Recuerdos del mar

Tomás Unger

Hace 55 años, a raíz de un desacuerdo con mi padre, decidí castigar a la familia y les comuniqué a sus miembros que me embarcaría de marinero en la Marina Mercante para viajar por el mundo. Contrario a lo que pensé, mi padre se movió con sus amigos y el capitán de puerto me sacó una libreta de embarque a pesar de que yo era menor de edad. A los pocos días, estaba embarcado de "pilotín" (aprendiz) en el *Mantaro* de la C.P.V.D., siglas de la Compañía Peruana de Vapores y Dique Seco del Callao. El *Mantaro* era un vapor de carga y pasajeros botado en Burdeos en 1913; una reliquia flotante con dos motores a vapor, calderos y mástiles, vestigios de la era de vela que adornaban el barco de acero, sin ningún fin útil. En proa, tenía un "botalón" o "bauprés", como si fuera a llevar velas, y los palos tenían vestigios de cordaje. Hasta había una especie de cofa en el trinquete, donde, en cualquier momento, un Rodrigo de Triana podría pararse para gritar "Tierra", pues casi nunca perdíamos de vista la costa. Una vez, por encargo del contramaestre, en un acto heroico –yo sufro de acrofobia–, subí a esa plataformita para rasquetear y retocar la pintura. En ningún momento miré abajo, gracias a lo cual sobreviví para contarlo.

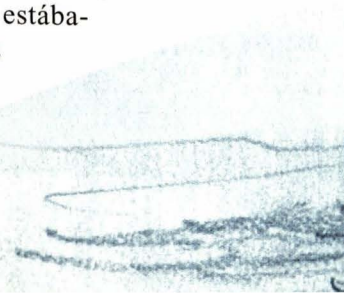
La tripulación de cubierta del *Mantaro* era, en su mayor parte, provinciana: mollendinos, talareños, loretanos y hasta un puneño (un cholo de 1.90 m., fuerte como un toro y listo como un zorro). Era gente tranquila, que trabajaba duro (6 y 1/2 días por semana), fumaba cigarrillos negros y tomaba alcohol de caña de los cilindros que traíamos de Puerto Chicama, aderezado con hierbas (a veces tabaco) y rebajado con agua.

Los oficiales y los tripulantes mayores no bajaban casi a tierra. Se aburrían soberanamente y jugaban ajedrez, leían o jugaban cartas con apuestas mínimas. En popa, la plana menor, gente de cubierta y de máquinas, armaba, a veces, timbas en que se apostaban 10 centavos o hasta una peseta (20 c). En aquella época, el sueldo de un pilotín era 32 soles; y el de un marinero, alrededor de 70.

La rutina era aburrida y rara vez ocurría algo insólito; por ejemplo, que una vaca se cayera al mar, al romperse el cabo de la faja al desembarcarla (las vacas nadan). Ocasionalmente, recibíamos carga interesante, como los mangos que embarcaban en Paita. Se comía mango hasta ponernos amarillos, había "chilcano de mango" y todo olía a mango. "Cual", el perro del cocinero que solamente comía carne, a veces se echaba en la escotilla a tomar sol, siempre del lado del viento, porque no soportaba el olor.

Un día, anclados en Eten, mi rutina diaria quedó interrumpida. Cada mañana, semidormido, iba a las seis y media a ducharme. Había dos duchas, una de agua salada y otra de agua dulce. Primero, uno se despertaba con el agua salada –fría, que no hacía espuma con el jabón– y, luego, se lavaba con la dulce, que había que ahorrar. Ese día, abrí el chorro de agua de mar y la sentí extrañamente caliente, como si estuviera mezclada con gotas de agua hirviendo. Cerré el caño y me lavé bien con agua dulce, pero el cuerpo me seguía ardiendo, sobre todo los ojos, labios y otras partes delicadas. Seguí mi rutina, pasando por la panadería –para recoger el pan más rico del mundo, caliente, recién salido del horno– y el panadero me miró con cara de conmiseración, mientras yo hacía gestos de dolor y trataba de rascarme en cuatro sitios a la vez. "Por andar dormido no has mirado el mar", me dijo.

Me acerqué a la barandilla y vi un espectáculo insólito: estábamos rodeados por miles de malaguas, de diversos



tamaños y colores; parecían flores gigantes en un mar tranquilo y oscuro. El panadero siguió: "La bomba las chupa, las muele y las manda a la ducha... te has bañado en jugo de malagua. Dicen que es muy bueno para el reumatismo. Toma un pan de yapa... en un par de días, se te va a pasar, si no te rascas; sobre todo, no te rasques..."

