' Este, a la altura del cabo de Tarfaya marroquí. Rumbo: 214° 09', es decir, sudoeste. Velocidad: 19,4 nudos. Las coordenadas de Barcelona, 41° 25' Norte, 2° 09' Este, ya quedaban lejos.

Era el cuarto día de navegación, y aún me sentía en fase de exploración.

Cada uno de los despertares había sido mágico. En aquella inmensidad indiferente cualquier matiz, por pequeño que fuera, conmovía. Cada expresión de vida, de movimiento, de color. Una mañana era el mar movido, otra un pájaro en el cielo espléndido, una tercera las gotas de una lluvia fugaz tamborileando sobre el cristal de la ventanilla.

La visión de Fuerteventura me resultó excitante. La tierra es un incidente mayor en el camino del navegante, y ayuda más que ninguna otra referencia a constatar el progreso de la travesía. La mayoría de las veces, sin embargo, tenía que contentarme con imaginarla por detrás del horizonte, millas allá.

Aquella mañana, examinando la carta, fui consciente de que no tardaríamos en alcanzar la latitud del cabo de Bojador, y que más adelante navegaríamos a pocas millas del Sáhara que fue español, y del archipiélago de Cabo Verde, y del Senegal y Gambia y, por un instante, sentí que podría estar toda la vida navegando a veinte millas de las costas del mundo, nutriéndome con el contenido de los nombres de los mapas.

Poco después me encontraba en cubierta. Empecé un lento paseo alrededor de la misma, empezando por el paso de estribor.

Saludé a algunos marineros, como de costumbre. Todos tenían asignadas tareas muy concretas. A Pepito siempre te lo encontrabas taladro en

mano o fregando la cubierta. Al del minio, pinta que pintarás. Al del taller, a cargo de las herramientas. Me entretuve un buen rato en el púlpito de proa, donde el barco rasga el mar. En popa, al otro extremo, me detuve a charlar con los dos hombres de la sala de máquinas, a quienes hallé ocupados sacando bolsas de basura de su sección con una polea. El más bajito, Rex, me invitó a visitarlos. Era el hombre más animoso de la tripulación: un soltero sin hijos a los que añorar, con ganas de ver mundo y pasarlo bien.

—Son buenos trabajadores —me respondió Sonny, cuando le pregunté por qué había tantos marineros filipinos—. Y dóciles. Y tienen un nivel de inglés razonable.

—Supongo que también cuenta la tradición. Un país con tantas islas...

—Claro —asintió—. El problema es que últimamente nos ha surgido una competencia feroz. Por parte de los chinos sobre todo, pero también de gente de los países del Este, que antes solo navegaban en barcos de sus propios países. Rumanos, croatas, rusos, ucranianos...

Precisamente había un par de ucranianos a bordo. Los conocí una mañana, en una de las pausas que se hacían en el comedor de suboficiales para tomar café.

Gheorgy, el electricista, era quien llevaba la voz cantante. Era delgado y fibroso, y compensaba su calvicie con una estudiada coleta que expresaba modernidad. Como acababa de embarcar en Barcelona, llevaba siempre consigo el manual del sistema eléctrico del barco, para familiarizarse con él. Tenía un contrato de tres meses, lo cual equivalía a dos rotaciones.

—El *Dollart* no está del todo mal —sentenció—. Hay gente de varios países, y eso hace que te sientas cómodo. Cuando hay demasiada gente de la misma nacionalidad estás bien jodido.

—Supongo que se reproducen los esquemas del país —aventuré, tras considerar sus palabras.

—Exacto. Te obligan a seguir la corriente. Si toca cantar tienes que cantar, si toca beber cerveza tienes que beber cerveza, y así con todo. Y si te desmarcas, te llaman antisocial.

—Ya.

Tardó muy poco en desviar la conversación hacia la situación de su país. El hombre tenía ganas de hablar.

—Ucrania es un desastre. La gente gana cuarenta o cincuenta dólares al mes. A mi padre, después de toda una vida trabajando, la pensión no le da para vivir. Mi hija, que es abogada, trabajaba en las aduanas por treinta dólares al mes, pero al cabo de un tiempo se cansó y se trasladó a Moscú con mi hermano, que también es abogado, y le va bien. No quiere volver a Odessa.

—Leí recientemente en la prensa que el crecimiento económico de Ucrania es de los más elevados de Europa.

—Es cierto, pero tenemos el problema de que todo está en manos de mafias. Hay unas pocas familias que manejan el país sin muchos escrúpulos. Empresas, transporte, propiedad. Los políticos también entran en el negocio, claro, empezando por el presidente, un hombre del partido en la época soviética. Si te enfrentas a ellos, tienes las de perder, y si les tocas demasiado los cojones, acabas desapareciendo.

»La corrupción lo invade todo. Los ricos nunca tienen bastante, y el pueblo tiene que sobrevivir. Nos hemos acostumbrado a dar dinero bajo mano para cualquier trámite. Si quieres pasar la frontera sin problemas, por ejemplo, metes un billete de diez dólares en el pasaporte. Yo mismo lo hago. ¿Qué se puede esperar, con la paga que tiene la policía?

Viktor, el electricista adjunto, solo asentía y escuchaba. Se mantenía tan mudo que llegué a dudar de que comprendiera bien el inglés. Con los días descubrí que, sencillamente, era un hombre de pocas palabras.

—Si pudiera, me quedaría en Odessa con la familia —concluyó Gheorgy—. Estoy harto de dar tumbos por el mundo de barco en barco. Pero allí no podría ganarme la vida dignamente.

