

---

# XXVII

## Certamen de Poesías y Narraciones Breves

### HERMANOS CABA



Carlos CABA



Pedro CABA

*Modalidad Narrativa: Premio Temática Libre  
2016*

*Obra: LA PIEL DEL MAR.*

*Autor: Carlos Fernández Salina*



Excmo. Ayuntamiento  
de Arroyo de la Luz

---



# Bibliografía

Carlos Fernández Salinas, natural de Gijón, es marino y trabaja en el campo de la seguridad marítima. Ha publicado artículos en la práctica totalidad de publicaciones del sector, incluido el *Seaways* y el *Journal of Navigation* de Cambridge University Press. Es autor del libro “Los abordajes en la mar” (Marge Books) y coautor de “Los servicios de tráfico marítimo” (Editorial Netbiblo).

En narrativa ha resultado vencedor de treinta y cinco premios literarios entre los que destacan el Ciudad de Torremolinos, el Ciudad de Palos, el Ciudad de Arévalo, el Marco Fabio Quintiliano, el José Alberto Santiago, el Miguel Artigas, el Certamen Internacional Cuentos de Guardo, el Blas de Otero, el José González Torices, el Hermanos Caba o los recientes Laguna de Duero y Villa de Montefrío.

Como accésit o finalista ha obtenido más de cincuenta reconocimientos entre los que se pueden señalar los siguientes certámenes: Nostromo, La Felguera, Santoña, Clarín, Joaquín Lobato, Torrecampo, Elda, Helénides de Salamina, Ateneo de Sanlúcar, Binéfar, Mula, Cuentos sobre ruedas o los Premios de Tren.



# **LA PIEL DEL MAR**

por **Carlos Fernández Salinas**



*Aviso a los navegantes:*

*Los personajes de esta historia nunca se han mirado en un espejo. Para bien o para mal todo lo aquí narrado es exclusivamente fruto de la inventiva. Miento, algo sí que es real. El mar existe. También los barcos. Y las tripulaciones que imaginan cómo serían sus vidas lejos de los embates de las olas.*

Acabo de escuchar a una rata arrastrándose por el conducto de ventilación. Era el deambular errático de un animal herido. Hace días que no escuchaba una. Antes se precipitaban en grupos de tres o cuatro, a veces más. Iban muy rápido, de camarote en camarote a través de las tuberías que corren por el falso techo. Al cabo de unos minutos las oías regresar con el recalcitrante repiquetear de sus patitas sobre el aluminio. Cuántas veces me pregunté el porqué de esas carreras desaforadas. ¿De qué huían si ningún tripulante podría perseguirlas a lo largo de esos estrechísimos conductos? La vida de las ratas tiene que ser frustrante. Me imagino la angustia de ver el mundo a través de unos ojos paralelos que les impiden interpretarlo. Kant aseguraba que las personas no interpretamos la realidad, sino que la construimos. A pesar de sus limitaciones, las ratas también tienen derecho a construirse su realidad, pero nosotros ya les hemos asignado un infame papel en la farsa de nuestras vidas y no se lo vamos a poner fácil. Tal vez por eso corren. Piensan que así nos pueden pillar desprevenidos. Aquí vuelve la rata de antes. La pobre cada vez se mueve más despacio. Ahora se ha detenido. Sigue ahí. Sin moverse. A metro y medio de mi cabeza.



La tripulación al completo lo vimos bajar del taxi. Pocas veces se nos podía ver a todos juntos, ni siquiera a la hora del almuerzo, pues a oficiales y marineros nos servían en cámaras separadas, sin olvidar que tanto navegando como atracados, siempre había tripulantes que comían media hora antes para entrar de guardia. De ahí que lo de esa tarde de domingo fuera una excepción. Poco a poco nos fuimos agolpando en la toldilla, bajo un parapeto que nos protegía de la lluvia. Serían las siete, tal vez las ocho. Este dato es irrelevante. Lo que sí me gustaría subrayar es que en un principio éramos sólo tres, pero el crepitar de los neumáticos sobre los granos de maíz dispersos por el muelle, atrajo al resto. Alberto, el camarero que al caer la tarde pescaba calamares con unas poteras que él mismo fabricaba; el caldereta y los engrasadores, quienes solían matar las horas jugando al chinchón; el jefe de máquinas y el cocinero, dos borrachines de cuidado; sólo hicieron falta unos segundos para que nos reuniéramos en un espacio minúsculo. Después de tres semanas atracados en Rosario a ninguno nos quedaba dinero para acercarnos a la ciudad. Y de haberlo tenido estoy convencido de que tampoco habiéramos saltado a tierra, pues llega un momento en el que no deseas que te suceda nada nuevo, al menos hasta que logres poner en orden los últimos acontecimientos. Así que por hache o por be todos estábamos allí viendo cómo él bajaba del taxi. Puede que el marinero de guardia hubiera ido hasta la proa a comprobar los cabos y que el primer oficial estuviera encerrado en su camarote tragándose su orgullo. El resto, insisto, nos asomamos por la regala. Él tuvo que darse cuenta de toda esa expectación, pero hizo como si no nos veía. Si nos hubieran preguntado un deseo, sin duda habríamos contestado que dejara de llover. Hubiera sido una señal. Pero las nubes seguían vaciándose como si tuvieran goteras. El taxista sacó del portaequipajes una vieja maleta reforzada por una cincha que recorría su perímetro. Es una maleta triste, pensé, de esas raras maletas a las que no les gusta viajar. Él la siguió con los ojos hasta que el taxista se la puso a los pies. De un bolsillo extrajo la cartera y pagó la carrera. Todo sucedía a cámara lenta. Lo teníamos a diez metros, quince, no más.



