

CAPÍTULOS GRATUITOS

El extremo occidental

Paulo Moura

EL EXTREMO OCCIDENTAL

YOU ARE WELCOME TO ELSINORE

Entre nosotros y las palabras hay metal fundido
Entre nosotros y las palabras hay hélices que andan
Y que pueden matarnos violarnos sacar
De lo más profundo de nosotros el más útil secreto
Entre nosotros y las palabras hay perfiles ardientes
Espacios llenos de gente de espaldas
Altas flores venenosas puertas por abrir
Y escaleras y manecillas y niños sentados
A la espera de su tiempo y de su precipicio
A lo largo de la muralla que habitamos
Hay palabras de vida hay palabras de muerte
Hay palabras inmensas, que nos esperan
Y otras, frágiles, que dejaron de esperar
Hay palabras encendidas como barcos
Y Hay palabras hombre, palabras que guardan
Su secreto y su posición
Entre nosotros y las palabras, sordamente,
Las manos y las paredes de Elsinor.
Y hay palabras nocturnas palabras gemidas
Palabras que nos suben ilegibles a la boca
Palabras diamante palabras nunca escritas
Palabras imposibles de escribir
Porque no tenemos cuerdas de violines
Ni toda la sangre del mundo ni toda la amplitud del aire
Y los brazos de los amantes escriben muy alto
Mucho más allá del azul donde mueren oxidados
Palabras maternas sólo sombra sólo sollozo
Sólo espasmo sólo amor sólo soledad deshecha
Entre nosotros y las palabras, los enclaustrados
Y entre nosotros y las palabras, nuestro deber de hablar

MÁRIO CESARINY

MIL KILÓMETROS DE LITORAL

Una moto, una tienda de campaña y un bloc de notas. Este fue el punto de partida que definió el viaje. La moto, para garantizar el máximo de movilidad y alcance con un mínimo de recursos y equipaje. La tienda, para asegurar autonomía, levedad y desposeimiento. El bloc para registrar y contar las cosas que pasaran. Todo quedaba reducido a lo esencial: una Triumph Tiger 800 negra, con dos portaequipajes laterales de aluminio que llevaban ropa y libros, utensilios para preparar comidas ligeras, un ordenador portátil y adaptadores de corriente que permitían conectarlo a la batería de la moto, y también una bolsa impermeable detrás, con la tienda, el saco de dormir, un colchón hinchable y una pequeña silla desmontable.

Estas eran las condiciones. El propósito: recorrer la costa portuguesa, desde Caminha a Sagres, y de ahí hasta Monte Gordo, para encontrar historias.

Para mí, los viajes siempre supusieron aventura pero no siempre ocio. Es necesario trabajar mucho para que se vuelvan interesantes. No basta con ir a los sitios. Hay que hacer que las cosas ocurran. Hay que buscar, preguntar, investigar e interpelar. Necesitamos hilos narrativos, pretextos que hagan nacer las intrigas.

En el libro Voces de Chernóbil, Svetlana Alexievich, premio Nobel de literatura en 2015, cita a un hombre que combatió en la gran batalla de Moscú, en 1942. Su recuerdo de la Segunda Guerra Mundial era este: «Me senté en una trinchera. Disparé mi ametralladora. Quedé enterrado tras una explosión. Me sacaron de allí medio muerto». Sólo años después comprendió, leyendo libros y viendo películas que participó en uno de los acontecimientos más importantes del siglo XX. Estuvo allí, vivió un drama personal y casi sacrificó su propia vida pero no comprendió nada.

Un viajero activo es todo lo contrario de esto. Recorrer la costa portuguesa en moto durante el verano no constituye propiamente un reportaje de guerra, pero no por eso nos entregaremos a la indolencia contemplativa. Si hay diversas formas de viajar la mía será siempre la del reportero.

También por ese motivo este viaje no es lineal. Tuvo un inicio y un propósito: partí de Caminha en julio de 2015, para producir una serie de historias para la revista 2, suplemento del periódico Público. Pero me sucedió, de la misma manera que al combatiente de Svetlana, que pasaba por las cosas sin verlas. Quedan estas grabadas en algún punto oscuro de la memoria y sólo después se van revelando, como trazos imprecisos en una película fotográfica.

Quiere esto decir que es necesario volver atrás, dar la vuelta, volver a los lugares. Las historias contadas en este libro no surgieron todas en ese primer viaje. Algunas son posteriores y otras anteriores, dos de ellas fueron el resultado de desvíos del itinerario —aunque no del rumbo— y, una docena de veces, fue necesario salir de la carretera y meterse en un barco.

De Caminha a Monte Gordo, es posible viajar casi siempre por el litoral. Durante más de mil kilómetros, se planea por carreteras sinuosas, desiertas o turísticas, entre dunas y pinares, se sube por montañas costeras, se atraviesan estuarios, bocas, ríos, rías, lagunas, playas, barrancos y ciudades de mar.

Es un viaje prodigioso e inolvidable. El sereno itinerario de las cigüeñas y el recorrido angustiado de las fieras a lo largo de las rejas. Es el gran viaje portugués. Podemos hacerlo una vez en la vida o a lo largo de toda una vida, pero no podemos evitarlo.

La playa es lo mejor de nosotros mismos

ÍNSUA

Una isla pide auxilio

Hay dos barcos que van a la isla: el del restaurante y el de Mário. La isla está situada a 200 metros de la costa, frente a la playa de Moledo y el bosque de Camarido, pero quien quiera ir allí tiene que llegar hasta el restaurante Ínsua, en Caminha. Allí, en la orilla del río, hay un muelle que comparten los dos concesionarios: por un lado Mário Gonçalves de Vasconcelos, de 64 años, antiguo pescador y dueño de un pequeño barco de madera; y por el otro, Pedro Machado, de 33 años, y Sebastião Nunes, de 27, que tienen una lancha moderna y regentan, respectivamente, la empresa Minha Aventura y el restaurante.

Los viajes a la isla están monopolizados por estos dos barcos, pero Ínsua está abandonada de facto. Nadie sabe quién cuida de ella, o sea que nadie lo hace. Se entiende que los barqueros tienen un estatuto especial. Por el simple hecho de tener acceso a ella, son vistos como los dueños de la isla. Viene siendo así desde siempre.

A finales del siglo XIV, algunos monjes de Galicia y Asturias, molestos por el apoyo de Castilla al Papa de Aviñón durante el Gran Cisma de Occidente, huyeron hacia el Miño. Dirigidos por Fray Diogo Arias, construyeron el convento de Santa Maria da Ínsua.

En 1462 les fue concedido un estatuto de privilegio a los dos pescadores que habitualmente transportaban a los monjes hasta la isla. Desde entonces, el hecho de proporcionar el acceso por barco a Ínsua se fue convirtiendo casi en un título nobiliario. Eran una especie de condes de Ínsua.

El uso militar de la isla comenzaría en 1580, el año de la pérdida de la independencia. Una armada gallega ocupó el convento como demostración de apoyo a la causa de los Felipes. A comienzos del siglo XVII, la isla fue objeto de varios ataques de piratas, muchos de ellos británicos, cuya corona estaba en guerra con la española. La inseguridad era tal que en 1623 ya sólo había dos monjes en el convento.

Con la recuperación de la independencia nacional, y para que no sobreviniesen más peligros desde allí, Ínsua fue definitivamente transformada en cuartel. Don Diogo de Lima, gobernador de armas de la antigua provincia del Minho, dirigió la construcción de la fortaleza. Monjes y soldados comenzaron a habitar la isla, en una convivencia conturbada. En 1807, durante la Invasión Francesa, Ínsua fue ocupada por una fuerza española que capitularía al año siguiente ante los ejércitos napoleónicos. En 1834, los liberales disolvieron las órdenes religiosas y, desde entonces, tanto el fuerte como el convento quedaron abandonados.

El edificio, de una gran complejidad arquitectónica, comenzó a degradarse. Su mantenimiento, que dependía del Ministerio de Defensa, pasó al de Finanzas, de este al Instituto Portugués del Patrimonio Arquitectónico, y finalmente al Instituto Politécnico de Viana do Castelo. Todas las

instituciones deben estar orgullosas del trabajo realizado: el fuerte está en ruinas.

• • •

Mário ha sido pescador desde niño. Estuvo 14 años en la pesca del bacalao, trabajó por cuenta ajena en grandes barcos y más tarde de forma independiente. En el navío Senhora das Candeias, se especializó en abrir y salar el pescado. Le llamaban Navaja negra. Cuando el Senhora das Candeias fue retirado por imposición de la CEE, Mário se quedó a trabajar en el Club de Ínsua, un elegante club de Moledo que tenía aquí un embarcadero.

El edificio de ese club sería adquirido por Sebastião Nunes y uno de sus hermanos para abrir el restaurante Ínsua, especializado en pulpo al horno. Mário trabaja ahora por cuenta propia. Realiza paseos en barco hasta la isla y por el río Miño, en directa competencia con la compañía de Sebastião y Minha Aventura, que alquilan bicicletas y barcos, organizan paseos de avistamiento de pájaros, hacen viajes a la isla y proponen itinerarios en barca a la luz de la luna.

Tras la isla el mar es de un azul oscuro y agitado. Una pequeña lancha neumática roja pesca peligrosamente entre las olas, junto a las rocas que marcan la desembocadura. La isla tiene una playa por un lado y rocas por el otro. Algunos bañistas toman el barco y vienen para disfrutar de esta playa. Dejan un rastro de botellas y envases de plástico. El fuerte está ocupado por un grupo de viejos radioaficionados que han obtenido el permiso para montar aquí las antenas durante dos semanas.

Se muestran indignados con mi presencia. «Esto es una zona militar», dicen. Y llaman a la Policía. «¿O sea, que usted piensa que basta con llegar a la isla, así, sin más?», me dice el policía por el teléfono del radioaficionado. «Hace falta una autorización».

Brillando, medio enterrada en la arena, una botella cerrada parece haber sido dejada por un naufrago que no consiguió enviar su mensaje. Ínsua, la única isla abandonada de Portugal, pide auxilio.

AFIFE

Un casino en el pueblo

Visto a lo largo del río Miño, con sus bancos de arena y los montes españoles al otro lado, hasta Moledo, frente a la isla de Ínsua, el mar es verde y está revuelto a causa de las corrientes y los ventarrones, mientras que las playas son blancas y salvajes.

La carretera que dirige el viaje es la Nacional 13, hasta Viana do Castelo. Pero antes de llegar a Vila Praia de Âncora hay siempre un camino por la costa. Después, la N13 hasta Gelfa y Afife, poblaciones discretas, con maizales entre los montes y el mar, engastado de peñascos que lo unen a la playa, con una continuidad que da la sensación de que todo es parte del mismo archipiélago de nieblas y colores intensos.

Afife está alejada del mar. Casi no se ve, casi no existe, y hay que salir de la carretera para encontrar el pueblo. Ya en el centro, entre la escuela primaria y la Junta Municipal de Distrito, se yergue un magnífico palacete de dos pisos, paredes amarillas y ventanas blancas: es el Casino Afifense.

El casino aporta un aire de bohemia mediterránea de entreguerras, de un Montecarlo impregnado de una fantasía sudamericana. Nos da la sensación de que, si entrásemos, la orquesta seguiría tocando, el salón estaría abarrotado y los engalanados burgueses del lugar arrastrarían, a paso de foxtrot, a las muchachas hasta rincones fuera del alcance visual de sus padres, acomodados en los

palcos. Pero las puertas están cerradas. El estado de conservación del edificio es excelente. Todo está intacto y resulta atrayente, aunque no se pueda entrar. Es un mundo prohibido.

La culpa es del presidente de la asociación, que no quiere hacer del Casino un lugar accesible, según algunas voces acusadoras de la zona. Aunque, según el presidente, estas personas están demasiado ancladas en el pasado.

Lo extraño, sin embargo, no es que el Casino esté cerrado. Lo extraño es que aquí, en este pueblo de poco más de mil habitantes, hubiese un casino.

Solamente el bar se mantiene abierto, en una parte independiente del edificio, con su terraza en el paseo y su clientela fiel, casi toda mayor de 60 años. Tomás Pinto, un hombre meticuloso y agitado, que usa bañador tanto en verano como en invierno, viene aquí todos los días, como si el tiempo fuese una dimensión congelada.

Tiene el pelo blanco, la tez bronceada, la mirada de artista incomprendido y 63 años de edad: podría entrar de traje y corbata (con el abrigo siempre apretado, según las reglas definidas por la asociación) en la sala de espectáculos del Casino Afifense el día del baile do Caldo Verde, de juego «legítimo» o de la representación de Antígona, en la que hasta los cascos de los soldados atenienses estaban fabricados por toneleros locales.

Nada ha cambiado de sitio. Ni Tomás Pinto, ni el Casino, ni el pueblo de Afife, al hilo del mar, de los cultivos y de los maizales. Nada ha cambiado y, a la vez, todo.

Para quien pasa de largo, Afife no parece más que un lugar de veraneo. Un reducto de belleza pura donde algunos ricachones se hicieron construir casas de vacaciones, donde ciertos artistas de éxito y antiguas familias inglesas del vino de Oporto buscan refugio y tranquilidad.

Al contrario que Moledo y otras playas de la zona, aquí se mantiene la distancia respecto al mar y a las miradas. Es un lugar opuesto a la ostentación, de carácter altivo y elitista, como además, por determinismo del paisaje, siempre fue.

Afife no es tierra de pescadores, como Âncora y otras poblaciones de la costa norteña. Es una zona agrícola, pero de producción tan pobre, que los hombres válidos emigran desde que se tiene memoria. Se iban a Lisboa, Oporto y Coimbra y, de ahí, a todos lados del país, para trabajar en la construcción civil como pintores, revocadores y encaladores. Algunos se fueron a España, Brasil, Uruguay, Argentina o Norteamérica.

Pero desde el siglo XVIII, sería en Oporto donde alcanzarían una mayor especialización. En un libro de registros de ingresos y gastos de la iglesia de Santa Marinha de Vila Nova de Gaia, se menciona como maestros encaladores en las obras de restauración, iniciadas en 1745, a los hermanos Manuel Alves Bezerra y Mateus Alves Bezerra, naturales del lugar de Agro de Cima, en Casa das Catôrras, distrito de Afife, en Viana do Castelo. En el mismo documento, guardado en el Archivo Provincial de Oporto y citado en una monografía de Afife, escrita por Avelino Ramos Meira en 1945, se hace también referencia, probablemente para justificar el generoso pago de cuatro monedas, al hecho de que los hermanos Bezerra hubieran trabajado previamente en las obras de la Iglesia y Torre dos Clérigos bajo la dirección del arquitecto italiano Nicolau Nasoni.

Sería con él y con sus obreros con quienes los afifenses aprenderían el arte de los techos en estuco, que introdujeron en Portugal —de extrema utilidad en las reconstrucciones tras el terremoto de 1755—, y que acabó por extenderse por el país, pasando y perfeccionándose de generación en generación. Después de la Primera Guerra Mundial, muchos estucadores afifenses encontraron trabajo en Francia donde aprendieron a hacer encajes de cal y yeso en los estilos Luis XV, Luis XVI e Imperio.

Durante los siglos XIX y XX, surgen estucadores afifenses que se mencionan por todo el país, sea por la autoría de obras, sea por la fundación de escuelas.

Los Bezerra y sus descendientes vendrían a firmar trabajos de mucha importancia en Lisboa, Oporto, Guimarães y otros lugares. Fueron también estucadores legendarios los hermanos Ferreirinha, el maestro José Moreira, conocido como el Francés —se dice que porque su madre fue violada por un soldado napoleónico durante la invasión de 1810—, y Domingos Meira, que sería condecorado con la Comenda da Ordem de Cristo y a quien se debe, por ejemplo, la decoración del gran salón del Palácio da Pena, en Sintra, de diversos salones en el Palácio das Necessidades, del Duque de Loulé y de decenas de palacios.

En esa edad de oro, entre el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, en Afife solo se quedaban prácticamente las mujeres para trabajar en la agricultura. La mayoría de los hombres se dedicaba al estuco o a artes afines y vivía fuera de su tierra. En todas partes les precedía el prestigio y el respeto, y eran vistos más como intelectuales que como artífices. Se presentaban en las obras con levita y sombrero alto, o de frac, con cuello blanco, pantalón de fantasía y bombín, según la monografía de Avelino Meira, él mismo hijo y nieto de estucadores.

No se ensuciaban las manos. Supervisaban los trabajos y, en las fases estrictamente creativas de su función, mandaban que los obreros saliesen y obraban solos, encerrados en el recinto, para que los secretos de su arte decorativo superior no quedasen expuestos.

Y es esta gente, que se enriqueció no mediante el comercio sino por la sofisticación de su arte, esta especie de aristocracia del espíritu nacida del pueblo, la que fue refinando una pasión por el teatro.

Siempre existieron, como en todos los pueblos, las piezas religiosas que se representaban en el atrio de las iglesias, junto a la capilla de la Senhora da Lapa o incluso en el solar de la casa conocida como «do Firranca da Pôça». Pero en determinado momento del s. XIX esas manifestaciones populares empezaron a ser tomadas muy en serio. Algunos actores se especializaron y aumentó el nivel de exigencia.

Era una forma de mantenerse unidos a la tierra pero también de diferenciarse: eran personas con sensibilidad y buen gusto que querían desmarcarse de la rudeza del campo.

En 1859 fue fundada la primera de una serie de asociaciones culturales, solidarias y de recreo: la Sociedad del Teatro Afifense. En un solar donado por un afifense, y tras la creación de una sociedad por cuotas con 28 miembros, en la que cada uno debía pagar una libra de oro, se construyó un teatro de piedra y cal, donde se llevarían a escena las obras Milagres de Santo António, Morgadinha de Val-Flôr o Fausto, entre otras.

Casi todos los estucadores aprendieron a actuar y, según se decía, algunos muy bien, tanto en la vertiente dramática como en la cómica. Se invitó a algunos directores teatrales venidos de fuera, pero los actores eran todos de Afife. Sólo hombres, por supuesto, ya que en esa época no estaba bien vista la exhibición de las damas en el escenario. Los personajes femeninos eran, por lo tanto, representados por hombres, papeles que, según el autor de la citada monografía, «algunos interpretaban con relativa naturalidad».

Camilo Ramos, de 68 años, conservador del Registro Civil jubilado y expresidente del Casino Afifense, recuerda el caso relatado por su padre, estucador, del actor que consintió en representar un papel femenino pero se negó a afeitarse el bigote. En una fase más tardía, el propio padre de Camilo, que trabajaba en Lisboa, ensayaba en su habitación alquilada las piezas durante todo el año, junto con otros artistas contemporáneos, y preparaba los espectáculos de la Navidad en Afife.

El que distribuía los textos por todo el país era el director teatral Lúcio Amorim, Pirilau, un gran

seductor y bon vivant de esos tiempos de euforia, que llegó a seducir a la madre de Camilo, antes de convertirse en amigo del padre. Contaba Camilo que un día, años más tarde, Pirilau llegó al Casino Afifense particularmente emperejilado, con frac y corbata, para jugar al tresillo, que estaba de moda en esa época. «Te has vestido para el combate», comentaron los amigos, aludiendo a sus míticas lides de don Juan. Pero no se trataba de eso. Pirilau lo hacía todo a lo grande y esa noche, al final de la cual se suicidó —cosa que explicaba en una nota previamente escrita—, debía ser una gran noche para él.

• • •

El éxito de la Sociedad del Teatro condujo en 1885 a la fundación, con 57 socios iniciales, de la Sociedad Recreativa Afifense, que se instaló en un edificio de la plaza do Cruzeiro, aunque posteriormente se trasladaría al edificio del viejo teatro. Además de las obras teatrales, se organizaban también bailes y se fomentaba el desarrollo del pueblo. Una de las conquistas de la Sociedad Recreativa fue, tras siete años de encendidas discusiones en las reuniones de la Asamblea, la creación de la escuela primaria femenina.

Hubo un argumento que tuvo un gran peso en la aprobación de esta osada iniciativa: las chicas debían aprender a escribir sus propias cartas de amor a los novios que vivían fuera. Al verse obligadas a pedir a terceros que las escribiesen, sus tiernos secretos de adolescencia acababan en boca de los demás, poniendo en entredicho la vida social de sus familias.

A finales del siglo XIX, las diferencias entre grupos con simpatías monárquicas y republicanas acabarían provocando una escisión en la Sociedad Recreativa. En 1899 se creó el Club Afifense, de tendencia republicana, que proporcionaba asistencia médica a los socios, además de las actividades ya habituales. Durante años, las dos sociedades funcionaron en paralelo, con un creciente número de socios comunes, hasta que optaron por fusionarse de nuevo. Se creó así en 1929 la Asociación del Casino Afifense, que funcionó en la sede de la antigua Sociedad Recreativa, hasta la construcción de su nuevo edificio, en 1935.

• • •

No se sabe por qué se escogió la designación de «casino». Probablemente por influencia gallega o francesa. Se sabe que la intención nunca fue crear un local de juego, sino un centro de eventos culturales y sociales. Tampoco se sabe quién diseñó la planta original del edificio: si fue algún afamado arquitecto de fuera o si fue el propio promotor del proyecto, el afifense Tomás Fernandes Pinto, estucador y emigrante durante cerca de cuarenta años en Brasil, donde hizo fortuna.

Tomás Pinto se distinguió en el teatro desde muy pronto. Hay registros de su nombre en las actas del club desde 1914, año en que interpretó la obra *Uma Tourada do Ribatejo*. Aparece también mencionado como director de escena.

Cuando regresa a Afife siendo ya rico tras una carrera como constructor civil en el estado de Maranhão trae consigo, como un Fitzcarraldo a la inversa, el sueño de construir un teatro en su tierra.

No fue nada fácil. La idea era megalómana y cara, y suscitó resistencias. Se constituyó una sociedad para la obra —Edificadora S.L.—, se recaudaron fondos mediante cuotas extraordinarias a los socios, donativos, ingresos de fiestas y espectáculos, e incluso subvenciones del Estado. Pero sólo la compra de los terrenos costó 186000 reales, y el presupuesto inicial de la obra, de 75000 reales, fue ampliamente superado.

En una asamblea general del casino, el maestro de obras, António Folha, llegó a declarar que por ese dinero no aceptaría tan magna obra, so pena de llevar a pique su propia empresa. Pero fue en

ese momento cuando Tomás Pinto se levantó y pronunció un memorable discurso en el que afirmaba que él mismo llevaría a cabo la obra, corriendo con todos los gastos necesarios. Folha acabaría aceptando la obra, pero todos los (grandes) gastos adicionales fueron asumidos por Tomás.

Cuatro años después del inicio de los trabajos, en 1935, se inauguraba el imponente casino afifense, un símbolo de tenacidad, buen gusto y poder, diferente a los otros edificios de la región.

Se compone de un lujoso salón de espectáculos y bailes con capacidad para quinientas personas, con dos galerías, un piso principal y un escenario espacioso, dotado de telón y de una enorme tela de proscenio, pintada hace más de cien años por el artista Ferreira Alves para el antiguo teatro, que fue posteriormente ampliada para adaptarse así a las mayores dimensiones del casino.

El suelo del salón tiene dos posiciones: puede estar nivelado con el escenario para su uso en bailes y fiestas, o quedarse casi un metro y medio por debajo del escenario y con inclinación de anfiteatro para los espectáculos. Este movimiento se dirige desde el sótano del edificio, mediante un ingenioso y rarísimo sistema, a través de cuatro husillos manipulados por cuatro hombres al mismo tiempo.

En el primer piso aún se encuentra el Salón Noble, junto a la sala de juegos y la biblioteca. Fue decorado con estuco y pinturas por artistas de la zona en estilo Luis XVI, con frisos dorados y tonos patinados de marfil.

«Venir a los bailes y espectáculos del casino era una señal de distinción», explica António Jardim, de 68 años, el actual presidente de la asociación. No era un lugar para todo el mundo. Constituía una señal de exclusividad y diferenciación en una región pobre de pescadores, agricultores y recolectores de sargazo.

La entrada estaba reservada a los socios y no podía ser socio del casino cualquiera. Sólo podía conseguirse a propuesta de otro socio y con la aprobación de la junta general, que no tenía por costumbre facilitar el proceso.

Durante cerca de cinco décadas, y hasta la decadencia de los años 80, se sucedieron los espectáculos, las fiestas y los bailes en el casino, atravesando, tras las etapas monárquica y republicana, el Estado Nuevo y la Democracia. Las tertulias de Pedro Homem de Melo, poeta de Afife, continuaron después de su muerte. La prisión de Gungunhana constituyó un pretexto para un baile grandioso, pero en 1969, en plena huelga de estudiantes en Coimbra, José Afonso vino al Casino a cantar Os Vampiros, bajo la vigilancia de siete policías secretas en la puerta. Camilo Ramos, entonces estudiante de Derecho en Coimbra y uno de los que llevó a cabo la iniciativa, fue requerido por la policía bajo sospecha de haber desviado en secreto dinero de los ocho mil reales del caché de Afonso para los huelguistas.

Ya después de 1974 hubo espectáculos con cientos de artistas, como el recital de los cuatrocientos poetas en 1984, que incluyó a Natália Correia, Ary dos Santos y contó con la música de Antonio Vitorino de Almeida, Carlos Paredes y Trovante. Pero eso fue ya el canto del cisne, en una época en que el boom del movimiento asociativo vendría a vaciar el casino de propósito y de sentido.