Antes de levantarse se había ofrecido a prestarme las cintas de casete. Como nuestros camarotes eran contiguos, a veces oía, a través de la pared, a los Creedence, Beatles, Abba y otros músicos de los sesenta y los setenta, y se lo había comentado.

—¿Te molestan?

—No, claro que no. Y gracias por el ofrecimiento.

De todos los individuos del barco, Gheorgy era el que me daba más impresión de soledad. Quizá porque era un hombre sin esperanza.

En la sala de babor, durante las pausas, se cruzaban informalmente los caminos de oficiales y suboficiales. La gente se relacionaba entre entradas y salidas constantes, cambios de asiento y cafés de pie. Se hablaba en inglés, en alemán, en ucraniano. Me gustaba considerar las distintas opiniones, y escuchar la música de las lenguas que no conocía mientras roía una Danish Butter Cookie y sorbía un café.

El alemán Mario, segundo de máquinas, hablaba a una velocidad y con una vehemencia fuera de lo común.

—África es un desastre —sentenció en inglés un día que aquello estaba a rebosar de gente. La frase retumbó en la sala, y yo recordé que Gheorgy había usado dos días antes la misma palabra, desastre, refiriéndose

a Ucrania—. Cada vez es más peligrosa, y además no saben trabajar. Son unos holgazanes. No quiero volver a sus puertos.

—Hace mucho bochorno —Gheorgy intentó ser políticamente correcto.

—¡También hace bochorno en la China, no te jode! —contraatacó el otro, como si le fuese la vida—. Y mira cómo mejoran. Hace cuatro días Shanghai era una porquería, y ahora todo es *high tech*. Da gusto ir allí.

—Lo sé —convino el otro—. He vivido dos años en la región.

—Entonces no hace falta que te lo explique. China será la nueva potencia. El siglo XVI fue de los españoles —me miró como si yo fuera el representante de los Austrias—, el XVII de los franceses, el XVIII de los ingleses, el XIX...

—También de los ingleses —lo desatascó alguien.

—...el XX de los americanos... ¡y el XXI de los chinos! Te lo digo yo.

Mario se relajó, satisfecho con la simetría perfecta de su Historia del Mundo. Estaba casado con una filipina y vivía cerca de Manila. Según aseguró, ni por todo el oro del mundo volvería a Alemania. ¿Para qué? ¿Para que sus hijos fueran víctimas del racismo?

Una tarde penetré en su hábitat natural, las tripas del barco, y quedé impresionado. Frente a mí se extendían cinco niveles de profundidad conectados entre sí por escalerillas prácticamente verticales. La caverna de acero era de una anchura espectacular. Con cautela, fui recorriendo pasos y bajando escalones. Me encontré a Rex, que llevaba protector de oídos y me aconsejó que le imitara, pero no le hice caso porque pensé que, pese a que el ruido era considerable, por un día no pasaría nada. Deambulé entre tubos, cables, mesas de control, depósitos de fuel, de agua, de aceite. Todo era de una pulcritud imposible. Llegué hasta lo esencial, el eje que mueve la gran hélice, y me di por satisfecho.

Nunca he sentido un gran interés por la mecánica, pero la fuerza del lugar me cautivó. Gunter, que era el jefe de Mario, me explicó que el depósito podía albergar hasta 1.400 toneladas de fuel y que el gasto era de 2,4 por hora de promedio, y que el motor tenía una fuerza de 15.000 kilovatios. En mi ignorancia no pude contextualizar más datos.

A pesar de que por su rango tenía derecho, Sonny nunca aparecía por la sala de oficiales. Prefería tomar café, ver vídeos y tocar la guitarra con sus paisanos. Así que los espacios del barco quedaban nítidamente divididos por la procedencia: Oriente y Occidente. Algunas veces los filipinos me invitaban a compartir sus horas libres. Era una gente dulcísima, que despertó en



«Deambulé entre tubos, cables, mesas de control, depósitos de fuel, de agua, de aceite. Todo era de una pulcritud imposible.»

mí las ganas de visitar su país. Y solitaria, claro está. Para ellos, como para los europeos, el *Dollart Trader* era tan solo una estación en el camino, después de la cual quizá nunca más volverían a verse.

Por otra parte, mi afición por la cocina me acercó a Virgilio, quien me explicó cómo se organizaba, me detalló los alimentos que encargaba en cada puerto, y me enseñó las cámaras frigoríficas y la despensa.

También intercambiamos algunas recetas. Él se interesó por la paella y yo por el adobo, que es plato de poco trabajo y con un toque de originalidad, visto desde la óptica occidental.

—Todo lo que tienes que hacer es meter en la olla, en frío, una serie de ingredientes: costilla de cerdo, pimienta negra, laurel, ajo, salsa de soja,

vinagre de vino blanco, agua. Y antes de servir, un poco de guindilla molida —explicó—. Es muy fácil.

El punto de originalidad consistía en la salsa de soja, claro.

Virgilio estaba a punto de volver a casa, y le invadía el deseo de no tener que viajar nunca más.

—Montaré dos negocios: un pequeño restaurante y un taxi —me dijo un día.

—Ah, bien.

—Solo para ir tirando. No pretendo hacerme rico.

Me sorprendió la contundencia de su afirmación. Estaba claro que Virgilio era un poco especial. Además de buen cocinero, era un poco filósofo.

—En Filipinas, si eres rico, te matan —intervino Edmund, que cortaba a máquina salami en el otro extremo de la cocina.

—Hay muchos bandidos. Asaltan autobuses, asesinan por cuatro peras —aclaró el otro.