Barba descuidada, pelo corto con llamativas calvas. Delgado, muy delgado. En su rostro destacaban unas hendiduras bajo los pómulos, justo por encima del arranque de la barba, donde la carne se ceñía a los huesos como si tuviera miedo a resbalar. Es él, murmuramos, no hay duda, ¿quién sino se iba a acercar hasta este barco miserable un domingo por la tarde arrastrando una maleta? El taxi arrancó y los granos de maíz volvieron a crujir al paso de los neumáticos, lo que definitivamente unía el futuro del recién llegado al nuestro. Pasaron unos segundos y él no se decidía. La lluvia era débil pero suficiente para empapar a quien permaneciera a la intemperie. Sin embargo, él seguía sin moverse. Alzó la vista al barco. Forzosamente tuvo que vernos, pero de nuevo hizo como si no. Optó por mirar a su alrededor dando a entender que se había confundido, lo cual era absurdo pues el mercante más cercano se encontraba una docena de norayes hacia la ciudad y el muelle terminaba justo en nuestra proa, donde de no haber estado aquellas nubes opacas hubiéramos visto ponerse el sol. Entonces cerró los párpados con fuerza, respiró profundo y empuñando el asa de su triste maleta comenzó a subir por la escala. Cuando puso sus pies en el portalón, nos abrimos para dejarle pasar, pero como éramos muchos lo único que conseguimos fue rodearle. Era una situación realmente embarazosa. Nadie decía nada. Él se detuvo, cohibido, y nos miró con esos ojos melancólicos, tan suyos, que a todas horas pedían perdón. Nosotros queríamos perdonar. Habíamos sufrido mucho. Lo increíble. Pero él no era el culpable, y de haberlo sido, también le hubiéramos perdonado. Queríamos olvidar, queríamos volver a sentirnos personas. Dijo:

—Soy su nuevo capitán.



---

---

Ángel, el radiotelegrafista, se agachó para cogerle la maleta y le condujo a su camarote. El resto permanecimos unos minutos fuera, en silencio, esperando a que fuese otro el primero en pasar al interior.

Escribo todo esto porque ya no escucho a las ratas correteando a través de los conductos de ventilación. La última estuvo a punto de quedarse tiesa aquí mismo, justo en el falso techo de este sórdido camarote. Creo que ya lo mencioné antes. Por suerte la rata pudo levantarse y siguió arrastrándose. No, no la palmó aquí. Esa rata tuvo la deferencia de que no cayera sobre mí tal responsabilidad. Yo la escuché alejarse. Ninguna de sus compañeras ha vuelto. Las ratas se han ido. No puede ser de otra forma. Ya dije que Kant aseguraba que no percibimos la realidad, sino que la construimos. Últimamente me da por leer filosofía. En la biblioteca del barco hay un par de tomos. Están casi nuevos; no es la típica lectura que entusiasme a los marineros. Pienso que Kant tenía razón: construimos la realidad a partir de nuestros prejuicios, lo que nos lleva a tomar decisiones en base a apreciaciones que nada tienen que ver con hechos objetivos. De ahí los fatídicos errores de cálculo, particularmente en el terreno afectivo. En cualquier caso ya da igual. Lo importante es que las ratas se han ido y no van a volver. Pueden apostar por ello.

Embarqué en el TESEO como tercer oficial en la ciudad de Amberes, el seis de julio. En principio sólo iba para cubrir los dos meses de vacaciones a las que tenía derecho Alejandro Soto, con quien había coincidido en el ARGOS, un petrolero de los que van al Pérsico donde a la postre los dos terminamos los días de mar necesarios para obtener el título profesional. Alejandro es un chico prudente sin más aspiraciones que las que le vayan llegando por la fatiga del tiempo. Aún así mi antiguo compañero no podía disimular sus ganas de bajar por la escala y cuanto antes coger el avión que lo llevara a



---

---

casa. Podría pensarse que su aparente nerviosismo se debía a sus ansias por reencontrarse con los suyos, algo totalmente comprensible. Sin embargo, en sus gestos intuía que me ocultaba algo. Aprovechando nuestra amistad le pregunté qué tal era el capitán, la mayor preocupación de un oficial que embarca por primera vez en un buque, particularmente si tienes poca experiencia. Un mal bicho, me respondió con una violencia inusual en sus labios. Al momento Alejandro hizo una mueca como si se arrepintiera de lo que acababa de decir. No, aquel comentario no era propio de Alejandro, lo cual me puso en guardia.

No tardé en averiguar el porqué de esa reacción tan visceral. Lluís Bartomeu Del Clos. Ni proponiéndomelo podré olvidar ese nombre. Natural de Almassor, Lérida, de treinta y ocho años, una edad temprana para un capitán. Seguro que habrán escuchado muchas historias sobre la idiosincrasia de los capitanes, los taciturnos que les vuelve la soledad a la que está abocado quien ostenta el mando de una nave. Por ejemplo, Gunnar Nordenson, capitán del STOCKHOLM, buque que colisionó con el ANDREADORIA y que a la postre lo envió al fondo en las inmediaciones de la isla de Nantucket. Decían que para que no se distrajeran de sus obligaciones, Nordenson prohibía a sus oficiales fumar o tomar café mientras estaban de guardia, una afrenta, créanme, a las centenarias costumbres marineras. Seguro que también les suena William Bligh, capitán de la BOUNTY, pequeña nave británica donde se produjo el celebre motín cuando regresaba de Tahití con el árbol del pan, suceso inmortalizado numerosas veces en la gran pantalla. Puede que Nordenson o Bligh y tantos otros capitanes fueran extremadamente rigurosos en todo lo concerniente a la disciplina, pero lo que me gustaría resaltar es que con tal actitud lo único que buscaban era salvaguardar la integridad de su nave, objetivo del que a la larga se benefician todos los que participan en la empresa marítima. Por así decirlo, ejercen el papel displicente y altanero de una abeja reina, pero por encima de ellos siempre prevalece el interés de la colectividad. Pues bien, en esto el capitán Lluís Bartomeu Del Clos era diferente. Lluís Bartomeu Del Clos sólo tenía en mente



---

---

un objetivo: su propio beneficio. Nada se podía interponer entre él y la idea que se había concebido de sí mismo. Nadie. NADIE.