Para Tomás Pinto, sobrino nieto del emigrante brasileño que construyó el edificio, el mundo continúa parado en aquellas noches de los años 60 en las que venía a bailar y a ligar en los bailes de verano o de carnaval.

Las fiestas, que no debían ser muy diferentes de las de décadas anteriores, duraban hasta las dos de la mañana y eran momentos privilegiados en los que la vida se concentraba. No había otras diversiones y las chicas, fuera de estas noches excepcionales, casi no salían de casa. Si alguna se atrevía a quedarse en la calle hasta un poco más tarde, tenía inmediatamente derecho a una ofensiva amonestación de la madre: «He tenido que ir a buscarte con una lámpara».

Tomás se acuerda del Conjunto Alegria, la orquesta del padre de Quim Barreiros, que tocaba el vals, el tango o el fox-trot. También recuerda cuando llegó la moda del twist, precursor del rock 'n' roll, interpretada por la nueva banda Os Xornas, y las protestas de los socios más conservadores. «Fue una lucha. La gente escupía desde los palcos a la pista de baile mientras bailábamos el twist».

En general, las reglas eran estrictas y el código de conducta riguroso. Para los hombres era obligatorio llevar zapatos bien lustrados, traje y corbata, y el abrigo ceñido. Ciertas noches de verano era tanto el calor, con quinientas personas apretadas en el salón, que la dirección del casino se reunía de urgencia para autorizar que los hombres se abrieran la chaqueta.

Las chicas casaderas, que se sentaban en las sillas laterales del salón a la espera de que alguien las invitase a bailar, tenían que vestirse de «campesinas», con los trajes tradicionales de la región del Miño.

«Las personas estaban obligadas a bailar guardando una compostura terrible», recuerda Tomás. Había que hacer progresar los movimientos del baile en un sentido contrario a las agujas del reloj, para que no hubiese choques ni contacto, y era obligatorio mantener una distancia púdica con la pareja, ferozmente fiscalizada por el jefe de sala, que distribuía comentarios y amenazas a los mancebos que perdían la cabeza. «Tiene que haber espacio para que pase el aire», decía, colocando la mano entre los pechos jadeantes.

Si algún socio reincidía en el abuso, era retirado y llevado a la dirección para una reprimenda o una sumaria expulsión de la fiesta. En casos más graves, se llevaba una discreta tunda de los guardias de seguridad y podía ser expulsado de la asociación tras una deliberación por parte de la junta de socios.

Todo esto se hacía para garantizar un ambiente selecto en los bailes, que provocaban la envidia de toda la región. Con el mismo propósito, las mujeres no podían entrar solas en la fiesta (en general, sólo los cabezas de familia podían ser socios, acompañados de esposas, hijas y criadas). Una vez en el casino, las damas podían bailar, pero no ir solas al bufé. Hasta las criadas podían bailar, pero más tarde, cuando ya no hubiese ninguna señora en la pista.

Los chicos se agrupaban junto al escenario y se iban acercando a las chicas para solicitar un baile que podía ser rechazado, lo que suponía una vergüenza. Desde los palcos, los mayores que observaban lanzaban enseguida un comentario:

—Ya te han dado calabazas. Vete al bar y bebe para olvidar.

Y la vergüenza podía ser aún mayor si, tras un no, el imberbe lo intentaba con la moza de al lado y se llevaba otra negativa, cosa probable porque esta última no querría parecer menos exigente que la amiga.

Tomás evitaba esto abordándolas por la retaguardia. Hasta hoy, no hay testigos de las innumerables negativas que se llevó, antes de conseguir los favores de la chiquilla que actualmente es su esposa.

Ahora el Casino Afifense es un caserón vacío pero Tomás sigue viniendo aquí todos los días. Se sienta en el bar para conversar, frecuenta las reuniones de la asociación, como Camilo Ramos y muchos otros, manteniendo vivas las viejas polémicas, las viejas discusiones. «Aquellas estructuras metálicas no debían haberse colocado en las columnas. No quedan armoniosas», se exalta, como si eso tuviese alguna importancia.

António Jardim, que no es natural de Afife y asumió recientemente la presidencia de la asociación, tras un vacío de poder, tiene planes para el casino. «Puede llegar a ser el tercer polo cultural de la comarca, después del Teatro Sá de Miranda y del Centro Cultural de Viana», afirma. Está intentando

que el ayuntamiento de la ciudad de Viana do Castelo asuma el caso para poder solicitar fondos comunitarios. «Será un teatro para espectáculos más intimistas, para un público más específico».

El Casino Afifense es un club perdido en el tiempo. Poco importa que los socios sean todos de la tercera edad y que, por tener la tarjeta de pensionistas, ya ni paguen las cuotas.

LAS CIUDADES DEL MAR

Viana do Castelo constituye la frontera entre dos mundos. Hacia el norte, domina la Naturaleza. Toda construcción humana se somete a sus leyes y a su perfección.

La mirada busca instintivamente las aristas del paisaje para diseñar a partir de ellas un círculo respirable y embriagarse de verde, brumas y agua. Como el éxtasis sin límites que acontece tras haber aprendido a amar la curva menos apetecible de un cuerpo.

Hacia el sur, domina el compromiso con lo humano. La luminosa Esposende, en la desembocadura del Cávado, forma junto con las playas de Ofir y Fão un complejo donde muchos habitantes de Oporto, Braga o Guimarães construyeron sus casas de vacaciones. Es una laguna apacible pero domesticada. Puede recorrerse con el mar a la vista, volviendo siempre a la N13. Esta carretera sigue paralela a la A28 hasta Oporto y ya no la voy a abandonar, desde Fão a Apulia, de ahí a A-Ver-o-Mar y, después hasta Póvoa do Varzim y Vila do Conde.

Cerca de A-Ver-o-Mar pernocté en uno de esos falsos campings llenos de caravanas con extensiones de lona y chapa, y equipados con televisores y lavadoras. Y, al avanzar desde Póvoa a Vila do Conde, que forman una aglomeración continua unida por la zona pesquera de las Caxinas, se siente, quizás más que en cualquier otro punto de la costa, que se acaba de entrar en una ciudad del mar.

Por primera vez desde el inicio del viaje, experimento esa fascinación provocada por las comunidades humanas complejas. Hay un inexplicable magnetismo en Vila do Conde. Apetece investigar sus cosas y sus misterios.

VILA DO CONDE

¿Quién extravió al señor dos benguiados?

Al cruzar la plaza, dirigiéndose al café O Forninho, el hombre lanza entre dientes: «Que te vas a emborrachar, sólo de hablar con ella». Un rayo de furia salta de los ojos de Armandina, que conversa conmigo junto al horrible monumento a las ánimas, que fue instalado allí hace dos días. «Tú eres el borracho», grita a pleno pulmón. «¡Por eso te dejó tu mujer!».

El hombre se desliza hasta el interior del café, antes de escabullirse entre los clientes de la terraza, que lo miran con curiosidad, mientras Armandina continúa: «Tu mujer no te aguantaba más y te abandonó, pedazo de borracho». El hombre ya no sabe dónde meterse. ¿Quién le mandó meterse con Armandina?

Ella sigue haciendo públicas ciertas facetas embarazosas de la vida del hombre, distrayéndose por

momentos del blanco principal: el monumento a las ánimas. Armandina, de 70 años, pelo blanco y una voz de trueno, es así. Cuando se indigna nunca para. «Ella salió huyendo con el otro...»

Después, vuelve al monumento. «¡Ese mamarracho de mierda! ¿Alguien va a poner velas en esa aberración? Esto es una fantochada». De hecho, no hay ni rastro de velas. Y nadie de buena fe podrá llamar a esto una obra de arte. «¿Le gusta, le gusta?», pregunta Armandina a las personas sentadas en la terraza. Apunta en concreto a una pareja de mediana edad y después a una mujer delgada con unas enormes gafas de sol, maquillaje morado y un libro de Ruy Belo en la mano, tratándoles por los nombres. «Dígame, ¿le gusta esta aberración, esta mierda?»

No. Cuando se las interpela directamente, las personas no tienen el valor de desviar la cara y dicen que no. Después, se ponen a disimular. No vaya a increparlas a continuación la Armandina.

El monumento se compone de una especie de marco de mármol unido a un amplio banco, frente a la terraza. Dentro del marco, sobre un pedestal, está la cruz, o mejor dicho, una barra de hierro hendida por la mitad, como un plátano pelado, y un cristo estilizado, que no convence a nadie.

Armandina manifiesta su desacuerdo con gritos y palabrotas. «Lo que deberían poner ahí es la cabeza del calvo», grita ella, refiriéndose al antiguo alcalde, Mário Almeida. «Él mintió y la presidenta que hay ahora también miente. Prometieron que guardarían las piedras de la capilla de las Almas para después volver a ponerla aquí, y ahora dicen que han perdido las piedras. Lo sé muy bien, que voy siempre a las reuniones de la Asamblea Municipal. No tengo miedo de decirlo: la actual presidenta también ha mentido».

Lo que allí existía, junto a la rotonda entre la calle dos Benguiados, la Avenida Júlio Saúl Dias y la del Comandante Coutinho Lanhoso, a la entrada de Vila do Conde, era un «nicho de las almas» que tenía una imagen del Señor dos Benguiados pintada en madera y que se albergaba en un alpendre de piedra, sostenido por cuatro pilares, con un tejado y una escalinata. Del pilar de la fachada, en el lado sur, pendía una lámpara de aceite siempre encendida. No llegaba a ser una capilla pero, según todos los testigos que he consultado, sí un punto importante de devoción de habitantes y caminantes, principalmente de los pescadores de las Caxinas.

«No era un lugar de peregrinación, pero la gente pasaba e iba allí a poner una velita por las almas», recuerda una mujer que vive delante. Tiene 60 años y no quiere decir su nombre. Su marido baja las escaleras para mostrarme una vieja fotografía en blanco y negro del monumento.

«Había mucha dedicación. Esto era la plaza dos Bem Guiados, ¿no ve?», dice Armandina, en el tono de voz de quien está a punto de darme un golpe. «¿Cree usted que esta mierda de ahora se presta a hacer promesas?»

El Alpendre del Señor dos Benguiados fue demolido cuando en el año 2000 construyeron la actual rotonda, antes de erigir el edificio de varios pisos del café O Forninho. No se situaba exactamente en el lugar de las nuevas edificaciones, pero, según Armandina, «allí, junto a la pastelería, pensaron que quedaba mal la capillita de piedras viejas».

Sin embargo, las piedras del viejo monumento fueron preservadas, numeradas y guardadas, para que un día la capillita se montase de nuevo en la ermita dos Benguiados. Pero eso nunca sucedió. Instada por la oposición, principalmente del CDS, en la Asamblea Municipal del mes pasado, la presidenta de la Cámara, Elisa Ferraz, perteneciente al PS, al igual que su antecesor, confesó que habían perdido las piedras. Semanas después, «para callar a la oposición», según Armandina, colocaron allí el cristo de hierro quebrado.

«¡Quién se ha beneficiado ha sido O Forninho!», grita Armandina en dirección al café. «Se han quedado aquí con un banquito para hacer pícnic». Según ella y otras fuentes, al principio hubo un

acuerdo con el contratista del edificio, que habría quedado obligado tras concluir la obra a restablecer el Alpendre de las Almas, cuyas piedras habría guardado. Pero no lo hizo.

«Oiga, ¿es que es usted el dueño del Señor dos Benguiados?», preguntó una vez Armandina al propietario de O Forninho. Según ella, él le respondió: «Algún día las piedras saldrán a la superficie».

Pero nadie parece saber quién las guardó ni dónde. La vecina de enfrente dice que las vio en un garaje cercano. Otros afirman que quien se quedó con ellas fue un tapicero que tiene una tienda en la esquina. La Cámara Municipal asegura que las guardó en un almacén.

Lo cierto es que desaparecieron, tanto las piedras como el antiquísimo panel de madera del nicho con una imagen de Cristo y de las almas subiendo al cielo. ¿Quién se quedó con estos tesoros, que tal vez tengan casi mil años? ¿Por qué motivo se destruyó el templete, qué importancia tuvo y para quién? ¿Dónde está el Señor dos Benguiados?

• • •

Artur Sousa do Bonfim tiene una profesión casi extinguida: es inspector de pesos y medidas en el Ayuntamiento. Me contó primero que siempre quiso ser aviador, sueño que pronto quedó frustrado por un accidente de moto. Dedicó entonces su vida a inspeccionar balanzas, metros, medidas de leche, aceite o cereales. Es un hombre acostumbrado al rigor de las cosas. «Cuando me dicen que un determinado lugar es muy bonito, yo pregunto: ¿Cuántos monumentos tiene? Vila do Conde tiene más. Es la ciudad más bonita del país».

Su afecto se basa en hechos mensurables, y no se puede hacer trampa. Por eso, estudia la historia y el significado de todos los monumentos de Vila do Conde, apoyándose en fuentes coetáneas, como revistas antiguas y testimonios de hombres sabios, como lo fue su padre, director del periódico *Renovação*, con quien compartió y grabó muchas horas de conversaciones en los años anteriores a su muerte. Va usando ese material precioso, que guarda con emoción en una pequeña grabadora digital, en artículos que escribe para el diario *Terras do Ave*. Uno de los últimos trataba sobre el alpendre del Señor dos Benguiados.

En opinión de Artur, el monumento habría sido erigido en la época de las hermanas clarisas, es decir, en el siglo XI o XII. «Este nicho se pierde en el tiempo. A diferencia de otros nichos de capillas de ánimas más recientes, en los que las imágenes están pintadas sobre azulejos, este tiene una tabla».

Siempre ha sido un lugar de paso constante, tanto para los peregrinos de Santiago de Compostela como para los caminantes locales, ya que estaba situada en la única carretera que unía Vila do Conde con Póvoa do Varzim. La calle de Santa Luzia seguía directamente hasta la calle dos Ferreiros, de Póvoa. «Pescadores, agricultores y viajeros, todos iban a poner una «vela a las ánimas», dice Artur. Había una lámpara siempre encendida por un celador, una especie de funcionario de la Cofradía de las Almas, que iluminaba el camino a los espíritus perdidos desde el Purgatorio (en la versión moderna del nicho los espectros son confortablemente conducidos por dos bombillas eléctricas).

Vosotros, que pasáis, tened piedad de las ánimas, era la frase escrita en la pequeña tabla, junto a la imagen de Cristo con las cabezas de las almas deformadas por el vuelo, en un incentivo a los donativos monetarios de los creyentes. La Cofradía de las Almas, vinculada a la diócesis, recogía el fruto de esa generosidad mediante el cual, según consta, se enriquecía.

En un artículo publicado en la edición del 26 de octubre de 1911 de la revista *Ilustração Villacondense*, se puede leer: «...el modesto nicho del cual la Cofradía de las Almas, fundada en nuestra majestuosa iglesia matriz, obtenía en otros tiempos unos ingresos de gran cuantía que sufrieron una gran caída con la apertura de la carretera nacional».

Pero el alpendre también tenía otra función. El lugar era uno de los más altos de la población y, al no estar aún los edificios construidos recientemente, se veía un largo horizonte de océano. Los pescadores de Caxinas tenían por costumbre subir al monte para ver el estado del mar y saber, analizando las nubes y los colores del agua, si podían salir y por qué rutas.

«El Señor dos Benguiados también tenía esa misión, la de guiar los barcos en el mar», dice Artur. Lo que establecía una singular y familiar analogía entre la vida del mar y el más allá, en la que la Eternidad no vendría a ser más que la infinita prolongación de la faena.

Cierto es que la narrativa cristiana siempre se ha visto completada con prácticas profanas reprobadas por las autoridades eclesiásticas. Que esto haya concurrido en el fatídico desenlace del alpendre, en un tácito ajuste entre los poderes espirituales y seculares, es sólo una hipótesis.

•••

A raíz del «crimen de lesa municipalidad» en que consistió, en opinión de Artur do Bonfim, la demolición del nicho de las ánimas, un diputado municipal del CDS-PP, José Afonso Ferreira, presentó en septiembre de 2000 una recomendación a la Cámara, pidiendo «la reconstrucción del conocido alpendre del Señor dos Benguiados, que fue demolido para construir la rotonda... Atendiendo a la tradición del referido alpendre y a las promesas hechas en cuanto a su reconstrucción, recomienda esta asamblea que su reconstrucción se ejecute lo antes posible».

No se ha hecho nada y tres años después José Afonso Ferreira presentó una nueva recomendación. El mes pasado se presentó una tercera que exige la demolición del marco de mármol ya instalado (al que llama, en privado, «la barbacoa»), lo que habría llevado a la colocación apresurada del Cristo en forma de plátano.

«Creo que las cosas pueden cambiar», me dice el diputado del CDS, en la oficina del banco donde trabaja. «Pero además es necesario guardar la memoria. Y como la actual presidenta de la Cámara admitió que perdió las piedras, queremos que se construya algo que evoque con dignidad aquella tradición».

Sucede que en la reunión de la Asamblea Municipal en la que se discutió la primera recomendación, c o n l a p r e s e n c i a d e l presidente de la Cámara, Mário Almeida, este explicó que fue el contratista que construyó la rotonda y los edificios quien quedó encargado de reconstruir el alpendre. Afirma Mário Almeida, de conformidad con el acta de dicha reunión del 29 de septiembre de 2000: «[La reconstrucción] es muy fácil de realizar, en la medida en que fue una imposición que recaía sobre quien abrió aquella avenida. Como saben, en aquella avenida, desde la rotonda del Monumento de los Orígenes de la Ciudad hasta el Monumento al Profesor, se impuso también a los constructores la reconstrucción de este Monumento a las Ánimas».

Para aclarar esto contacté con el Ayuntamiento. ¿Correspondía a ellos o al constructor la responsabilidad de la preservación de las piedras y la reconstrucción de la capillita?

«No fue el constructor», me dice Elisa Ferraz, la actual presidenta del Ayuntamiento de Vila do Conde, contradiciendo lo que había dicho su predecesor. «No tengo constancia de que se acordase nada con el constructor, ni podía haber sido así porque nunca podría ser suya la responsabilidad sobre aquel espacio. La responsabilidad es del Ayuntamiento».

Cuando le pregunté por el paradero de las piedras, Elisa Ferraz dijo que quedaron guardadas en uno de los almacenes del ayuntamiento. «Pero tenemos almacenes por todas partes, y no ha sido posible descubrir dónde están». Y añadió que, cuando tomó posesión, lo primero que quiso llevar a cabo

fue la rehabilitación de aquel lugar para resolver los problemas inherentes. «Como no pudimos encontrar las piezas, la cuestión era qué hacer en ese espacio. Me he empeñado personalmente en encontrar fotografías del antiguo alpendre, pero no he conseguido ninguna [sólo en una tarde, yo obtuve cinco fotos del monumento]. Pero siempre estuvo fuera de dudas que se construiría una réplica fiel del que existía. El monumento actual está simplificado, pero la memoria está ahí. El proceso ha finalizado».

Cuando deduje que, si no es del constructor, la responsabilidad de la pérdida de las piedras es del Ayuntamiento, la presidenta respondió: «No lo sé. No es posible saber de quién es la responsabilidad».

Es un misterio. Parece que alguien está empeñado en que las piedras no aparezcan, lo que nos lleva a otra cuestión: ¿Quién quiso en un primer momento que desapareciesen? ¿Quién maniobró entre bastidores para que se demoliese el alpendre del Señor dos Benguiados, puesto que estaba claro que su preservación no impediría la construcción ni de la rotonda ni de los edificios?

En la misma reunión de la Asamblea Municipal del 29 de septiembre de 2000, el alcalde dio una pista. «La Cofradía de las Almas, que tiene autoridad sobre la capilla de las Ánimas, y que, por lo tanto, está ligada a la parroquia de San Juan Bautista, entiende que, frente a los actos de vandalismo que se han producido, debe dejar de tener las características anteriores, y que debe ser un simple nicho, colocado en una pared de la zona circundante».

De esto se concluye que la Cofradía de las Almas no se esmeró de manera apropiada en la preservación del monumento. Pero enseguida, Mário Almeida, en el calor de la discusión abre aún más el juego: «Hace poco no quise profundizar en la cuestión, ni lo quiero hacer ahora, porque no debo divulgar con profundidad cuál es el sentimiento de la Cofradía de las Almas (...). Ellos argumentan que esa [imagen], incluso antes, ya violaba todas las convicciones religiosas porque se producían allí actos de brujería, de vandalismo, hogueras resultantes de velas que quedaban descuidadas. Es un asunto de cierta delicadeza y que estamos tratando de seguir, pero en el que no podemos, naturalmente, poner por delante lo que constituye el sentimiento de la Cofradía de las Almas y que es también la opinión tanto del señor prior como del señor arcipreste».

El siguiente paso sería contactar con la Cofradía de las Almas, pero resulta que ya no existe. O, mejor dicho, que está dormida ya que la extinción oficial, según me explicaron, no queda verificada hasta que pasen cien años de total inactividad.

Pero no falta quien confirme que se han practicado desde siempre actos de brujería en el altar de los Benguiados. Y que era un antro de drogodependientes. Me dijeron, incluso, que allí fue perpetrado el asesinato de un traficante por parte del hijo de un dentista.

En los recuerdos de Julia Dias Ferreira, de 37 años, que trabaja en una editorial de Oporto pero siempre ha vivido aquí cerca, el alpendre de los Benguiados era el lugar donde iban los enamorados.

«Era una ermita, y se veía el mar. Allí fue donde muchas personas dieron su primer beso».

Las personas y sus libertades se habían apropiado del espacio, lejos de cualquier autoridad. Pertenece a los caxineros y a los campesinos, a los caminantes, a los novios, a los drogadictos y hasta a las brujas. Tal vez ni siquiera perteneciera ya a la Cofradía de las Almas.

José Afonso Ferreira se sorprendió con las manifestaciones de desagrado y contestación de la gente. «Esta es una tierra muy particular. Las personas no suelen protestar por nada. Muy pocos ayuntamientos del país (o ninguno) están gobernados por el mismo partido desde hace 40 años. Pero ahora comienzan a reaccionar».

Un movimiento de protesta popular obligó al Ayuntamiento a negociar un compromiso con el constructor de un edificio de apartamentos de lujo que se está levantando demasiado cerca de la Iglesia do Senhor dos Navegantes.

Se diría que el pueblo reacciona cuando siente que se ofenden sus valores religiosos. Pero tal vez sea más correcto concluir que simplemente se resiste cuando no se le respeta. Y sólo lo hace en situaciones extremas. El resto del tiempo, es un pueblo pacífico pero no sometido.

Hay, en la comunidad pesquera, una fuerza sumergida que, de vez en cuando, explota a través de palabrotas, insultos y verdades inconvenientes por la boca de legendarias figuras rebeldes como Maria Poca Suerte, Kimbaiú o la Destierro. Armandina es la versión actual de esas voces indecorosas de la conciencia popular.

«Dicen que soy bruja, pero soy una mujer que se debe al respeto», grita ella. «Más que muchos que se creen importantes», añade con el dedo apuntando hacia arriba.

Cuando trabajaba como auxiliar educativa, la escuela la forzó a jubilarse anticipadamente, alegando que era agresiva con los alumnos. Interpuso una acción judicial contra la dirección del establecimiento y ganó. Fue readmitida y trabajó hasta la edad de jubilación.

«No me respetan, por no estar casada ni tener hijos. Por ser una mujer soltera». Vive en un apartamento cerca de la rotonda dos Benguiados, y siempre que pasa por allí al regresar de las compras, se queja y protesta con quien se cruza por la calle.

Además, comparece en todas las reuniones del Ayuntamiento y de la Asamblea Municipal, que están abiertas al público. Asiste, hace preguntas y lanza insultos. Es bien conocida en los medios políticos de la autarquía, donde está desprestigiada y estigmatizada, pero donde también es temida. Está informada de todos los trámites legales, de todos los partidos políticos, de todas las negociaciones. No se le escapa nada y dice lo que le viene a la cabeza, casi siempre a gritos. «¡Los habitantes de Caxinas se sublevarán y no van a aceptar esta aberración!»

Fui a su casa para intentar fotografiarla, pero se negó. Antes de ser expulsado casi a patadas por las escaleras todavía le pregunté: «¿Por qué va a protestar a la Asamblea Municipal? ¿Por qué le importa? ¿Por qué no se queda tranquila?»

«Porque no me gusta ver cómo algunas personas hacen el mal a otras», respondió. «No me gusta ver que unos pasan por encima de los otros».

En un último esfuerzo de investigación, antes de dejar Vila do Conde, rumbo al sur, escuché al exfuncionario del Ayuntamiento que en su momento transportó las piedras del alpendre demolido. «Fue el contratista el que demolió la construcción de las Ánimas», dice. «Tenía que montarse de nuevo, pero no sé dónde están las piedras. La alcaldesa ya me ha preguntado varias veces por ellas, pero no lo sé». Y describió de esta forma singular la desaparición: «Las piedras fueron a parar a un almacén y, por A o por B, desaparecieron».

Según Artur do Bonfim, algunas de las piedras ya han sido vistas decorando ciertas fincas de la región. Finalmente, me sugirieron que buscara a Carlos Pontes, propietario de la mayor agencia funeraria de Vila do Conde. Él, especialista en almas, por deformación profesional, sabría algo.

Como director del grupo folclórico do Monte, de la Orden Tercera de San Francisco, Pontes creó un carro alegórico que representaba el alpendre del Señor de los Bien Guiados y que desfiló en la fiesta de San Juan, «en un acto de protesta y llamamiento a las autoridades. Pero no resultó en nada», se lamentó.