—Sobre todo en Mindanao. Si vas a Filipinas no pases por allí. Es muy peligroso.

Cuando se tomaba un respiro, Virgilio se instalaba en una mesa ubicada en la cubierta de babor, justo a la salida de la cocina. Con un cigarrillo entre los dedos por toda compañía, era la viva imagen de la soledad del cocinero, una soledad similar a la del portero de fútbol, o del guía turístico, que me lo digan a mí. En su honor yo había bautizado el lugar como la *mesa del cocinero*, aunque también habría podido llamarla *de los filipinos*, porque era bastante frecuente encontrar a algunos de ellos charlando allí. Era un sitio que me gustaba especialmente porque olía a vida.

Encima de la mesa había un grasiento ejemplar del *Manila Standard*, que pasó allí todo el viaje. Tenía fecha atrasada de siete meses, pero yo lo iba leyendo y releendo distraídamente. El titular decía: «Veinte secuestrados en un centro turístico de Palawan».

Al parecer, Virgilio y Edmund sabían de qué hablaban.

* * *

Todos los días, después de comer, solía dar el segundo paseo por cubierta de la jornada y visitaba el puente, y después me recluía en el camarote a trabajar en mis notas.

A media tarde, la actividad esencial consistía en sentarme en mi bita, mirando el mar. Las bitas son los postes donde se enrollan las amarras, y presentan medidas variables. Aquella, en concreto, era como un taburete de ace-

ro hecho a medida, y estaba ubicada en el sitio perfecto, un nivel por encima de la zona de carga. Había dos bitas simétricas, pero la *mía* era la de estribor. No había ningún motivo objetivo en esa elección, como suele pasar con este tipo de apropiaciones. Me sentaba allí, pelaba una pieza de fruta lentamente, tirando las mondas al mar de una en una, y la degustaba con placer; me dejaba hipnotizar por las formas fugaces de las olas y por la espuma, siempre rabiosa primero y después baba vencida; aspiraba el aroma a sal; disfrutaba de los colores, fuesen los que fuesen. Era un momento de máxima felicidad. Todo era redondo como en el mejor de los sueños.

En todo el trayecto se nos ofreció únicamente una puesta de sol espectacular. Fue en un día de mucha marejada. Las olas atacaban el casco del barco con fuerza, haciéndolo oscilar sensiblemente. Al darme cuenta de que las nubes empezaban a crear un auténtico espectáculo, me excité. Me levanté de la bita y enfilé por el paso de babor. No había nadie a la vista, porque la jornada laboral había terminado. El viento golpeaba las planchas de los contenedores y los hierros chirriaban. El cielo se enrojecía por momentos. El mar se había teñido de tornasol. Casi podía tocar las nubes que viajaban al norte: eran pequeñas y espesas como el algodón de azúcar que venden en las ferias.

Una vez completada la vuelta, regresé al asiento. Toda aquella agitación en mares y cielos me hacía inmensamente feliz, pues era como una exaltación del poder de la vida. Me quedé allí hasta ver aparecer las primeras estrellas, mientras la luz se fundía.

A veces repetía la misma vuelta un poco más tarde, con la primera oscuridad, y encontraba un paisaje transmutado. ¡Qué diferencia en tan solo una hora! Era como si hubiéramos cruzado bruscamente una frontera. Entonces la zona de carga se convertía en un almacén inhóspito. Las luces de piloto alineadas provocaban inquietantes sombras entre las grúas y las pilas de contenedores. Los sonidos, amplificados por el vacío, resultaban amenazadores: un golpe de cable suelto contra un hierro, el aullido del viento entre las pilas de metal, el rumor de las olas frías e invisibles.

Entonces el edificio de los humanos se convertía en refugio. Un refugio aséptico que podía estar en cualquier otro lugar: en el suburbio de una megalópolis, a las afueras de una pequeña ciudad, en la ladera de una montaña. Al volver de los paseos, penetraba por la puerta del comedor de oficiales. Sobre las mesas de la sala desierta se escuchaba el repiqueteo de las tazas invertidas que vibraban sobre los platitos, dispuestas por Edmund para el desayuno del día siguiente.

Después subía las escaleras, camino del camarote. En el primer rellano mis ojos se clavaban indefectiblemente en la vulva perfecta de la *Girl of the week*, una mulata de melena rizada y amplia sonrisa que allí reinaba. Desde la posición de la mulata se intuía, a través de la puerta abierta de la sala de ocio de la tripulación, la figura de algún marinero en camiseta imperio, vaso en mano y cigarrillo en boca, concentrado en una película de acción que inundaba de tiros y gritos el pasillo de toda la planta.

Dos pisos más arriba, en la sala de oficiales, sus ocupantes mantenían una actitud similar frente a una película similar, pero en alemán. Frente al DRUG WARNING del rellano, decididamente menos interesante que la mulata, dudaba. Alguna vez entraba a saludarlos o a tomarme una cerveza, pero casi siempre seguía mi camino. Aquel tipo de películas estridentes no eran para mí.

De noche, la pulcra asepsia del camarote podía jugar en mi contra. Era como las habitaciones de los Novotels, Ibis y Mercures que tanto había utilizado en mi trabajo de guía por Europa, salvo que aquí no tenía la posibilidad de tumbarme en la cama armado del mando a distancia e irme quedando dormido bajo una lluvia de fragmentos de análisis económicos de la CNN, campeonatos de billar a cuatro bandas, actuaciones de cantantes melódicos casposos, concursos de la RAI o viejas películas de porno blando.

La cosa iba a oleadas. Por momentos me sentía inmensamente feliz, prácticamente un triunfador. En otras ocasiones, sin embargo, me invadía una injustificada melancolía.