Dado que en verano las fábricas se encuentran a media producción, no es una época especialmente propicia para que los barcos consigan buenos fletes. Sin embargo, los armadores del TESEO, un buque de once mil toneladas y ciento veintitrés metros de eslora, no tuvieron dificultades para moverlo de un puerto a otro desde el mismo momento en el que puse los pies en las planchas de cubierta. Los primeros días fueron de auténtica locura. Desde Amberes fuimos en lastre hasta Flushing, de donde zarpamos con las bodegas repletas de bobinas de papel para Tilbury. Al terminar la descarga subimos el Támesis en busca de un cargamento de zinc con destino a Aalborg, en la costa oriental de Dinamarca. Visto y no visto para poner proa a Plymouth bordeando el Skagen para no pagar las tasas del canal de Kiel. A pesar de que estábamos en julio, el mar nos castigó con dureza. En ninguno de esos puertos tuve tiempo de bajar a tierra. Además, estaba concentrado en hacer las cosas bien y no cometer el mínimo error que pudiera contrariar al capitán, quien efectivamente resultó ser un tipo, pongamos, un tanto peculiar. No tardé en ser testigo de su capacidad para domeñar a la gente. Se podría decir que era su principal pasatiempo, por no decir el único. Al cabo de los años he llegado a la conclusión de que para disimular sus complejos no le quedaba otra que mostrarse arrogante hasta la saciedad. El haber llegado a lo más alto de la profesión a edad temprana complicaba las cosas, aunque ese no era el único hándicap. Para demostrarnos que era un hombre que se había hecho a sí mismo, en cuanto se le presentaba la ocasión nos recordaba que provenía de una familia de campesinos con muy pocos recursos. Como no podía ser de otro modo, sus padres estaban orgullosísimos de que un hijo suyo hubiese alcanzado el mando de un buque mercante, proeza que a la sazón le convertía en toda una celebridad en Almassor, donde había ancianos que ni siquiera habían puesto un pie en la playa. Pero nadie regala nada, en especial a los más pobres. Sus padres



padres se las vieron y desearon para costearle la carrera en Barcelona. El dinero llegaba a cuentagotas, lo que obligó a Lluís a aceptar todo tipo de trabajos mientras estaba estudiando, fundamentalmente descargando camiones a tempranas horas en el mercado de abastos, lo que sin duda afectó a su rendimiento académico, pues como yo mismo pude comprobar tenía serias lagunas en cuestiones profesionales, incluso en las más básicas, como en el manejo de la lengua inglesa. Lluís Bartomeu presentía que a una persona como él no se le perdonan los errores, por lo que pronto aprendió a paliar sus limitaciones a cara de perro, aun hubiera cometido la más flagrante de las equivocaciones. Nadie podía poner en cuestión su mando, y lo que era tanto o más importante: bajo ningún concepto podía llegar a oídos de la compañía armadora un cuchicheo que le pusiera en entredicho. Para conseguir su propósito la estrategia era bien simple: someterte al más vil escarnio hasta que libre de cualquier atisbo de dignidad, acabaras convenciéndote de que eras una piltrafa que no tenías derecho a abrir la boca. Al primero que vi humillar fue a Sergio, el segundo oficial. Sergio usaba gafas de cristales muy gruesos, lo que no da buena impresión de alguien cuyo principal cometido consiste en avistar los peligros por la proa. El capitán sabía cómo sacar tajada de eso. Una noche, rumbo a Plymouth, al finalizar mi turno me quedé un rato conversando con Sergio, quien me relevaba en el puente de navegación.

Al cabo de unos minutos la puerta se abrió y por ella entró Lluís Bartomeu Del Clos, quien ni siquiera se dignó a darnos las buenas noches. Como es habitual, el puente estaba totalmente a oscuras para que de noche los oficiales pudiéramos vislumbrar las luces de los barcos que pudieran colisionar con el TESEO. Al capitán no le debió gustar el tono desinhibido de nuestra conversación; cabía la posibilidad de que nos estuviéramos burlando de él, así que al momento empezó a interrogar a Sergio acerca de las intenciones de los buques que nos rodeaban. En el Canal de la Mancha la densidad del tráfico obliga a los barcos a navegar muy cerca unos de otros. Sin embargo, Lluís Bartomeu se obstinó en preguntar a



Sergio por las naves más alejadas, cuyas luces de navegación apenas se veían, en particular las de una que venía por nuestra amura de estribor. Sergio se apresuró a coger los prismáticos. Antes de que pudiera enfocar el capitán le interpeló jocoso: ¿acaso no lo ve las luces a simple vista? Está muy lejos... fue lo único que atinó a balbucear Sergio. La cosa se estaba poniendo fea, por lo que maldije para mis adentros el haberme quedado conversando en vez de retirarme a mi camarote a descansar. Fue como si el capitán hubiera leído mis pensamientos. ¿Y usted, tampoco le ve las luces? La pregunta me atravesó como un cuchillo. Aunque nunca usé gafas he de reconocer que sólo veía un punto vagamente iluminado. No obstante, al barco en cuestión lo había empezado a seguir por medio del radar minutos antes de que finalizara mi guardia, luego me era fácil predecir las luces reglamentarias que debía exhibir. Respondí: Sí, le veo la roja del costado y las dos blancas de los topes. Los dientes del capitán centellearon en la cerrazón de la noche. Estaba sonriendo. Dijo: Menos mal que aquí hay alguien que ve más allá de un brazo extendido. Luego se sentó en una silla y no volvió a hablar más, por lo que opté por marcharme, aliviado por haber superado la prueba. Pero mi ardid, tal vez legítimo para embaucar a un profesor en un examen, no lo era tanto cuando lo que está en juego es la capacidad profesional de un compañero. Yo me salvé de momento, pero al segundo oficial lo hundí en la miseria. Nada más atracar en Plymouth, el capitán puso a Sergio de patitas en la calle. Ante la compañía naviera se justificó diciendo que no podía descansar tranquilo teniendo a un invidente al cargo de una guardia de navegación. Sergio acababa de tener una hija. Dependía totalmente de ese trabajo.

Así se las gastaba Lluís Bartomeu Del Clos. Como pueden ver para él no existían las medias tintas. Aquel zarpazo fue a su vez una manera de recordarnos al resto de tripulantes que nuestro futuro estaba literalmente en sus caprichosas manos. Por si fuera poco, el propio capitán hizo que el incidente en el puente se corriera por el barco, por lo que la gente me comenzó a mirar con desconfianza.