Colecciona imágenes del monumento y llevó a cabo una investigación sobre el paradero de sus

restos. Sentado en su gabinete, en las instalaciones de la Casa Pontes, agencia funeraria, admitió haber tenido informaciones sobre la imagen de las Ánimas.

El señor Valdemar estuvo aquí un día y me dijo: «Yo tengo la tabla del Señor dos Benguiados. Alguien la ha hecho llegar a mi tienda».

El anticuario Valdemar Ferreira habría comprado la tabla y, si ya no la tiene, sabrá a quien se la vendió. Busqué a Valdemar, pero me di cuenta de que era otra pista sin salida.

Es público que Valdemar Ferreira sufre una enfermedad que le ha afectado irreversiblemente a la memoria. Él y su mujer decidieron cerrar la tienda e irse a vivir a una residencia de la Santa Casa da Misericórdia, con cuyo presidente negociaron la entrega de todos los bienes del anticuario.

Por otro lado, se anunció la apertura de un museo donde se exhibirán los bienes de la Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde. ¿Encontraremos allí, finalmente, al Señor dos Benguiados?

OPORTO

El vehículo es el viaje

Dejando atrás Vila do Conde, seguí por carreteras locales, por Mindelo, Vila Chã, Labruge, Lavra. Las playas confluyen con los campos de cultivo. De repente, en medio de un acantilado junto a Labruge, se ve la capilla de San Paio, en un campo verde junto al agua, y la playa de San Paio, un lugar de belleza única. Hasta llegar a Leça da Palmeira, el mar nunca se aleja. La región es densa y confusa, pero la posibilidad de viajar junto a las playas nos deja en un estado compasivo y tibio, benigno como el roce con un cuerpo vivo.

Una arquitectura de rocas se alza desde la arena, combinando con el paisaje de los propios edificios del paseo marítimo, los bares de la Agudela, del Marreco y de los Beijinhos. Incluso la refinería de Leça, ese coloso de tuberías metálicas, chimeneas contaminantes y depósitos informes, surge en la orilla como una estructura cargada de magnetismo y asombro. De tan hostil e intempestiva, parece suprimirlo todo alrededor y emerger directamente del océano como una ciudad plúmbea y magnífica.

Las grúas y naves del puerto de Leixões rasgan el horizonte al frente, entre árboles y barcos, acompañándonos a través del puente móvil hasta las calles de Matosinhos.

Es posible seguir recto hasta la desembocadura, tomar a continuación por la orilla del mar y no abandonarla hasta el Parque da Cidade, el Hombre del timón y la Avenida Montevideu.

Ir acompañando al Duero hasta el barrio de Ribeira, en Oporto, y el Puente Don Luis I, con la moto vibrando sobre el empedrado estrecho del Paseo Alegre, me hace recordar los años de adolescencia, cuando recorría la ciudad durante días y noches enteros en mi scooter Sach, comprada de segunda mano. La Ribeira y los laberintos de las Fontainhas, la Afurada y el Cabedelo, o incluso la carretera marginal N108 hasta Entre-os-Rios, todo ese mundo de granito oxidado y de agua verde y opaca constituía mi paisaje de aventura.

Coleccionaba rincones que nadie más conocía, caminos difíciles y sobrecogedores, cuyo mapa sólo compartía con un grupo muy restringido de amigos cercanos. Y era el conocimiento iniciático de esos itinerarios lo que confería a nuestra pequeña pandilla de exploradores urbanos una identidad o,

en realidad, aquella forma superior del sentido de pertenencia que nace de la sensación de marginalidad.

La ladera dos Clérigos, los pasajes secretos por el arco del puente de la Arrábida, la iglesia de San Francisco y las otras, abandonadas en los arrabales de Batalla, las callejuelas de la catedral, los pasos a nivel sin parapetos a la salida del túnel de São Bento, toda esa red formaba para nosotros una especie de castillo inexpugnable, todo él erigido sobre sinuosidades misteriosas y con la constante presencia del agua.

En esto Lisboa es como Oporto, un mismo castro de colinas y promontorios desde donde se avista el mar o el río, aunque esculpida en otra piedra y en otra luz.

En ambas ciudades viví mis épocas predominantemente peatonales o motorizadas mediante diferentes modos de locomoción y eso multiplicó mi experiencia en ellas. El Oporto a pie y el Oporto motorizado son ciudades diferentes. Cambia el alcance y la dimensión del territorio posible, pero también los elementos del paisaje, que aparecen o desaparecen según el medio de transporte.

Lo que se ve durante un viaje en coche es completamente diferente de lo que aparece en un paseo en moto, en bicicleta o a pie. Es sorprendente cómo el mismo recorrido se transfigura. Se diría que llevamos linternas diferentes, que iluminan ciertas cosas y dejan otras en la oscuridad.

• • •

Un país visto en coche es lo que muchas personas conocen. La perspectiva del tren o del autobús es otra. Y quién se lanza en paseos en bicicleta trae en la mirada una experiencia diferente. Por no hablar de los peregrinos que caminan. ¿Qué veríamos si recorriéramos la costa en barco?

Hace tiempo, hice varios vuelos en aviones ligeros y ultraligeros. No tiene nada que ver con viajar en aviones comerciales. Recuerdo despegar del aeródromo de Tires, sobrevolar las playas de Cascais a baja altitud, atravesar el Tajo, sobre el Bugio, ir por la línea de la Costa da Caparica, a 200 km por hora y mil pies de altitud.

La sensación es de fragilidad total. Bailamos en el espacio. A veces parece que la aeronave no sigue adelante sino hacia los lados, cediendo a un empujón. Otras veces es como si nos dieran una patada, que nos lanza, brusca y violentamente, hacia arriba o hacia abajo. En ciertos momentos, nos sentimos como en una cápsula colgada de un hilo, meciéndonos peligrosamente, pero sujeta en algún invisible perchero del cielo. De repente, caímos, como quien tropieza en un escalón.

Hay una cierta embriaguez en ello. Todo resulta relativo, confuso, maravilloso. Más tarde, es difícil recordar qué trayecto o dirección hemos seguido. En el suelo, sabemos siempre por donde vamos. Hay siempre un camino, referencias y destinos. En el aire, en cambio, avanzar no significa ir a ninguna parte.

Allí abajo, la península de Troya, el estuario del Sado, verde y absolutamente salvaje. La sierra de la Arrábida, con formas y tonos imposibles de ver desde el suelo. Sorpresa, ahora que apuntamos hacia el este: el territorio tiene áreas inmensas sin vestigios de civilización alguna. Y hay muchos lagos. Agua que refulge entre promontorios verdes por todo el Alto Alentejo. En medio de la nada surgen palacios secretos. En zonas recónditas se abren pedregales infectos, como si fueran heridas. Las carreteras se trazan en perfectas líneas rectas. Allí, un cementerio nos recuerda un huerto...

Me intereso por los vehículos. Mucho más que medios de transporte, constituyen el propio viaje y la propia realidad. Un poco a semejanza de lo que ocurre con los medios de comunicación, según la teoría de Marshall McLuhan. El medio es la mensaje. Una cosa es escuchar un discurso de Hitler en la radio, otra es ver aquella figura ridícula gritando y agitando los brazos por la televisión. Si esta

se hubiera inventado diez años antes no habría habido Segunda Guerra Mundial.

•••

Y llegamos a las motos. Desde aquí, créanme, el mundo no es el mismo. Estamos dentro de él, para bien o para mal. Sólo quien es motero comprende esto. Por supuesto que no se puede hablar de unanimidad. Hay tribus, actitudes y filosofías casi opuestas. Hay a quien le gustan las concentraciones de motos, y quien prefiere la soledad de las carreteras.

Un barbudo en una Harley-Davidson personalizada o un miembro de los Ángeles del Infierno no entran en el mismo bar donde un hipster observa desde el ventanal, con un deleite indiferente, su Café Racer estacionada a la puerta.

Pero por más que quieran diferenciarse, en la ropa que llevan o en la música que escuchan, están todos sujetos a la misma condición. Y hasta los grandes clichés son comunes: la desposeimiento, el individualismo, la libertad, la aventura.

Viajar en moto nos conecta siempre a una cierta forma de realismo, consistente en la superación de la paradoja que existe entre la extrema locura de volar sin protección sobre la carretera y el pragmatismo de evaluar las condiciones meteorológicas y calcular los riesgos de cada situación.

Tradicionalmente, este lado práctico se relacionaba con las contingencias de la propia mecánica. Para conducir una moto era necesario saber llevar a cabo su mantenimiento o reparar cualquier avería. En muchos casos, la propia moto estaba construida o, al menos, adaptada por su propietario.

Esto ya no sucede con las motos en serie modernas, pero la actitud se ha reavivado con la moda de las Customs y las Café Racers.

Mi primera moto sería fue una magnífica Royal Enfield azul de 350 centímetros cúbicos, de 1953. La usaba casi todos los fines de semana para ir desde Bombarral (donde daba clases de Historia) a Oporto, y era raro realizar el viaje sin una avería. O la bujía dejaba de funcionar, o se soltaba el tubo de escape, o entraba humedad en los platinos. A mitad del camino la moto se paraba y yo tenía que empujar sus 300 kilos por la carretera hasta encontrar un mecánico, cosa que no era fácil, teniendo en cuenta que esto ocurría un sábado o un domingo. Esto me obligaba a preguntar en los cafés, llamar a muchas puertas e investigar.

Hoy espero de mi Triumph Tiger un poco más de cooperación pero tampoco me gusta viajar sólo como espectador.

Asumido desde un punto de vista pasivo, un viaje es de las experiencias menos interesantes que se pueden tener. A mí me gusta intervenir: bajarme, hacer preguntas, seguir pistas, descubrir los nexos, atar cabos, investigar, quedarme más de lo previsto, modificar los planes, hacer desvíos, volver a los lugares. En definitiva, saborear pero también comprender.

Este viaje es así. Necesita tanto enredos como combustible. Perder el tiempo con las historias que voy encontrándome no retrasa el viaje sino que le da movimiento. Es como ir en busca de un mecánico cuando la moto se para en la carretera.

SÃO JACINTO

Un edificio en ruinas junto
al mar y con portero

Domingos Teixeira trabaja y vive en los astilleros navales de São Jacinto desde el 4 de enero de 1977. Regresó de Mozambique en agosto del año anterior y cuatro meses después era uno de los más de 800 obreros de la gran empresa fundada por Carlos Roeder. Un accidente laboral le impidió manejar las máquinas que moldean el acero y lo hicieron portero, profesión que ha mantenido ya toda la vida.

Todavía hoy conserva la casa que le asignaron y la garita de portero, a la entrada del gigantesco edificio estratégicamente situado entre el mar y la ría. «Nunca salí de aquí. ¿Adónde iba a ir yo?», Dice Domingos, de 71 años, metiendo la llave de la puerta para guardar una sierra eléctrica. En el interior se ven utensilios de jardinería, herramientas y el remolque de una lancha. «Siempre tuve la afición de la jardinería y, ahora que estoy jubilado, lo ejerzo también en varias casas de gente conocida. Lo guardo aquí todo, mi vida se organiza aquí. Nunca me ha molestado nadie».

El reconocimiento y la devoción hacia los astilleros constituyen casi una filosofía de vida para Domingos Teixeira. Fue esa empresa, que comenzó a operar allí en 1940, la que lo recibió en el país, le dio trabajo, casa, asistencia médica, educación y formación a sus tres hijos. Hasta la hija hizo un curso de soldadura y herrería allí.

A pesar de deberle veinte mil euros en salarios, la empresa sigue mereciendo el respeto de Domingos, no en los actos de algunos de sus agentes, sino en su incólume reputación de entidad superior a las contingencias.

Domingos nunca se consideró, por lo demás, el portero de un edificio, de una administración o de una entidad patronal. Él siempre fue el portero de una idea. De una época feliz, de una cierta concepción de la dignidad, de un sentimiento de solidez y de futuro.

Las puertas que guardaba eran las de esa realidad, las de la actividad enérgica que nunca paraba, las del espíritu de sacrificio y de cooperación de los trabajadores, las del fundador, Carlos Roeder, y las de sus herederos en la propiedad y gestión de la empresa, João dos Santos, Jorge Pestana, Henrique Moutela y Vale Guimarães.

Abandonar su puesto hubiera sido renegar y traicionar un mundo que guardó toda la vida. Como si separarse de la actividad frenética de los astilleros fuese peor que morir. Y la verdad es que esta actividad nunca se ha detenido. Sólo cambió en tipo, estilo, protagonistas y naturaleza.

En São Jacinto las playas tienen una escala diferente de todas las otras de la costa portuguesa. Son inmensas y están vacías, prolongadas por extensiones de dunas, hasta que se pierde la vista. Incluidas en la Reserva Natural de las Dunas de São Jacinto, constituyen junto con los pinares y la ría un universo silvestre y enigmático.

Hay veredas marcadas por señales hechas con troncos, trozos de redes y conchas, que conectan la orilla de la ría con los arenales junto al mar. También hay caminos en el bosque, de veinte minutos a pie, perforados en los arbustos, en los troncos retorcidos y en las capas densas y pulverizadas de trufas, que constituyen un humus costero, deshecho y quemado.

No hay una frontera definida entre las dunas y la playa. La inmensidad blanca parece levitar en una niebla caliente de reverberaciones azules, que se sumerge en la arena y la levanta.

El mar es aterrador. Las olas no van en la misma dirección, no se alinean ni se suceden de manera pronunciada. Son anárquicas, se cruzan y se atropellan, revientan unas sobre las otras.

El rugido del mar no viene de la superficie, no brota de lo que se ve, sino de la profundidad. Nace de dentro de la propia arena, haciendo que todo se estremezca y estalle como un volcán de viento y espuma.

•••

Se llega aquí por una carretera al borde de la ría, a través de una estrecha lengua de tierra, desde Furadouro, viniendo de Ovar, por la carretera nacional 109. Es ésta la que nos saca de Oporto y nos lleva por las playas de Madalena, Francelos, Miramar, Espinho, Esmoriz y Cortegaça, cada una con su personalidad única, sus extensiones de dunas y arbustos barridas por el viento del Norte y sus pasadizos de madera desnuda a lo largo de los arenales.

Espinho es un caso aparte. Es una de nuestras ciudades del mar, como Póvoa do Varzim, Vila do Conde o Figueira da Foz. Es un balneario marino antiguo y una comunidad con vida propia. Ramalho Ortigão habla en *As praias de Portugal* del club de Espinho, donde a mediados del siglo XIX se reunían todos los bañistas. No sólo los hombres, como era costumbre en los clubes de tipo inglés, sino que, tras la reunión de la mañana y la del mediodía a las tres, también se reunían las señoras, que participan en las conversaciones, la lectura de periódicos y los recitales de piano. Llegaron a ser cien las que acudían al club aunque, según observaba Ramalho en 1876, no todas fuesen princesas: «Hay algunas incluso que son sólo las honestas esposas de algún comerciante de Penafiel o de algún cambista de Oporto, mientras que otras son, más o menos con garantía, personas nobles y con título».

Otras figuras típicas de la fauna de Espinho eran los poetas. «Buenos chicos, amantes de la luna y del arte poético, los cuales, no pudiendo escribir *Los lusíadas*, porque ya estaba escrito, entretienen a la musa desocupada con los baños de mar, con la recitación al piano y con algunas tazas de té negro con leche, acompañadas de sus convenientes tostadas».

Las ciudades del mar fueron el escenario del esplendor del veraneo burgués a comienzos del s. XX. En otras playas más retiradas se desarrolló, a partir de esos centros, un culto aristocrático de las vacaciones, que se asociaban al reposo y a los cuidados medicinales. Las alamedas arboladas y flanqueadas por chalés de Miramar o Francelos han sobrevivido hasta hoy, como oasis de distinción. El edificio de la clínica Heliântia, construido en 1930 en Francelos que despliega una arquitectura adecuada para la captación de los rayos solares considerados terapéuticos, todavía existe, en la Avenida dos Sanatorios. Fue considerado bien de interés cultural, y alberga el Instituto de Estudios Superiores Financieros y Fiscales.

En todas estas playas sobrevive un spleen de otros tiempos, una pureza en el aire y en la luz, y una armonía melancólica entre los elementos humanos y los naturales. No se puede decir lo mismo del camino que las une.

El mar está siempre cerca, pero fuera de la vista. La carretera nacional 109 es una pesadilla de semáforos, filas de tráfico, bloques de apartamentos, edificios y residencias kitsch, tiendas, puestos y talleres.

Es algo fascinante, la región entre Gaia y Furadouro, los tentáculos más altos de la laguna de Aveiro y los arenales de la Torreira y São Jacinto. Sin embargo, el viaje aquí no existe.

Libério escribió:

Como el desierto, sin leyes ni normas,

Porque el viento caprichosamente cambiaba

Los accesos por donde anteriormente se pasaba,

Apagándolos sin dejar rastro ni forma.

•••

La televisión está conectada, en el bar del camping de la Orbitur, en São Jacinto. El encargado y los empleados miran incrédulos las imágenes de las multitudes en las playas, en los restaurantes y en las terrazas, del reportaje de TVI sobre el aumento del turismo en el Algarve. ¿En qué país ocurre eso? El número de turistas ha crecido mucho en relación al año pasado, dice el reportaje. Y cita estadísticas, entradas por las distintas fronteras, tasas de ocupación de hoteles y residencias veraniegas.

Mirando alrededor se pueden ver dos autocaravanas y tres o cuatro tiendas. Es cierto que el lugar no tiene restaurante ni piscina, pero está en un amplio pinar entre la ría y la playa, con un camino directo hacia el mar que pasa entre la vegetación de la Reserva Natural. Sería una campamento base ideal para los turistas que buscan naturaleza, para los observadores de aves, para los amantes de las playas salvajes, de la pesca, del windsurf o del kitesurf. Pero, ¿dónde están todos?

Toda la región, desde Furadouro, la lengua de tierra que pasa por la Torreira y la playa de Monte Branco, a lo largo de la ría y del canal de Ovar, hasta las lagunas de Gafanha da Nazaret y de Ílhavo, es de una belleza intachable. Resulta singular y variada, amena y agradable, pero casi no tiene turismo.

Estadísticamente, ha aumentado el número de visitantes extranjeros en Portugal. Pero los lugares elegidos son Lisboa, Oporto, el Algarve y poco más. El resto del país, incluidas algunas zonas que atrajeron mucho turismo en el pasado, está ahora casi vacío. El trasiego se reduce a los turistas portugueses y españoles de fin de semana, y a los emigrantes que están de vacaciones.

«Hay muchos turistas, pero son todos low cost, no quieren gastar dinero», dice João Gomes, el encargado del camping de São Jacinto, que ha tenido que despedir personal en los últimos años y que cierra en invierno, al contrario de lo que era habitual. «Incluso aquí en el camping, que es más barato, he visto a gente preguntar los precios en la recepción e irse por parecerles caro».

La playa de São Jacinto, una de las más deslumbrantes del país, está casi vacía. El bar de las dunas, que tenía la concesión de la playa, no se abre desde hace dos años. Están obligados a mantener una cierta infraestructura durante la temporada de baño, incluyendo a dos socorristas, lo que no es viable con la reducida cantidad de bañistas actual.

«Hay dos problemas: La reserva natural, que limita mucho, y el ferri», dice Raul Valentim, encargado del Ondas Bar, junto a la playa de São Jacinto. «No hay carretera directa para venir desde la zona de Aveiro hasta aquí, no hay ningún puente. Y el ferri es caro (15 € el billete de ida y vuelta). Y el último barco de la noche es poco después de las diez, lo que impide que alguien venga a cenar aquí con tranquilidad».

Juan Nabais, encargado del restaurante O Terminal, no tiene esperanza de que se vaya a construir un puente sobre la ría. «¿De dónde vendría? ¿De Gafanha, de la zona de Aveiro? Las autoridades de la reserva nunca lo autorizarían. El puente es un sueño que nunca se va a realizar».

La terminal se encuentra en la nueva zona marginal de São Jacinto, inaugurada el mes pasado. Es un proyecto del consorcio Polis Litoral, cofinanciado por la Unión Europea, integrado en la «reordenación y recalificación de la ría de Aveiro» y que incluye una nueva pavimentación de la zona ribereña, marítima, etc.

«Espero que esta iniciativa traiga más gente a la zona», dice João Nabais sin mucha convicción. «Hace años había muchos turistas franceses. Dejó de haberlos, y ahora están volviendo, pero muy poco a poco. Aquí sólo hay movimiento los fines de semana. En invierno todo se para. Pero sobreviviremos, mientras haya buena voluntad y comprensión por parte de algunos proveedores, que esperan al verano para que les paguemos».

No habiendo un puente que rompa el aislamiento de la región, el ferri debería ser más barato, más moderno y más rápido. «Era preferible un barco más pequeño, pero que hiciera el viaje más veces». São Jacinto es una zona olvidada, dice el empresario. «Dejando de lado la Torreira, conocida como el Algarve del Norte, todo lo demás está muerto. Esta región está muy mal trabajada en términos de turismo. Todo el esfuerzo de promoción se concentra en la franja entre Costa Nova y Figueira da Foz. Somos el pariente pobre del turismo».

Luís Figueiredo, empresario de eventos de la zona de Coimbra, quedó sorprendido por la ausencia de espacios hoteleros en esta región. «No hay ni un hotel, ni un complejo de apartamentos. Nada que atraiga a la gente. ¿Como es posible venir aquí? Nadie conoce esta zona. Yo mismo, que soy de Coimbra, nunca había venido aquí».

Luís Figueiredo quiso organizar un festival de verano en la zona de Aveiro. Contactó con el Ayuntamiento, que le recomendó São Jacinto. Y comenzó a trabajar, pero no ha sido fácil. El Tugafest, «el festival más portugués de Portugal» fue programado del 19 al 23 de agosto, con dos escenarios, Quim Barreiros, José Cid, Ana Moura, Herman José y Xutos & Pontapés, en la playa de São Jacinto. Pero la comunicación sólo comenzó a realizarse dos semanas antes.

«Es un festival con artistas portugueses dirigido principalmente a los emigrantes», dice Figueiredo. «Queremos atraer al portugués, a diferencia de otros festivales de verano, y apostamos por traer aquí a unas 50 000 personas, puesto que tenemos en el cartel a los principales nombres de la escena musical portuguesa».

Pero admite que si tiene la mitad de ese número de espectadores, ya será un éxito. Las entradas del festival son de pago y «las personas están acostumbradas a las fiestas organizadas y financiadas por los ayuntamientos, que son gratis. Por poco ni consigo tener una exposición de artesanía, porque los artesanos suelen tener ayudas de los ayuntamientos. Cuando les dije que no cobrarían, rechazaron la invitación».

Cerca de la fecha del Tugafest hay además un concierto de Tony Carreira con entrada gratuita. «Es difícil tener alguna iniciativa y organizar algo en un mundo regional que depende de las subvenciones». Una semana antes de su fecha de realización, el Tugafest fue cancelado.

• • •

A las siete de la mañana, con la marea baja, la ría ya está llena de gente. En la carretera que une la Torreira con São Jacinto o en la de la otra orilla, en el muelle de la Bestida, se pueden ver cientos de cuerpos sumergidos en el agua hasta la cintura, empuñando redes y rastrillos en la recogida de la almeja.

Rui, su mujer y un hijo tienen su propia zona, no lejos del puente que conecta con la carretera de Estarreja. Es un área de bancos de arena y agujeros de lodo, que ellos escudriñan con las manos. «Nunca pensé que volvería a esto. Es una vida durísima. Mi hijo me ayuda sólo en verano», dice Rui, que trabajaba en un restaurante que cerró. «Estamos aquí porque no hay otro trabajo en la región».

Rui y su familia recogen un máximo de diez kilos de almeja al día, que venden a 3 euros el kilo a un intermediario. Son una de las muchas familias que vienen a la ría todos los días desde las siete de la mañana hasta el mediodía, cuando la marea sube.

«Yo sólo cojo para mí, para hacer una caldeirada», dice João, que está jubilado y trabajaba en los barcos pesqueros de bacalao. Su método es el más rudimentario: cuando detecta una casi imperceptible depresión en la arena pone el dedo índice y, si su intuición no falla, desentierra una

almeja. Por lo general una «japónica», especie con manchas en la concha, que ha aparecido en la ría en los últimos años. Si tiene más suerte coge una «negra», o incluso una «reina», que tiene más valor comercial.

Cuenta que los intermediarios que compran las almejas las venden en España. Es un negocio ilegal, así como la recolección de almejas si no se tiene una licencia específica. Todos los recolectores de almeja que se ven en la ría son ilegales. A veces la policía aparece inesperadamente en la carretera de Bestida y detiene a muchos de ellos. Pero la actividad compensa, incluso con las multas, explica João, antes de dirigirse con rapidez hacia su motocicleta, estacionada en la carretera a la orilla de la ría.

«No quiero conversaciones con estos», dice huyendo del gran grupo que se dirige hacia la orilla. Son gitanos, que «barren» grandes extensiones de ría en grupos de diez o quince individuos. Usan rastrillos, redes y otras herramientas ilegales y, según João, controlan las mejores zonas.

«Hoy ha sido un día normal. Hemos recogido unos 30 kilos» me dice Alexandre, un joven gitano que va con un grupo de otros seis, descargando la recolecta del día en unos capazos encajados en la parte trasera de una furgoneta. «Toda nuestra familia vive de la almeja. No te haces rico pero es lo que se puede hacer aquí».

Rui, que trae a caballito desde el agua al hijo de 12 años, asegura que no hay en la región otra fuente de ingresos más allá de la recolección de bivalvos en la ría. «Hoy en día, puedo decir que toda la región, de la Murteira a São Jacinto, vive de la almeja».