Este último sentimiento no era nuevo para mí. Era uno de los efectos posibles del cóctel de noche, soledad y lejanía. Lo tenía bastante analizado, y el hecho de reconocerlo me permitía relativizarlo, pero no siempre era capaz de vencerlo. A veces la fuerza de aquella oleada irracional debilitaba cualquier posibilidad de defensa y me dejaba navegando en el desconcierto.

Para defenderme leía y escribía, o practicaba algún ejercicio de relajación de los aprendidos en alguna de las épocas de crisis de mi vida. O salía del camarote y subía al puente a charlar con el oficial de guardia, o me quedaba mirando por la borda y esperaba a que el malestar se diluyera en la inmensa oscuridad.

* * *

Me había llamado la atención un tablero pintado sobre una de las cubiertas de popa. Era un tablero de unos dos metros de largo por uno de ancho, que contenía una cifra, positiva o negativa, en cada uno de sus cuadros.

El jueves 13 de diciembre, después de desayunar, el capitán y el primer oficial me llevaron hasta el tablero. Me explicaron que el *shuffleboard* era un antiguo juego marino y que se trataba de que yo aprendiera sus reglas y lo practicara un poco, porque aquella noche se organizaba una pequeña fiesta para celebrar el paso del Ecuador y el programa incluía una partida de *shuffleboard* en la que se esperaba la participación de todos.

Era el modo de compensar la atonía de las horas de descanso de la gente.

Hasta aquel momento, el orden cotidiano únicamente se había visto alterado una mañana por un simulacro de alarma general. En aquella ocasión, todo el mundo tuvo que abandonar las tareas asignadas y acudir al punto de asamblea enfundado en el chaleco salvavidas, dispuesto a recibir las órdenes del primer oficial.

Olaf nos había introducido en un bote salvavidas provisto de alimentos, radio y bengalas, capaz de estar en el agua en cuestión de segundos; había enviado a un marinero vestido de amianto a enfrentarse con un fuego imaginario; y, por último, nos había dividido en patrullas, cada una con una misión muy concreta en el organigrama de la emergencia. La misión de la patrulla formada por Virgilio y Edmund era cuidar de mi seguridad y trasladarme inmediatamente al puente. Yo no tenía más misión que la de dejarle trasladar; es decir, que era una rémora.

—En el mar suceden un montón de desgracias, muchas más de las que puedas imaginarte —se justificó Olaf, en un aparte.

Para ilustrarlo, detalló el hundimiento de un petrolero que había vivido en directo en el golfo de Vizcaya. En plena noche, el barco se había ido sumergiendo en vertical sin que nadie hubiese podido hacer nada por evitarlo. Se salvaron todos, aunque a más de uno le fue por los pelos.

Su narración me impresionó, pero, a pesar de esa historia y de todas las catástrofes navales alojadas en mi memoria, reales o ficticias, mi mente se resistía a creer que una máquina tan sólida como el *Dollart Trader* pudiera abandonarnos a las puertas de la muerte; así que el simulacro me había parecido tan inútil como las instrucciones de una azafata de avión.

Con un palo diseñado al efecto, los jugadores tenían que impulsar un disco de unos quince centímetros de diámetro hacia el tablero. El disco se deslizaba en busca de la mejor puntuación posible, con la opción añadida de golpear los discos rivales, expulsándolos de sus casillas. Como suele suceder en estos casos, el conflicto se producía en las líneas divisorias. Parecía divertido.

Aquella mañana los dos jóvenes oficiales estaban más distendidos que nunca, quizás porque en un par de días tocaríamos puerto.

El capitán no tenía un puesto fijo salvo el despacho, pero uno tenía la sensación de que podía verlo aparecer en cualquier momento y en cualquier sitio, y de que lo controlaba todo. Cuando coincidíamos se mostraba amable y paciente. Aproveché para preguntarle por qué nuestro barco tenía un nombre tan poco literario.

—Trader es el *apellido* de todos los barcos de la empresa. El nombre hace referencia siempre a algún accidente geográfico del norte de Alemania, nuestra región. Dollart, por ejemplo, es una bahía.

Folko estaba orgulloso de ser un hombre del mar del Norte. Mientras practicábamos el *shuffleboard*, nos extendimos hablando sobre la antigua tradición marinera y comercial de la región: que si los vikingos, que si la antigua red de contadores de la Liga Hanseática, con base en Lübeck, no muy lejos de su ciudad natal. Recorrí mentalmente las costas escandinavas, holandesas, británicas, bálticas. Siempre me sentí atraído por los misterios ocultos entre las brumas de aquellos mares fríos. ¡Tan lejanos, tan ajenos a mí!

—En realidad, el mar del Norte es un ámbito que tiene más elementos comunes que muchos países—aseguró—. Me siento más vinculado a la Frisia holandesa, por ejemplo, que a Baviera.

—O sea que no serás del Bayern de Múnich.

—Claro que no. Son unos ricos arrogantes. Siempre deseo que pierdan.

—Comprendo. Los mapas políticos no siempre se corresponden con la realidad de los sentimientos.

Como todo marinero, Folko cargaba con la contradicción de tener dos amores a la vez, el mar y la novia, y se lamentaba de que el círculo no fuera cuadrado, pero no parecía llevarlo tan mal como otros.

Cuando consideraron que ya habían cumplido con su papel de anfitrión, se excusaron, pues debían volver al trabajo. De repente, Olaf empezó a rufunfuñar.

—¡Me ordenan que haga el inventario de todo el barco!

—¿...?

