

UNA ANÉCDOTA MARINERA

Manuel José Lemos Soliño.

Siempre tuve una benquerencia por la mar. Hoy en día cualquier viaje que realice a una localidad marinera mis visitas obligatorias son: la Iglesia y la zona portuaria.

La Iglesia para contemplar su arte y sus imágenes y todo lo que ello conlleva.

El puerto con sus barcos de distinto tonelaje, con sus nombres tan sugestivos, algunos que marcan la idiosincrasia de sus propietarios, las cenefas en sus chimeneas que les distinguen y hasta los colores de su obra muerta.

De pequeño me tienen dichas personas ya fallecidas que con apenas seis años ya sabía distinguir cuando arribaban a puerto los barcos que otrora formaban la importante flota pesquera canguesa. Entre estos hombres que me recordaban esta cualidad me viene a la mente Luis Martínez Martínez, empleado de Manuel Lago, que tenía unos efectos navales en Montero Ríos y Angel Rodal Corral de la familia "Formigha", que hace aún pocos años me reiteraba esa habilidad. Todo ello debe su origen a que mi padre, abuelos e inclusive bisabuelos fueron trabajadores de la mar.

Puesto ya el antecedente voy, a relatar la parte en la que se presenta la estructura a narrar.

Aconteció hace medio siglo aproximadamente. Yo quería ir a la mar para ver de cerca y de forma vívida la actividad trabajosa, dura y peligrosa de los marineros. Yo ya tenía la libreta de inscripción marítima que, como la mayoría de todos los cangueses, poseíamos para poder más tarde hacer el servicio militar por la Armada, así que en aquel momento era un marinero en ciernes.

El buque en el que me embarqué era el Liñariños, del que era patrón mi padre y técnico de pesca José Blanco, el maquinista era Fandiño, fogoneros Emilio Abal y Antonio Ferral. En aquel momento el barco se dedicaba a la pesca de la sardina o jurel al cerco.

La tripulación de marineros era de más de tres decenas de personas.

El Liñariños era uno de tantos barcos que por aquella época llenaban el puerto de Cangas, buque movido a fuel-oil con una alta chimenea, no cilíndrica, sino en forma decreciente más ancha en la parte cercana al puente, con lo cual no era la forma geométrica pura que era la habitual, la del cilindro, que los demás barcos usaban, tenía una cenefa blanca doble con un glifo en forma de gaviota en su interior entre aquéllas.

Cuando embarqué los marineros, todos conocidos míos, pues a mí me gustaba acompañar a mi padre al barco cuando embarcaba y llevarle el sextante, que lo había adquirido mi padre de un marino de guerra español destinado en Madrid y que lo había comprado a través de Manuel Lago, al que ya mencioné y que lo trajo desde Madrid un jugador del Celta apellidado Olmedo, me pronosticaron que no pasaría de Barra sin marearme, pero fallaron en su pronóstico.

Salimos de tarde, mes de agosto, seguimos la canal entre Home y Cíes, pasando ya casi al anochecer al Sur de Ons por la parte externa de este archipiélago rumbo Oeste. Cuando nos hallábamos a varias millas náuticas rumbo al Norte sorprendimos a varios barcos usando explosivos, lo cual causó un profundo malestar en nuestra tripulación que comenzaron a

increparles; llegamos a Corrubedo con su faro de destellos rojos y avistamos Finisterre con su luz blanca y potente.

Los marineros iban a proa, tres o cuatro, agarrados a las amuras observando la posible presencia de bancos de peces, aunque también se observaban en la sonda situada en el puente, la profundidad y las manchas que indicaban su presencia. Se levantó una nortada, las aguas marinas invadían el buque que navegaba haciendo frente al mar inmenso y fosforescente. Se hicieron varios lances; no se va a describir aquí el lance de cerco pero lo que impresionaba era ver a los que iban en la chalana, que una vez se encontraban arriba en la cresta de las olas y otras veces desaparecían del campo óptico, lo cual era una congoja para mí.

