

EL PESCADOR PORTUGUÉS

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza



Escultura en homenaje a los pescadores de Matosinhos y sus familias víctimas del naufragio la noche del 1 al 2 de diciembre de 1947, realizada a partir de una pintura del maestro Augusto Gomes que representa de manera superior la «tragedia». Escultura de José João Brito. Fotografía de Víctor Oliveira

Dice una voz marinera: ¿Quién me presta una patera, para poder rescatar a marineros que en faena no pudieron regresar?
 Y siempre de madrugada, quién lo iba a imaginar, salieron de tierra firme «Reina y Señora del Mar»,
 Tú que vas por esos mares, quiero cantando rezarle, a esa gente de la mar.
 Diles Virgen Divina, que desde que faltan, dentro de mi corazón, llevó clavada esa espina.
 Y hoy yo les quiero cantar: Virgen del Mar Señora, quiero cantar en memoria de los que en el cielo están.

Saeta ibérica de la gente de mar a la advocación de la Virgen del Mar

Portugal, un balcón al Océano Atlántico

Decir «Portugal» nos hace pensar en un pueblo marítimo. Un país pequeño, pero con una larga costa, una enorme plataforma oceánica y una tradición de gente marinera. La relación de Portugal con el mar siempre ha sido muy fuerte y motor del desarrollo del país a lo largo de los siglos.

Desde el siglo xv, los portugueses establecieron rutas de comercio hacia todo el mundo, conocido e ignoto. Competieron con los españoles, ingleses y holandeses en la posesión de esas rutas utilizando su importante flota de barcos. Con puertos al norte y al sur del país, Portugal facilitó el comercio con el continente americano y con los países de la costa occidental africana.

El mar está arraigado en prácticamente todos los ámbitos de la vida cotidiana: la gastronomía aprovecha mariscos y pescados, las artes se inspiran en motivos marítimos, la música se inspira en el océano e incluso la literatura está llena de referencias al mar y su gente.

Las zonas costeras de Portugal viven, en gran medida, de actividades como: pesca, acuicultura, turismo, arte y deporte. El mar es un aliado indispensable para diversos tipos de negocios: en la primavera, ir a ver ballenas azules y ballenas Sei en su peregrinar anual por las Azores; en el invierno, surfear las mayores olas del mundo en Nazaré; en el verano, bucear con delfines en la desembocadura del río Sado, frente al complejo vacacional de Troia.

No obstante, hubo una época en que la actividad se restringía a abrir rutas a nuevos mundos y a pescar. La pesca fue y es base de su economía.

En el siglo XVI, se firmó el primer acuerdo con Inglaterra para ir a pescar en aguas inglesas; del mismo modo y en la misma época, se firmó con el rey de Noruega para autorizar la presencia de los barcos de pesca portugueses en las aguas nórdicas. Fueron los portugueses quienes descubrieron los ricos bancos de bacalao en Terranova, y hacia ahí apuntaron su flota.

Lo que voy a relatar son dos historias de pescadores —gente simple de gran valor— dispuestos a todo para llevar el alimento a sus hogares. Las familias eran socias en esta aventura: cuidaban del hogar, trabajaban sus huertas para sobrevivir y rezaban a la Virgen para que protegiera a sus seres amados. Cuando alguno no regresaba, el resto de las familias del pueblo apoyaba a quienes habían sufrido la pérdida.

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y Pesca, y Perito Naval. Fue Presidente de la Fundación NuestroMar, Director Ejecutivo de la Cámara de Pesqueros congeladores, Perito Naval del Tribunal Administrativo de la Navegación y Perito Naval en la Cámara Federal de Río Callegos. Es autor del libro *El problema de la seguridad en la pesca*. Ha publicado tres libros de cuentos marinos, *Cuentos de Mar Calmo*, *Un Mar Tormentoso* y *Cuentos de Mar Gruesa*.