Fui a ver al médico de a bordo, a quien solamente se acercaban los que querían permiso para quedarse en tierra o una receta para penicilina (no había a bordo y, en esa época, era una novedad carísima). Me dio una especie de talco y me dijo que no me iba a ayudar, pero que eso era lo único que tenía y que no haría ningún daño. "Báñate con agua dulce y anda sin camisa... si te pica mucho, piensa que una purgación es mucho peor". Amén.

Después del baño de jugo de malagua, miraba el mar desde que abría los ojos, no solamente durante las interminables horas que me pasaba mirando el mar en mi tiempo libre, sentado en el cubichete del techo, o en el magistral (timón manual, que se supone para emergencias) de popa. Cada vez que me levantaba, miraba el mar a ambos lados buscando malaguas. Nunca volví a ver una mancha similar.

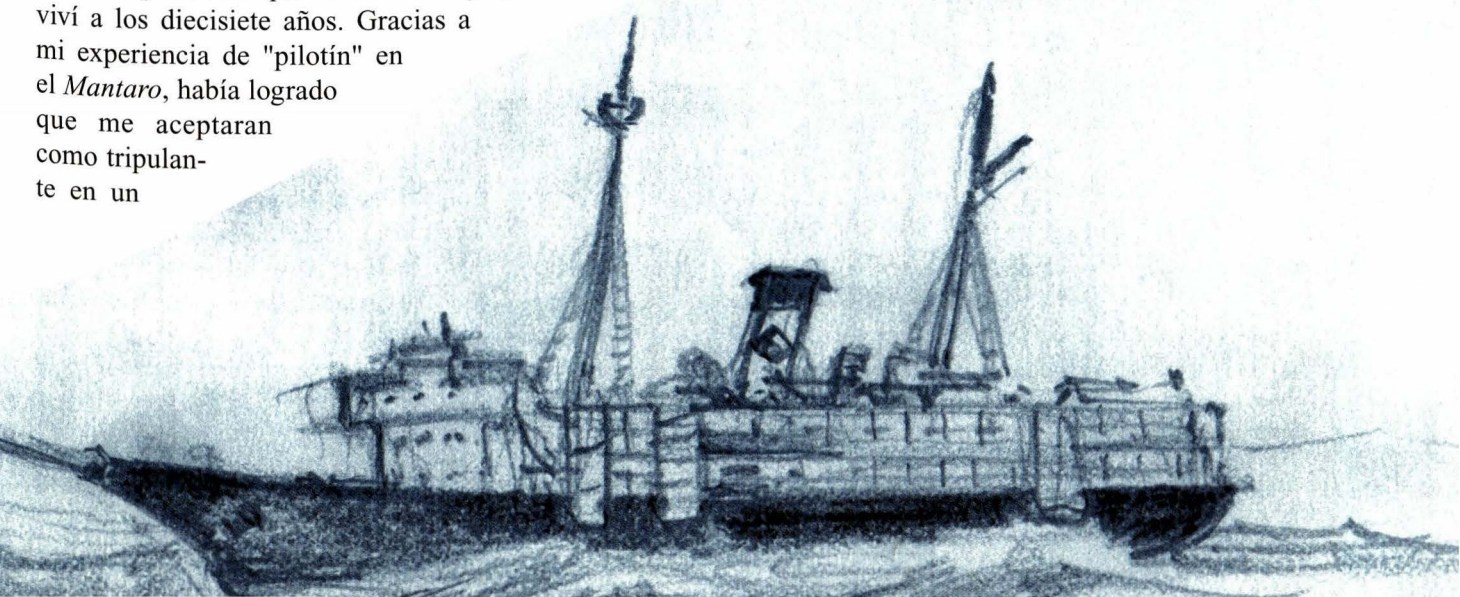
Hace unos días, dieron en la televisión "El Motín del Caine". Es una excelente película de los años '60, sobre un capitán paranoico (Humphrey Bogart) que es relevado por el primer oficial durante una tormenta. La tormenta está muy bien hecha –como tantas otras del cine–; sin embargo, no es convincente. A diferencia de los dramas humanos, sentimientos, dolor, etc., que el cine transmite bien cuando cuenta con actores competentes, el mar no pasa por la pantalla; ni siquiera por la del cine más grande. Me refiero al mar bravo. Nunca he estado en un tifón como el del "Caine", pero he estado en mar gruesa. Mi experiencia es que la braveza del mar, más que verse, se siente: son sonidos, movimientos, vibraciones y –de vez en cuando– vistas.