Podría pensarse que a partir de ese momento yo sería su protegido o confidente, llámenlo como quieran. Durante los primeros días en Plymouth (donde estuvimos casi una semana cargando fosfato diamónico en sacos) yo también lo llegué a pensar, pues notaba que el capitán me trataba con cierta deferencia. Lo que más me desconcertaba era ese interés soterrado por mi juventud e infancia. Mi familia, lejos de gozar de una posición acomodada, al menos podía encarar los imprevistos que fueran surgiendo sin que fuera un cisma para la economía doméstica. Mis hermanos y yo estudiamos en los Jesuitas y nunca tuvimos que trabajar mientras cursamos la carrera, pero lo que se dice dispendios económicos, los justos. En cualquier caso el capitán se ensimismaba escuchando anécdotas de mi niñez o de la pandilla en la que yo salía cuando tenía diecisiete años, donde algunos de mis amigos sí que tenían apellidos rimbombantes. Con mis historias yo le confirmaba la existencia del universo idílico con el que él debía soñar mientras descargaba camiones en el mercado de abastos. Esos días me llegó a pedir que le acompañara hasta la oficina del consignatario en Plymouth, escudándose en que yo hablaba un inglés fluido, lo cual resultó un verdadero halago. Una vez terminadas las formalidades, en lugar de coger un taxi volvíamos al barco paseando. Incluso nos deteníamos en algún pub donde él me invitaba a un par de cervezas. Entre trago y trago seguía sonsacándome historias de mi juventud. Según me escuchaba, yo percibía que el capitán destripaba mis palabras en busca de un significado oculto. Pueden imaginarse la cara del resto de tripulantes cuando regresábamos a bordo. Ahí viene el *judas*, dirían para sus adentros. Cuando te sientes protegido son cosas que te importan un comino. Una tarde, Alberto, el camarero, entró en la cámara de oficiales y me informó de la necesidad de llamar a una empresa de lavandería, pues tenía unos cuantos manteles a los que había que darles un buen repaso. Yo, que estaba entretenido viendo la televisión, para quitármelo de encima le contesté inopinadamente que le preguntara a Lluís. Lo dije así, sin anteponer el don delante o el título de capitán, atribuyéndome unas confianzas que no estaban al



---

---

alcance de ningún otro tripulante. Tras la espalda de Alberto descubrí la figura del capitán, quien también había escuchado mi comentario peregrino. Su mirada era dura, unos ojos de acero que me anunciaban que acababa de cometer un error de consecuencias imprevisibles.

Al día siguiente el capitán fue él solo a la oficina del consignatario. He de reconocer que me dio mucha rabia el que no me pidiera que le acompañara. Ante los demás actué como si no le diera importancia y cuando el capitán regresó tampoco noté nada extraño. Esa misma tarde la capitanía del puerto nos ordenó correr el barco cincuenta metros hacia popa, a fin de dejar espacio suficiente para que otro buque pudiera atracar. Lluís Bartomeu inexplicablemente dispuso que el primer oficial fuera a proa y yo a popa, cuando la dificultad de correr el barco precisamente está en la cabeza por la que se halan los cabos. Lo lógico era que el primer oficial, que había mandado barcos en otra compañía antes de recalar en el TESEO, fuese a popa, pero por alguna extraña razón Lluís Bartomeu dispuso lo contrario. Cuando llegué a mi puesto las rodillas me temblaban. Para colmo de males tenía a mi cargo a dos marineros que no parecía que tuvieran su mejor tarde. Desde el puente de mando el capitán nos iba dando instrucciones a través de una radio portátil. Básicamente la maniobra consistía en que los de popa fuésemos cobrando de las estachas mientras los de proa las iban lascando. La sincronización entre los extremos del barco era la clave. Al poco se hizo evidente mi incapacidad para llevar a buen término dicha labor. A través de la radio las palabras del capitán se precipitaban, urgiéndome a que manejáramos los cabos con mayor rapidez. En esto la popa se abrió excesivamente del muelle, amenazando con cruzar al TESEO en mitad de la dársena. Apoyados en los norayes, los amarradores nos observaban muertos de risa. Cuando yo lo daba todo por perdido, Lluís Bartomeu se presentó en la popa con notable disgusto. Empezó a vocear órdenes a unos marineros que al escuchar cómo echaba pestes



---

---

por la boca comenzaron a tomarse su trabajo más en serio. El capitán ejecutó la maniobra sin dirigirme la palabra. Una vez las estachas estuvieron firmes sobre las bitas se retiró sin más. Aquello fue una humillación en toda regla. A partir de ese momento ningún marinero me tendría el mínimo respeto, sino que a mis espaldas hablarían de mí con la misma consideración con la que se menta al bufón que ha perdido el favor del rey. Lo mejor que me podía pasar era que mi estancia en el TESEO terminara cuanto antes.

Aquellos que conocieron a Lluís Bartomeu antes de llegar a capitán dicen de él que era una persona callada e introvertida, muy servicial, que nunca hablaba en las comidas salvo que se dirigieran expresamente a él. Todo cambió el día en el que le nombraron capitán de una nave, la metamorfosis de una crisálida que al calor del mando se transforma en mariposa con alma de halcón. El único que podría hacerle frente, por sus años de servicio en la compañía, era el jefe de máquinas, pero al hombre era casi imposible verle sobrio. En lugar de ocuparse de los motores se pasaba las horas en la gambuza, empujando el codo junto al cocinero, circunstancia que aprovechaba Lluís Bartomeu para ningunearlo. Salimos de Plymouth con destino a Tubarao sin que nadie sustituyera a Sergio. Más tarde nos enteramos de que el capitán le había dicho a la empresa que no se molestaran en buscarle un relevo, que él mismo asumiría sus guardias de navegación. El jefe de personal quedó encantado con una propuesta que le ahorra las molestias de buscar a un relevo y los gastos que esto ocasionaba. Por descontento que nada más zarpar Lluís Bartomeu nos ordenó al primer oficial y a mí montar guardias de seis horas en lugar de las cuatro reglamentarias, escudándose en que en el Atlántico apenas te cruzas con otros barcos, tampoco hay bajos ni roquedales a los que prestarles especial atención, de ahí que según él el aumento de horario no supondría un esfuerzo considerable. En definitiva, la ausencia de Sergio no le afectó lo más mínimo. A fuerza de ser sincero he de reconocer que atravesar el Atlántico resultó una experiencia decepcionante. El