Tragedia en el mar de Matosinhos

Cuando todo parecía perdido, sorprendentemente las vieiras emergieron del fondo del mar en cantidades tan grandes que, adheridas a los cuerpos de Cayo y su caballo, permitieron llevarlos a ambos sanos y salvos a la playa.

Tiago Dalmeida nació en 1930 en Matosinhos, puerto en el norte de Portugal, cerca de Oporto. Su familia pertenecía a la gente de mar de las comunidades pesqueras de Póvoa, de Varzim y de Vila do Conde.

Las gentes de esa comunidad vivían de los barcos y de las tradiciones rurales de las tierras de Maia. Lo religioso estaba muy concientizado en esa gente, tan así era que un gran grupo de los que hoy peregrinan a Santiago de Compostela salen de esa ciudad.

Existe una leyenda que es la «Cayo Carpio», que relata que en el año 44 d. C., cuando el cuerpo de Santiago Apóstol fue transportado de Judea a Galicia por el mar, al pasar frente a la costa de Oporto se produjo un extraño suceso o milagro, como quieran llamarlo:

Cayo Carpio y Claudia Lobo, matrimonio romano gobernantes del lugar que celebraban una fiesta en la playa, hoy llamada Matosinhos, propusieron un juego a los invitados: ganaría quien consiguiera hacer que el caballo se adentrara más en el agua.

En ese momento, Cayo vio cerca de donde estaban un barco. Inesperadamente, su caballo corrió y avanzó hacia el mar, sin ahogarse. Cayo Carpio encontró una vasija de piedra que él desconocía, que transportaba el cuerpo decapitado del apóstol Santiago. Al regresar a la playa, Cayo y su caballo se hundieron en el mar. Cuando todo parecía perdido, sorprendentemente las vieiras (pequeños bivalvos abundantes en la zona) emergieron del fondo del mar en cantidades tan grandes que, adheridas a los cuerpos de Cayo y su caballo, permitieron llevarlos a ambos sanos y salvos a la playa.

Al llegar a tierra, según lo informado por la tripulación del barco, Cayo se enteró de que la vasija llevaba los restos de Santiago Apóstol y se convirtió al cristianismo. Este hecho se denomina «el Milagro de las Vieiras».

Además, esta misma leyenda también se asocia al uso de vieiras por parte de los peregrinos en el Camino de Santiago. «El apóstol Santiago el Mayor había sido el encargado de iniciar la conversión de la Península Ibérica al cristianismo; a su regreso a Judea acabó asesinado por Herodes. Entonces, sus discípulos decidieron trasladarlo por mar y enterrarlo en el noroeste de la Península».

Transcurría la Edad Media cuando los pescadores, en el lugar donde había ocurrido el supuesto milagro de Santiago, un día de temporal mientras trataban de llegar con sus barcas a la orilla, vieron la imagen de Jesucristo crucificado en el mar.

Como presumiblemente se salvaron todos de morir en el mar, en agradecimiento construyeron una capilla memorial, que sería destruida por los conquistadores musulmanes a las órdenes de Al Manzur durante la ocupación mora de Portugal. Luego de la liberación, sobre los restos de la capilla se construyó el monasterio de Bouzas, donde está el santuario del Señor de Matosinhos.

Cuando nació Tiago, su padre era carpintero de ribera en el importante astillero que funcionaba en Vila do Conde, cercano al Monasterio de Santa Ana. En ese astillero, se construían pesqueros y goletas para navegación de cabotaje.

En el monasterio, funcionaba una escuela donde fue alojado como alumno Tiago al cumplir los seis años. Le agradaba estudiar, pero su verdadera vocación era el mar. Su abuelo pescador ya retirado le contaba apasionantes historias de la vida de marino. Cuando podía, se escapaba con otros niños al muelle de pescadores de Leixões para ver entrar y salir los pesqueros.

Tantas cercanías con la Iglesia también moldearon su carácter, y se convirtió en un devoto de la Virgen María, Señora del Mar. Su padre, con la destreza del artista, talló en madera una imagen de la Virgen, que le fue obsequiada a Tiago en su primera comunión.