Libério escribió:

Así era la pequeña población de pescadores
Que vivía en Palheiros de la pesca que se realizaba
En este inmenso lago salado que es la ría
Con sus barcazas, sus artes y sus labores.

•••

A lo largo de la carretera se ven restaurantes cerrados. Un campamento de verano que durante décadas acogió a niños de todo el país en verano y que daba trabajo a cincuenta personas de la región también cerró hace dos años. «Esta zona está muerta. Aquí no hay nada», dice João, el encargado del camping.

•••

En 2006 los astilleros navales de São Jacinto, con sus setenta mil metros cuadrados, situados en el brazo de la ría que forma el canal de São Jacinto hasta Ovar, con acceso directo a la entrada del puerto de Aveiro, cerraron definitivamente las puertas. Carlos Roeder, un empresario formado en ingeniería en Alemania, creó la empresa en plena Segunda Guerra Mundial.

Libério escribió:

Los astilleros navales de São Jacinto merecen
La admiración de todos nosotros y también de la nación
Porque supieron dar, con trabajo y dedicación,
Obras que el tiempo apaga pero que no se olvidan.

•••

No obstante, fue después de 1945 cuando los astilleros construyeron, con una innovadora tecnología

de soldadura eléctrica, el buque Caramulo, el Nereus y después otros muchos, desde barcos de arrastre, atuneros oceánicos y rompehielos, hasta barcos de pasajeros.

Durante el Estado Nuevo, los astilleros tuvieron que luchar, muchas veces de forma desigual, por el favor oficial, debido a la tendencia opositora de su fundador y propietario, Carlos Roeder. Pero la empresa se impuso por la habilidad de maniobra de sus administradores y por la función social que desempeñó en la región, a través de la fundación creada por Roeder, que financiaba la salud, los comedores, la vivienda, y los estudios de los obreros y sus hijos.

Libério escribió:

Se garantizaba el acceso a la enseñanza y mucho más.

Comienza el crecimiento que el aislamiento impedía.

Era el progreso llegando con todo su valor,

Renovando la esperanza de nueva vida y nuevos ideales.

Al cambiar de milenio, la competencia asiática y la mala gestión habrían conducido a la decadencia y a la quiebra. «Como Roeder era soltero y no tenía hijos, dejó en testamento la empresa a sus mejores colaboradores, João dos Santos, Jorge Pestana, Henrique Moutela y Vale Guimarães», cuenta Domingos Teixeira, el portero.

«Mientras ellos estuvieron vivos, las cosas fueron bien, pero con sus hijos todo degeneró. Cuando necesitaban neumáticos nuevos para el coche, en lugar de comprar neumáticos, se compraban un coche nuevo. Cuando la hija de uno de ellos se fue a estudiar a Lisboa, él no le alquiló una habitación sino que le compró una casa».

La empresa quebró, en una confusión de deudas, embargos y chanchullos. Según Domingos, la hacienda pública, para recuperar algún dinero, vendió todo lo que pudo en subastas por un precio bajísimo. «El chatarrero Godinho fue el que hizo los mejores negocios. Vino aquí y compró lo que pudo. Compró una máquina de 120 millones por 120 000. Y también 43 toneladas de acero para la construcción de buques por 40 000».

Tras esta fase comenzó el saqueo. Como el edificio había quedado abandonado, los hombres de la zona vinieron con furgonetas a robar lo que pudieron. «En un principio tenían aquí a un hombre que vigilaba el complejo pero, como no le pagaban, él no hizo nada». Como tampoco lo hizo Domingos, el portero, que dejó que robasen todo lo que quedó en el complejo de edificios, desde mobiliario a máquinas, materiales y documentos.

«Eran personas conocidas, de aquí, de la zona, que estaban desempleadas y necesitaban el dinero para sus familias. Se lo llevaron todo pero mi casa no la tocaron».

Al igual que ocurre con los buitres, el saqueo tuvo varias fases en conjunción con las fases de la crisis de la región. Tras los bienes más ligeros, comenzaron a llegar los camiones para cargar acero, maderas y piedra. «Se llevaron un cofre de 1 500 kilos, que levantaron con una grúa hasta un camión», recuerda Domingos, que asistió a todo desde la puerta de su casa.

Cuando parecía que ya no había nada que llevarse, vinieron con equipo de demolición y derribaron así paredes y tejados para examinar todo el interior y para recoger tejas y piedras. Hay agujeros en las paredes que parecen causados por bombas. Hasta que quedaron sólo las vigas de hierro de la estructura del edificio. «Trajeron sopletes y máscaras. Fundieron, partieron y después amarraron las vigas a unos camiones y las arrastraron por la carretera».

El estado de destrucción y ruina en que se encuentra hoy el edificio es tal que, según cuenta Domingos, algunos equipos de cine han venido a rodar películas de terror y los militares de la unidad

de São Jacinto vienen aquí a realizar entrenamientos simulando situaciones de guerra.

Domingos, a pesar de todo, nunca salió de su casa. De los astilleros ya nada existe, aparte del portero, que es también su testigo y su historiador. «Pero quien lo sabía todo sobre los astilleros porque estudió el asunto es el señor Libério, que ya murió, pero que escribió un libro sobre el asunto», recomienda Domingos.

•••

La viuda de Libério Pereira, Maria José da Cunha, de 77 años, vive en una vivienda cercana con sus nietos, ambos desempleados. «Hace hoy un año desde que él murió», me dice.

El marido fue tornero mecánico en los astilleros, oficio que aprendió allí. Había venido de Figueira da Foz con su padre, que vino a trabajar con los militares de la Marina. Los padres de Maria José provenían de Aradas y tenían una panadería, que proveía también a la base militar. El abuelo materno había llegado a la región para trabajar en la recogida del cangrejo, que ya existía en la ría antes de que lo sustituyese la almeja.

La familia trabajó, progresó y estudió gracias a los astilleros de São Jacinto y a la Fundación Roeder. Como muestra de gratitud, Libério y su mujer compusieron canciones y escribieron obras de teatro, que representaban en la escuela local. Además, Libério escribió un libro completamente en verso sobre São Jacinto y los astilleros. Una especie de epopeya que se vendía en la Junta de Distrito y ha agotado tres ediciones.

Y Libério concluyó:

Termino con nostalgia esta narración de mi tierra

Donde crecí, aprendí, amé y a la que tanto quiero.

Y si aquí no nací fue por simple engaño,

Porque es en ella donde está contenida toda mi vida.

FIGUEIRA DA FOZ

Balnearios y literatura

Recorrer la costa occidental portuguesa es uno de los grandes viajes que se pueden hacer en Europa. Es un trayecto lleno de fantasía y sorpresas, como en un poema.

La diversidad del país se revela en la longitud. El litoral es una sucesión de diversas síntesis y también la espuma de las inmensas corrientes fluviales que atraviesan la península para desaguar en el Atlántico como un ámbar, una perla o una lágrima. Cada playa es mucho más que ella misma. Representa cientos de kilómetros de interior y a todos los que, aunque vivan lejos, pueden y quieren decir: «Esta es mi playa.»

Por eso, cada escenario está completo, lleno, es perfecto y también constituye una proyección, una metáfora. Su rápida sucesión provoca vértigo.

Después de São Jacinto, se puede atravesar el canal en el viejo ferri Cale de Aveiro (con la moto o el coche) hasta el Fuerte de Barra, y desde ahí seguir por la carretera forestal hasta la playa de Mira,

después Quiaios, Buarcos y Figueira da Foz. De Mira a Tocha, la carretera avanza entre los pinos, que protegen una zona de dunas hasta la playa, casi siempre desierta. No se ve el mar. Para la auténtica experiencia de volar sobre el océano, es necesario girar al oeste después de las dunas de Cantanhede y de las dunas de Quiaios, en dirección a la playa de Quiaios y a la sierra de Boa Viagem, por la calle do Farol Novo, y desde ahí proseguir hacia Buarcos retomando la N109 hasta Figueira.

El mar está por todas partes, aunque distante y silencioso, en un tranquilo sueño de un azul opaco y fulgente. Terminaron los colores matizados de la ría de Aveiro. Aquí todo es nítido y crudo, menos íntimo pero extrañamente más dócil y tangible.

Figueira es la ciudad del mar por excelencia. No una villa turística ni una aldea de pescadores, sino una verdadera ciudad con el mar dentro. Con los inmensos arenales protegidos por la sierra de Boa Viagem, es una playa tradicional, de las más antiguas como centro de veraneo y diversión. No proviene de la Edad Media sino del Renacimiento y estuvo llamada, al igual que tantas otras poblaciones costeras, a colaborar en la gran empresa nacional. Los navíos del Infante Don Henrique iban hasta la desembocadura del Mondego, que para eso fue colmatada, para cargar pan y maíz, que llevaban hasta Ceuta.

Fue esa expansión la que hizo que naciera Figueira da Foz que, no obstante, sólo se convirtió en un gran puerto de pesca y de construcción naval a mediados del siglo XVIII. A finales de ese siglo, se fue transformando en un importante balneario, ya consolidado en el siglo XIX.

Ramalho la encontró demasiado popular y descuidada, aunque atribuía la culpa a la contaminación por los círculos estudiantiles de Coimbra, a los que despreciaba. «Antiguos estudiantes suspendidos, viejos novilleros incorregibles, con el pelo lleno de caspa, la barba sin afeitar, el rostro macilento y sombrío, las uñas y los dientes sucios y los zapatos gastados pasan fumando un cigarrillo y arrastrando por el macadán cubierto de papeles rasgados la punta de la capa manchada y rota».

Pero no deja de describir los dos clubes del lugar, donde «las señoras suelen organizar conciertos y bailes». Y continúa diciendo en su cuaderno de viaje, Las playas de Portugal: «La soirée es una de las grandes preocupaciones de esta playa, y no será por falta de contradanzas por lo que los bañistas dejan de regocijarse en este sitio». Más adelante analiza el carácter social de las oleadas de veraneantes: «La población de bañistas en Figueira consta de dos capas diferentes: a finales de septiembre, se retiran las familias de Coimbra y algunas de Lisboa, y les suceden las de los labradores de la Beira, que vienen a esta playa después de las cosechas para descansar de los trabajos del campo».

Cien años después, Jaime Cortesão va a encontrar Figueira en el auge de su desarrollo lúdico, cosmopolita y bohemio. «Por sus admirables condiciones climáticas, y sin olvidar las helioterapéuticas, la finura del arenal, sus excelentes hoteles, la piscina y la magnífica conjunción de sierra y mar, Figueira se convirtió en la mejor entre las muchas y buenas playas portuguesas, con asistencia y categoría internacionales», escribe en Portugal: la tierra y el hombre. «En efecto, la Figueira tiene esa ventaja: es una playa, sin dejar de ser una ciudad. Y una ciudad en el más alto sentido de la palabra, con grandes tradiciones cívicas, literarias y humanísticas».

El poeta y pedagogo João de Barros, natural de Figueira, ya notó que la ciudad imponía un cierto ceremonial a quien llegaba o a quien vivía allí, «el de quien no quiere sentirse inferior o desentonar ante la naturaleza que lo rodea».

Cortesão añade que «el ambiente de esta playa urbana e internacional impone un cierto cuidado en la indumentaria y en la urbanidad de las maneras».

Todavía hoy Figueira es así. Las personas se exhiben al pasearse de noche por la calle de los casinos, al tomarse un café en el Caravela o una cerveza en el Tiburão, o al comer un arroz de marisco en el Teimoso. Y en eso, en esa mezcla de espíritu urbano y de playa, hay algo de precursor de un cierto estilo de vida que nació más tarde, probablemente en la línea de Estoril y en el Algarve, y que refleja la forma de vida portuguesa actual en la costa. En este sentido, tal vez la playa como la entendemos hoy comenzó en Figueira.

De mediados del siglo XIX a mediados del siglo XX, las familias de las clases altas y medias se esforzaban por pasar un mes o quince días al año en una playa, por razones de salud. Los médicos recomendaban el sol y los baños de mar, la sal y el yodo para los niños, ancianos, enfermos y todos los que quisieran sentirse revigorizados para un año de trabajo.

La costumbre de frecuentar los balnearios nació de esta idea, pero la sobrevivió. La gente sigue yendo a la playa aunque ya no la vea como un sanatorio. Se sabe que la exposición al sol provoca enfermedades de la piel, que la humedad no es beneficiosa para los huesos y que el yodo no es el elixir milagroso que se pensaba. Pero la gente continúa yendo, cada vez más y en mayor número, para pasar temporadas o sólo durante unas horas.

Como casi el 80% de la población vive en la costa, ir al mar ya no es sólo una cosa de las vacaciones. Durante todo el año, siempre que sale el sol, podemos ir a comer o a tomar un café a la playa, que ya no es sólo la arena, sino que se compone de terrazas, restaurantes, bares de playa y avenidas junto al mar.

Es una nueva fase de la vida de las playas que se opone a la de las vacaciones, a cuando se iba a tomar baños por prescripción médica, a la de la faena pesquera y a la del comercio y la expansión marítima. Y todo ocurre como si estas dimensiones nunca se cruzasen aunque coexistan en el tiempo.

Ni la literatura parece haber logrado integrarlas produciendo una visión completa en esa relación de las poblaciones con el mar, que es fundamental en la definición de la identidad portuguesa.

• • •

El libro de Ramalho Ortigão se ocupa de las estancias vacacionales, ignorando casi por completo las poblaciones locales. La mayoría de las páginas de *Las playas de Portugal*, cuyo subtítulo es además, *Guía del bañista y del viajero*, está dedicada a consejos científicos sobre baños y hábitos saludables.

«El tratamiento marítimo que los enfermos van a buscar en las playas consta de tres elementos distintos: la atmósfera marítima, el agua de mar para uso interno y el baño de mar», escribe Ramalho. «El aire del mar es saludable para las personas débiles, enclenques, apáticas o de constitución linfática [...]. Es en la infancia cuando el aire del mar se vuelve más particularmente saludable cuando la evolución del organismo presenta cierta demora, tanto por la insuficiencia de las fuerzas como por una convalecencia difícil».

Como bebida, «el agua de mar ha sido, por desgracia, poco explorada hasta la fecha por la clínica portuguesa [...]. El agua de mar para uso interno puede aplicarse como medicamento alterativo y como medicamento purgativo. La dosis laxante es entre dos y cuatro vasos. La dosis alterativa es mucho más débil y va en consonancia con la tolerancia del estómago. Todos los grandes médicos alemanes insisten en las propiedades medicinales del agua de mar como bebida para los individuos linfáticos y escrofulosos. Los médicos ingleses la aplican principalmente como laxante. Varios médicos franceses, entre los cuales los Sres. Gardet y Rocca, reconocen y recomiendan las propiedades alterativas y laxantes del agua de mar. Es utilísima para los niños que padecen de

lombrices. El agua de mar puede también emplearse con gran utilidad terapéutica en los usos de la higiene femenina, en las enfermedades uterinas y para otras aplicaciones».

El baño «puede considerarse bajo dos puntos de vista diferentes: como agente hidroterapéutico y como baño medicinal».

Y además de estos tratamientos, «forman parte también de la terapia el baño de arena, útil para los niños, el baño de aire, la alimentación con mariscos, etc.». Páginas y más páginas sobre las formas de tomar el baño de mar, cómo y cuándo entrar y salir del agua, las fricciones tras el baño, las «precauciones higiénicas», los escalofríos, la palidez del rostro, la entumecimiento de pies y manos, el desvanecimiento de las venas y otros síntomas de congestiones y demás achaques, lo que las mujeres deben hacer solas con el agua de mar, etc.

Cincuenta años más tarde, otro autor escribía sobre los mismos lugares desde una perspectiva totalmente diferente.

En *Los pescadores*, Raul Brandão prestaba finalmente atención a esos habitantes de la costa, ignorando por completo las hordas de veraneantes y bañistas. Las costumbres, las técnicas de pesca, la pobreza, la mentalidad de los pescadores de Mira, de Nazaré, de Caparica, de Sesimbra o de Olhão están descritas por él con una prodigiosa sensibilidad artística. Aunque, según Antonio Sérgio, lo hace con escasa sensibilidad social. Raul Brandão se muestra eximio al describir los paisajes, los colores, las atmósferas, pero se olvidó de los aspectos económicos y socioculturales de la vida del mar. Retrató sobre todo «playas y panoramas», y a los pescadores «los vio desde fuera», escribía el socialista Sérgio en *Ensayos*.

A pesar de todo, *Los pescadores* y *Las playas de Portugal* son los dos libros que hay que traer en la mochila en un viaje por la costa portuguesa porque, además, no hay muchos más. Gran parte de nuestra literatura está ambientada en el mundo rural y dibuja un retrato del país que poco representa ya la realidad actual.

El hecho de que el mar no haya atraído la curiosidad de los escritores admiraba al propio Raul Brandão. «En primer lugar, el decoro es formidable pero resulta monótono», intentaba explicar en uno de los artículos reunidos por Vasco Rosa en la obra *La piedra aún espera echar flor*. «[...] es cierto que al final los hombres están llenos de poesía, aunque sean humildes. La vida de los pobres, ruda, oscura y dolorosa, es como la vida de la tierra que calcamos, grande, ignorada, simple y sin gritos. No hay gestos, ni vastos dolores románticos a los que sacar partido: es un filón de emoción profunda, un torrente de lágrimas».

Está claro que el mar nunca estuvo ausente de la literatura. Las barcarolas y mariñas que escribieron en galaico-portugués los trovadores medievales adoptaron el mar como escenario de las cantigas de amor. *Olas del mar de Vigo*, / *Visteis a mi amigo?* / ¡Ay Dios!, ¿vendrá pronto? / *Olas del mar agitado*, / ¿Visteis a mi amado? / ¡Ay Dios!, ¿vendrá pronto?

Es ese mar visto desde tierra de la literatura anterior a los Descubrimientos. El mar de Camões se ve desde las carabelas, y el de Fernão Mendes Pinto desde los lugares lejanos adonde ellas conducían.

Además de Ramalho y Brandão, acomodemos entonces en el portaequipajes de la moto el *Cancionero de Resende*, *Los lusíadas*, *la Peregrinación*, *la Historia trágico-marítima* y *Mensaje*. Y aún cabe un librito de Sophia de Mello Breyner.

LEER EN LA PLAYA

Todo verdadero lector sabe que en la playa no se puede leer. No hay posición buena. En la mayoría de los casos, sucumbiremos a los dolores de codos en diez minutos. Poniéndonos hacia arriba, no aguantaremos los brazos en el aire más de cinco minutos. De lado, sentiremos que se nos aplasta el hombro en apenas tres minutos. Por no hablar de la luz (esos virginales rayos solares disparados a través del agujero de ozono sobre la página blanca).

No es posible, me lamento. Basta de engaños. La idea romántica de pasar unas vacaciones en la playa leyendo novelas no se corresponde con la realidad. Yo ya me he conformado con esto. Pero aquel hombre, no. Creyó en el poder de una quimera. En la posibilidad de un amor lleno de compromisos entre cultura y medio ambiente, en una comunión técnicamente asistida con la Naturaleza. Hizo lo que yo nunca tuve el coraje de hacer: proveerse de la necesaria parafernalia.

Llegó, abrió su cómoda silla de brazos (uno de los cuales estaba provisto de un soporte para vasos), enterró en la arena una opaca sombrilla, instaló una pequeña mesa desmontable y por fin se colgó en la nariz una maravilla de la óptica: unas gafas de lectura, en las cuales fijó un par de lentes oscuras.

Cuando, después de varias horas de concentración, terminó el penúltimo capítulo del voluminoso romance histórico, el delgado y pálido veraneante se levantó, enderezó la espalda y, con un aire triunfal y sin quitarse las gafas, caminó hasta el agua. Se sumergió con gran estilo y cuando emergió, muchos repararon en que ya no llevaba sus gafas.

El hombre tenía sus cincuenta años, una buena barriga y una melena naciente de las sienes para disimular la calva y a la que el buceo había liberado de su función. Con los pies en el agua, con una sonrisa en los labios y algas pegadas al tronco peludo, tardó algún tiempo en darse cuenta de lo sucedido. Después, se quedó sin consuelo. Eran unas gafas carísimas, las únicas que tenía, gimió. Y se tambaleó hasta el socorrista para quejarse.

El muchacho lo escuchó con aire incrédulo pero solícito. ¿Encontrar unas gafas en medio del Océano Atlántico? Era de locos. Pero, de alguna manera, percibió que se trataba de salvar una vida y avanzó hacia el mar. Con el agua por la cintura y los pies enterrados en el lodo inició la imposible misión.

En la playa la gente le miraba, al principio con curiosidad y con cierto interés. La noticia de la pérdida de las gafas se extendió rápidamente y se conoce que en una playa superpoblada, en pleno agosto, no hay mucho que hacer. Tal vez eso explique lo que pasó a continuación: decenas, centenares de bañistas entraron en el mar en busca de las gafas. La playa entera se movilizó con la tarea, a pesar de que era evidente que nunca tendrían éxito. Jóvenes o viejos, ya nadie jugaba con raquetas o hacía castillos en la arena. El pasatiempo era buscar las gafas del hombre que quería leer en la playa. Como si el mar le hubiera arrancado de la cara el instrumento de su afrenta.

Las búsquedas prosiguieron hasta el final de la tarde, entre risas y bromas. Nadie se tomaba aquello realmente en serio, excepto él. El hombre que quería leer en la playa creía en el milagro.

De repente, alguien dio un grito y levantó un brazo. Estupefacción general. ¡Allí estaban! Habían encontrado las gafas. Sin más demora, fueron entregadas a su propietario. Ante la multitud boquiabierta, el hombre se las colocó sobre la nariz, mostró una amplia sonrisa de agradecimiento y atacó el último capítulo.

LA CARRETERA DEL ATLÁNTICO

Tras atravesar el puente sobre el Mondego, se toma durante unos pocos kilómetros la N109 en dirección a Leiria, hasta que se corta a la derecha para tomar la Carretera del Atlántico. Aquí sí, se planea sobre el azul al pasar por Pedrógão, Vieira, São Pedro de Moel y Nazaré.

Desde São Martinho do Porto hasta Foz do Arelho hay otra carretera atlántica, en cierto modo la continuación de la misma. Pero después no es fácil seguir la línea costera. Lo mejor es aprovechar el sentido de la A8 o, por lo menos, de la N8, rodeando Lagoa de Óbidos hasta desembocar en la península de Peniche y en Baleal. Después, a la salida de Foz do Arelho, en la carretera que va en dirección de Caldas da Rainha, es posible avistar la ruina de lo que fue durante años la mayor y más animada discoteca de la zona oeste: la Green Hill. Otros antros de la vida nocturna de verano surgen por turnos a lo largo del recorrido, decadentes, abandonados y destruidos.

A partir de Peniche el camino se vuelve extasiante. Ya no se trata de las carreteras panorámicas como las de Quiaios, o la de la Costa de Lavos, al pasar Figueira. Ahora no existe el artificio de la ruta turística, sino más bien un espacio de fusión de campo y mar cuyo equilibrio natural no excluye a la población.

El secreto de esta complicidad se llama carretera nacional 247. Nos lleva, a través de curvas, loopings y otros movimientos de gaviota, hasta la órbita de la playa da Consolação, de São Bernardino, Santa Cruz y, desde allí, hasta Ericeira, Sintra y Cascais.

Los cincuenta kilómetros que unen Peniche y Ericeira son un mundo de características propias. Es una zona de ventarrones y nieblas densas, de agricultura y de surf, de pueblos y de montes suaves, acantilados sobre el mar y penínsulas que verdean. Si en otras regiones las playas parecen ser un bien escaso e insuficiente para la avidez estival de las poblaciones provenientes de las ciudades vecinas, aquí sobran y esperan en reposo. Es imposible conocer todas las playas, memorizar sus nombres. Algunas son sólo un bar de madera sobre la ribera, otras la desembocadura de un riachuelo, o una laguna de mercurio entre rocas con la marea baja.

Aquí, como en el resto del país, cada playa tiene también su carácter, que recorre un largo espectro pero nunca es melancólico, como en las costas de Bretaña, de Cornualles, o incluso de Asturias. En Portugal la playa es una fiesta. Vamos a ella para transformarnos, para inventarnos un estilo de vida intenso, generoso y libre, para ser felices durante algunas horas o días.

La playa es lo mejor de nosotros. Revela el lado más luminoso de nuestra naturaleza. Como la espuma de otras ondas invisibles que fluyen de la tierra al mar.

El mar es una ciudad

VIEIRA DE LEIRIA

La fórmula secreta de los Tomé Feteira

Fernando Manuel Moreira Fonte, de 73 años, está arreglando el jardín de la casa de su hijo, justo enfrente de los pabellones abandonados de la empresa Limas União Tome Feteira, SL. «No puedo mirar hacia allá sin emocionarme», dice.

Son una serie de pabellones de tono amarillento y aspecto muy decadente, con los cristales de las pequeñas ventanas rotos y vegetación salvaje por todos lados. «¿Entrar ahí? No sería capaz. ¿Verlo como si fuera un cementerio abandonado? Debe de ser horrible». Fernando no ha vuelto a entrar allí y han sido pocas las veces que ha pasado junto a la puerta desde que dejó de trabajar en la fábrica de limas hace 17 años.