mismo mar, el mismo viento, el mismo cielo. En el tiempo que me quedaba libre entre guardia y guardia apenas coincidía con la gente, y menos aún con el capitán, que ni se dignaba a hacernos los relevos de las comidas. Llegamos a Tubarao el 26 de agosto, donde estuvimos diez días fondeados en espera de que nuestro muelle quedara libre. Durante ese tiempo ni siquiera pudimos ver la televisión, ya que el sistema de codificación de la señal era diferente. Supuestamente la compañía armadora tenía que contratar un servicio de lanchas para que quien quisiera bajar a tierra pudiera hacerlo. Viendo que pasaban los días y no se acercaba lancha alguna, la gente empezó a hablar del tema con gran indignación, pero en cuanto Lluís Bartomeu entraba por la puerta, ninguno se atrevía a reclamarle el servicio. Es más, los que a sus espaldas más escándalo montaban, en su presencia le daban a entender que no tenían interés alguno en visitar una ciudad que se les antojaba carente de atractivo. La hipocresía es una trinchera en la que nos sentimos seguros. Finalmente atracamos en Tubarao en el crepúsculo vespertino para que los estibadores nos empezaran a trabajar a la mañana siguiente. Esa noche me asignaron la primera guardia de puerto. Antes de irse a dar un paseo, el capitán me dio instrucciones precisas para que bajo ningún concepto permitiera que ninguna mujer subiera a bordo. Es habitual que en los puertos situados cerca de las zonas más míseras, las prostitutas se acerquen hasta los barcos para ofrecer sus servicios. Previamente sobornan a los policías y a saber qué cosas más para poder ejercer su oficio dentro de los muelles. Tampoco se debe obviar que entre la travesía del Atlántico y los días de obligado fondeo había pasado cerca de un mes desde que salimos de Plymouth, lo que hacía que gran parte de la tripulación sufriera un ataque de testosterona. Sea como fuere, me situé en el portalón y me tomé el mandato a rajatabla. Lo último que deseaba era tener un nuevo encontronazo con el capitán. Puede incluso que aún soñara con recuperar su favor, ¿por qué no? Al poco empezaron a llegar las primeras mujeres, a quienes les prohibí taxativamente subir a bordo. El marinero que estaba conmigo de guardia me observó con estupor. Yo hice



caso omiso e insistí a las primeras mujeres, a quienes les prohibí taxativamente subir a bordo. El marinero que estaba conmigo de guardia me observó con estupor. Yo hice caso omiso e insistí a las mujeres que en este barco no se podía subir. Ellas se dieron la vuelta rezongando. A la media hora tenía otras bajo la escala. De nuevo fui inflexible. Los marineros no cabían en su asombro, maldiciéndome por lo bajo. Aquella noche me la pasé espantando prostitutas y recibiendo comentarios desdeñosos. A las tres de la mañana Lluís Bartomeu Del Clos regresó a bordo con dos mujeres bajo el brazo. Cuando los vi venir a lo lejos quise que la tierra me tragara. El trío subió por la escala montando gran alboroto. No hubo tripulante a bordo que no se enterara. A la mañana siguiente tuve que soportar todo el desprecio que cabe en la mirada de los hombres. Por cierto, Lluís Bartomeu hizo correr el rumor de que yo había actuado por mi cuenta y riesgo, asegurando a unos y a otros que él no me había dado ninguna instrucción al respecto.

De Tubarao nos dirigimos hasta Rosario con la intención de cargar maíz a granel con destino a un puerto europeo, en esos momentos aún por determinar. Las tolvas del cargadero de Rosario son sumamente rápidas, hasta el punto de que como te descuides no te da tiempo a achicar el agua que llevas en los tanques de lastre para que el buque tenga estabilidad suficiente cuando navega con las bodegas vacías. El primer oficial, que al ser mayor que el capitán tenía más experiencia en esas lides, le advirtió que mejor esperábamos fondeados cerca del cargadero mientras terminábamos de deslastrar, sugerencia que Lluís Bartomeu descartó de inmediato, aduciendo que cuanto antes saliéramos de Rosario más rentable resultaría el viaje para los armadores del TESEO. Así que enfilamos el cargadero y a las pocas horas nos habían despachado. No obstante, el primer oficial acabó teniendo razón, y al TESEO no le dio tiempo a deslastrar lo que supuso que además del maíz embarcado, tuviéramos a bordo cerca de seiscientas toneladas de lastre, la mayoría en los tanques de proa. Este reparto



de pesos asimétrico provocaba que las uñas del ancla estuvieran prácticamente a ras de agua mientras que a popa se podían ver las palas de la hélice. Imposible hacerse a la mar en tales condiciones. Para colmo de males el asiento aproante mermaba notablemente la eficacia de las bombas de achique, pues las chuponas de los tanques se encuentran a popa de los mismos. Al final no nos quedó otra que permanecer atracados ocupando un cargadero que tenía afuera varios barcos esperando su turno. A Lluís Bartomeu Del Clos se le llevaban los demonios. Pero en un barco todo lo susceptible de empeorar inexorablemente empeora, y mientras estábamos ofuscados en bombear el agua de los tanques estalló un aguacero repentino que nos sorprendió con la bodega número uno abierta. A bordo, el grano de maíz no puede mojarse bajo ningún concepto, de lo contrario corre el riesgo de fermentar en las bodegas, proceso que trae consigo tal aumento de volumen que provoca que los mamparos se doblen igual que goma de mascar. Aunque se reaccionó rápido, debido al desajuste de calados a proa y popa, las tapas de escotilla se aceleraron y acabaron por descarriarse, de ahí que la carga se empapara por completo. Ya no había sido un incidente aislado que el capitán hubiera podido enmascarar de una manera u otra, sino que había que descargar el grano de la bodega número uno para sustituirlo por una nueva partida. La compañía del seguro debía ser informada de inmediato.

La capitania de puerto nos destinó a un muelle río arriba donde las labores de descarga tardaron en iniciarse unos días. Lluís Bartomeu Del Clos caminaba por los pasillos deseoso de descargar su furia. La consigna era evitarle a toda costa. La demora redujo considerablemente las provisiones que almacenábamos en la gambuza, por lo que si queríamos llegar a Europa con comida suficiente teníamos que pertrecharnos. De todos los provisionistas que se acercaron al TESEO el capitán eligió a uno de mirada torva y aspecto macilento. Yo era el encargado del recuento de los víveres. Tanto las conservas como la leche en brick venían en unos envases ilegibles con códigos inconexos, pero no tardé