Leixões es el puerto de la ciudad, un importante complejo de movimiento de grandes barcos, costeros y de pesca. En las mismas instalaciones, funciona la capitanía de puertos que regula las salidas de los barcos y limita los movimientos de acuerdo con las condiciones meteorológicas, que suelen ser muy duras.

Allí también funciona una escuela de pescadores, a donde Tiago decidió concurrir al terminar sus estudios primarios, con el apoyo de su abuelo y el disgusto de su padre, que deseaba verlo estudiar en la escuela técnica para ser carpintero de barcos como él.

Se destacó como estudiante en la escuela de pescadores y en las maniobras a bordo de las barcas que enseñan a los jóvenes el arte de la pesca. Así, con quince años, ya estaba listo para embarcar en la flota pesquera y lo hizo en un bou, el *María Miguel*.

Transcurría la Edad Media cuando los pescadores, en el lugar donde había ocurrido el supuesto milagro de Santiago, un día de temporal mientras trataban de llegar con sus barcas a la orilla, vieron la imagen de Jesucristo crucificado en el mar.

Cuando se embarcó y acomodó sus pertenencias a bordo en la taquilla del sollado de la tripulación, guardó celosamente la imagen en madera de la Virgen de los Marineros.

El domingo anterior a la primera zarpada al mar, concurrió con su madre a la misa del Señor de Matosinhos e imploró su protección.

Así corrieron los meses y un año de buena y mala pesca, pero siempre con la alegría de regresar al hogar hasta que, el primero de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, los pesqueros comenzaron a arribar a Leixões con poco pescado en las bodegas, decididos a no volver a salir, porque las condiciones meteorológicas eran adversas. Los barógrafos bajaban rápidamente, y el viento del oeste empezaba a sacudir la terminal marítima.

El capitán del puerto de Leixões, ante tal meteorología, debería haber cerrado las operaciones de salida aduciendo el mal tiempo, pero por incapacidad o miedo a la reacción de los más de cien capitanes de barcos pesqueros arrastreros que operaban en zona, no dio la orden. Millas afuera, en el Atlántico, se iba formando una tormenta perfecta.

La suma de varios fenómenos atmosféricos se convierten en una bomba meteorológica, un evento climático potencialmente peligroso, que se hace más grave por una combinación extraña de circunstancias. Suelen ser inusualmente severas, ya que suceden cuando coinciden estos tres factores: aire caliente de un sistema de baja presión, un cruce de flujo de aire frío y seco, y un sistema de humedad generada por un huracán. Eso se estaba gestando, y el océano se iba a convertir en un infierno.

Pasado el mediodía de ese fatídico día, llegó un pesquero cargado al tope de sardinas; los demás capitanes, que venían de mala pesca esperando una buena captura, llamaron a su tripulación y comenzaron a aprovisionar las naves para otra salida.

Durante esa tarde, a pesar de haber varios avisos de tormentas, más de cien pesqueros se hicieron a la mar y se dirigieron hacia el banco de sardinas. En aquella época, el espectro del hambre era mayor que el de la prudencia. Además, estaba el prestigio de los capitanes y de las tripulaciones de por medio.

Por las escolleras de Leixões, pasaban en apretada navegación los barcos a medida que estaban listos con proa a la oscuridad de la tormenta. Al cabo de unas horas, no quedaba pesquero operativo en el puerto, solo los rotos, los desarmados y los que no tenían tripulantes.

Hacia las 19.00 horas, el tiempo cambió radicalmente, con los pesqueros envueltos en una inmensa tormenta. Las fuertes olas alcanzaron los 15 metros, mientras el viento giraba hacia el noroeste y el aire se enfriaba drásticamente. Algunos barcos deciden regresar a Leixões, pero la gran mayoría decide continuar.