La experiencia que recuerdo mejor, la viví a los diecisiete años. Gracias a mi experiencia de "pilotín" en el *Mantaro*, había logrado que me aceptaran como tripulante en un carguero de 10 mil toneladas, el John Bakke, para trabajar mi pasaje hasta Portland, Oregon, donde me había matriculado en la universidad. Habíamos salido del Callao rumbo a San Francisco y llevábamos una semana navegando. Los marineros estaban rascando la cubierta, tan caliente que usaban zuecos con suela de madera. La faena terminaba a las cinco, pero, antes de esa hora, la pararon, porque había mucho balance. El grupo de cubierta pasó a limpiar y retocar pasadizos interiores.

El *John Bakke*, como todos los barcos noruegos que conocí, era un anís y todo el tiempo lo andaban limpiando, rasqueteando y pintando. Era un barco moderno para la época, con dos motores diesel, seis bodegas (dos refrigeradas) y una linda silueta.

A las cinco, cuando nos sentamos en cubierta sobre las escotillas cerradas, cubiertas con lona encerada, notamos que el barco cambiaba un poco de rumbo para enfrentar el mar. El balance se convirtió en un cabeceo más franco. Un gran tumbo nos subía y bajaba rítmicamente y, cuando pasaba al lado de nuestra escotilla, el agua llegaba casi hasta la cubierta. Cuando llegaba a popa, un temblor, como un escalofrío, corría por el barco: eran las hélices que habían salido del agua; los motores se aceleraban y el casco temblaba. Luego, volvían al agua, y cesaba la vibración.

El sol a la izquierda, en un cielo limpio, hacía brillar el mar, pero, encima y adelante, había nubes negras. Mi amigo –el camarero americano, un año mayor que yo, el más joven de la tripulación– y yo decidimos ir a proa para ver mejor las olas. Era como subir y bajar colinas. Cuando la proa subía, escalábamos; luego, caminábamos; y, después, corríamos en la bajada, para trepar de nuevo cuando volvía a subir.



Trepamos a la proa. Delante del cabrestante –el winche del ancla–, hay una plataforma metálica triangular. Allí se para el que dirige la maniobra para atracar al muelle y hay un palo que, en puerto, lleva la bandera de la compañía.

Una ola rompió sobre la proa. Nos sentamos en ese rincón, bajo el triángulo de metal, de donde veíamos pasar el agua por encima y luego la ola que seguía a ambos lados del casco. Para entonces, el tumbo había adquirido una cresta blanca y llegaba a la cubierta, que estaba mojada. Había oscurecido, aunque faltaban varias horas para la puesta del sol, que ya no se veía. Nuestro puesto de observación, la punta de un gran sube y baja, tenía una vista panorámica hacia la popa. La vista se volvía alarmante.

Ya no era una ducha de espuma lo que pasaba encima de nosotros, sino una cortina de agua, después de un golpe y un gemido del casco. Frente a nosotros, a unos veinte metros, estaba el puente del que nos separaba abajo la cubierta con dos escotillas y, entre ellas, los palos con las plumas de los winches, que golpeaban cada vez que el barco cambiaba de inclinación. El agua corría por la cubierta, ida y vuelta, con el cabeceo. Desde el puente, nos enfocó un reflector y comenzó un mensaje en morse, que no entendíamos, pero sospechamos que era para nosotros.

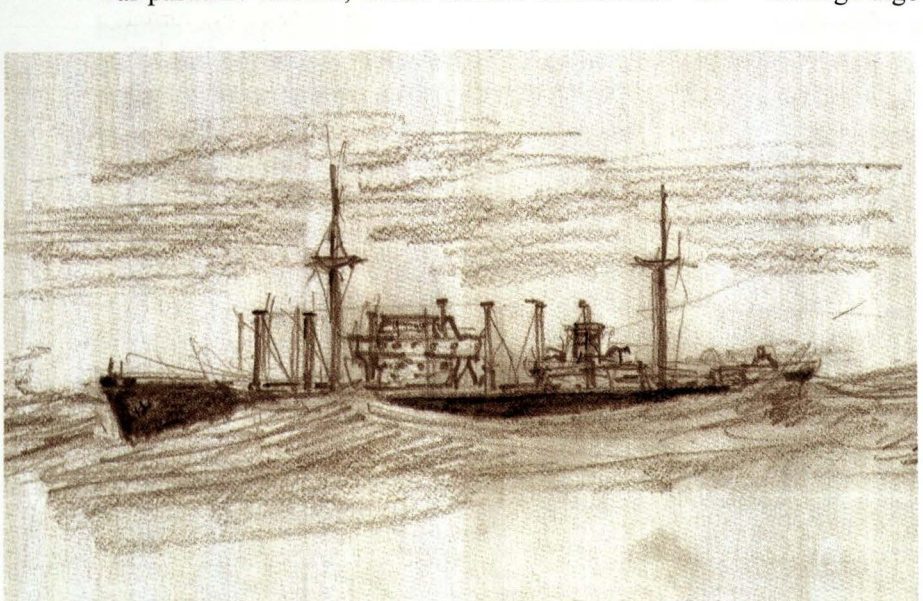
Al poco tiempo, bajó alguien del puente, con un abrigo encerado amarillo con capucha y –bien agarrado de la escalera– nos hizo señas para que bajáramos. Esperamos a que la proa llegara a su punto más bajo, que pasara el agua, y echamos a correr. Bajamos resbalando las manos por la baranda de la escala y corrimos por la cubierta, delante de la siguiente ola. Cuando llegamos a la escalera del puente, oímos el repertorio completo de los insultos noruegos.