—Los cabrones del despacho. Así, sin especificar, sin una lista de objetos que facilite la labor. Simplemente dicen: *todo*.

Comprendía su enfado: la vieja pugna entre los despachos y los que trabajan sobre el terreno.

Le agradecí el entrenamiento de cortesía y me dispuse a recorrer el barco provisto de la cámara de fotos desechable, con el objetivo de captar los lugares más característicos como documentación literaria.

* * *

—¿Eres rico?

Estaba sentado en la mesa del cocinero o de los filipinos, considerando con cierta tristeza el inminente final del viaje. Al darme la vuelta descubrí a un sonriente Edmund Tonelete, una de las personas de apellido más inapropiado del mundo, porque era un hombre pequeño y fibroso.

—No —repliqué, devolviéndole la sonrisa—. Soy un trabajador. Como tú.

—No me lo creo —contraatacó.

—Soy guía turístico en Barcelona. He ahorrado y me he tomado un año de fiesta. Eso es todo.

—¿Y la familia? ¿La mujer, los niños?

No hubo forma humana de hacerle entender mis razones. Sonrió condescendentemente, encendió un cigarrillo, se puso a fumar en silencio.

Pensé que en adelante cambiaría de táctica. Limitaría la sinceridad según me conviniese, para evitar malentendidos.

Al cabo de un rato, dijo:

—Son las dos, la hora de la partida de *shuffleboard*.

—¿Eres buen jugador?

—No mucho. ¿Y tú?

—No tengo ni idea.

Se designó a Mario, el segundo de máquinas, como árbitro de la partida. Aparecieron los utensilios necesarios. Se organizaron las eliminatorias por grupos. Los hombres vestían con una pulcritud que de entrada me desconcertó, pues no había hembras a quienes impresionar. Luego comprendí que aquello expresaba la necesidad de distanciarse de la cotidianidad. El más acicalado de todos era Rex Suárez, que vestía una ajustada camiseta sin mangas y unos ajustados shorts negros, y lucía una gruesa cadena en el cuello y unas oscurísimas gafas de sol, aunque el cielo estaba más bien encapotado.

Aparecieron un par de cajas de cerveza y una de coca-colas pagadas por mí en agradecimiento a la amabilidad de todos. Después de repartirse las botellas, brindamos.

—*Cheers*.

—*Cheers*.

El juego se fue prolongando. Se sucedían las rondas clasificatorias, alargadas por las dudas y las risas. Se sucedían igualmente los vuelos de botellas vacías por la borda. A media tarde empezó a llover, lo cual nos obligó a interrumpir la partida. Pero solo fue un chaparrón. En un minuto el sol brillaba como si nada hubiese sucedido, ¡el trópico voluble!... y las bayetas

habían dejado el campo de juego en condiciones. Quedaron finalistas Folko, Gunter, Edmund Tonelete y un marinero triste, el más triste de todos, que fue quien se impuso al final. Yo no hice un papel indigno, pero no superé la primera ronda.

Luego empezó la segunda parte de la fiesta. En un rincón de la cubierta inmediatamente superior al campo de juego, algunos marineros habían puesto en marcha una barbacoa. Presidía el espacio un gran televisor que exhibía un vídeo de karaoke. ¡Karaoke! ¡La pasión del Extremo Oriente! El micrófono estaba en manos de Rex Suárez, ¿de quién si no?, que en aquel momento entonaba una empalagosa melodía.

*You are the one, my only desire
When we are one, it is like fire
Each day with you becomes
A valentine*

Plantado en medio de la gente, el cantante se restregaba el micrófono contra el pecho como si se tratara de la amante más querida. Los demás lo acompañaban con un coro dulcísimo.

Terminada su actuación, Rex me ofreció cortésmente el micro, que rechacé arguyendo que no conocía las canciones.

Las carnes ya estaban a punto. Circularon chuletas de cerdo, pinchos de pollo, salchichas y calamares, y ensaladas de arroz y patata, todo ello elaborado bajo la dirección magistral de Virgilio. Cuando todo el mundo estaba instalado y a punto de hincar el diente, el capitán reclamó silencio para honrar al marinero triste, a quien entregó un diploma de campeón y una botella de champán que el hombre se apresuró a repartir entre los compañeros. En vista de la generosidad del galardonado, Folko abrió una segunda y una tercera botella para que nadie se quedara sin espumoso.

Después de comer, volvimos al karaoke con una cinta de éxitos internacionales: *Only you*, *If you leave me now*, *Will you still love me tomorrow?* Ya no pude escaquearme, y accedí a interpretar *Bésame mucho* y, ya animado, una versión de *Moonriver* a dúo con Gunter, el jefe de máquinas.

*Moonriver
Wider than a smile
I'm crossin' you in style
Some day*

*Old dream maker
 You heartbreaker
 Wherever you're goin'
 I'm goin' your way..*

A continuación, baile. Con cierta sorpresa constaté que los marineros se sacaban a bailar entre ellos. Edmund abrió fuego invitando al capitán, quien aceptó amablemente. En un minuto la pista estaba llena de hombres danzando, aunque no llegaron a cogerse por parejas como hacían los antiguos buscadores de oro de las Rocosas, según las películas que he visto. En realidad no sé por qué me extrañó tanto, si yo mismo había vivido un episodio similar en la base argentina de Melchior, en la Antártida. Yo cumplí lo justito porque el baile no es lo mío, y luego huí hacia el puente, donde constaté que las coordenadas del momento eran 4° 41' de latitud sur y 30° 48' de longitud oeste.

¡Ya se olía Brasil!