Entró a los 13 años, para no estar en la calle. Había terminado el colegio y se pasaba los días jugando en el pinar con los otros niños, lo cual se consideraba peligroso. Lo decidió su padre, que llevaba trabajando en la fábrica de limas también desde la adolescencia. A Fernando lo enviaron a la sección de los llamados «martillitos» a hacer limas triangulares, de tres esquinas, para afilar dientes de serrucho. «Martilleábamos con cinceles de acero fundido», explica. «Después fueron de acero rápido, que era tan duro como el diamante». Era de las tareas más duras que había en la fábrica. «Ganaba 7 escudos al día. Las limas eran de tres tipos: clarito (las mejores y más demandadas), de corona y de veinte, que eran las más frágiles».

Las «clarito» en un principio, se vendían bajo una de las marcas de Joaquim Tomé Feteira, Coroa o Cabeça de boi, lo que desvelaba en parte el secreto de la familia Tomé Feteira, para quien lo supiese entender. Más tarde, Fernando llegó a trabajar en la sección donde ese secreto tenía más implicaciones: la del templado. «Había unas bolas enormes de hierro que rodaban sobre las piedras de un crisol durante 48 horas seguidas». Se trataba de moler los componentes de ese compuesto milagroso y secreto que proporcionaría a las limas Tomé Feteira su dureza incorruptible y también todo su valor.

La fórmula secreta de este templado se mantuvo en poder de la familia durante casi dos siglos y fue eso lo que garantizó a los Tomé Feteira el dominio de la industria de limas, su crecimiento, la eliminación de sus competidores más débiles y, en consecuencia, el dominio social, cultural y político en toda la región de Vieira de Leiria. La forja de los Tomé fue la cuna de este imperio que sería testigo de evoluciones y ramificaciones importantes, como ocurriría con las empresas internacionales de Lucio Tomé Feteira.

Y, sin embargo, no fue un Tomé Feteira quien inventó la fórmula. Por lo que averiguaron algunos historiadores interesados en el caso, habría sido un francés que se había quedado por aquí después de la última invasión napoleónica, comandada por André Massena en 1810. Habría sido este superviviente de las líneas de Torres Vedras quien enseñara a un portugués de Vieira de Leiria,

António Luiz, la fórmula del templado.

En la época, el pinar de Leiria constituía el centro de varias actividades relacionadas con la extracción de la madera. Siempre fue así desde la construcción naval en la era de los descubrimientos pero ahora, tras las invasiones francesas, la madera era todavía más solicitada para los astilleros del reino.

La industria de la madera requiere de hachas, sierras y otros instrumentos de hierro, así como de limas para afilarlos. António Luiz, detentor de la fórmula secreta, pensó por ello que sería una buena idea abrir un taller de hachas, martillos, arandelas y limas. El lugar era perfecto, no solo porque había una gran demanda de esas herramientas sino también porque no faltaba madera para alimentar los hornos de las fraguas.

Antes de morir, António Luiz dejó su empresa a sus tres hijos y a cuatro aprendices del taller. Uno de estos aprendices se llamaba Joaquim Tomé y abriría más tarde su propio taller, donde empleó a todos sus hijos.

Años después se multiplicarían en la región los talleres de hachas y limas. Consultando los registros de la época, se aprecia que la mayor parte de los propietarios de esos talleres tiene los apellidos Tomé, Feteira, Tomé Feteira o Luiz Vieira. Son los descendientes de António Luiz y de Joaquim Tomé, es decir, las familias que poseían la fórmula.

Joaquim Tomé Feteira, hijo de Joaquim Tomé y Angélica Feteira trabajó en el taller de su padre y fundó el suyo propio probablemente en la década de 1860. La fragua de los Tomé.

Los talleres de los Luiz Vieira, así como la mayor parte de los otros, acabarían siendo absorbidos por la fragua de los Tomé. En 1919, esta se transformó en la empresa Limas União Tomé Feteira, una sociedad limitada. Los propietarios eran los cuatro hijos mayores de Joaquim Tomé Feteira: Raúl, Francisco, Albano y João. En 1931, Raúl cede su parte a su hermano pequeño, Lucio Tomé Feteira. Más tarde, Francisco cederá la suya a Albano y a João. Lúcio acabaría también por vender todo a João para dedicarse a otros negocios en el extranjero. Es decir, que en sus años de oro, cuando la industria se desarrolló, con la introducción del acero, el proteccionismo estatal y la llegada de dos guerras mundiales en las que las limas resultaban esenciales para la producción de armamento, la fábrica estuvo en manos de Albano y João.

Fernando Fonte, que en 1950 entró a trabajar en la fábrica con 13 años, se acuerda bien de los dos hermanos. «João era el que mandaba. Estaba siempre allí, se interesaba de verdad por las limas. A Albano le interesaban otras cosas. Solo iba por allí para inspeccionar a los trabajadores y ver que estaba todo en su sitio. Cuando él llegaba, en seguida nos agobiábamos. Aparecía por sorpresa aunque nosotros sabíamos desde el primer momento que había entrado en la fábrica por el perfume que usaba. Era tan fuerte que tan pronto venía por el patio ya estábamos todos derechos para que no nos pillara en un renuncio».

Según las monografías escritas sobre la empresa, Albano era el director comercial y João «el mago del laboratorio» o «el depositario del tesoro paterno en forma de conocimientos tecnológicos», es decir, de la fórmula.

Actualmente, puesto que los hermanos Tomé Feteira vendieron la empresa a una sociedad austríaca, ya se puede revelar el secreto. El compuesto llamado «la cornada», tenía tres ingredientes: polvo de carbón, ceniza y polvo de astas de bovino. Este último se obtenía quemando cuernos y moliéndolos después en un crisol.

Contenía carbono que impedía que los dientes de la lima se partiesen al entrar en contacto con el agua del tanque de templado. Sumergida en «la cornada», la lima iba al horno a una temperatura de

740 grados en un crisol con plomo líquido, sal de roca, soda y polvo de asta. Era este el templado de las limas Tomé Feteira, el secreto que garantizaría el poder de una familia y su dominio sobre una población entera para bien o para mal.

•••

Albano, el perfumado tenía dos especialidades, sólo remotamente relacionadas con la fabricación de limas: las mujeres y la represión a los trabajadores. «En la fábrica, lo único que hacía era vigilar a los operarios y perseguir a los contestatarios y a los comunistas», recuerda otro trabajador de la empresa.

Albano era miembro de la Legión Portuguesa y tenía muchos amigos en el régimen. «Le gustaba reafirmarse como benefactor pero nosotros sabíamos que denunciaba a los trabajadores a la policía del régimen». En ciertos momentos, por contagio de las protestas de los obreros de Marinha Grande, hubo brotes de encarcelamientos en la fábrica. Otras veces aparecía la policía para abortar cualquier principio de insubordinación.

Por otro lado, Albano era un romántico. Era a las mujeres a quienes dedicaba la mayor parte de su tiempo. Principalmente a las mujeres de los demás. Les puso casa a algunas solteras y las viudas le encantaban. «Pero las que más le gustaban sin duda eran las casadas», cuenta el operario de la fábrica. «Destruyó muchas familias. Otras no hacían nada por miedo».

En este sentido, Lúcio no era mejor que él pero tuvo la inteligencia de irse al extranjero. «No quiso quedarse aquí para no interferir en los negocios de sus hermanos», explica Joaquín Vidal Tomé presidente de la Junta de Vieira de Leiria. «Esto era demasiado pequeño para lo que él quería».

Su padre, el viejo Joaquim Tomé Feteira, preparó a Lúcio, el hermano pequeño, para vuelos más altos. Le obligaba a andar descalzo y a bañarse con agua fría en el río y en el mar para que fuese más fuerte, a semejanza del proceso de templado al que sometía las limas. Le enseñó a leer muy temprano y le mandó al colegio. «De todos los hermanos, él fue el único que estudió», dice el presidente de la Junta. «Por eso lo mandaron fuera».

Regresó y llegó a ser socio de los hermanos, pero a los veintiún años ya se había marchado a Angola, donde trabajó como funcionario de Finanzas, y después al Congo Belga, donde participaría en varias empresas. Se casó con María Adelaide, hija de un industrial del vidrio, y después de haber vendido su participación de la fábrica de limas fundó Covina, una fábrica de vidrio, con la ayuda de su suegro. A partir de entonces diversificó los negocios en varios ramos y países con un éxito fulgurante. A finales de los años 50, era considerado uno de los hombres más ricos del mundo.

En Vieira de Leiria, la población vivía en la miseria. Los Tomé Feteira no solamente eran dueños de la fábrica, que empleaba a gran parte de la población (en los tiempos de Fernando Fonte había allí más de 1 900 trabajadores), sino que eran también los dueños de muchas de las casas y de las tierras de la localidad.

Quien podía, emigraba. En 1962 Fernando fue desafiado por un amigo a ir inmediatamente a Francia. Sin embargo, había que pagar 15 000 escudos que él no tenía. «Pero si me acabo de casar y no tengo dinero», le dijo Fernando a su amigo. Estuvo ahorrando dinero de su remuneración. Para incentivar la producción, los hermanos Feteira pagaban 40 centavos por cada docena de limas que el operario produjese de más. Con un gran esfuerzo, Fernando consiguió reunir 30 escudos cada semana, que gastó en la adquisición de los muebles y del alquiler de su casa, propiedad de los patrones.

Más tarde, intentó obtener una autorización para emigrar legalmente pero le fue denegada. Supo más tarde que el la Policía del régimen pidió información sobre él a Albano Feteira, que no le

permitió irse. «Porque era un buen trabajador», cuenta.

Tras el 25 de abril los obreros se revelaron. Una comisión de trabajadores secuestró a Albano dentro de la fábrica y asumió el control de la empresa. En la confusión de los meses siguientes los Tomé Feteira intentaron deshacerse de muchas propiedades. Fernando Fontes les compró la casa donde vive actualmente por la bagatela de 220 000 escudos.

• • •

«Lúcio Feteira siempre le dio mucho a esta tierra», dice el presidente de la Junta. «Tenía un gran sentido de la familia. Por eso todas las obras que creó y financió tienen, por petición suya, nombres de personas de su familia». Es el caso de la guardería, de los bomberos, de la casa parroquial, de la Biblioteca de Instrucción Popular. Y, según su testamento, el 80 por ciento de un sexto del total de la herencia debía ser atribuido a una fundación con sede en la Quinta da Carvalheira (una propiedad de Lúcio que está junto a la fábrica de limas), y dirigida por la Junta de distrito, para promover obras de carácter social y cultural en Vieira de Leiria. No se sabe cuál es la cantidad que se va a recibir porque no está calculado el valor total de su fortuna, pero se cree que puedan recibirse más de 100 millones de euros para su gestión en favor del pueblo.

El proceso está congelado debido al litigio existente entre la hija de Lúcio, Olimpia, y Rosalinda Ribeiro, la secretaria y amante, asesinada en Río de Janeiro en diciembre de 2009, un crimen que está siendo investigado por la policía brasileña y que ha transformado la herencia de Lúcio Tomé en un tema nacional.

«El señor Lúcio se sintió muy desgraciado con la actitud de la población de Vieira hacia su familia después del 25 de abril» explica Joaquim Vidal Tomé. Pero se reconcilió cuando, en una visita al pueblo, la biblioteca (de la que él fue uno de los fundadores), organizó una fiesta en su honor. El grupo folclórico de las Peixeiras de Vieira bailó a su alrededor y el magnate lloró de emoción. Comenzó a aportar una contribución de 500 euros mensuales a la biblioteca. Cuando murió, hace 10 años, la Biblioteca de Instrucción Popular comenzó a tener dificultades de nuevo y ahora ansían que la resolución judicial se resuelva para recibir parte de los millones de Lúcio. «Pero esta historia del asesinato va a retrasar mucho las cosas», piensa el presidente de la Junta.

Dependencia y revuelta. Así fue siempre la relación de Vieira de Leiria con la familia Tomé Feteira. «Sé que estábamos esclavizados», dice Fernando Fonte. «Pero no puedo mirar estos pabellones sin emocionarme. Aquello era algo formidable, cuando todo funcionaba. Ha sido mi vida».

PENICHE

El mar no es salvaje

En ciertas zonas, hay un presentimiento de otras dimensiones. Ya no viajamos solo por tal carretera, a través de tal paisaje, sino sobre una ola ilusoria, en una película que atraviesa los sentidos y los confunde.

Hay en estos caminos frente a la orilla del mar, algo de inalterable e intangible, una cierta presencia en la eternidad. Un encanto que nos desconecta de la circunstancia, que borra todo a nuestro alrededor y vuelve a iluminar el horizonte, que se licúa en un túnel azul y nos absorbe hacia adelante

como una puerta giratoria acelerada en el viento.

Vamos empujados por la gravedad, en una caída libre amortiguada por una cortina densa y líquida, tibia y translúcida, como si un tsunami lento, imperceptible, nos hubiese sumergido hace mucho en campos de arrecifes.

Los surfistas de la ola gigante de Nazaré saben que existe un abismo bajo su tabla. Se percibe en el dramatismo de sus gestos, en la intensidad ceremonial de todos los preparativos. En la ciencia e intuición implícitas y en la sensibilidad holística. No es tan sólo una ola: son las fuerzas desabridas de los desfiladeros submarinos, el caudal portentoso que recorre, a cinco kilómetros de profundidad y durante más de 200 kilómetros en dirección hacia la tierra, todo el cañón de Nazaré desde la llanura abisal ibérica.

La ola de 30 metros de altura es una polarización, resultante de un encuentro de tempestades de alta mar con aludes tectónicos. Y, al mismo tiempo, no es nada. Es agua, una energía invisible, una montaña de espuma, sobre la que se puede surfear.

La carretera es igualmente fantasmal. Lo concreto y lo imaginario no se distinguen entre sí porque pertenecen a la misma esfera familiar. Un espacio íntimo que habitamos desde siempre. Este mar, este incienso embriagador, se impregna en nosotros como un dios mórbido, como un interlocutor desmesurado.

En cierto modo, somos su creación por lo que recorrer estas carreteras no es pasear por la naturaleza sino acercarte a viejos rincones, cabañas de recogedores de algas, anclas oxidadas, cascos hundidos, montones de conchas secas, fondeaderos abandonados, restos de redes, cuerdas, cabos, trampas de cangrejos, almadrabas de atún, faroles, fuertes, fondas para piratas, antros de aventureros y aldeas de pescadores.

El mar no es salvaje. Incluso aquí, en los barrancos de Peniche, en los promontorios de piedra negra del cabo Carvoeiro, en los peñascos destripados, comidos por las oleadas, de la isla de Baleal, todo parece humano. Cuanto más espantoso, más humano. Estamos en casa. Visitamos nuestros dominios. El mar es una ciudad y, a veces, una ciudad en ruinas.

• • •

Luis y Lidia Pereira son una pareja con suerte. Ambos tienen trabajo en Peniche: él trabaja en la pesca y ella en una fábrica de conservas. Tienen una casa gratis, cedida por la fábrica hace muchos años. Como es época de crisis, Luis, de 46 años y pescador desde los 14, gana 200 o 300 € al mes. Los pescadores no tienen un salario fijo. Reciben una «parte», o «parte y media», o dos «partes» de lo recogido, según sean «mozos», «camaradas», «contra maestres» o «maestres». Cuando no se pesca nada, no se llevan nada a casa. Lidia, de 43 años y que lleva trabajando en la fábrica desde hace 25, gana 350 €. Tienen dos hijos. Están pagando el coche y los muebles a plazos. En Peniche, no todos tienen la misma suerte. La crisis ha empeorado de año en año puesto que ya no es fácil atrapar peces, bien porque dejó de haberlos o bien porque ya no se venden. Todos están de acuerdo en que la pesca se va a acabar. Pero es difícil cambiar de sector: las comunidades pesqueras son cerradas y no tienen otras actividades económicas más allá de las relacionadas con la pesca. Cuando no hay peces entran todas en crisis. Muchas familias de pescadores pasan hambre pero nadie lo admite, por orgullo. Ser pescador es sinónimo de valentía e independencia. «Ya no se trata de orgullo, es vergüenza», me dice un pescador, en el puerto de Peniche. Otro cuenta que su mujer está desempleada y no gana dinero desde hace seis meses.

Otro hombre cuenta además que, para sobrevivir, trabaja en la obra durante el día y en la pesca por la noche. Ha aprendido a no dormir. Existen sistemas de ayuda mutua más velados. En Peniche hay

tiendas que fían, porque confían en que los pescadores pagarán cuando pesquen. La Iglesia distribuye comida y ropa entre los más pobres. Van allí por la noche, o en días de misa, para que nadie sepa el propósito de la visita.

Lidia y Luis viven en un barrio de casas minúsculas, todas iguales. Eran las caballerizas del antiguo dueño de la fábrica de conservas. En las ciudades de pescadores, es fácil encontrar los barrios de los pescadores: son los más pobres. Lidia me enseña las pocas latas de conserva que consigue traer para casa para explicar que la fábrica prefiere comprar antes sardinas a Rusia y a España que a los pescadores locales. Por esa razón Luis gana tan poco a pesar de pasar las noches en el mar. Hace unos días se hirió con la polea del cabrestante que tira de la red. No murió aplastado por milímetros. En la casa contigua, exactamente igual que la de Luis y Lidia, viven los padres de ella: Elvira, que trabajó toda la vida en la fábrica de conservas, desde los 16 años, al igual que su hija, y João dos Santos, conocido como «el Cuarenta». João, el Cuarenta, de 79 años y pescador desde los 17, cuenta que también tuvo una vez un accidente en la polea del cabrestante. «Se me abrió el vientre, pero el médico me lo cerró con una cámara de aire de bicicleta». João, el Cuarenta, se indigna al hablar de la actual crisis de la pesca. «Crisis había en mis tiempos, cuando pasábamos hambre y teníamos que cargar el pescado a la espalda». Muestra las manos todavía cubiertas de callos y comienza a describir, con orgullo, las miserias de la vida en el mar durante los años 40 y 50. «Yo soy analfabeto, pero sabía escribir mi nombre, el de mi madre y el de mi padre». Me mira fijamente y en silencio un momento, con su boina, su abrigo de cuadros y una fatigada tristeza en la mirada: «Bueno, los de mi padre y mi madre ya los he olvidado».

BERLENGA

La risa de las gaviotas

Berlenga es una isla de verdad, orgullosa e independiente, no sólo un pedazo de tierra anexo al continente. Es un territorio con vida propia, con sus montañas, sus caminos, sus grutas y sus playas. Al contrario de lo que sucede en las otras islas continentales, aquí la tierra parece más distante vista desde la isla de lo que parece la isla vista desde la tierra, y es llevada con facilidad por la neblina, borrada del horizonte para que la isla pueda permanecer sola.

A veces lo que se ve son sólo algunas de las pequeñas islas del archipiélago, el de las Estelas y y el de los Farilhões, lo que permite la ilusión de estar en una metrópoli de un misterioso y altivo país perdido en el mar.

No es fácil llegar hasta aquí. El viaje dura una hora, que parecen dos o tres. El mar está siempre tan agitado, que en el barco Avelar Pessoa (que lleva el nombre de un héroe legendario de Berlenga), un tripulante pasa repartiendo a los más de 150 pasajeros bolsas para vomitar. También esto hace que aumente la distancia. Después de girar en el cabo das Tormentas, la sensación es la de llegar a otro mundo.

Berlenga es eso, un mundo girado hacia sí mismo. Una vez aquí, olvidamos de donde venimos y declaramos la soberanía. El tiempo y el espacio se deforman para acogernos. El paisaje no se asemeja a ningún lugar del continente. El mar es verde y la tierra oscura, recortada y abrupta. Por algún fenómeno relacionado con el tamaño y la densidad de la roca, las voces quedan siempre

veladas, aunque produzcan eco. Se oye mejor lo que se dice de lejos que lo que hablan los que están a nuestro lado. Hay una sensación de irrealidad y suspensión, como si nadie tuviese los pies sobre la tierra. Excepto Marieta y su marido, Veríssimo, en el barrio de los pescadores.

La isla puede estar llena de gente, como sucede en estos meses de verano pero ningún sonido humano sobrepasa el grito de las gaviotas. Son ellas las que dominan la isla, volando sobre las calas o posadas por millares a lo largo de las laderas, como un ejército que se pierde en la vista. Aquí es imposible mandarlas callar. Su triunfo es total. Nunca huyen. Parece que hasta graznan más alto cuando un ser humano pasa cerca de ellas.

Es un grajear continuo y variado, que a veces parecen gritos y otras aullidos pero que a partir del momento en que se nos ocurre compararlo con carcajadas, ya no nos libramos de él. A partir de ahí, por cualquier sitio por el que paseemos en toda la isla de Berlenga nos acompaña la risa sarcástica de las gaviotas.

Para recorrer la isla, hay dos opciones: en barco o a pie, lo que implica subir. Los barcos visitan las bahías, las playas y las grutas, llegan hasta la fortaleza de São João Baptista, situada en un islote conectado a la isla madre por un puente. A pie, se pasa por el restaurante y el bar, bajo las cerca de 30 casas del antiguo barrio de pescadores, por el camping y por el faro hasta el fuerte.

El fuerte de São João Baptista, una construcción del siglo XVIII que fue inicialmente un convento, es ahora una especie de lugar comunitario para los amantes de la Berlenga. Se cuenta que fue aquí donde, en 1666, un cabo llamado Avelar Pessoa, con los 26 soldados que constituían la guarnición del fuerte, resistió heroicamente el ataque de una armada española de veinte barcos.

Quien aparentemente manda hoy aquí es Rogério Leitão, un pescador de Peniche, de 45 años. Es él quien coordina las actividades, aunque todo el trasiego se desarrolle sin complicaciones. La gente entra en la fortaleza, se dirige a la cocina y asa sardinas sin parar, ocupa las mesas de los patios o se reúne en grupos junto a las almenas.

La Asociación de Amigos de Berlenga es la que gestiona, desde 1976, todo el uso del edificio, abierto para todo aquel que quiera ir. El mantenimiento se hace a través de los ingresos provenientes del alquiler de sus 22 habitaciones, disponibles de junio a septiembre y siempre agotadas.

«Antes del 25 de Abril, esto era un alojamiento de lujo», cuenta Rogério, «Salazar venía aquí con unos amigos a quienes les gustaba la caza submarina». En 1971, el exclusivo resort fue cerrado y, después del 25 de Abril de 1974, ocupado por el pueblo. El pescador Rui Goncalves, padre de Rogério, fue el primero en organizar el nuevo uso comunitario de las instalaciones. «Hay personas que viene aquí todos los años, hay más de 30», me dice el sucesor de Rui. Llegó a haber un bar, pero la Autoridad de Seguridad Alimentaria y Económica vino y lo cerró.

La UNESCO calificó el archipiélago de las Berlengas como Reserva Mundial de la Biosfera, estatuto que puede atraer a más turistas pero también más recursos para preservar las plantas, peces y aves salvajes de este hábitat único. Hoy día, además del farero, siempre en la isla aunque en un régimen de turnos, solamente una pareja permanece todo el año en Berlenga para cuidar de todo: Marieta y Veríssimo Soares. Son ellos quienes llevan a cabo la limpieza, gestionan el camping, controlan la electricidad, se encargan de los sanitarios y de la distribución del agua potable.

Viven en la isla desde hace 26 años. Antes, Veríssimo trabajaba en una oficina y Marieta en una fábrica que envasaba filetes de pescado y que ya cerró. Vinieron aquí por necesidad. Dejaron a sus cinco hijos solos, los mayores cuidando de los más pequeños. Marieta, de 59 años, gana 500 €. El marido, como encargado de limpieza, un poco más. Ella limpia los cuartos de baño, los únicos de la isla, que en el periodo de verano, tienen miles de visitantes. El se preocupa de conectar y

desconectar la luz, abrir y cerrar los grifos del agua de la cisterna y del mar. Por los grifos del restaurante, así como en las casas del barrio de los pescadores (algunas de las cuales son privadas), corre agua salada.

La casa del matrimonio Soares es muy pequeña. Tiene una habitación y una cocina, con una mesa de comedor y en la pared, un gran póster del cantante Beto.

«En invierno, todo cierra», dice Marieta, que lleva en el pecho una chapa con la imagen de un hombre de ojos azules y pelo largo, y con la inscripción «Beto para siempre». «El barco acaba en septiembre y ya no viene nadie. Nos quedamos solos. Solos con las olas, el viento. Es bonito. Me gusta mucho estar aquí. Me gusta el sosiego que hay».

Al principio costó pero después se acostumbró. Ahora, necesita la isla, la interminable soledad del invierno, para sentirse completa. En esa época, no hay mucho que hacer. Le gusta ir de pesca, pescar calamares con palangre, quedarse en casa leyendo las revistas y periódicos que los turistas dejan durante el verano.

Con lentitud, desmenuza, línea a línea, todas las noticias de Caras y del Correio da Manhã, no importa que tengan meses de retraso. El tiempo en la isla avanza de forma discontinua, como el vaivén de las olas. Aquí, el mundo es una miniatura y por eso todo es inmenso. «Ih, ih, ih, ih», gritan las gaviotas. «Iac, iac, iac, iac», ríen alucinadas.

• • •

En mayo del año pasado, un barco de la policía marítima llegó a la isla para traer una noticia. Venía a bordo un funcionario del ayuntamiento de Peniche, un médico y otros hombres que Marieta no conocía. No conseguían explicarse. Permanecieron así, en un silencio embarazoso, permitiendo que el decorado se llenara de esarpas negras, de carcajadas siniestras y de un olor empalagoso a gaviotas muertas.