en darme cuenta de que esos alimentos estaban caducados. Sin decirle nada a nadie, menos aún al cocinero, que debido a la ingesta diaria de alcohol no se enteraba de la misa la mitad, se lo fui a comentar al capitán, el cual, después de agradecer mi celo profesional, me sugirió, como si a los dos nos uniera una inquebrantable amistad, que lo mantuviera en secreto, pues apenas le quedaba dinero en caja y los últimos acontecimientos no hacían más que empeorar las cosas. En definitiva, que esos eran los víveres que nos podíamos permitir. Para mi tranquilidad me aseguró que él mismo había verificado con un representante de la autoridad sanitaria de que a pesar de la fecha de caducidad (según él una mera cuestión estética) toda la comida estaba en perfectas condiciones. Aprovechó la confianza para decirme que estaba muy contento con mi trabajo y que hablaría con el jefe de personal para que prolongara mi contrato. Yo ya no tenía ánimos ni para rebelarme, así que acepté el chantaje aún a sabiendas de que me estaba mintiendo. La falta de dinero en caja a su vez fue la excusa para no dar más anticipos a ningún tripulante, por lo que tuvimos que apañarnos con el remanente que teníamos cada uno. Nuevas quejas aisladas pero como de costumbre nadie le protestó a la cara. Como aun así los víveres eran escasos, al poco tiempo hubo que empezar a racionar la comida. Nuestra situación llegó a ser tan precaria que otro barco español se vio en la obligación moral de regalarnos dos cajas de carne congelada. El ambiente a bordo era insoportable. Apenas hablábamos entre nosotros, como si cada palabra o cada gesto pudieran comprometernos. Una vez terminada la descarga de la bodega número uno, tuvimos que asegurarnos de que estuviera totalmente seca para volver al cargadero. El propio capitán bajó a la bodega para comprobarlo, quejándose cínicamente de que en ese maldito barco él tenía que ocuparse de todos los detalles. Al cabo de unos minutos los que permanecíamos en cubierta nos vimos sorprendidos por unos gritos desgarradores que provenían del interior de la bodega. Alarmados, corrimos a asomarnos por la escotilla. En el fondo vimos al capitán tirado al lado de la escalerilla que bajaba verticalmente desde la cubierta



principal. Lluís Bartomeu lanzaba por la boca sapos y culebras, al tiempo que con las manos intentaba recolocarse una pierna. El contraamaestre, que al encontrarse en el plan de la bodega lo había presenciado todo, nos explicó que el capitán se había caído desde una altura de unos cuatro metros. La pierna presentaba dos fracturas espeluznantes. Otro golpe en las costillas le dificultaba el respirar. Hubo que sacarle en camilla por medio de una grúa de puerto y después conducirlo en ambulancia al hospital más cercano. A la empresa no le quedó otra que mandar un relevo. Lo lógico era que hubieran ascendido al primer oficial, pues ya he dicho que tenía experiencia en el mando de otros buques, pero como era de esperar ante la compañía Lluís Bartomeu Del Clos lo había culpado del desaguado del deslastre y posterior deterioro de la carga. A fin de cuentas el capitán era el único que hablaba por teléfono con los armadores, circunstancia que aprovechó Lluís para salir indemne. El primer oficial recibió la noticia de que enviaban un nuevo capitán como un jarro de agua fría. Sólo se le veía fuera de su camarote en contadas ocasiones. Al menos tuvo la suerte de que no le echaran, me imagino porque una vez libre del vínculo con la empresa esto le hubiera dado la posibilidad de defenderse a voz en grito, algo que de una manera u otra habría intuido Lluís Bartomeu, de ahí que en cierta medida hubiera intercedido para que el despido no fuera fulminante. Lo que no tuvo manera de predecir Lluís fue que a los pocos días por poco iba a perder la vida cayéndose por la escalerilla que conducía al plan de bodega. Sirva todo lo hasta aquí contado para explicar el porqué aquella tarde de domingo estaba la tripulación al completo viendo cómo su nuevo capitán se apeaba del taxi, un manojó de marinos emocionalmente mutilados. Si en esos momentos me hubieran dicho que volvía a casa, habría sido incapaz de mirar a los ojos a mi madre. A la mañana siguiente procedimos al cargadero para completar la partida de grano. Todo fue muy tranquilo, sin sobresaltos. Al primer oficial, que era el responsable del manejo de la carga, el capitán le dejó hacer su trabajo sin importunarle. A media tarde ya estábamos rumbo a Europa. Lluís Bartomeu Del Clos se quedó



---

---

ingresado en el Policlínico San Martín. Aunque no temían por su vida, en esas condiciones no podía viajar, menos aún en un barco. Una vez en la mar, el nuevo capitán voluntariamente se asignó la guardia de ocho a doce, por lo que el primer oficial y yo volvimos a los turnos de cuatro horas. Así son las cosas en los barcos, cuando menos te lo esperas la vida a bordo da un giro repentino de ciento ochenta grados.

José Carballo Moreira era una incógnita por despejar. Condescendiente en el trato, hablaba en voz baja, hasta el punto de que muchas veces era difícil entenderle. Tampoco se interesaba por tu pasado y menos aún te hacía preguntas de índole personal. Habida cuenta de la experiencia vivida, yo no las tenía todas conmigo y en el fondo recelaba de que las cosas volvieran a torcerse. Empero, los días pasaban y la monotonía empezó a insuflarme esperanzas. El capitán, que no dormía la siesta, subía a veces a mi guardia y comenzaba a hablarme de métodos para calcular la posición de un navío. Estaba al tanto no sólo de los más modernos, sino de los que habían sido eliminados de los tratados de náutica. Cuando se ofuscaba en sus disertaciones yo sufría cierta aprensión, pues en el fondo pensaba que me estaba examinando. Recuerdo que el capitán sentía especial entusiasmo por el método de Lasheras, cálculo por el cual a partir de tres demoras no simultáneas puedes conocer el rumbo efectivo. Aunque estábamos en medio del Atlántico, se acercaba a la derrota y buscaba una carta de navegación costera y en ella trazaba rectas de posición a un faro simulando ser verdaderas. Cuando obtenía el resultado, sus ojos eran los de un chiquillo que presencia el milagro de la magia. Yo no salía de mi asombro. Nunca había estado ante un capitán así. En un cambio de guardia se lo comenté al primer oficial. Con



---

---

una sonrisa torcida me sugirió: tú dile a todo que sí, para mí que está como una regadera. No había terminado de pronunciar la frase cuando el conremaestre apareció por una de las puertas laterales que dan al alerón, anunciándonos que había aparecido una rata en el pañol de proa. Por suerte había podido cazarla y arrojarla a la mar.