Al avanzar la noche, el cielo se volvió negro, sin estrellas ni luna; pesadas nubes cubrían completamente el mar, y los vientos se tornaban en temporal. Ya todos intentaban escapar de la tormenta, forzando al máximo los motores, buscando desesperadamente un puerto donde refugiarse, mientras el mar se llevaba a los marineros por la borda y llenaba de agua las bodegas.

Durante toda la noche, en tierra, la gente corría desesperada hacia la arena de la playa de Matosinhos. En la cabecera del muelle sur del puerto de Leixões, las esposas e hijos de los marineros se agolpaban al vislumbrar las luces de navegación de los pesqueros que se acercaban desesperados al puerto.

Durante esa tarde, a pesar de haber varios avisos de tormentas, más de cien pesqueros se hicieron a la mar y se dirigieron hacia el banco de sardinas. En aquella época, el espectro del hambre era mayor que el de la prudencia.

Tan pronto como los primeros pesqueros llegaron a puerto, dieron la mala noticia: se habían visto cuatro barcos navegando en una situación preocupante muy cerca de la costa, y eso, a pesar de que algunos capitanes habían intentado avisarles que no arribaran hacia tierra. Hicieron el aviso por radio, con sirenas, señales y hasta gritos; pero no pudieron hacer nada, pues la violencia de la tormenta fue tan grande que les impidió lograr sus objetivos.

A bordo del *María Miguel*, el capitán había perdido el control del barco y se encerró en el puente a esperar la muerte o un milagro que no iba a ocurrir; mientras tanto, el inexperto Tiago, en lugar de buscar la salvación en el mar, bajó al sollado y puso a la Virgen de madera que le había tallado su padre bajo su camisa, al lado del corazón. Luego subió a la cubierta como pudo y, en ese instante, un golpe de mar literalmente lo arrojó al agua y tumbó el barco, que se hundió con las vidas de quienes se encontraban a bordo.

Ya en el agua, Tiago, con un par de brazadas, alcanzó un esquife (barco pequeño que se lleva en el navío para usos múltiples y que va calzado en cubierta) que se había desprendido de su base y estaba flotando vacío. Se trepó por la borda para evitar tumbarlo y se tiró sin fuerzas sobre el fondo del bote.

En aquella oscura y siniestra madrugada del 2 de diciembre 1947, se hundieron los arrastreros *D. Manuel, Rosa Faustino, María Miguel* y *S. Salvador*; hubo un total de 152 marineros desaparecidos, entre los que murieron en el hundimiento y los que cayeron por la borda.

De los cuatro arrastreros que se hundieron, solo seis marineros se salvaron: uno apareció en la playa a bordo de un esquife, dormido abrazado a la Virgen del Mar; era Tiago Dalmeida. Sus padres corrieron a la playa a abrazarlo y a agradecer a la Virgen por la vida de su joven hijo.

De los desaparecidos, aproximadamente más de la mitad de ellos eran casados, y quedaron huérfanos un centenar de niños. Fue la mayor tragedia que sufrió una comunidad pesquera en Portugal.

Los arrastreros que navegaban más lejos de la costa lograron salvarse, aunque con algunas dificultades, pero los que se acercaron a la costa, por desorientación o porque los motores no tenían suficiente potencia o se averiaron, fueron arrojados contra las rocas.

Cuando pude apreciar la escultura de las familias en la playa esperando a sus seres queridos, no pude más que rezar por sus almas, mientras gruesas lágrimas escapaban de mis ojos.

Los lugares blanco: bacaladeros portugueses de Terranova

Los portugueses descubrieron el caladero de bacalao de Terranova durante el siglo xv y practicaban la pesca utilizando anzuelos, en pequeñas embarcaciones fondeadas en aguas muy próximas a la costa; luego, transportaban a tierra el pescado que se elaboraba en las propias chalupas.

Ya en el siglo XVI, los pesqueros que iban a Terranova de campaña durante seis meses eran de unas 100 toneladas de bodega y llevaban de 15 a 20 tripulantes. Pescaban a mano con anzuelo, y los rendimientos eran de entre 25 y 200 bacalaos por marinero y día. Usaban artilugios para no caerse por la borda a las aguas heladas.