• • •

Marieta se levanta todos los días a las seis de la mañana para hacer la limpieza. Pero la isla es demasiado grande para una sola persona. Nadie recoge, por ejemplo, las aves muertas que se van pudriendo en las llanuras de plantas verbenáceas. Los cadáveres están por todas partes, algunos ya secos, otros enteros, con las alas abiertas, boca arriba, como si hubieran muerto en el aire y después se hubieran tumbado, o aplastados de frente, boca abajo, en la posición de quien hubiese perdido la noción de las distancias o el control del vuelo y simplemente se hubiera despeñado contra una piedra.

• • •

Los hombres que llegaron en barco quisieron que el matrimonio les acompañase al continente. Ya en el mar, dijeron que Beto había tenido un accidente. Después hablaron de un ictus. Marieta pensaba que dándole a su hijo unas infusiones se le iba a pasar.

«Beto llegó a grabar con Rita Guerra», dice ella. «Era muy famoso». Uno de los «mayores cantantes románticos portugueses de su generación», según la respectiva entrada en la Wikipedia. Prueba de que el talento puede nacer entre cinco niños criados solos, mientras los padres se ganaban el sustento aislados toda la vida en una isla.

Fue una de las hijas la que acabó dando la noticia: «Madre, nuestro Beto ha muerto en Caldas da Rainha».

Desde que supo esto, la trabajadora de la limpieza de Berlenga todavía no ha pasado ningún invierno en la isla. Tiene mucha confianza en el próximo: «La isla me ayuda. Este invierno voy a conseguir

superar el dolor. Por lo menos eso espero, aunque con un poco de miedo».

SANTA CRUZ

La última noche del Living Opera

Carlos Fortuna, un hombre de 64 años y ojos azules, está sentado en el interior de un caserón centenario junto a Playa Formosa, en Santa Cruz. Desde la ventana, se ve el peñasco del Guincho, un impresionante megalito posado en el agua, y se oye el griterío de los niños en la arena.

Al pasar junto al edificio una mujer se para, dejando que su marido y sus hijos, cargados de sombrillas, toallas y bolsas, continúen la caminata hacia la playa: «Hace 20 años venía aquí todos los fines de semana», dice ella. «Era lo mejor de mis vacaciones. Y fueron los mejores momentos de mi vida». Su marido, Carlos, de 45 años, que creció en la región de Viseu, se detiene allí en frente, un poco confundido por el brillo en los ojos de su mujer Joana, de 38. «Era la mejor discoteca de toda la zona oeste», dice ella con la cara de quien duda estar en el mismo lugar, allí, a la entrada del Living Opera, cuyas puertas están ahora cerradas. «Bailábamos hasta el amanecer y después nos íbamos a la playa».

Carlos Fortuna abrió el Living Opera en 1983 tras regresar de Bélgica, adonde había «huido» para librarse de la guerra colonial.

En la zona de la Grand Place de Bruselas, donde vivía, frecuentaba en los años 70 un pub llamado Drug Opera. Y fue ese pequeño club, rústico y todo de madera, el que le inspiró a la hora de bautizar su nuevo proyecto.

Antes, había sido propietario de una tienda de instrumentos musicales en Torres Vedras, y tocó la guitarra durante cuatro años en la banda Atlântida, de Lena D'Agua. Pero los años 80 fueron la época de oro de las grandes discotecas. Principalmente de las discotecas de playa.

«Cuando abrió, el Living Opera era diferente de todas las demás discotecas. Las luces, la decoración con estrellas de cine y del arte, creaba un ambiente único, muy llamativo», dice Carlos. Alquiló el viejo edificio que fuera una casa particular, y lo transformó completamente, con dos pisos, calefacción central, dos pistas de baile y cinco barras.

El primer DJ fue Luis Perdigão, a quien le gustaba poner música new wave, rock, funk y disco, y tenía pasión por la electrónica y los sistemas de audio. Él mismo quiso explotar el negocio del Living Opera, pero Fortuna, que entonces tenía otro socio, se impuso. Trabajaron juntos desde entonces en la instalación del sonido y las luces, en la programación musical, en la organización de fiestas y noches temáticas.

Carlos Fortuna nunca dejó del todo durante 32 años el Living Opera. Según sus cuentas, ninguna otra discoteca en Portugal vivió tanto tiempo con el mismo dueño. Y fueron años gloriosos.

La casa tiene un aforo de 500 personas, aunque la media, en las noches de verano, era de mil personas en una noche. «Había una discoteca en Torres Vedras, Tunel, que dominaba las noches durante el invierno. En verano, la Living era la reina. Venía gente de todas partes. Hasta de Lisboa, de todo el país, porque habían oído hablar de la Living», recuerda Carlos. «Cuando comencé en 1983, estaba aquí el FMI. Después vinieron los años de la euforia, del dinero. Pero ya he pasado por

cuatro crisis. Y siempre he sobrevivido».

De junio a septiembre, la casa estaba llena todas las noches. Cada noche, había un tema, una fiesta diferente. Los jueves, era la fiesta de la espuma. «La gente traía una mochila con una muda de ropa, porque sabía que iba a acabar mojada». Otra noche, era la fiesta Black and White y otra, la fiesta de la penumbra, donde todas las luces se apagaban. Los clientes recibían pequeñas linternas a la entrada, y eran ellos los que iluminaban el local, apuntando a quien querían ver mejor: «El efecto era increíble, con la gente bailando y cientos de linternas moviéndose».

En ciertas noches de los «años locos», Carlos y Luís invitaban a artistas para que actuaran. Grupos de baile y performance o bandas, como la de Rui Veloso o incluso Samantha Fox. «Durante bastantes años reconozco que esto fue un buen negocio. Varias generaciones bailaron aquí y han quedado marcadas por la Living».

Las discotecas de playa eran un componente importante de las vacaciones de todos los jóvenes, formaban parte de la propia idea de verano. Oír música y bailar, conocer gente, el propio culto a esos lugares abarrotados de gente y de humo, con música ensordecedora y luces que cegaban, donde muchas veces no era fácil entrar, con porteros caprichosos y discriminatorios: todo eso componía la mitología del verano.

La idea de que el periodo de vacaciones era especial facilitaba esa sacralización del espacio de la discoteca, lugar de emoción donde todo lo que acontecía asumía una cualidad de leyenda. Carlos Fortuna se habituó a ese papel de maestro de ceremonias, de monje del templo de la música. Y quizá se haya envejecido, porque cuando hace diez años, el negocio dejó de ser lucrativo, no pudo ser realista y desistir.

«Debí haber cerrado esto hace diez años. Del mismo modo que gané mucho dinero, desde aquel momento también perdí mucho», dice. El paradigma de la noche de las playas comenzó a cambiar. Abrieron muchos bares, llegó la crisis, la gente dejó de tener dinero y paciencia para ciertas cosas.

En los últimos tiempos el mazazo final a las discotecas, según Carlos Fortuna, fue la «ley de liberalización de los horarios. Antes los bares tenían que cerrar a las tres y las discotecas podían permanecer abiertas hasta las seis. Ahora, los bares pueden cerrar tarde, igual que las discotecas, y por eso la gente se queda allí, porque es más barato y más relajado, se puede entrar y salir con la copa en la mano o estar allí sin consumir. La culpa es de esta ley del ministro de Economía, Pires de Lima, que no tuvo en cuenta los intereses de los empresarios. Es muy extraño. Creo que detrás de esto solo pueden estar los intereses de los productores de cerveza, para quienes trabajaba el ministro. Esa es mi opinión».

Las discotecas son infraestructuras pesadas, con muchas obligaciones legales. Tienen que tener seguridad, porteros, cuartos de baño preparados para personas con movilidad reducida, etc. Los bares no tienen las mismas obligaciones y sin embargo pueden tener equipos de sonido equivalentes, DJ, pistas de baile y estar abiertos hasta tarde. La ventaja competitiva es evidente.

Además de esto, está el fenómeno de los «DJs estrellas», dice Luís Perdigão, que se une a su amigo para la última noche del Living Opera. «La gente conoce a los DJs. Son ídolos. Y solo van a una fiesta si conocen al DJ, si es bueno. Y un buen DJ cobra de 8 a 10 mil euros por noche. Esto se ha vuelto insostenible. Una discoteca no puede pagar eso. Los DJs van a los festivales, a fiestas subvencionadas, etc.»

Los festivales de verano también se han convertido en competidores directos de las discotecas. El presupuesto para música se agota en esos eventos que llenan el verano y no sobra nada para ir a la discoteca. Más aún cuando ya no vale la pena ir a la discoteca a escuchar música. Al principio,

recuerda Carlos, eso era lo que marcaba la diferencia. Y Luís se acuerda de los discos que su madre le traía de los viajes al extranjero, o de los discos que el propio Carlos Fortuna había traído de Bélgica.

«Era eso lo que atraía a la gente», explica Carlos. «Pero era posible porque a toda la gente le gustaba más o menos la misma música. Hoy, los jóvenes se han dividido en demasiadas tribus. No es posible agradecerlos a todos. Si traigo un DJ tecno, eso va a alejar a mucha gente».

La propia evolución de las discotecas, al optar por convertirse en lugares de baile y no para escuchar música, como eran inicialmente, fue también cavando poco a poco su propia tumba. La música de baile se ha ido volviendo uniforme y sin interés. Ya nadie la llama música, sino simplemente «sonido». Y esto dejó de ser suficiente para atraer a la gente a un local cerrado, con portero y bebidas más caras que en un bar normal.

Hay festivales para todos los gustos y el resto del tiempo están las fiestas de los pueblos, que ya no son solamente para los lugareños y para los emigrantes de vacaciones. «Los responsables de los ayuntamientos han sido inteligentes y se han dado cuenta de que podían atraer a otros públicos», explica Luís. «Ahora, en las fiestas de los pueblos, hay siempre un escenario para los jóvenes, con otra música, y una zona de bebidas. Y funciona. Los jóvenes prefieren ir a esas fiestas que a las discotecas».

«Las discotecas están desapareciendo», dice Carlos Fortuna con tristeza. «La gente ya no viene. El mundo ha cambiado. Antes, esto era importante. La gente se arreglaba para la noche. Ahora, a nadie le interesa. Nos tenemos que resignar. Antes, a medianoche, había una enorme cola ahí fuera para entrar. Y no importaban las atracciones especiales que tuvieramos. La gente venía de todas formas. Hoy es muy difícil meter aquí cien personas en un fin de semana».

Durante el pasado mes de julio, Carlos intentó abrir puertas usando las viejas fórmulas. Organizó un Ladies' Night, una fiesta de la penumbra, una fiesta de la espuma. No fue casi nadie. «A la gente ya no le hacen gracia esas cosas. No se quieren molestar. No están para mojarse. A la fiesta de la espuma, no vinieron ni cien personas».

Desde que comenzó la crisis, Luis Perdigão decidió diversificar la actividad. En 30 años, había montado el sistema de sonido de más de 500 discotecas, entre ellas algunas de las más importantes del país, incluyendo las lisboetas Kremlin, Kapital y Urban Beach. Ahora se ha expandido a Angola, donde ha instalado los sistemas de sonido, luz e imagen más sofisticados en varias lujosas megadiscotecas (donde ha llegado a ver «a un tipo abrir dos botellas de champán de 5 000 euros en una noche») o en casas particulares. También se dedica a la domótica, integrando todos los medios y sistemas electrónicos de una casa, mediante control por smartphone.

Carlos no se ha dedicado a nada más. La Living Opera lo es todo para él. Tiene una pequeña agencia de publicidad, que difícilmente sale adelante. Se entregó demasiado a la Living Opera y ahora no sabe qué podría hacer en el negocio de la noche. Tampoco tiene ganas. «Llevo tantos años en esto, que ya no entiendo nada de esto», dice. «Creo que ya no va a haber discotecas. Quizá haya otras cosas, locales que no se llamen discotecas. O quizás todo sea cíclico y la moda vuelva. Pero no, creo que no. Locales cerrados donde la gente va a bailar, no habrá nunca más. Eso es un hecho».

Carlos Fortuna decidió entonces, cerrar Living Opera. Sin embargo, hablando con Luís Perdigão, decidieron organizar una última fiesta como despedida. La han llamado Remember Living Forever. La fiesta de cierre. Han escogido el viernes 14 de agosto, han creado páginas en Facebook, enviado SMS a amigos, antiguas novias y antiguos clientes.

Empezaron a tener muchas respuestas, se abrieron otras páginas de apoyo y, de repente, «se volvió

viral», dice Luís. Llovieron los mensajes de apoyo, se organizaron grupos para venir desde todos los puntos del país hasta Santa Cruz el viernes. Se extendió una fiebre de nostalgia, una añoranza de la juventud o, simplemente, una ola de pena y solidaridad por la Living Opera y su dueño.

Luís está eufórico. Da por hecho que ya están garantizadas más de mil personas. Carlos no puede creérselo. Esperaba, en el mejor de los casos, unas 200 personas. Está agobiado. «No tengo bebidas suficientes. Ni personal. Es necesario contratar gente». Tiene miedo de que sea una ilusión y que gaste dinero para nada. Pero tampoco quiere desilusionar a la gente si realmente acudiera a centenas o miles.

Viernes, 14 de Agosto: última noche de Living Opera. El edificio de columnas azules y paredes lilas va a venderse para convertirse en un edificio de apartamentos de lujo, elevado sobre el mar y el Peñasco del Guincho. Luís Perdigão continuará trabajando para millonarios en Angola. Y Carlos Fortuna, ¿qué hará él durante las noches de verano de Santa Cruz cuando, por última vez, cierre tras de sí la puerta de su Opera?

El espejismo que se aleja

CUANDO ALGUIEN SE MARCHA, VA HACIA EL SUR

Había dos maneras de hacer este viaje: de Caminha a Monte Gordo o de Monte Gordo a Caminha. Me parecía que la elección era totalmente libre. Pero luego me hicieron ver que no era realmente así. Sería raro avanzar de sur a norte. Por alguna razón, lo normal era comenzar en el Miño y terminar en el Algarve, me dijeron. Por alguna razón, en Portugal cuando alguien se marcha, va hacia el sur.

No sé si esta lógica se fundamenta en los trayectos habituales de vacaciones, en los vectores de los flujos migratorios de las últimas décadas, o en las pulsiones ancestrales de la Reconquista, pero la verdad es que hay algo de liberador en el acto de poner rumbo al sur.

Cuando se avanza sobre el terreno se siente que cada etapa es una victoria, una ascensión a esferas más limpias y puras. Hay un desposeimiento, un abandono de equipaje a medida que avanzamos hacia el meridiano que, sin embargo, es un espejismo que se aleja. Lo que viene después se experimenta siempre como una especie de recompensa.

Cada cien kilómetros entramos en un nuevo círculo, lleno de características, marcas específicas inconfundibles aunque ilusorias, definidas por su posición geográfica relativa y por la dirección de donde se proviene. Y así es como al partir desde Santa Cruz sentimos que llegamos al sur. El paisaje se altera, se hace más árido y llano, la luz se vuelve más clara.

Siguiendo por la carretera nacional 247, junto a los acantilados de Ribamar y de Ericeira, parece, sin embargo, que se ha entrado en una zona de transición. Es un área de excepción, con una personalidad de oasis y que conecta, aunque con una extraña actitud de ruptura, los pinares y las dunas del norte con las planicies arenosas del sur. Aquí, al contrario que en casi todo el contorno costero portugués, la tierra llega verde hasta el mar.

Hay campos agrícolas muy próximos a las playas y una vegetación densa y fresca cubre el dorso de los acantilados, que surgen en cortes abruptos, sin transiciones de dunas o de plantas de zonas secas, como si el mar aquí hubiese llegado hace poco tiempo. Recuerda, más que otras zonas del litoral portugués, las Rías Altas de Galicia o los tonos contrastados de la húmeda costa cantábrica.

Es en estos caminos trazados en terrenos altos en los que, con los brazos abiertos, casi podemos tocar los campos de maíz y el agua donde nos sentimos seres de varios mundos, capaces de comprender el continente y el mar, Europa y el Atlántico, y también sus nexos sutiles e inquebrantables.

La sierra de Sintra crea y abriga este mundo de neblinas, y lo define como un pequeño «norte», por oposición al «sur» de la línea de Estoril. El cabo da Roca marca la división. La playa de Adraga, la playa de Azenhas do Mar, la playa Grande y la playa das Macas, así como la de Ericeira y todas las que hay al norte de la sierra, son húmedas y ventosas, e inauguran sus días de verano con densas nieblas.

Si obedecemos al itinerario ribereño, saliendo de la N246 hacia las playas de Sintra y tomando la carretera de la montaña que va al cabo da Roca, desciende por las aldeas de Azoia y Atalaia hasta el Guincho, y de ahí hasta Cascais, casi siempre podemos observar el cambio del clima a simple vista. Descendiendo por Malveira da Serra, es frecuente que suceda que salgamos de una nube, como quien aterriza en una superficie con luz propia. Después, si miramos hacia atrás, allí está el aura de humo sobre la sierra, la nube endémica y espesa que nos hace acelerar convencidamente hacia el sur.

La carretera nacional que une Cascais con Lisboa es un universo aparte, con sus abarrotados bares de playa, sus hoteles de lujo y sus apartamentos de millones de euros. Esto también contribuye a que observemos la zona como otro «norte», en relación al «sur» que sería la Costa da Caparica, Meco y Sesimbra.

En estos pensamientos subjetivos la sierra de Arrábida funciona como némesis de la sierra de Sintra. Si ésta invoca atmósferas góticas del Norte de Europa, la primera es toda Mediterráneo, Grecia y Palestina.

LISBOA

Los argonautas del estuario

João Santos salta a la lancha de prácticos. Acaba de conducir el BBC Maine por la entrada del estuario del Tajo y va a entrar en un buque más grande todavía. El Puelo, con sus 304 metros de largo por 40 de ancho, 12,3 metros de calado y más de 700 toneladas de peso, casi no se ve en el horizonte. Pero hace más de una hora que aparece en el monitor de la Torre VTS (Vessel Tracking System), en Algés, como un pequeño icono entre coordenadas e isobaras, indicadores de vientos y de profundidades. Los operadores de la torre ya han confirmado la información transmitida por radar, señalada con puntos naranjas en el monitor, y la registrada en el sistema automático de identificación, que utiliza la «caja negra del buque». Y también hablaron ya por radio con el comandante del Puelo, cuando salió del puerto de Yeda, en Arabia Saudí.

Good evening. This is the Iduna, se escucha en el sistema de radio de la torre. Es el comandante de un buque de carga que está saliendo del muelle, en Alcántara. Quiere saber cómo va a adelantar al buque que está a punto de atracar, el BBC Maine. I think you should pass red to red, sugiere desde la torre el oficial operador de VTS de la Marina Mercante, Mario Oliveira, lo que quiere decir que el primer buque deberá desviarse del segundo de manera que se crucen babor con babor, por el lado de la embarcación señalado con una marca roja (el estribor está marcado en verde). Red to red, captain.

Mario Oliveira, casado, de 34 años, ha pasado tres embarcado en buques comerciales, otros tres en tierra en el puerto de Setúbal y cuatro años más aquí, en la torre de control con pináculo de cristal, firmada por el arquitecto Gonçalo Byrne e inclinada sobre el río. «Me gusta más estar aquí que en la explanada», dice. «Aquí», donde hasta el cuarto de baño tiene las paredes transparentes. «se disfruta de la mejor vista de Lisboa», añade Eduardo Santos, director de Seguridad y Operaciones Portuarias.

Red to red. Ya ha anochecido. El comandante del Iduna confirma las instrucciones. El icono del Puelo sobrepasa la bahía de Cascais y se aproxima a la entrada del puerto. Los operadores consultan su ficha. Capacidad para 6 000 Twenty-foot Equivalent Units (TEUS, equivalente a 6 000

contenedores de 20 pies). Bandera de Liberia. Materiales peligrosos: ácido fosfórico y otros productos corrosivos, de declaración obligatoria. Su ruta: Shangái, Ningbó, Yantián, Hong Kong, Klang, Yeda y Lisboa.

•••

La lancha se despega del BBC Maine y se aproxima al Puelo, que ya ha sobrepasado el faro de Bugio. Me encuentro a bordo de la pequeña y frágil embarcación, junto a João Santos, de 41 años, práctico desde hace diez. Anteriormente ha sido comandante de buques, como todos los 33 prácticos del puerto. Después realizó seis meses de formación específica, pero eso no es lo más importante. Para ser práctico de puerto es preciso haber sido un excelente comandante y tener sangre fría, calma, capacidad de reacción y espíritu de improvisación. Y es preciso conocer el estuario como la palma de su mano. Las profundidades, que son dinámicas; los vientos, que son caprichosos; las mareas, que tienen algo de imprevisible; y principalmente los cambios en las corrientes, las señales, el lenguaje del río y del mar. Las corrientes que vienen de Vila Franca, de Cacilhas, de Barreiro o de Montijo pueden doblar su fuerza de un momento a otro, principalmente durante el invierno, crear remolinos y torbellinos de agua.

Hoy, las aguas están agitadas, hay viento y un frío cortante que sopla del este. La lancha se aproxima al Puelo, que la espera en las aguas agitadas de la desembocadura, todavía sin reducir la velocidad, que es ahora de unos 15 nudos. La colosal popa del Puelo surge de repente en la noche. Una muralla opaca, azul oscura, silenciosa y siniestra, en medio del mar. «Puelo, Monrovia» está escrito en lo alto. La lancha rodea al monstruo, se coloca lado con lado, a la misma velocidad, balanceándose con las olas, tocando el costado frío y oscuro, desde donde se lanza una escalera de cuerda.

El práctico, conmigo detrás de él, sube con salvavidas y gorro de lana en la cabeza. Alguien de la escasa tripulación lo espera ya para llevarlo por los ascensores hasta los paneles de control instalados en el puente del buque. El comandante, Mariusz Narkiewicz, da la bienvenida a João Santos. Las maniobras van a comenzar.

•••

Mariusz Narkiewicz es un hombre de 42 años, lleva camisa blanca de manga corta, está casado y tiene un hijo de ocho años y otro de seis. Pasa cinco meses en casa, en Gdynia (Polonia) y siete en el mar. Su mujer es hija de un marinero y por eso está acostumbrada.

João Santos comienza a dar instrucciones para la entrada del buque. Ningún buque entra en el estuario sin que un práctico del puerto suba a bordo. Algunos lo hacen con sus propios medios, por orientación. Es el caso de la mayoría de los cruceros transatlánticos que, más ligeros y con sistemas de hélices laterales, se conducen solos sin problemas por las veredas del Tajo. Un buque como el Puelo, el más grande y pesado que haya estado nunca en el puerto de Lisboa, necesita la ayuda de al menos dos remolcadores.

El Lisboa y el Montevil lo esperan a lo largo de Belem. Son dos poderosos remolcadores de la empresa danesa Svitzer. João Santos asigna el canal de radio número 12 para comunicarse con los remolcadores. «Voy a reducir la velocidad», les dice a los patrones de los remolcadores, que se dirigen uno hacia la proa y el otro hacia la popa del Puelo, que continúa ahora a 11,4 nudos.

«El corazón late más fuerte cuando asumo el mando de un buque como este», me dice el práctico. «Cualquier cosa puede salir mal». El Puelo se aproxima al Puente 25 de Abril. Un error de cálculo o un fallo en el mando y esa masa de miles de toneladas puede embestir uno de los pilares, haciendo que el puente se desmorone. La enorme superficie del buque es susceptible al viento que, si aumentara de intensidad, podría desviarlo de la ruta. Y su descomunal peso hace que sea conducido

sobre todo por la inercia. Si los motores dejasen de funcionar, el buque continuaría deslizándose durante varias horas, antes de quedarse inmóvil.

El Montevil se acerca rápidamente, en una línea perpendicular al gigante azul cargado de contenedores. Va a «establecerse» en la proa. El Lisboa lo hace en la popa. La luna llena asoma sobre el tablero del puente. La masa negra del Puelo se desliza entre los pilares, en el centro del río, en la zona de más profundidad.

El Montevil lanza una end line y, después, una «mensajera», que lleva el cabo hasta el buque. «Montevil establecido», anuncia su patrón. El del Lisboa sigue su ejemplo. El piloto ha decidido hacer la aproximación a los muelles de babor, por haber marea baja. Si comenzase a crecer, algo que siempre puede suceder antes de la hora prevista, tendría que aproximarse por estribor, lo cual exigiría maniobras más complicadas. «La marea es muy fuerte y los navíos tienen que atracar en su línea de agua», explica Vitorino Casimiro, patrón de un tercer remolcador, el Montebelo, que está siguiendo la operación. Vitorino Casimiro tiene 56 años y es patrón de remolcador desde hace 43. Tres años menor que el pequeño Montebelo, que tiene un motor de 2 000 caballos de potencia y que gasta 250 litros a la hora. Casimiro, como los otros patrones, se considera un «as del volante» de los remolcadores, vehículos con potencias brutales y sorprendente capacidad de maniobra, rodeados por una almohadilla de goma, como un coche de choque.

El motor del Montevil tiene 3 000 caballos y está tirando con toda su fuerza hacia el muelle, siguiendo las órdenes del práctico João Santos. «Un punto más», ordena éste. Detrás del Puelo, el Lisboa también está con sus motores a máxima potencia, frenando. Chorros de humo negro brotan de su pequeña chimenea y el barco gira de lado, como derrapando, de tanta aceleración.