El cocinero tenía que hacer verdaderos encajes de bolillos para alimentarnos. Tal era así que un día, mientras cenábamos, el capitán nos preguntó por qué no habíamos hecho mayor provisión de víveres en Rosario. A voz en coro le explicamos la ausencia de dinero en caja y que la compañía no estaba dispuesta a enviar más remesas hasta que llegáramos a Europa. Él tenía que saberlo, pues el dinero del barco estaba bajo su custodia. José Carballo Moreira nos miró estupefacto. Pero si en la caja fuerte hay más de siete mil dólares y cerca de tres mil libras esterlinas, alegó sin cerrar los ojos. Los demás no supimos reaccionar. Incluso Alberto, el camarero, que estaba sirviendo la sopa, dejó el cucharón suspendido en el aire. En esos momentos Lluís Bartomeu permanecía ingresado en un hospital a ochocientas millas de distancia, pero su impronta seguía afectando a nuestro día a día. Permanecimos en silencio sin pronunciar palabra. Una hora después el capitán subió al puente para iniciar el turno de guardia que voluntariamente se había asignado. El jefe de máquinas, que ese día milagrosamente no le había dado al vino, cuando vio cómo José Carballo dejaba la cámara empezó a murmurar.

—No debió decirlo.

—¿No debía haber dicho qué, jefe? —le preguntó el radiotelegrafista.



—Lo de que había ese dinero en caja. Lluís tendría muchas cosas, pero era perro viejo y bien sabía que esos dólares podían servirnos para sacarnos de un apuro. Por eso lo mantenía en secreto.

Me salió del alma:

—¡Más apuro que la falta de provisiones!

—¿Qué te pasa, muchacho, acaso aquí no te dan de comer? Tres veces al día. Aparte tienes queso y embutidos en ese frigorífico. ¿Aún no tienes suficiente? Porque en lugar de bogavante te tomes un buen plato de huevos fritos con patatas no te van a salir sarpullidos.

Muchos de los que estaban presentes fueron de la misma opinión. Cuando bajó el primer oficial le pusieron al corriente. Con una mueca burlona dio a entender que estaba con el jefe. Luego, como si se acabara de acordar de algo sin importancia, comentó divertido:

—Por cierto, están apareciendo más ratas a proa. Tened cuidado no sean ellas las que os acaben devorando.

El capitán se percató de que la biblioteca de a bordo estaba poco surtida, de ahí que apuntara la necesidad de una vez llegáramos a puerto español de comprar nuevos libros. Él mismo colgó en el panel de anuncios un papel para que los tripulantes anotáramos los títulos que nos gustaría que se adquiriesen con cargo al presupuesto del barco. También nos comentó que había que renovar las películas de vídeo, de las cuales la tripulación se sabía los diálogos de memoria. Cuando cruzamos el Ecuador se empeñó en hacer una fiesta a la antigua usanza, lo cual nos pilló a todos por sorpresa, pues en el viaje de ida nada se había hecho al respecto. El evento consistía en una comida conjunta entre oficiales y subalternos. El propio capitán se tuvo que encargar de decorar la cámara pues entre una cosa u otra no consiguió ningún voluntario. Durante la celebración apenas hubo chistes ni chanzas. La gente parecía cohibida, como si sospechara que aprovechando toda esa parafernalia les fueran a tender una trampa. Al final



de la comida estaban previstas varias actividades como un campeonato de tute y otro de ajedrez. Sólo se jugó este último, concretamente una única partida entre el capitán y yo. Estoy seguro de que se dejó perder. Me extendió un certificado coloreado a mano que me acreditaba como vencedor del torneo de ajedrez. En la parte inferior había bosquejado la silueta del TESEO junto a un alfil y un caballo. Lo pegué con celo sobre un mamparo de mi camarote. Cuando lo vio el primer oficial por poco se parte de la risa.

—Podía haber organizado una competición de caza de ratas. Hoy hemos tirado por la borda cinco calderos llenos.

Me fijé en el primer oficial. Ya no era una persona humillada. Tenía otro aspecto, como el de ese boxeador que antes de subir al ring está plenamente seguro de que aplastará a su rival.

Durante los días siguientes las ratas fueron ganando posiciones. La explicación era sencilla. Atraídas por el maíz disperso por el muelle de Rosario, al final se las habían ingeniado para subir a bordo. No exagero cuando digo que tenían el tamaño de conejos. Ibas caminando por cubierta y de pronto te encontrabas con unos ojos que te miraban de hito en hito para al momento escabullirse entre tuberías y recodos. Esas ratas querían decirme algo, de eso estoy seguro. A la altura de las Azores empezamos a recibir avisos del servicio meteorológico estadounidense advirtiéndonos de un huracán que se había desviado de su trayectoria y amenazaba con alcanzarnos por la popa. Al los dos días el barco comenzó a ser zarandeado con violencia. Al venimos las olas por la aleta, el TESEO se atravesaba con facilidad. Cada vez que el barco se escoraba te ponía la piel de gallina. La preocupación entre los tripulantes fue en crescendo a medida que el huracán se nos echaba encima. José Carballo Moreira no salía del puente, estudiando los partes meteorológicos que le proporcionaba el radiotelegrafista. En la cámara de oficiales se empezó a cuestionar su falta de iniciativa. Quien más o quien menos sabían lo que harían de estar en su lugar. Poner proa a la mar



para capear el huracán o ajustar la máquina a la velocidad de las olas, eran algunas de las sugerencias. Pronto los comentarios llegaron a la cámara de subalternos, posiblemente por boca de Alberto, el camarero. Allí tuvieron el mismo efecto que una bomba incendiaria. Los marineros empezaron a ridiculizar al capitán en nuestra presencia, como si quisieran ponderar la reacción de los oficiales. Entre tanto, el TESEO se colgaba de la cresta de las olas para descender por un precipicio cuya última parada era el fondo del mar. Pero en aquel viaje las leyes de la hidrodinámica estaban de nuestra parte, y llegados al punto de no retorno, nuestro barco recuperaba la horizontal. Luego, tomaba aire y aguardaba resoplando la próxima embestida. El viento, que rugía con voz de poseso, empujó a las ratas hasta la ciudadela. De cuando en cuando las escuchabas corretear en manada a través de los tubos de ventilación. José Carballo Moreira seguía sin abandonar el puente. Llegó un momento en el que la situación se hizo insostenible. Durante la cena del tercer día de tormenta, al tiempo que nos las ingeniábamos para que los platos no saltaran por los aires, escuchamos cómo el contraamaestre carraspeaba bajo el dintel de la puerta. A su espalda estaban el resto de marineros y engrasadores con la preocupación prendida en sus rostros. El contraamaestre habló en nombre de ellos.