Cuando estas embarcaciones llegaban a los caladeros de Terranova, cargaban sus velas y se dejaban derivar lentamente bajo la acción del viento y las corrientes para comenzar la pesca.

En aquella oscura y siniestra madrugada del 2 de diciembre 1947, se hundieron los arrastreros *D. Manuel, Rosa Faustino, María Miguel* y *S. Salvador*; hubo un total de 152 marineros desaparecidos, entre los que murieron en el hundimiento y los que cayeron por la borda.

Poco después mejoraron el sistema de pesca, pero empeoraron las condiciones de seguridad de la gente: utilizaban un buque nodriza ubicado en el lugar apropiado mientras que en el mar se depositaban pequeñas embarcaciones que empleaban los pescadores para lanzar las artes.

Sin embargo, el mayor progreso se derivó de la utilización de una especie de chinchorros ligeros llamados «doris» o «dorys», de los que se tienen noticias desde el siglo XVII. Se caracterizaban por tener de cuatro a cinco metros de eslora y bañera poco profunda; la proa y la popa eran muy arrufadas.

Estaban dotados de buenas condiciones marineras, sumamente estables, aun con mar arbolada. Admitían únicamente un tripulante, pero tenían la gran ventaja de su ligereza, que permitía izarlas a bordo con facilidad y conservarlas en cubierta, encajadas unas sobre otras, ocupando poco espacio. Algunas naves contaban con más de veinte dorys.

Las dorys y sus tripulantes, una vez depositados en el mar por la nave principal, con alimentación para toda la jornada, se alejaban del barco. Los tripulantes de las dorys utilizaban aparejos de anzuelo, en largas brazoladas, que recogían al final de la pesca para recuperar los bacalao.

Los riesgos que asumían estos pescadores eran muy elevados por los fuertes temporales e intensas nieblas. Además, el trabajo a destajo, que se medía por el número de piezas de bacalao que conseguían, obligaba a faenar incluso en condiciones muy adversas.

Los riesgos que asumían estos pescadores eran muy elevados por los fuertes temporales e intensas nieblas. Además, el trabajo a destajo, que se medía por el número de piezas de bacalao que conseguían, obligaba a faenar incluso en condiciones muy adversas.

He escuchado a pescadores españoles de arrastreros en Terranova que recogieron en numerosas ocasiones a tripulantes portugueses de dorys perdidos en el mar.

Los bacaladeros portugueses mantuvieron esta técnica de pesca hasta 1972, año en que el velero de cuatro mástiles *Creuola*, con veinte marineros y cincuenta y siete pescadores, completó su último viaje entre Lisboa y Terranova. Actualmente, es un barco escuela lusitano.

Con esta breve explicación he tratado de ponerlos en tema sobre esta flota y sus tripulaciones. Voy a contar lo que he escuchado de un marino mercante que, en los años sesenta, navegaba un barco de la empresa española Marítima del Norte, que cubría la línea comercial que unía Europa con América y Groenlandia a través del Océano Atlántico. Mi amigo se llamaba Antonio.

Los barcos de Marítima del Norte provenían de Azores, y el primer puerto continental europeo era Lisboa, donde coincidían con la flota pesquera de Terranova, que operaba desde esa ubicación o de Aveiro.

Entrando a este último, ubicado cerca de Oporto tuvo oportunidad de ver la flota bacaladera de zarpada para Terranova y Groenlandia. La observaba desde el puente de su barco que, a órdenes del práctico, tomaba puerto.

Eran magníficos buques de vela de cuatro palos, con aparejo de goleta. Todos estaban pintados de blanco con hermosas banderas portuguesas y de la compañía de cada propietario. Le llamó la atención que, en la cubierta de dichos veleros, se destacaban unos extraños bultos que, vistos con prismáticos, resultaban ser pequeños botes estibados unos encima de otros en grupos de, más o menos, media docena. Estaba presenciando los dorys.