No estuve presente en todos los lances, pues me fui a dormir al catre de mi padre que estaba ubicado en la zona de la sala de máquinas, lo cual me producía un olor al carburante que usaba el barco que mareaba. Al despertarme lo poco que dormí estábamos a la altura de la desembocadura del río Miño. Se hizo una buena pesca de jureles y sardinas, que se llevaron a descargar a Vigo a una fábrica cercana a Barreras, pues allí atracó el Liñariños.

Las condiciones en que se vivía y dormía en este tipo de barcos eran muy duras e insalubres. El rancho que era el que hacía las veces de dormitorio era un conjunto de tablas acodadas a las cuadernas del buque generalmente en la proa, con una tabla que hacía las veces de baranda para que no se cayese el que dormía, sin ventilación, excepto de la que entrase en la zona de la pirula exterior, que tenía una forma de caseta semicircular, casi semiesférica. En el interior era una bombilla la que lo iluminaba y había olor humano como es de imaginar y con una carencia total de intimidad. Existía otro rancho a popa.

No existía el retrete y la habitual forma de hacer las necesidades era en la borda.

Para comer se colocaban los grupos de hombres alrededor de unas grandes potas y se servían en sus platos y con los pescados sobre el pan se comían a mano y las patatas con el tenedor. Quizás esto hoy parezca desmesurado y lejano, pero tal era no hace mucho tiempo y aún hay gente de la que se dedicó a la ardora, bonito, palometa, etc., que podrán aseverar y ratificar esto.

Los buques por aquella época no llevaban radar ni GPS ni cualquier artilugio moderno que facilitan tanto hoy la navegación. El Liñariños llevaba un aparato de radio con un goniómetro y la sonda ya mencionada. Mi padre tomaba la altura con el sextante y con la ayuda de las tablas, servía para situarse no solamente él, si no que era usado también en todos los demás patrones en sus respectivos buques. Era una navegación prácticamente artesanal y donde la navegación astronómica aplicada era primordial.

El trabajo en la mar como pude comprobar de facto era muy duro y en condiciones penosas.

Mi padre siendo patrón del Europa 4 había tenido un percance con ese buque al que se le había partido el eje de cola, y estuvieron a la deriva, ya que ese barco aún como la mayoría en aquella época no tenía un aparato de radio para poder llamar o recibir llamadas (emisora), solamente era un receptor como cualquier aparato que tenemos en casa y que se le llamaba en aquella época "escucha" y su medio de pedir socorro era continuas pitadas del buque que en aquel caso surtieron efecto ya que fueron asistidos y remolcados por un mercante inglés que les condujo a puerto.

Siempre fue notoria la forma de actuar de las gentes del mar de asistirse unos a otros.

El ya mentado Angel Rodal me tiene comentado que en el Europa 4, cuando mi padre tomaba la altura con el sextante, tenía a su lado a José Giráldez, compañero y amigo de él que era de la misma edad, para que le anotara los datos que mi padre le dictaba.

Aunque sea anecdótico el uso del sextante fue un avance aquí en Cangas aunque era un aparato largamente usado en otros países y en España en las Marinas de Guerra y Mercante, pero no en la pesca denominada de bajura, para mi padre era un tesoro amén de ser instrumento de trabajo.

Mi recuerdo a todos los marineros de Cangas, muchos ya desaparecidos, que con su tesón, trabajo y aún con sus vidas hicieron que este Cangas descollase y alcanzase una notoriedad y riqueza. Muchos de nosotros encontramos una situación mejor y más distendida que ellos, esta memoria que esté siempre presente en todos los cangueses y que sirva de ejemplo para no olvidarnos de aquéllos que nos precedieron en esta hermosa Villa.

Cangas, Santo Cristo del Consuelo 2008.

(Publicado en “Asociación del Santísimo Cristo del Consuelo”. Agosto, 2008. Cangas)