Empapados y medio muertos de susto, entramos al pasadizo interior, donde nuestro interlocutor –un oficial– nos siguió insultando, ahora en inglés, mientras se quitaba el encerado. Su vocabulario era limitado, pero lo compensaba con el tono. Nunca imaginé las entonaciones que se le puede dar a: "you two stupid son of a bitch". El noruego no dominaba el plural, por lo que el singular era para ambos.

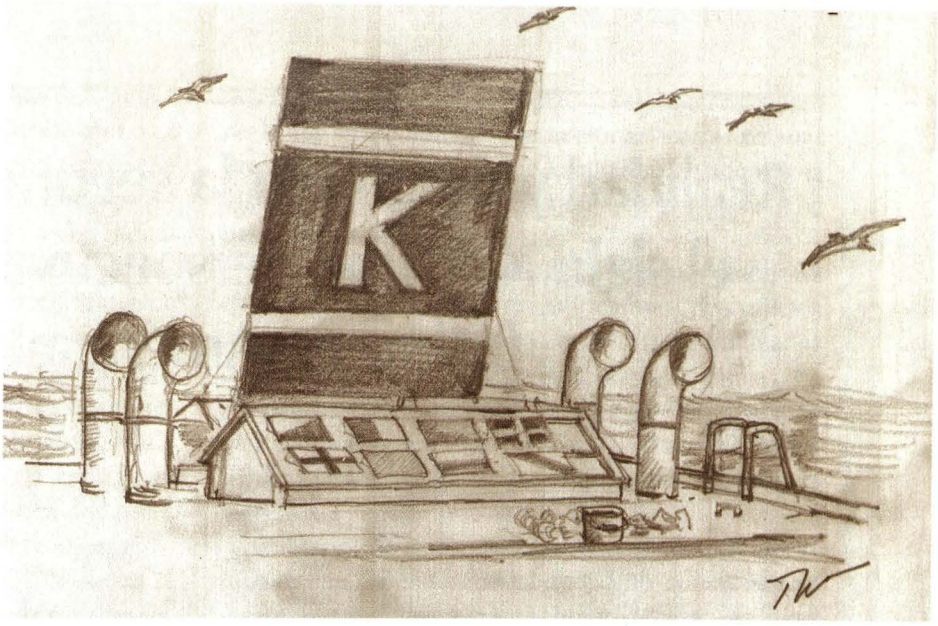
Pero mi experiencia con el mar bravo no acaba con la requintada en dos idiomas recibida del oficial noruego. Sano y salvo, aunque empapado y asustado, pasé a mi camarote a ponerme ropa seca para ir a comer. Como tripulante ocasional, yo dormía en el camarote hospital, que también era cuarto de banderas y quedaba en cubierta. El comedor quedaba a un lado del pasadizo y, en él, se turnaban los oficiales y el personal de cocina, de acuerdo con las guardias. Yo lo compartía por razones prácticas, pues mi camarote quedaba al lado. Cuando entré al comedor, el barco seguía cabeceando fuerte y, en la mesa, habían puesto una rejilla de madera para que no se cayeran los platos con el balance. La puerta estaba enganchada, como todas, para que no golpeara.

En el centro de la mesa, había una gran sopera con un poco de sopa al fondo. Había que servirse poquito, para que no se derramara. Los platos corrían de proa a popa y de regreso dentro de los marcos. Cada cambio de dirección era una serie de "clacs" y "clics". El gancho de las puertas siempre tiene suficiente juego para sonar con el cambio de dirección. Las ollas de la cocina, los utensilios y vasos en las repisas de los baños, las cajas en los roperos... todo lo que se podía mover se movía. Clic, clic, clic, clic, luego una pausa y clac, clac, clac, clac, acompañados de los quejidos de la estructura y del escalofrío que recorría el barco cada vez que las hélices quedaban al aire.