Dijo Antonio:

«Interrogué al práctico sobre la naturaleza de dichas naves y por él tuve conocimiento de la peculiar forma de pescar el bacalao que tenían los marinos portugueses de la



Pintura al óleo de un pescador de bacalao con su dory (1885).

época. En síntesis, se me dijo que aquellos veleros se disponían a zarpar hacia las aguas de Terranova y Groenlandia para una campaña de pesca que se prolongaría hasta una fecha indeterminada de otoño, ya que no regresarían hasta conseguir llenar sus bodegas con aproximadamente quinientas toneladas de bacalao cada barco.

«Lo relatado me impresionó vivamente. Si bien yo era un joven oficial de cubierta, había cruzado el océano tres veces en ambos sentidos entre Europa y los Estados Unidos y Canadá. Sabía ya muy bien cómo se enfurece el Atlántico Norte, cosa que hace con bastante frecuencia.

«Imaginaba a aquellos bravos pescadores portugueses haciendo frente a un mar siempre agitado, a temperaturas extremas, a las nieblas nada infrecuentes, al riesgo de desorientarse o de tener un encuentro infeliz con una ballena, todo en un pequeño chinchorro y durante una jornada entera de trabajo; ello me creaba una imagen de dolor y de angustia.

«Estando en Aveiro, asistí a la zarpada de la flota, ciento de mujeres vestidas de negro y niños llorando en el muelle despedían a estos héroes anónimos que iban a ganar el sustento anual de la familia.

«Quiso la casualidad que mi barco debió ir a San Juan de Terranova o St. John's, como le dicen los canadienses, quince días después de la zarpada de los lugres portugueses con sus dorys. Debíamos llevar material para la flota bacaladera.

«Ya en aguas de Terranova, en el camino cruzamos uno de los lugres, el *José Alberto*, gareteando sobre un banco de peces y los dorys distribuidos a su alrededor, hasta ocupar una milla de distancia del lugre nodriza; se me ocurrió una plegaria: "Dios asista a esta gente que no levante temporal".

«Con la flota portuguesa, había un barco de rescate y auxilio por la cantidad de accidentes ocurridos, era el *Setúbal*, un barquito con propulsión mecánica que poseía una pequeña estación meteorológica y un par de pateras a motor para zarpar en caso de necesidad a auxiliar los dorys o a los lugres, de ser necesario. También tenía un radar, muy antiguo, pero un radar al fin. Cuando las condiciones eran malas, tocaba una sirena y por radio avisaba a los lugres que recogieran los dorys. Nosotros llegamos a San Juan de Terranova, que era la base de todos los pescadores de bacalao en esos tiempos».

Hasta aquí, la historia narrada por Antonio. Yo quiero aclararles qué tipo de puerto era St. John's, en inglés; Saint-Jean de Terre-Neuve, en francés; Sãm Johão, en portugués

Con la flota portuguesa, había un barco de rescate y auxilio por la cantidad de accidentes ocurridos; era el *Setúbal*, un barquito con propulsión mecánica que poseía una pequeña estación meteorológica y un par de pateras a motor para zarpar en caso de necesidad a auxiliar los dorys o los lugres, de ser necesario.

y San Juan, en español. Actualmente, es la capital provincia canadiense de Terranova. Con tantos nombres, se imaginan la diversidad de gente de mar que buscaba abrigo en ese puerto.

La ciudad fue fundada por pescadores que la denominaron San Juan de Pasajes, como figura en un mapa lusitano del año 1504. En 1583, se tomó posesión de la región para la reina de Inglaterra Isabel I, y la ciudad se convirtió en asentamiento británico, pero nunca tuvo una población permanente.