«¡Continúa hacia el muelle! ¡Hacia el muelle!», se escucha al piloto. El Puelo continúa a seis nudos. Son las diez de la noche. «50 metros más». Ahora la voz procede del operador de tierra. «25 metros más». En tierra, en el muelle de Rocha do Conde de Óbidos, dos vehículos con los cuatro intermitentes encendidos marcan el lugar exacto donde el Puelo debe atracar. «Veinte metros». Las grúas pórtico están ya en posición para comenzar a descargar los contenedores y los camiones están a punto para llevarlos a los depósitos de almacenaje o a las plataformas de logística desde donde partirán hacia sus destinos finales. Los trabajadores de amarre, que trabajan también para una empresa privada que solo se dedica a esta tarea, preparan las cuerdas y cables que engancharán la embarcación al muelle durante las cerca de 14 horas que permanecerá allí.

El Lisboa «se desestabiliza» de la proa y se dirige hacia el centro del buque. Apoya la nariz en el costado y comienza, literalmente, a empujar la montaña de acero en dirección al muelle, deshaciéndose en estruendo y humareda. Con la proximidad de las paredes de la terminal, el oleaje aumenta, haciendo girar y bailar a los remolcadores.

Delante del buque, el Montevil arranca de pronto como una batidora, en diagonal, con los motores ahogados. Parece que el agua se fuese a lanzar fuera del río, en medio de un gran alboroto, con el motor Hyundai del Puelo también rugiendo con todos sus caballos.

Y son exactamente 82 000, suministrados a través de diez cilindros de 98 cm³, con tres bombas de inyección de combustible cada uno, que se transmiten a una hélice principal de nueve metros de diámetro. Es un motor totalmente operado por ordenador y ocupa una sala que se pierde en la vista, como si fuese una fábrica. «Lo acaban de inventar», explica el ingeniero jefe del buque, Marek Kuligowski, que asistió en Copenhague a un curso especial sobre este motor. «O mejor dicho: todavía lo están inventando. Los técnicos de la marca vienen constantemente al buque, para hacer pruebas e introducir modificaciones».

Marek Kuligowski tiene 44 años, lleva dieciocho en el mar, es enorme, de ojos azules y rostro cuadrado, natural de Gdansk, Polonia, y está divorciado. Huyó de tierra para escapar de la burocracia. Pero ésta vino detrás de él. «Desde el 11 de septiembre, no hay mayor burocracia que la del mar. Es necesario estar constantemente rellenando papeles, pidiendo autorizaciones, firmando documentos. Necesitaría una secretaria. No tengo tiempo para dedicarme a mis tareas». Una de ellas, nada fácil, consiste en hacer que el motor se mueva a una velocidad menor de aquella para la que fue diseñado. «Es peligroso. Este motor se pensó para funcionar a 25 nudos, es uno de los más rápidos del mundo. Si reducimos la velocidad a 22 nudos, surgen los problemas. Se acumulan gases peligrosos y residuos en el depósito, donde el combustible pesado está a 147 grados. Esto puede provocar un incendio».

Sin embargo, esas son las órdenes a causa de la crisis internacional. Viajar a 22 nudos representa tal ahorro en combustible que compensa emplear ocho días más en el total del viaje. La empresa CSAV-Norasia, con sede en Chile, tiene un buque más en circulación para transportar la misma cantidad de carga, explica el comandante en su gabinete, decorado con una fotografía del puerto de Hamburgo y otra de Valparaíso, en Chile.

No obstante, hay excepciones que confirman la regla y él, Mariusz Narkiewicz, puede aplicarlas como comandante. Lo hace cuando atraviesa la costa de Somalia, por la piratería. «Es muy peligroso. Estamos usando el corredor de seguridad que se ha creado y que está protegido por buques de guerra. Por tanto en los dos días y medio que pasamos por el golfo de Aden, navegamos a máxima velocidad». Si fueran atacados, entregarían toda la carga, sin resistencia. «Los piratas suelen disparar contra los buques. En el 30% de los casos tienen éxito, pero no atacan a las tripulaciones», explica Mariusz.

•••

Nuno Esteves se encuentra solo a 40 metros de altura, en la cabina exigua y transparente de una de las grúas pórtico del muelle.

Según la Administración del Puerto de Lisboa (APL) aquí trabajan directa o indirectamente unas 38 000 personas. En las terminales, sin embargo, no se ve a nadie.

No hay ese ajeteo de estibadores, tripulaciones y capataces que pudiéramos prever. La terminal de contenedores de Alcántara, la más ajeteada de toda la zona portuaria, que alberga 350 000 contenedores, es un desierto. Y ni siquiera la llegada de un coloso como el Puelo trae alguna animación humana. La tripulación del Puelo está formada por 25 personas en total, y es de las más numerosas en buques de carga. Se trata apenas de personal técnico y responsable, confinado a los camarotes y al puente de control y que no se mueve por el buque, donde además todo el espacio está íntegramente ocupado por la carga.

Durante meses, toda esa extensión de 300 metros en nueve pisos de contenedores llenos de alimentos, ropa, electrodomésticos y todo aquello que completa nuestras vidas, atraviesa el océano en una extraña soledad.

«Esto es lo más alto», dice Nuno Esteves, pero no se refiere al hecho de estar en una cabina a 40 metros de altura. Lo que quiere decir es que está en lo más alto de su carrera, en Liscont, la empresa concesionaria de la terminal para la que trabaja.

El pórtico no es para gente con vértigo. Es una especie de grúa con una base en tierra y un brazo (spreader) de 50 metros que entra por el río, para ir a buscar los contenedores al interior de los buques. La cabina del maniobrador se desliza por este brazo, hacia delante y hacia atrás, sube y baja, y se mueve hacia ambos lados sobre ejes, raíles y elevadores.

Esteves está sentado, con las piernas separadas, inclinado hacia adelante y mirando hacia abajo a través del suelo transparente, agarrado a los dos joysticks, entre decenas de botones, con los que maneja el pórtico. Apenas hay espacio para él y para mí, que estoy acucillado en una esquina del cubículo. Al avanzar en dirección al río, hace también avanzar la cabina donde él mismo se sienta y, con ella, el spreader que, mediante un sistema de cables, sube y baja para agarrar los contenedores.

«¡Joder, Armenio, este no tiene anclajes!» Alguien en el portalón del buque va dando instrucciones por radio, sobre los contenedores que pueden descargarse. El spreader abre o cierra de acuerdo al tamaño del contenedor, después de que alguien haya desatornillado los anclajes que sujetan los contenedores unos a otros y al buque. Después de retirar los contenedores de los pisos superiores, la grúa retira la tapa de 40 toneladas que cubre la bodega para acceder a los contenedores de los niveles inferiores. Alguien con un ordenador portátil registra los números de los contenedores que van saliendo o entrando, las respectivas coordenadas en el buque y en los depósitos de mercancía donde se quedarán a la espera de su posterior transporte.

Nuno Esteves avanza rápidamente hasta la mitad del buque. Hace descender el spreader sobre un contenedor. Cuando la luz verde se enciende, señal de que los twists del spreader y del contenedor están encajados, acciona el botón que dice twist lock y que hace que la lengüeta se cierre. Sube el contenedor una veintena de metros y hace retroceder todo el sistema a gran velocidad, provocando una sacudida aterradora en todo el pórtico, hasta que el contenedor queda sobre el camión que ya lo espera en el muelle. Desciende el spreader, luz verde, acciona el botón de twist unlock, el camión arranca, el spreader sube, la cabina corre sobre la manga como si volase sobre el río, para agarrar otro contenedor más.

Tres grúas pórtico como ésta están descargando el Puelo desde que llegó, sobre la medianoche, y continuarán ininterrumpidamente hasta la una de la tarde porque cada minuto de estancia del buque en tierra resulta demasiado caro para que alguien pierda el tiempo pensando qué hacer.

El plan de carga y descarga del buque, designado por «secuencia de embarque» y «desembarque», está totalmente elaborado y controlado informáticamente. Y todas las operaciones son realizadas por máquinas, excepto la preparación de la carga, que consiste en retirar y colocar los anclajes en los contenedores. Esta función, como por ejemplo en otras terminales la del lavado de los tanques de los petroleros, la realizan trabajadores poco especializados, suministrados a Liscont por una empresa de trabajo temporal. Pero a estos les deja y recoge ordenadamente un vehículo cada vez que hay una tarea que desempeñar. El resto del tiempo, lo que se ve en la terminal son máquinas raras y lo que se oye son las voces nasales de los intercomunicadores.

Los empleados de Liscont manejan los ordenadores, conducen camiones, maniobran apiladoras o grúas. Ser maniobrador de grúa de pórtico es el trabajo más especializado de la empresa, después del responsable de operaciones, Tiago Perdigão.

Nuno Esteves, de 32 años, trabajador del puerto desde hace ocho y de Liscont desde hace cinco, pensó desde el primer día: «Tengo que conseguir trabajar en esa máquina». No es un trabajo para cualquiera. Exige calma, paciencia, intuición, responsabilidad y precisión. No todos los buques permanecen quietos, como el Puelo. Un buque pequeño, de noche y con temporal puede ser algo desesperante. Nuno hizo un curso en Liscont, entrenó en un simulador. Aunque desde niño le gusta jugar con la Playstation y esto es casi lo mismo, existe la diferencia de que si falla puede destrozar un buque, dejar caer un contenedor al agua o provocar la caída del pórtico, lo que sería una muerte segura. Y un perjuicio para la empresa de 6 millones de euros.

João Santos salta de nuevo a la lancha de prácticos. Esta vez, va ayudar a conducir un buque sin remolcadores. Voy con él una vez más. La lancha se acerca al *Serena*, que, con 290 metros de eslora, 3 800 pasajeros y 1 090 tripulantes, es uno de los grandes cruceros de la empresa italiana *Costa Cruises*. João sube la escalera, más corta que la anterior y que da acceso a un auténtico palacio flotante, todo iluminado de vida en la gélida noche. Atraviesa los pasillos de moqueta y terciopelo, se cruza con pasajeros británicos y camareras filipinas, entra en el ascensor y se dirige al puente. Es un espacio enorme, acristalado, repleto de un sofisticado aparataje electrónico, sumergido en la oscuridad y en el silencio. Se aproxima el capitán, Paolo Benini, y se saludan.

João comienza a dar instrucciones. «Vamos a pasar por la izquierda de aquel buque, porque va a torcer», dice el piloto portugués, y el italiano lo traduce en una orden para sus hombres: «Diez grados a estribor». Delante de él se encuentra el puente, dos buques que vienen en sentido contrario y la curva del Tajo después. «Cinco grados».

El transatlántico avanza sin necesidad de remolcadores, maniobrando con sus ocho hélices y sus dos timones. Está llegando tierra, lentamente pero con precisión, curvándose con suavidad a cada orden de João. «Hay una parte artística en esto», me dirá. «Esto no puede enseñarse. A veces, tenemos una maniobra bien planeada y es necesario cambiarlo todo». Si hay lodos en el fondo, el buque no reacciona de la misma manera y si el agua está más baja, el buque no obedece al timón: «Es como patinar sobre mantequilla». A veces, los mandos no responden. «A veces tenemos emociones fuertes por aquí».

Al llegar a tierra, imperceptiblemente, la asombrosa ciudad flotante gira 90 grados sobre sí misma. Está ya rigurosamente paralela a la línea del muelle cuando las primeras cabezas surgen en los balcones de los camarotes de lujo, de pasajes a 5 000 euros. La voz del operador de tierra va hablando con João: «Diez metros, cinco metros, dos metros». Se lanza el puente.

Good evening, ladies and gentlemen. Welcome to Lisbon, se escucha por los altavoces. Los pasajeros comienzan a salir. Miran alrededor y ven un enorme descampado de cemento, rodeado de contenedores. A la salida de la terminal, les abordan, uno a uno, taxistas improvisados que ofrecen tours por 80 €, vendedoras de gallos de Barcelos, agentes de autobuses que les proponen un viaje a Sintra. El ambiente es tan aterrador para esos turistas de lujo cuanto menos sexagenarios, que la mayoría no acepta ninguna de las ofertas y se queda sin saber qué hacer, frente al viaducto de Alcántara. Algunos vuelven al buque.

UNA MANIFESTACIÓN DE ESTIBADORES

João Alves, más conocido como João, el del Desollador, intercambia unas palabras con un estibador sueco, alto y cuadrado como un contenedor. A continuación, va al aeropuerto a buscar a los belgas y los lleva a un hotel. Los extranjeros llegan durante todo el día, para participar en una manifestación. Españoles, franceses, finlandeses, noruegos, suecos, chipriotas. En total casi cien personas, en su mayoría dirigentes sindicales.

El sueco tiene un tatuaje de una mujer en el brazo. «Es una enfermera amiga mía», me explica. Casi todos llevan tatuajes. Los de los más antiguos representan ganchos, cadenas, cuerdas y otros instrumentos de la estiba.

«Nos gusta esta actividad», dice João Alves. «No queremos hacer otra cosa. Los más jóvenes vienen aquí y no salen ya». Para explicar este amor por la profesión, João, el del Desollador, intenta varias metáforas aunque se decide por esta última: las mujeres. «Esto es como amar a una mujer», declara. Pero con una diferencia: «Aquí, es para siempre».

Para quien se encuentra en pleno auge de una lucha sin un final a la vista, entre huelgas y manifestaciones, con el objetivo de hacer abortar una ley que va a ser irremediablemente aprobada en la Asamblea de la República, reina una extraña alegría en la sede lisboeta del Sindicato de Estibadores del Centro y el Sur.

El ambiente es siempre así, dicen los socios. Y cuando hay conflictos con los patrones y el gobierno, todavía más. Los estibadores aprecian una buena lucha. «Son fanfarrones», dice João, el del Desollador. «Les gusta jactarse de que son los mejores, todos quieren ser el número uno». Les gusta competir entre sí, hasta en el trabajo. «Cuando hay dos equipos trabajando juntos, pasan el rato vacilándose unos a los otros en plan: “Tú, si te hubieras quedado hoy en la cama habrías hecho ganar más dinero al patrón”».

Compiten por la productividad y por la fuerza de cada uno o de cada equipo. Hasta entre los más jóvenes y los de más edad. «Si están cargando sacos de 100 kilos, los viejos dicen siempre: “Esto no es nada. Tendríais que ver cómo era antes. Solo había sacos de 200 kilos”».

Hay, también, una aparente agresividad en el lenguaje y en los gestos. «Somos ruidosos, es verdad que nos gusta tirar petardos, pero nada más. No tiramos piedras a la policía», dice José Gaspar, que también pertenece a la dirección del sindicato. Y João Alves explica que las palabrotas con las que se obsequian permanentemente unos a otros no tienen el significado de insultos. Al contrario.

Él mismo recuerda a su padre llamándolo, desde encima de una grúa: «Ven aquí, hijo de puta». Y responder él: «Sí, padre mío».

João pertenece a una familia de estibadores. El mote de Desollador se debe al de su abuelo, que en los días en que no conseguía trabajo en la estiba se dedicaba a despellejar animales. El trabajo en el puerto no daba para vivir. Había que venir todos los días al Cais do Sodré a probar suerte. Unos cinco mil estibadores llegaban, a las seis y media de la mañana para ver si los cogían. Algunos tenían trabajo y otros no. El Desollador hizo esto toda su vida hasta que una piedra de 40 toneladas le cayó encima en el puerto y lo mató. Sin embargo sus tres hijos continuaron trabajando en la estiba. Uno de ellos, durante un ciclón, fue lanzado de un buque por el viento y se ahogó. João, que tiene hoy 57 años, se acuerda bien del tío Joaquim, que murió hace ya más de 40. Y se acuerda de su padre también por aquel entonces ya estaba metido en las huelgas. Una vez, a comienzos de los años 60, la policía vino a interrumpir una huelga clandestina y atacó la sede del sindicato, que ya estaba en este mismo lugar, en la Rua do Alecrim. João recuerda haber tenido que huir con su padre calle arriba.

•••

Hace poco, el sindicato encargó hacer un azulejo reproduciendo una fotografía de los años 30. Muestra una multitud en medio de la plaza del Cais do Sodre. Son los miles de estibadores que venían todos los días a esperar que los contrataran para la jornada. «Era un punto de encuentro de la inmigración interior. Venía gente del norte del país, y hasta de Galicia». Pero también muchos de Lisboa. De Alfama, por ejemplo, que era uno de los barrios más pobres de la ciudad. Era el caso de la familia de João.

Los patrones llegaban y escogían a quienes querían. La mayor parte de los llamados «hombres de la calle» volvía a casa sin trabajo. «Mi padre había meses que no trabajaba ni un día».

A partir de determinado momento, todos estos trabajadores precarios tuvieron un seguro. Y entonces surgió un expediente desesperado: los estibadores se amputaban un dedo, para recibir de la aseguradora dos meses de salario. João, el del Desollador, recuerda ver cómo algunos hombres colocaban a propósito la mano en el borde de los depósitos de los buques, y soltaban la pesadísima tapa, que les cortaba un dedo.

A causa de las huelgas, muchas veces reprimidas violentamente, las autoridades fueron cediendo y el sistema fue cambiando. Por decreto, se le asignó al sindicato la función de seleccionar a los trabajadores, a los que además se sacó de la calle. Para ello se creó la Casa do Conto, en las instalaciones de la antigua perrera. «Quitaron a los perros para meter a los estibadores», dice João. «La llamábamos la Casa del Perro».

Por imposición gubernamental, el sindicato tenía la obligación de dar empleo a los exconvictos que salían de las prisiones. La mano de obra de la estiba, que poco a poco se fue haciendo efectiva, estaba compuesta por antiguos criminales, por inmigrantes del norte y por hombres de la calle y de los barrios pobres de Lisboa. Eso contribuyó a componer la imagen, que todavía hoy existe, de gente agresiva y sin modales.

Se obligaba a todos los trabajadores a registrarse en el sindicato. Se creó un sistema de fichas, por el cual los más antiguos tenían prioridad en la elección. Además de los prioritarios estaban los suplentes, que entraban en las épocas de picos de trabajo. Cuando los «hombres de la calle» llegaban a suplentes, tenían expectativas de llegar a prioritarios. Fue el embrión de sistema actual.

En 1980, el gobierno asignó la función de seleccionar a los trabajadores de los puertos al Centro Coordinador del Trabajo Portuario, integrado por el sindicato, las empresas empleadoras y el propio gobierno. No obstante, en 1982 se introdujeron los contenedores en las operaciones portuarias y eso lo cambió todo. Hubo una reducción de la mano de obra, una reestructuración del sistema. La inevitable jubilación para dos mil trabajadores. En 1989, jubilación obligatoria para quien tenía más de 40 años. Y en 1992 fueron apartados mil trabajadores más, con una indemnización de 17 millones de escudos. Fue en aquel momento cuando el sindicato negoció el convenio colectivo actual, que incluye ciertos privilegios para los trabajadores permanentes de la ETP, la empresa que actualmente los contrata y los cede para el trabajo portuario.

«Con esta nueva ley, podemos de hecho perder nuestros puestos de trabajo», dice José Gaspar, de 32 años. El gobierno promete que no pero ni él se lo cree. «Si la mayor parte de las funciones van a poder estar desempeñadas por trabajadores temporales, no especializados y que ganan el salario mínimo, ¿qué motivo van tener las operadoras para mantenernos a nosotros?».

No lo cree João, ni nadie aquí en el sindicato. «No vale la pena estar haciendo acuerdos con las empresas operadoras. Si la ley permite la llamada “liberalización”, ellos se van a aprovechar de eso, más tarde o más temprano».

Por eso, todos piensan que no hay alternativa: es necesario ir a la lucha. Incluso después de la aprobación de la ley van a continuar. «Podemos estar haciendo huelgas durante meses sin problemas», dice José Gaspar. En algunos puntos, pueden ceder. En otros, no. No les importa dejar de hacer tantas horas extraordinarias (hasta lo agradecen, dice José), pero no renuncian a lo que llaman «el ámbito». Se trata de la lista de funciones, en el trabajo portuario, que solamente ellos pueden hacer. Maniobrador de tráiler, de empiladoras, de palas de carga, de grúas transtrailer o giratorias, hay una serie de funciones que, según la nueva ley, podrán estar desempeñadas por trabajadores eventuales. Ese será el fin de los «privilegios».

Hoy, de acuerdo con el sistema en vigor, los ascensos son automáticos, independientemente de las funciones o de las necesidades. Cada cuatro años, un estibador sube de escalón. Ascender de B8 a B3, el tope de la carrera, lleva 17 años. En el escalón superior, el salario es de aproximadamente 2 300 € mensuales, horas extraordinarias aparte, que pueden realizarse sin límite. Eso puede hacer subir el salario hasta unos cinco mil euros. «Pero es difícil, porque implica trabajar casi ininterrumpidamente», dice José. «Nadie quiere eso. Si trabajamos tantas horas, es porque los patrones nos obligan. Eso hace que pasemos más tiempo los unos con los otros que con nuestras familias». Y esa es una de las razones por las que están tan unidos. «Somos como una familia. Y la culpa de eso es de los patrones, que nos obligan a trabajar tantas horas».

Esa unión, y la conciencia de que son un sector imprescindible, es lo que hace posible hacer huelgas por tiempo indefinido. Pero también, porque el sindicato ha acumulado riqueza.

El fondo de huelga existe desde hace décadas y permite pagar compensaciones a los trabajadores. Todos aportan el 4% de sus salarios para este fondo. Ahora, por la previsión de duras luchas en el futuro, la tasa ha aumentado al 4,5%. «Ya he recibido más de lo que he pagado del fondo de huelga», dice José.

Además, la gestión financiera del sindicato se hace con gran rigor. Cuando João, el del Desollador, que es vicepresidente del sindicato, presentó la factura del megáfono que había comprado, le respondieron que nadie le había encargado hacer ese gasto. «Después de la manifestación te puedes quedar con el megáfono», dijeron. Y no se lo reembolsaron.

FONTE DA TELHA

Aquí todo es ilegal

Nuestro recorrido va por el puente del 25 de Abril, llegando a la costa de Caparica por Cacilhas y Cova do Vapor (o, si se abrevia perezosamente, por la autovía directa a Caparica).

Si exceptuamos el paréntesis que constituye el eje Sintra-Cascais, todas estas playas al sur de Nazaré, concretamente, Santa Cruz, Ericeira y Caparica, proyectan una imagen de descuido, de caos urbanístico, de falta de instalaciones deportivas y para el veraneo, de negligencia de las autoridades municipales y de mala calidad de las construcciones. Qué diferencia entre estas playas de la zona de Lisboa y las de Esposende, Vila do Conde, Francelos, Miramar, Espinho o Figueira da Foz. En este sentido, bajar por la N246 después de la carretera del Atlántico desde la Costa de Lavos significa pasar de la civilización a la barbarie, y la liberación consiste claramente en poner rumbo al norte.

La carretera que une la costa de Caparica a Fonte da Telha da acceso a playas increíbles, de arenales y dunas inmensas conectados sin interrupción. Es una zona ambiental protegida, por lo que no hay edificaciones aparte de los bares de playa.

No obstante se encuentra aquí el siniestro camping de Caparica, perteneciente al Clube de Campismo de Almada, donde miles de personas viven en «parcelas», pegadas las unas a las otras como en un campo de refugiados, y está todo el barrio clandestino de Fonte da Telha.

Aquí, en plena zona protegida de los acantilados de Caparica, hay cientos de casas y chabolas, terrenos con caravanas, construcciones de ladrillo y chapa, e incluso mansiones con piscina. Los terrenos ocupados y apropiados son después vendidos, cambiados y aumentados. Hay quien valla

un espacio, lo abarrota de roulottes y tiendas de campaña y los alquila por semanas, meses o un año, a turistas en verano o a nuevos residentes, expulsados de diferentes regiones por el desempleo y la crisis.

A partir de una serie de demoliciones que tuvieron lugar en 1982, las autoridades decidieron dejar en paz a los habitantes del barrio de Fonte da Telha, por no tener una solución para ellos. António Amorim, presidente de la asociación de vecinos de Fonte da Telha, y una especie de autoridad suprema e informal del barrio, me cuenta que está prevista una nueva actuación en relación con la urbanización clandestina para 2017, consecuencia de la aprobación del nuevo y pormenorizado plan urbanístico para la zona. Solamente pide que asfalten la única carretera de acceso hasta allí, para que la «localidad» no viva permanentemente inmersa en una polvareda.

«Aquí todo es ilegal», dice. «Vivimos con una espada sobre la cabeza. Nosotros no mandamos nada. Un ministro puede venir aquí y dar la orden de demoler todo al día siguiente. Pero eso no impide que la gente intente mejorar sus casas y sus condiciones de vida. Por eso hacen obras, amplían sus viviendas, para acoger a nuevos familiares y amigos, que lo necesitan. Pero no es gente de fuera. Son sólo las viejas familias de pescadores de esta zona y sus hijos y familias, que van aumentando».

En otros tiempos, esta asociación de vecinos tenía alguna fuerza, contactó con las autoridades, informó a los medios de comunicación. Ahora está en decadencia. «Los jóvenes no quieren enterarse de nada, no se reúnen con nosotros para resolver los problemas», dice Amorim, que tiene 82 años y es el dueño del enorme restaurante Amorim, que comenzó siendo una barraca. «Ya no vamos a poder resolver nada. Esto no tiene solución por culpa de las autoridades de la zona protegida. La gente de la administración no manifiesta ninguna comprensión hacia lo que ocurre aquí. Quieren oír acerca del medio ambiente pero no de la gente. Por eso, esto no va a tener ninguna solución».