* * *

Viernes, 14 de diciembre, penúltimo día de travesía. Me levanto. Salgo del camarote. Hay algo extraño en el ambiente. No es el tono habitual de las ocho de la mañana, hora que marca mi reloj.

Enseguida comprendí que el aviso de cambio de horario me había pillado en la ducha, o sencillamente desatento. Los avisos se producían hacia las seis de la tarde, acabada la jornada laboral.

—Buenas noches —advertía Sonny, por megafonía—. Mañana una hora atrás, una hora atrás.

Es decir que eran las siete de la mañana, y no las ocho.

Me fascinaba el lento viaje a lo largo de los husos horarios. Quince grados, una hora. Trescientos sesenta grados, un día. Durante del viaje, siempre hacia el oeste, iría ganando horas de una en una hasta completar las veinticuatro. Es decir, que viviría veinticuatro días de veinticinco horas. Con aquel ya llevaba tres. A cambio, desaparecería uno entero de mi calendario personal.

¡Vaya invento, eso de la longitud! Ahora los meridianos parecen presencias reales, intrínsecas a la Tierra, pero hasta el siglo XVIII los navegantes tenían que espabilarse sobre el terreno apoyándose en vagas anotaciones.

En el año 1714, el Gobierno inglés ofreció una generosa recompensa a quien creara un sistema capaz de calcular la longitud. El vencedor fue un relojero llamado John Harrison, que presentó un sistema basado en un

cronómetro de alta calidad capaz de mantener permanentemente la hora de un punto determinado —en aquel caso Inglaterra— incluso en las peores condiciones de navegación. Con aquella referencia, y con los datos del sol y las estrellas medidos sobre el terreno con el sextante, se creaba el triángulo que permitía saber la posición exacta del barco. No le resultó nada fácil convencer al tribunal, que recibía propuestas muy diversas, pero con los años lo consiguió y el mundo acabó dividido en husos horarios.

Saludé a los filipinos, que a aquella hora temprana tomaban la sopa matinal. Se los veía frescos y sonrientes, llenos de vigor.

Salí a cubierta. La noche había sido la más movida del viaje, y el barco seguía balanceándose. Una ola había dejado en cubierta un par de peces voladores de unos cuarenta centímetros, medida nada despreciable. Sonny me dijo que hechos a la brasa estaban muy ricos, y lo cierto es que poco después habían desaparecido de allí.

Los hierros del barco, cubiertos de agua de mar, ofrecían un aspecto viscoso. Procuré no utilizar los pasamanos y extremar la precaución al bajar las escalerillas, muy estrechas y pendientes. A babor, el viento seguía fabricando olas a destajo. Explotaban violentamente contra el casco y liberaban una espuma rabiosa, más densa que otros días.

Tras mi vuelta habitual por cubierta subí al puente, donde comprobé que habíamos reorientado el rumbo hacia el sursudoeste, a 220°. De pronto un barco blanco captó mi atención porque daba la impresión de que la colisión iba a ser inevitable: el efecto de las distancias y los movimientos en el mar es muy engañoso. Me detuve a observar su trayectoria, pero no pasó nada, claro. El barco cruzó por delante del nuestro y se alejó. Volví a la carta náutica. Observé que estábamos a sesenta millas de Recife y pensé en Quim Serra, un colega que pasaba el invierno en Gaibú, no muy lejos de aquella ciudad. En principio, tenía previsto ir a visitarlo, después de pasar por Bahía.

De vuelta en el camarote me enfrenté a la tarea de revisar el equipaje, lo que sería habitual a lo largo del viaje, empeñado como estaba en mantenerlo lo más ajustado posible.

Contemplé la bolsa, con el contenido relativamente ordenado. Me sentía satisfecho de ella. Era una bolsa de deporte de mediano tamaño, con unas asas largas que me permitían manejarla con un solo brazo y colgarla del hombro con facilidad. Su aspecto vulgar y desgastado, a juego con mi indumentaria, no resultaría atractivo para ningún chorizo. Sin duda era preferible a una mochila, que identifica inmediatamente a su portador como vulnerable forastero.

Decidí abandonar alguna prenda de ropa gruesa, porque en los meses sucesivos iba a hacer calor. Mantendría la camisa de manga larga, que me serviría como chaqueta en climas templados, y la «braga», prenda que me encanta por minúscula y polifacética. Me concentré en el jersey, el polo grueso y la camiseta térmica, lote de invierno que había incluido por prudencia, al no estar seguro de las condiciones meteorológicas que me esperaban en los primeros días de mar. No, no me importaba prescindir de alguna de aquellas prendas. ¿O acaso no podría comprarme un jersey en cualquier lugar del mundo, si hacía falta?

Las que tenían las horas contadas eran las alpargatas. ¡A quién se le ocurre llevarse un calzado con suela de esparto, que se empapa en un momento y después huele fatal! Enmendaría el error inmediatamente tirándolas al cubo de basura más cercano. Para los pies ya tenía de sobra con los náuticos, tan dignos sobre el barro de la selva como en el suelo de un palacio, y con las chancletas de goma, buenas para climas cálidos y para no pillar hongos en las duchas.

Seguí analizando el equipaje. La ropa de verano estaba bien: cuatro camisetas y dos pantalones cortos multibolsillos, una camisa de manga corta y unos pantalones largos ligeros. También estaba bien la ropa interior.