El asentamiento cambió varias veces de dueño entre Francia e Inglaterra, hasta pasar a ser definitivamente británico en 1762. En 1907, Terranova pasó de ser una colonia británica a un dominio semiautónomo. Fue el último territorio en unirse a la Confederación Canadiense en 1949. En los tiempos de mi relato, el puerto de Sam João era el único nexo entre los pescadores portugueses y el mundo civilizado.

«Nosotros tomamos puerto y empezamos la descarga de aprovisionamiento», continuó Antonio con su historia.

«Un anochecer muy húmedo, con una niebla cerrada que hería la vista por el viento y la aguanieve, empezó a sonar la alarma del faro. Este estaba comunicado con el barquito *Setúbal* por medio de la radio.

«Cuando yo, atento a la señal de emergencia, llego al puente de mando de mi barco, el capitán me avisa que uno de los lugres, el *José Alberto*, informaba que, al llamar a regreso a los dorys, cuatro de ellos no aparecían y las condiciones iban empeorando.

«Según el *Setúbal*, la última posición del *José Alberto* eran las siguientes coordenadas: latitud: 57° 40' N y longitud: 58° 42' W (el mar de Labrador, camino al Estrecho de Davies, que separa Canadá de Groenlandia).

«Pedían ayuda a todos los barcos en condiciones de poder asistir. La posición del *José Alberto* era poco precisa, dado que, desde hacía un par de días, no podían tener buenas rectas de altura, por la niebla.

«Nuestro capitán, sin dudarle, ordenó poner el barco a son de mar y zarpar de inmediato. También lo harían con nosotros un par de remolcadores que estaban de guardia en puerto.

«Dada la cerrazón del puerto por la niebla, acordamos salir a popa de uno de los remolcadores que conocía perfectamente la costa y el canal, aun con esa niebla; el otro remolcador, por nuestra popa.

«Al llegar a la posición del *Setúbal*, planificaríamos la búsqueda a partir de que encontráramos el lugre que había emitido el pedido de auxilio. Así hicimos, y todos los barcos, que ahora éramos cuatro, navegamos hacia el norte penetrando en el mar de Labrador donde se suponía que estaba el *José Alberto*.

«Esa mañana levantó la niebla, y nos esperaba la imagen blanca del lugre con sus velas extendidas navegando en búsqueda de los botes perdidos. Uno de los remolcadores que había zarpado con nosotros encontró el primer dory, pero estaba dado vuelta y sin señales de vida; nosotros encontramos dos dorys que se habían amarrado para soportar el frío y ser detectados más fácilmente.

«Estaban semicongelados los tripulantes, así que marineros nuestros bajaron a auxiliarlos y armamos una maniobra con camilla para subir a los dos tripulantes a bordo.

«Nuestro médico improvisó un quirófano, porque debieron amputar a uno de los pescadores un pie congelado y, al otro, los dedos de la mano izquierda, pero con todos los cuidados se recuperaron poco a poco.

«Al cuarto bote, al tercer día de búsqueda, lo dimos por perdido, porque, aunque se hubiera salvado, ese hombre estaría congelado.

«Siempre me quedó la imagen de esos dos pobres pescadores que querían

Esa mañana levantó la niebla, y nos esperaba la imagen blanca del lugre con sus velas extendidas navegando en búsqueda de los botes perdidos. Uno de los remolcadores que había zarpado con nosotros encontró el primer dory...



agradecemos por haber salvado sus vidas; espero que, desde San Juan, hayan podido embarcarlos rumbo a Portugal para rehabilitarse junto a los suyos».

Hasta aquí, el relato de mi amigo Antonio. Yo quedé marcado como hombre de mar, y ahora, ya jubilado, habiendo pasado los setenta años, viajo seguido a Portugal por razones familiares, voy a la playa a la puesta del sol y, al mirar el océano y ver volar las gaviotas que acompañan los atardeceres, siempre pienso que esas aves son las almas de los marinos y pescadores que no pudieron regresar a tierra firme. ■

Siempre me quedó la imagen de esos dos pobres pescadores que querían agradecernos por haber salvado sus vidas...