—Perdónenme que les interrumpa, pero o hacemos algo o este barco acabará desguazado por las olas.

El jefe de máquinas se levantó decidido.

—Voy a hablar con el capitán.

El resto también nos levantamos, yo de los primeros. Al igual que los demás estaba convencido de que José Carballo Moreira no sabía lo que se traía entre las manos. Subimos las escaleras tras el jefe. Éramos un grupo compacto, indestructible. Abrimos la puerta del puente de mando dispuestos a todo. No obstante, una vez en el interior fuimos incapaces de articular palabra. A través de los portillos el espectáculo era inigualable. Una muralla de cúmulos carbonizados cercaba al TESEO en los trescientos sesenta grados de horizonte. El



crepúsculo aún no había sido derrotado. En lo alto, un claroscuro entre las nubes descubría un fragmento del cielo, y sobre ese tapiz azul cobalto se vislumbraban las primeras estrellas. Justo en nuestra proa, la luna más enorme que jamás he visto amenazaba con devorarnos. ¿Cómo esa luna había conseguido romper el cerco de los cúmulos?

—¡Estamos en el vórtice del huracán! —exclamó una voz anónima.

Rápidamente desvié la mirada hacia el mar, donde el viento le arrebatava esquiras de espuma blanca. No, la presencia de aquel viento delataba que no estábamos en el vórtice, y mejor así, lo contrario significaba que lo peor no había pasado, pues al salir de él el mar nos volvería a sacudir con más saña si cabe. Lo que estábamos presenciando era la estela del huracán, lugar hacia el cual José Carballo Moreira nos había llevado en una maniobra magistral a base de pequeños cambios de rumbo que pusieron a salvo al TESEO. Más tarde nos enteraríamos de que dos barcos se habían hundido en nuestras inmediaciones sin que ni siquiera tuvieran tiempo de lanzar un mensaje de socorro. El primer oficial, asintiendo ligeramente con la cabeza, nos hizo ver lo acertada de la decisión. En esos momentos el capitán salió del cuarto de derrota. Pasó revista uno a uno con sus ojos melancólicos. No nos quedó otra que abandonar el puente con la cabeza gacha.

A la mañana siguiente me despertó el camarero dando fuertes golpes en la puerta. Tuve que poner los pies en el suelo para percatarme de que el TESEO apenas se balanceaba.

—¿Cenó ayer pollo empanado? ¿Lo recuerda? —me preguntaba fuera de sí.



—¿Y a quién demonios le importa lo que cené ayer? —contesté contrariado porque me hubiera despertado cuando aún faltaban dos horas para que entrara de guardia.

—El cocinero, el muy botarate, de la borrachera que llevaba confundió una bolsa de matarratas con el pan rallado. El primero en sentirse mal ha sido Ángel, el radiotelegrafista. Luego han ido cayendo otros. El capitán ha llamado por onda media al Centro Radio Médico. Le han dicho que hay que provocar el vómito cuanto antes. Por lo visto en el botiquín hay un fármaco para tal fin.

En la cámara de oficiales se había improvisado una especie de dispensario. El capitán estaba de pie en el centro de la mesa con expresión circunspecta. Cerca de él tenía una caja de sobres granulados con el fármaco emético. Cuando estuvimos todos reunidos nos hizo un gesto para que nos fuéramos acercando. Cada tripulante recogía el sobre, y lo vaciaba en un vaso de agua que el capitán mismo le rellenaba. Una vez bebido el tripulante se retiraba a su camarote en espera de que el fármaco hiciera efecto. Cuando me tocó el turno, José Carballo mantuvo sus ojos postrados sobre los míos aguardando a que el contenido del sobre granulado se disolviera en el vaso de agua. Por un segundo vi en ellos los ojos duros e inclementes de Lluís Bartomeu Del Clos. Luego, los relajó, y cuando empecé a beber el vaso me di cuenta de que el capitán estaba llorando. Las lágrimas brotaban silenciosas y se perdían en el arranque de la barba. Terminé de beber el vaso y como los otros me retiré a mi camarote a vomitar. El camarero nos había puesto un cubo de plástico para que no mancháramos el lavabo. Vomité hasta que no me quedó una sola gota de bilis por expulsar.

Hemos recibido órdenes de descargar en Leixoes. El capitán nos ha comunicado que en ese puerto piensa desembarcar. No le queda excesivamente lejos de su casa en La Guardia, y como el desembarco se produce por su propia voluntad, él tiene que pagarse los gastos de viaje. Ángel, el radio, le ha



---

---

preguntado por qué se marcha, si todavía tiene contrato, pero él no ha querido contestar.

Las ratas definitivamente han desaparecido. Como el tiempo ha mejorado, esta mañana

Hace unas horas que hemos atracado en Leixoes. A las tres ha venido un taxi para buscar a José Carballo Moreira. Al contrario de cuando le vimos por primera vez, sólo estaba yo en las inmediaciones de la toldilla viendo cómo descendía por la escala. No tuve ánimos para ayudarle a bajar la maleta. Cuando el taxista la introdujo en el maletero, pensé que José Carballo alzaría una última mirada hacia el TESEO, pero no lo hizo. El taxi se alejó levantando una gran polvareda. Todavía me pregunto por qué razón no bajé a despedirme. A lo mejor es que todavía no he expulsado todo el veneno... Disculpen. Lo último que deseo es terminar este relato con una mentira. Les voy a ser sincero, aquella noche no llegué a probar el maldito pollo empanado. Cuando abandoné el puente después de comprobar cómo sirviéndose de aquella maniobra extraordinaria José Carballo nos había salvado el pellejo, pasé por delante del panel de anuncios. Allí estaba el papel que el capitán había colgado para que los tripulantes apuntáramos los libros que nos gustaría incorporar a la biblioteca. La lista estaba vacía. Ni un sólo título. Yo mismo tenía en mente dos o tres libros, pero por una cosa u otra no me decidía a anotarlos. Vi mi rostro reflejado en ese papel en blanco. Era el rostro de un miserable. De la vergüenza me olvidé de la cena y me fui directamente a mi camarote. Por eso cuando a la mañana siguiente el camarero llamó a mi puerta, sin sospecharlo me estaba ofreciendo una salida digna. Siempre es preferible pensar que te han inoculado un veneno a aceptar que ya lo llevabas dentro.

**- Fin -**





# Excmo. Ayuntamiento de Arroyo de la Luz