Tampoco admitían discusión los dos *lunghis* —o *sarongs*— que siempre llevo conmigo, porque son útiles como prendas de vestir y también como cortinas, turbantes, bufandas, toallas de playa o sábanas, y sobre todo como protección de camas y asientos de higiene dudosa. Ni por supuesto la lamparita de pinza que le permite a uno leer y escribir en hoteles de bajo presupuesto —equipados indefectiblemente con bombillas de 20 vatios— sin quedar ciego del todo. Me sentía particularmente orgulloso de un pequeño invento que se me había ocurrido hacía algunos años: con cinco metros de cable empalmados al original, conseguía mantener un amplio margen de maniobra con la lamparita en cualquier habitación. Transportaba el cable pulcramente enrollado en el interior de un *tuper* de plástico, junto con dos bombillas de 125 y 220 vatios, respectivamente; en cada país compraría el adaptador correspondiente. En el mismo *tuper* viajaba también el resto del *kit* de alta tecnología: un ovillo de cuerda fina para tender la ropa en las habitaciones, algunos impermeables, un candado, hilo y aguja.

Tampoco había lastre superfluo en la segunda bolsa, una mochilita mínima para las cosas de la jornada o que conviene tener a mano, como el rollo de papel higiénico, la pequeña linterna, la navaja, el libro, la libreta o la cámara fotográfica. En la mochilita viajaba también el único elemento objetivamente valioso del equipaje: una estilográfica Montblanc que me regalé

a mí mismo cuando me licencié en filología, y que era la excepción que confirmaba la regla de no llevar cosas valiosas, al tiempo que simbolizaba la importancia de la escritura en el viaje.

Decidí indultar a la camiseta térmica, de entre las prendas de invierno. Porque ocupaba poco, pero también porque le tenía cariño desde que me acompañó a la Antártida. Decidido: regalaría el jersey y el polo a Virgilio y Edmund, si los querían.

* * *

Por la tarde acudí a mi bita de estribor. El viento había amainado y las olas habían depuesto su actitud violenta. Brillaba el sol.

Bajé por las escalerillas el nivel que me separaba de la cubierta de carga. Había bastante ambiente de trabajo. Mucha circulación de hombres en mono naranja. Resonaban golpes de martillo entre los contenedores. De repente, apareció Pepito con una media blanca encasquetada en la cabeza. Desenrolló un cable para empalmar la pulidora y se puso a trabajar sobre una superficie oxidada. El del minio no debía de andar muy lejos. Pepito era una presencia fuerte, activa. Me acordé de cómo lo había visto la noche anterior, colaborando en todas partes: secando el agua del tablero del *shuffleboard* después del chaparrón, sirviendo las carnes de la barbacoa, cantando a pleno pulmón. Desafinando, de hecho: nos ofreció una versión de *Cuando calienta el sol* en la que no acertó ni una sola nota, el viejo granuja. Me pregunté si los peces voladores de la mañana no estarían en su zurrón, a la espera de una barbacoa privada. Correspondió a mi saludo sin detener la pulidora.

Luego me senté con Virgilio, a quien encontré fumando en el sitio habitual. La temperatura era perfecta, la brisa una caricia. Por debajo de la espuma de la estela acababa de ver el primer azul turquesa, el color del agua de los paraísos.

—No probaste la tarta de melocotón en la merienda —me riñó.

Me disculpé. Prometí que sería el postre de mi última cena a bordo. Aproveché para felicitarlo por la paella del día anterior, que había cocinado muy dignamente con costilla de cordero, gambas, pimiento rojo y poca cosa más.

—En las Filipinas el arroz se cocina siempre por separado —me aclaró.

—¿Y en eso que llamáis arroz valenciana?

—También.

Rechazó las prendas de ropa que le ofrecí sugiriendo que probablemente le interesarían a Edmund, como así fue. Después le di mi teléfono con la promesa de llevarlo a un restaurante filipino si alguna vez volvía a Barcelo-

na. Entonces llegaron Pepito, Rex y Néstor, el contraamaestre, que se sentaron con nosotros. El marinero triste, que venía con ellos, se marchó enseguida.

—¿Por qué está siempre triste? —inquirí.

—Rivera es el hombre silencioso.

—¿Tiene algún problema?

—Sí... ¡se la pela demasiado a menudo!

Risas.

—Ten cuidado en Bahía —dijo Pepito, súbitamente serio—. Ir solo y de noche es muy peligroso.

Aquel sería el primero de una larga serie de avisos similares, más o menos justificados.

—Y vosotros, ¿no salís?

—Hasta Santos no tenemos tiempo para nada. Y allí ya veremos. Nos aprietan mucho, ya no es como antes. Las escalas son ahora muy cortas, porque las empresas quieren ahorrarse horas de puerto, que salen muy caras.

—De todos modos, São Francisco do Sul es mejor. Más pequeño, más tranquilo. A ver si tenemos tiempo.

—¿Qué hacéis allí?

—Vamos a discotecas. Señoritas. Las brasileñas no son caras.

—Y están muy buenas. Las argentinas también.

—Pero son más caras.

Risas.

A la hora de cenar llevé una botella de vino a la mesa de los oficiales. Era un sencillo Héroult de mesa, la única posibilidad de la bodega, pero desempeñó su papel en la liturgia del adiós, que era de lo que se trataba. Además, los alemanes eran más sentimentales que sibaritas.

Hablamos del *Dollart*, de Hermann Buss, de piratas y de mujeres, con la colaboración de una segunda botella de vino. En aquella cena, y en la sobremesa que la siguió, mis anfitriones se mostraron más desinhibidos que nunca, y pensé que debía de ser porque era la última conversación, y contar intimidades a alguien que no se volverá a ver es como no haberlas contado. Antes de retirarnos intercambiamos las direcciones, si alguna vez vas a Leer, si alguna vez volvéis a Barcelona.