Durante la comida, uno de los oficiales contó en noruego algo referente a lo estúpidos que éramos el gringo y yo por habernos metido en la proa con la mar gruesa. Al menos, eso supongo, porque hubo un momento de silencio en que todos nos miraron con desprecio. Terminada la comida, fui a mi camarote, pues no había adónde ir. La cubierta tenía un charco de agua que se paseaba ida y vuelta. La parte que salía por los trancañiles de vuelta al mar era renovada por la ola que rompía sobre la borda.



Felizmente, las literas de mi camarote apuntaban de proa a popa, y no tendría problema para dormir. Los que dormían en las literas orientadas de estribor a babor –perpendiculares al balance– tenían que acuñarse para



no rodar. Hacía calor en el camarote, pero no podía abrir la puerta, porque se metería el mar, y abrí el ojo de buey, una ventana circular de bronce con una gran bisagra a un lado y una especie de manija que encaja en una "u" y oprime la ventana contra su marco. Por tener la bisagra dura, la claraboya abierta no golpea con el balance.

Arrullado por el clic-clac de los utensilios en la repisa y las cajas de medicinas del closet-botiquín, me quedé dormido. A la mañana siguiente, me despertó un extraño ruido. El balance había cesado, el piso de mi camarote sonaba como una batea y era una piscina. En la noche, el mar se había metido por la claraboya y había llegado a los cajones debajo de mi litera, hasta el zócalo de la puerta. Los cajones no tenían tiradores, sino un hueco por donde se metía la mano, por donde había entrado el agua.

Pasé los siguientes dos días en el techo de la sala de máquinas extendiendo las banderas –luego de lavarlas con agua dulce– sobre el cubichete, el piso y las cachimbas (ventiladores en forma de pipa). Nunca pensé que un barco tuviera tantas banderas. Además del alfabeto y las que indican fumigación, explosivos, médico, práctico, etc., estaban las de países donde el barco nunca había ido y probablemente nunca iría. En su mayoría, estaban nuevecitas, al menos hasta el momento del baño de agua salada. Ahora, ocupaban cualquier lugar libre donde pudiera darles el sol.

Ese día aprendí que, además de llevar una cantidad –en mi opinión, totalmente excesiva– de banderas, el barco es un imán para las gaviotas. Navegábamos hacia el norte, frente a baja California, en pleno océano Pacífico, sin tierra a la vista, pero, encima del barco, había gaviotas que, a la misma velocidad del barco, se mantenían estacionarias encima de mis banderas con el único propósito de cagarlas, cosa que hacían permanentemente. No las había notado antes, pero ahora su presencia era casi permanente. De vez en cuando, frenaban y se perdían atrás, para reaparecer encima de mí.

En un barco, no hay piedras ni nada que se le pueda tirar a una gaviota. Estaba indefenso, pocos metros debajo, mientras se reían y cagaban: las gaviotas pueden hacer ambas cosas simultáneamente. Tuve que subir un balde para lavar lo que me dejaban las gaviotas, y me tomó dos días secar las banderas. Debidamente dobladas, regresaron a los cajones debajo de mi litera, con lo que pude volver a mis tareas, entre las que estaba el sacar la carne congelada de la bodega-refrigeradora y tratar de cortarla, de acuerdo con las instrucciones del cocinero, cosa que nunca logré hacer.

En pocos días, llegamos a San Francisco, donde decidí desembarcar y hacer el resto del viaje a Oregon en bus. Después de todo, trabajando mi pasaje, me había ahorrado US$ 220. Agradecí al capitán, cargué mi bolsa y pisé por primera vez suelo norteamericano. Ha pasado más de medio siglo, pero, hasta hoy, cuando paseo por el espigón del regatas, las gaviotas se siguen riendo de mí. ⚓



Tomás Unger, *nacido en 1930. Estudio en el colegio Champagnat de Miraflores, Ingeniería en Oregon (EE.UU.) y Escuela Nacional de Ingenieros, se graduó en 1953. Desde 1956 escribe sobre temas de ciencia, automovilismo y crónicas. Por sus artículos de divulgación ha recibido premios internacionales: World Population Council, Jakarta, 1987. Cimpec, Bogotá, 1989. Centro Superior de Investigación Científica de España, Madrid 1993.*