Por la noche me llevé una taza de café a proa, cosa que no había hecho en todo el viaje, y allí me emboqué con la blanca estela que brillaba en la oscuridad. Era un adiós. Después de tantos días, me costaba creer que al día siguiente estaría en una ciudad llena de gente con un suelo sólido bajo los pies.

* * *

A las seis y media de la mañana me levantaba: había llegado el día. Como suele suceder en este tipo de instantes fronterizos, la tristeza por lo que perdía se confundía con la excitación por lo que podía esperarme.

Se adivinaba, en la costa difuminada, el perfil de la ciudad. ¡Salvador de Bahía tangible, por fin! Según me habían comunicado la noche anterior, el piloto se presentaría a las siete y media de la mañana. Sintonicé la radio para oír un poco de música, pero la apagué inmediatamente al recordar que quizá Sonny aún dormía en el camarote de al lado.

A la luz del día, y próximo a tocar tierra, los brotes de melancolía nocturna de aquellos días me parecían casi ridículos. De pronto, la única cosa que importaba era el orden práctico. ¿Encontraría a mis contactos? Como inicialmente había creído que me dirigiría a Santos, no los había avisado. Me activé mentalmente intentando establecer prioridades. Una vez superado el control de policía, lo más urgente sería cambiar dinero, y a continuación llamar por teléfono a esa gente. Luego ya me ocuparía de buscar hotel, si era preciso.

A las siete y cuarto subí al puente, donde Folko me saludó con la noticia de que el ancla no respondía. Probablemente el electricista se había olvidado de activarla, me comentó, y a continuación volvió a sus tareas.

Un ramillete de rascacielos captó mi atención: una especie de Manhattan que no constaba en mi imaginario de Bahía, el cual era más bien pobre y abstracto, todo hay que decirlo. Alarmado por la propia ignorancia, corrí a la carta para ordenar la geografía que me rodeaba: la isla de Itaparica, el puerto comercial, el centro de la ciudad.

Luego inicié una íntima ceremonia de despedida: una mirada afectuosa a mesas y aparatos de trabajo mientras calculaba el saldo del trayecto —4.063 millas en ocho días y medio— y una evocación romántica del viaje pionero de Álvares Cabral, llegado allí por azar cuando buscaba corrientes favorables para navegar de Lisboa a Buena Esperanza. Álvares Cabral empleó seis semanas en la travesía atlántica, cinco veces más tiempo que nosotros.

El marinero triste tenía asignado un papel estelar en la maniobra. Tras izar las cinco banderas de rigor —Alemania, Brasil, Hermann Buss, mercante, aduanas—, se puso al timón manual, un volantito que yo no había vuelto a ver desde la primera noche. En aquel momento estábamos parados, pendientes de la llegada del piloto, pero era una espera agradable, pues el trabajo estaba hecho, incluida la solución del problema del ánora, y teníamos el día por delante. Escudriñando con los prismáticos, los oficiales localizaron un barco que podía ser de la misma compañía, posibilidad que los ilusionó.

Por mi parte, yo seguía mentalizándome para lo que venía. En un par de horas, como mucho, estaría en tierra y probablemente más solo que la una. Sentí deseos de meterme en un ciber, a ver si encontraba la respuesta de algún contacto o el saludo afectuoso de algún amigo.

El piloto se presentó a las ocho. Era un hombre serio, un poco estirado. En respuesta a sus órdenes empezamos a avanzar, abandonando la zona de petroleros condenados a dormir en las afueras del puerto con los marineros esnifa que esnifarás. Resultaba emocionante contemplar las maniobras desde el mar, justo al revés que en Barcelona.

—¡Sí, el barco es nuestro! —se emocionaron los oficiales—. ¡Es el *Hamburg*!

Penetramos en el puerto comercial. Era pequeño y estaba equipado con grúas viejas. Como telón de fondo se extendía la ladera de una montaña cubierta de casas bajas, entre las que destacaban los perfiles de las famosas iglesias barrocas. Según dicen, hay una para cada día del año.

Aumentó el nivel de concentración de todos. El piloto emitía órdenes de rumbos y velocidades; el capitán las reproducía mientras recorría la anchura del puente en busca del mejor ángulo de visión; el timonel las repetía una tercera vez, dándose por enterado. Justo cuando se nos enganchaban los remolcadores, empezó a lloviznar, pero los trabajadores del puerto, que nos esperaban tranquilamente sentados al pie de las grúas, ni se inmutaron.

Aproveché el tiempo de la maniobra para dar un último paseo por el barco. Había un oficial destacado en cada extremo. Todo el personal estaba involucrado en la maniobra, todos los ojos y brazos eran necesarios. Solo en proa, había que controlar cinco amarras.

A las nueve de la mañana el trabajo se dio por terminado. Algunos hombres subieron a la oficina del barco: agentes, policías y aduaneros, y también algunos trabajadores dispuestos a iniciar las operaciones de carga y descarga de contenedores. Según me dijeron, cargaban unos setenta y descargaban unos veinte, utilizando las grúas del barco, que eran más efectivas que las del muelle.

Esperé. Al rato el capitán me hizo pasar, y entre un maremágnum de hombres y de papeles me entregó el pasaporte con un visado de noventa días y un augurio de buena suerte tan breve como sincero.

Poco después me deslizaba hacia el muelle tras el agente consignatario, que se ofreció a acercarme a la ciudad. De camino nos cruzamos con la gente del *Hamburg*, que subía a bordo con un montón de vídeos para intercambiar bajo el brazo y la ilusión del reencuentro con los colegas.