Hace años, un empresario de éxito del barrio comenzó a construirse un gigantesco palacete en la ladera, decorado con una colosal escultura de un ave (quizá una gaviota o un águila) saliendo de la pared central. Hasta el ayuntamiento de Almada, que nunca hace nada con las construcciones que aparecen todos los días, parece que consideró que aquello era demasiado y embargó la obra.

Ahora sólo queda una ruina de ladrillo y cemento, con el enorme pájaro de alas abiertas delante del mar. En pocos lugares del país resulta tan evidente el contraste entre el esplendor de la naturaleza y la miseria humana.

Sólo mucho más adelante se recupera la armonía. Solamente después del estuario del Sado, tras la travesía en ferri hacia Troia, siguiendo a lo largo de la costa de Comporta, volvemos a tener orden y belleza, quizá porque las barreras naturales reservaron estas regiones para los ricos o para los muy pobres. La presión urbana se detuvo en las escarpas de Arrábida, que dejaron atrás la lucha por la supervivencia, la ley de la jungla, la desesperación de la competencia por los bienes escasos, y se abren, ahora sí, camino hacia el verdadero sur.

COSTA DE CAPARICA

El intruso de la tienda 3009

Entré en la recepción, cogí un número y, cuando llegó mi turno, le dije a la joven de la ventanilla que quería acampar.

—Solamente puede con carné de campista —objetó ella— ¿Es socio del Club de Campismo del

Municipio de Almada?

Si no lo era, tenía que hacerme socio de otro club —del Benfica o del Sporting, sugirió— para solicitar el carné de campista.

—¿Por qué no del mismo Club de Campismo del Municipio de Almada?— propuse.

Difícil. Solamente se podría si un socio me propusiese, y para eso necesitaría conocerme bien. Después, la propuesta sería anunciada públicamente 15 días, durante los cuales cualquier socio tendría la oportunidad de aducir objeciones a mi entrada en el club. En el caso de no haber ninguna, la solicitud se elevaría a la dirección. Cuando hubiese ocasión, el presidente de la junta directiva se reuniría con el secretario del consejo, para evaluar la solicitud. La decisión dependería, entonces, de factores como la antigüedad del socio proponente, la idoneidad y comportamiento de ese socio, así como de una evaluación de las características del candidato. Además de todo esto, la admisión de socios se encuentra interrumpida, por decisión especial de la Dirección, del 1 de julio al 12 de agosto.

—Veo que verdaderamente no me quieren como socio del club— concluí.

—El Benfica o el Sporting— volvió a aconsejar la empleada, sin ninguna expresión.

Opté por el Automóvel Club de Portugal, a través del cual obtuve el carné de campista. Me presenté en el camping de Caparica con el prestigioso documento. Sorpresa: no había plazas. Tampoco era posible hacer reservas. Había que llegar y confiar en la suerte. Tras varios intentos, había finalmente un lugar libre: el número 800. Me autorizaron a verlo, aunque el motivo de la gentileza de la empleada fuese obvio: daba por seguro que iba a detestar el lugar y que acabaría marchándome. Al final fue incluso peor: realmente odié aquel rincón de arena sucia encajonado entre los cuartos de baño y tres caravanas, pero cuando regresé a la recepción para decir que lo aceptaba ya había sido ocupado.

Tuve la suerte de darme cuenta de que una pareja de franceses, en la única zona de verdad reservada para tiendas de campaña (con capacidad para cuatro), se preparaba para marcharse. Hablé con ellos y me quedé esperando a que desmontasen la tienda, en cuyo lugar monté la mía, un pequeño iglú de 35 €. Cuando fui a registrarme, el acto estaba consumado. Me asignaron el número 3009, mediante el pago de dos noches por adelantado: una tienda y un campista, 7,10 € por noche. Si incluimos el coche (que llevé en lugar de la moto para esta misión), aparcado a la puerta de la tienda, cuesta 4 € más por noche. No está mal para una vivienda sobre la playa.

Antes de salir de la recepción, reparé en un detalle: había varios impresos disponibles en un tablón. Uno para la propuesta de nuevo socio, otros para inscribirse en los diferentes torneos y uno para... ¡solicitar autorización de obra! ¿Obras en una tienda de campaña? Decidí no hacer más preguntas y dirigirme a mi parcela.

• • •

El lugar, en la llamada zona verde, quedaba junto a la puerta de salida hacia el arenal, ya sobre las dunas. Mi primer acto como campista fue salir por la puerta, enseñando el carné de usuario del camping al vigilante, para ir a darme un chapuzón al mar. El agua estaba templada y era transparente, y la multitud de bañistas se dispersaba por el inmenso arenal.

Volví, enseñando el carné al vigilante, me di una ducha y me senté en la entrada del iglú a observar el camping. El recinto tiene un área de 12 hectáreas y está cercado por un muro alto, cubierto de alambre. En el centro, uniendo lo que anteriormente fueron dos campings distintos (sería en 1980 cuando el Ayuntamiento de Almada cedería aquel terreno intermedio), hay una larga avenida, con

un aparcamiento en batería entre los dos recintos, flanqueada por dos filas de 25 enormes y nuevos bungalós blancos: las Unidades Complementarias de Alojamiento, llamadas Mobil Home.

A cada lado de la avenida (a la que los lugareños llaman la «espina»), se extienden las dos mil parcelas, constituidas por una caravana y un porche. Son todas idénticas y distan aproximadamente un metro entre sí en la mayor parte de las zonas. La mayoría de las parcelas, o «unidades de alojamiento», está rodeada por otras parcelas por todos sus lados o tiene la entrada orientada a un «carril», una especie de calle con poco más de un metro de ancho. Por este motivo, cuando un campista pretende retirar su caravana (lo que raramente sucede) la operación tiene que llevarse a cabo con una grúa.

En este momento había, según la dirección, cerca de siete mil personas en el camping. En su abrumadora mayoría son socios del club, teniendo en cuenta que solamente ellos tienen acceso al recinto, con excepción de la zona verde donde, en la práctica, y como pude confirmar, solo hay espacio para cuatro tiendas pequeñas. El resto de la zona verde está ocupado permanentemente (durante meses o años) por tiendas grandes pertenecientes a socios.

Desde mi observatorio, era desde luego evidente que los campistas tienen rutinas muy similares: por la mañana van a la playa; entre las 12:00 y las 13:00, vuelven para la comida, que dura entre tres y cuatro horas, y que consiste en pescado a la brasa preparado en la barbacoa de carbón que todos tienen en la puerta de la parcela; a continuación, generalmente las mujeres van a lavar los platos (los hombres se han hecho cargo de la barbacoa); a la playa otra vez, aunque no durante mucho tiempo; a las 17:30, es preciso estar de vuelta para lavar los caracoles de la merienda; por la noche, otra vez barbacoa, pero ahora de carne: filetes, costillas, salchichas o entrecot; más tarde, es la hora del refrigerio y de las fiestas. Tanto en el almuerzo como en la cena, es frecuente ver diez o veinte personas a la mesa, pues los amigos o familiares se invitan unos a otros.

En los tiempos intermedios, hay juegos —voleibol, baloncesto o balonmano para los más pequeños; cartas, dominó o malla portuguesa para los hombres más mayores. Las mujeres riegan las plantas o asisten a clases de gimnasia rítmica o de baile hip hop.

No faltan los pasatiempos en un camping que tiene dos campos de juegos, un anfiteatro para «hoguera de campamento», varios parques infantiles, una sala de estar, salas de billar, fútbolín y tenis de mesa, aulas de gimnasia y baile, teatro, guateques, campeonatos de bicicleta, torneos de cartas, aulas de informática para mayores, una biblioteca, un centro de juventud, dos restaurantes, tres cafeterías, tres supermercados, una carnicería, una pescadería y hasta un puesto de frituras. Todo parece ir bien, todos están felices y todos se tratan de «compañeros».

No obstante, reparé en que había una gran cantidad de hombres con walkie-talkies circulando por el camping. Unos visten el uniforme de la empresa de seguridad Vigiexpert, y otros van de paisano. Otro detalle inquietante: en la puerta de las instalaciones sanitarias de los hombres había pegado un comunicado de la Junta Directiva: se habían encontrado en los espejos de los cuartos de baño, según el comunicado, frases escritas con heces. Si algún «compañero» fuera testigo de este u otro tipo de vandalismo, debería denunciar a los culpables. Más tarde supe que, en opinión de los directores, no se trataba de bromas de adolescentes sino de actos de protesta organizados por adultos de la «oposición» a la dirección.

El trato de «compañero», no obstante, no me parecía un gesto de hipocresía. La afabilidad, la tolerancia y el apoyo entre los campistas son evidentes. En mi segunda noche decidí salir llevándome el coche. Cuando volví, poco después de las 22:00, había una cola interminable a la entrada. «No hay sitio para más coches», me explicó uno de los hombres con walkie-talkie.

—Pero yo he pagado por un sitio para el coche— protesté.

—Da lo mismo. Cuando se alcanza el límite de coches —700, supe más tarde—, no entran más. Hay que esperar hasta que salga alguno.

Esperé una hora y pude entrar por los pelos, porque a las doce en punto quien no ha entrado, se queda fuera. Los portones se cierran y hay que aparcar en la carretera. «Compañero, lo siento, ya no entra nadie más». «OK, compañero. Hasta mañana». Ni una protesta.

Al día siguiente, fui a Lisboa. Dormí en casa y regresé al camping pero no en coche sino en bicicleta. Entré alegremente exhibiendo el carné, «Buenas tardes, compañero», pedaleé en dirección a mi tienda. Eran las 20:05. Escuché a alguien gritar detrás de mí. «¡Eh! ¡Desmonte! ¡Ya son más de las ocho!» Miré a mi alrededor, ostensiblemente. Los automóviles circulaban en todas direcciones dentro del recinto. Lo hacían permanentemente hasta la medianoche.

—¿Los coches pueden circular y las bicicletas no?— balbucí.

—¡Órdenes!

Obedecí. Siempre me comporté como un compañero ejemplar y, por eso, no merecía lo que me hicieron a continuación.

Como solamente había pagado dos noches, al tercer día fui a la recepción para abonar cinco más. El empleado dijo que no, que pagaría la totalidad al final. Regresé, tranquilo, a la parcela, que era un horno en la solanera.

—Buenas tardes, compañero— canturreé al portero, cuando salí hacia la playa.

—Tenga cuidado. Han venido a desmontarle la infraestructura— dijo. Pero no me di cuenta de que hablaba en serio hasta que a la vuelta declaré, ahora en un tono realmente dramático: «Tengo órdenes de requisarle el carné».

Debía dirigirme inmediatamente a la oficina, donde me devolverían la documentación. Sin entender lo que sucedía, obedecí como siempre. A medio camino, hice un desvío para ir al baño. No había dado ni diez pasos cuando surgió detrás de mí un guardia de seguridad en bicicleta, que pedaleaba con gran urgencia.

—¿Es usted el señor de la tienda 3009? ¡Tiene que dirigirse inmediatamente a la recepción!

—Voy de camino, pero solamente voy al baño...

—No puede. Hay un cuarto de baño en la recepción. Es más, usted —ya no era un compañero— ni siquiera debería estar ya en el camping, porque no ha pagado. Tengo órdenes de llevarlo inmediatamente a recepción.

—¿Por qué me está tratando de esta manera? ¿Quién ha dado esas órdenes?

—No puedo decirle de dónde vienen las órdenes —dijo el guardia de seguridad, adoptando un aire de agente secreto. Es que no le voy a decir de dónde vienen las órdenes —subrayó, dando a entender que ni bajo tortura revelaría la fuente.

En la recepción me explicaron que, como solamente había pagado dos noches, no podía quedarme en el camping. Que me habían buscado y como no me encontraban habían dado órdenes de desmontar la tienda. Que la infraestructura no podía quedarse abandonada sin el campista dentro.

Pregunté si podía abandonar la «infraestructura» para ir a la playa. Contestaron que sí, «pero solo habiendo pagado todas las noches». Explicué que había intentado pagar, pero solo me creyeron cuando el propio empleado responsable de la información errónea lo confirmó.

Pagué pues y escuché una escéptica disculpa, pero si hasta el momento me miraban con desconfianza ahora me veían como un intruso.

Al principio, no entendía cuál era mi crimen. Pero al poco tiempo, iría quedando claro por qué razón era considerado persona non grata: y es que, de entre las siete mil personas de ese camping, yo era el único campista.

•••

La mayor parte de las familias del camping de Caparica están formadas por tres generaciones, siendo la del medio la menos representada. Abuelos y nietos constituyen los conglomerados típicos, unos jubilados y otros, estudiantes, porque las vacaciones aquí son largas, de cinco meses por lo menos. Un campista admitió que el resto del año viene todos los fines de semana. Contando con que estos comienzan el jueves y terminan el martes. «Los miércoles voy a casa para mirar el correo».

Hay mucha gente que se queda aquí todo el año. El carácter permanente de la ocupación es visible en los pavimentos de las tiendas —de baldosas, azulejos o tarima flotante—, en los arbustos, las hiedras e incluso en los árboles frutales que adornan muchas parcelas, o en el mobiliario y electrodomésticos que las llenan.

Todas las tiendas tienen fogones, horno, microondas, frigorífico, televisión por cable, antena parabólica, ordenador con internet, radiadores, ventiladores, sofás, cómodas, mesas, camas, armarios. En algunas, es posible ver mesas de comedor de cristal, lámparas art nouveau o candelabros. Todo apiñado en un espacio exiguo para una vivienda vacacional, aunque enorme para una tienda de campaña.

En realidad, cada parcela se compone de una caravana y un porche de lona, con una cubierta de tela amarilla sobre el conjunto. En la caravana están las habitaciones, en el porche, el salón, funcionando la cocina en una pequeña tienda aparte, bajo la misma cubierta. Aunque es frecuente que haya una o dos habitaciones más en el porche y que en la caravana se hayan montado literas. Además, se dice que algunos campistas han excavado el suelo por debajo de la tienda, para abrir un piso más, reservado para la bodega, almacenaje o incluso como dormitorio. No conseguí confirmarlo. La Dirección me garantizó que era una leyenda.

Lo que pude observar es que algunas caravanas tienen un tamaño el doble de lo normal. En algunos casos, es difícil creer que sean caravanas —ya no tienen ruedas, el suelo es de tarima o de baldosas, y son grandes como un camión. En casos como estos, el propietario puede permitirse el lujo de abrir parte de la lona del porche, transformando ese espacio en una terraza. Esto, si tiene la suerte (o el privilegio) de tener una parcela orientada a una de las calles. Si estuviera enclavado entre cientos de otras parcelas, con una distancia de medio metro entre cada una, la terraza daría a la habitación del vecino.

No obstante, es a veces en estos «barrios» impenetrables donde la animación es mayor. Véase la fiesta del «carril» da Alegria.

En el camping del club, hay fiestas todas las noches del verano. Algunas se hacen en los restaurantes, de repente transformados en discotecas, en la sala de estar comunitaria, en los campos de juegos o en la «hoguera de campamento». Es necesario pedir permiso a la dirección del camping, que lo concede con la condición de que no haya dos fiestas en la misma noche, para evitar la competencia. Si, por ejemplo, hay una sesión de las Noches Tropicales en el restaurante Pérola do Océano, el restaurante Parque, gestionado por otra empresa concesionaria y que se encuentra en el extremo opuesto del recinto, no puede hacer una fiesta esa noche. Quizá para compensar los perjuicios resultantes de esta política económica de «regulación de Estado», el Pérola apuesta fuertemente por

el comercio informal. Para conseguir una factura es necesario llamar al jefe y escuchar una reprimenda.

Sin embargo, en la organización de la fiesta, no se ha escatimado el gasto. La banda, formada por un vocalista, un bajista y un teclista, no teme la incongruencia del repertorio. Salta del tango a la canción ligera, con un pie en la bossa nova y otro en un género innovador al que yo llamaría slow espiritual.

«Madre de Dios, ten piedad de nosotros», chillaba el cantante, mientras las parejas se movían en abrazos románticos, con los vientre pegados, antes de saltar con los brazos en el aire, entonando a coro: «¿Pero quién será el padre de la criatura? ¡Yo qué se, yo qué sé!».

Hombres con camisetas sin mangas y cadenas de oro; chicos con camisa morada entallada y pendiente, gomina y patillas finas que bailan con chicas con cortos y ajustados vestidos negros y con tacones altos; gordos de mediana edad, con bermudas y chanclas, gorra blanca puesta hacia atrás; grupos de chicas esperando en las mesas; niños que corren; otros con patinete. Es una auténtica fiesta de pueblo que moviliza a toda la comunidad hasta las tantas de la mañana.

En los barrios, las fiestas, de carácter esporádico o regular, tienen más personalidad. Es famosa la del carril da Alegria. Se trata de uno de esos «callejones» donde uno no puede extender los brazos sin tocar la tienda del vecino. El espacio es diminuto, pero los organizadores, que habitan las seis tiendas alineadas a ambos lados del carril, han conseguido montar un karaoke, altavoces, dos mesas repletas de comida y una barra de bebidas. Están todos saltando en el carril. The roof, the roof is on fire, cantan. «Somos unos 30, de cinco familias, el mayor tiene 66 años y la más joven 2 y fue concebida en el camping», dice Francelina Jacinto, de 53 años, que es la «matriarca del carril» y lleva una camiseta y una gorra con el estampado de una sonrisa, el símbolo del carril da Alegria.

Al mismo tiempo, tiene lugar otra fiesta, con comida, bebidas, guitarras y juegos de cartas, organizada por una peña denominada «Los Playas» y que está compuesta por un grupo de veteranos de fútbol playa. Decidieron formar la peña hace 20 años, porque creían poseer una característica distintiva: «Jugábamos al balón pero con respeto. Cuando pasaba un niño o un anciano, interrumpíamos el juego». Así fue como António Macieira, uno de sus presidentes, explica la filosofía que ha presidido la actividad de esta peña (que hoy en día consiste en comer y beber). «Somos campistas, no somos gitanos. Esto no es campismo salvaje».

Los Playas, que también han hecho camisetas y todo tipo de merchandising, se caracterizan por su edad avanzada y por la ausencia de mujeres. «A ellas no las admitimos porque esto es un grupo de futbolistas», explica Víctor Loureiro, otro presidente. «¿Ha visto alguna vez a mujeres jugando al fútbol en la playa?»

•••

El camping del Club de Campismo del Municipio de Almada existe desde hace 42 años y gran parte de sus usuarios está aquí desde entonces. Es el caso de las familias Terras y Vargas. Ya van por la tercera generación. Compraron las tiendas unos junto a otros y ahora constituyen un barrio. Las barbacoas se hacen alternativamente en casa del matrimonio Terras, la de Vargas o las de los hijos. Ninguno de ellos piensa en irse de aquí en algún momento. «Esto es un condominio privado junto a la playa», explica Jacinto Terras, de 80 años. A su mujer, Manuela, no le gusta la playa, pero valora la convivencia. Son familias que viven juntas desde hace décadas, como en los pueblos que ya no existen. Todos se conocen. Los mayores son compañeros de cartas o de dominó, los jóvenes dieron aquí sus primeros pasos, juegan en la calle, empiezan a flirtear. Jacinto Terras y su hijo, João, tuvieron una vez una charla. «Si nos tocasen los Euromillones, ¿abandonaríamos el camping?»

Concluyeron que no.

Es notorio que la mayoría de la población del CCCA es de clase media-baja. Es barato. Una parcela aquí cuesta, hoy en día, entre tres y cinco mil euros. Más el alquiler del terreno, que ronda los 50 € al mes. El problema es que no se puede comprar sin ser socio del club. Incluso para ellos es difícil porque el espacio no se multiplica como ellos.

Cuando alguien quiere dejar su parcela puede poner la infraestructura a la venta. Pero el comprador no adquiere el derecho al terreno, que sale en una especie de concurso, en el que el criterio de preferencia es la antigüedad del socio, o el grado de amistad con los directores, según las malas lenguas.

Quien pretende comprar es incluido en una lista de espera. Cuando surgen las oportunidades, el primero de la lista puede optar. Si no le agrada la unidad en venta, por estar, por ejemplo, en un conglomerado irrespirable, puede declinar la oferta. Tiene un año para escoger, después del cual, pierde el derecho.

Son reglas complicadas, que dan lugar a muchas discusiones y conflictos. David Carneiro, de 35 años, y Cristina Dias, de 32, con una hija de 4 meses, compraron hace poco una bonita parcela, después de años «viviendo» en la de los padres de él. Aproveché para preguntar a Cristina cómo podría yo comprar también una parcela.

«Eso no es posible», dijo. «Nosotros lo conseguimos solamente porque David es de la dirección y conoce a gente...»

David corrigió en seguida: «Estoy en lista de espera desde hace dos años. Es más, me inscribí para que no dijeran que había habido enchufe».

La presión para comprar los espacios es tan grande que la dirección no puede hacer lo que debería: dar de baja las parcelas que van siendo abandonadas, para hacer disminuir la densidad de tiendas en el camping.

Legalmente, la distancia mínima entre las tiendas sería de dos metros. Aquí, según el propio presidente de la junta directiva, Luís Filipe Ramos, dos tercios del recinto no cumple esa regla. La concentración de tiendas y de infraestructuras, añadida al hecho de que todas tengan una barbacoa funcionando a diario, lleva el riesgo de incendio a un nivel extremo. Todos los años, además, se han producido fuegos en el camping y a pesar de los muchos extintores que hay se vive a la espera de una catástrofe.

La disculpa que la dirección proporciona es que, como puede que el camping se traslade de este lugar y se instale en unos terrenos llamados Pinhal do Inglês, lejos de la playa, no tiene sentido iniciar las obras antes de que se tome una decisión.

Efectivamente, según el proyecto Polis para la zona, los tres campings junto a la playa tendrán que desplazarse. Más allá de los daños causados a la zona de dunas y al acantilado fósil de Caparica, se multiplican las quejas contra los privilegios de los más de once mil socios del club en toda esta zona de terrenos públicos a la orilla de la playa.

João Terras y Luís Filipe Ramos, que pertenecen a una Dirección electa cuatro veces seguidas, dicen que es un error quitar de allí los campings. «Nosotros hicimos crecer la costa da Caparica», alega Luís Filipe Ramos. «Esto no es una región de hoteles. La gente o tiene casa aquí, o vienen y van desde Lisboa todos los días. No estamos en Miami Beach. Aquí el agua está fría y los arenales están disminuyendo», dice quitándole importancia, para concluir que si alejasen a los socios del club nadie más vendría por aquí.

«Sin los campings mucha gente no podría veranear en la playa», explica el presidente. Su misión es defender ese derecho de los once mil socios del club. Poco le importa que aquella arena inmensa permanezca vetada para el resto de la población. «Tenemos que defender a nuestros socios. Son ellos quienes pagan las cuotas».

O que la actividad del club sea más que camping la de proporcionar casas de playa a una multitud de personas que no son ricas.

«Antes, era horrible, era un trabajo tremendo tener que montar y desmontar las tiendas», recordó Francisco Mateus, otro de los miembros del clan Vargas. «No había electricidad. Teníamos que encender una Petromax».

—¿Y qué le parecería abrir algún espacio más para campistas de verdad? —pregunté al presidente.

—El que tenemos ya es poco para nuestros socios.

—¿Y establecer normas para impedir que las tiendas estén vacías la mayor parte del año?

—Cuanto más tiempo estén vacías, más rentable es para el camping, que recibe la mensualidad y no tiene gastos de electricidad, agua y gas —responde João Terras.

Un socio puede estar meses o años sin ocupar la tienda, que nunca es desalojada. Aunque deje de pagar es, según Terras, «muy difícil que le desmonten la infraestructura. Sólo después de muchos avisos y muchas reuniones de la dirección».

Por el contrario, la tienda 3009, perteneciente al único campista del camping, iba a ser desmontada porque el usuario se ausentó por unas horas.

Para los directores, el camping de tienda a la espalda «no es un modelo de negocio viable para los parques de campismo». Ya «no hay de eso en ninguna parte». El modelo de camping del Club de Campismo del Municipio de Almada representa «el camping del futuro».

CLÁSICOS Y ROMÁNTICOS

Toda la cultura de las motos está impregnada de una tentación ideológica. Ya sea porque los largos viajes solitarios sobre dos ruedas propicien el pensamiento reflexivo, o porque ninguna otra máquina se conecte tan íntimamente con el cuerpo humano, multiplicándolo en poder y libertad, las motos han sido objeto y tema fecundo de la filosofía y de la literatura. En un célebre libro publicado en Estados Unidos en 1974, *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*, Robert Pirsig describe dos actitudes filosóficas ante la vida, en analogía a dos comportamientos distintos de los motociclistas. El libro narra un viaje en moto que Robert realizó con su hijo, Chris, por los estados de Dakota y Montana. En otra moto les seguían un amigo llamado John y su esposa, Sylvia.

Robert conoce y se interesa por la mecánica de la moto, al contrario que John y su mujer. Ellos consideran que las preocupaciones por los embragues, platinos, bujías y carburadores, gasolina y aceite arruinan el placer del viaje, la sensación del viento en el rostro o el goce de los paisajes. Robert se irrita con ello, no sólo porque le toca a él el mantenimiento de las dos motos, sino también por la arrogancia del amigo. John considera la tecnología una forma inferior de conocimiento.

Para Robert, la mecánica de la moto no es acero, goma, ejes, válvulas y tornillos, sino «relaciones, análisis, síntesis, deducciones abstractas». Es puro pensamiento.

Siempre ha habido a lo largo de la historia, le cuenta a su hijo, mientras la BMW planea entre las

montañas, dos formas filosóficas distintas de comprender del mundo: la romántica y la clásica. «La comprensión clásica ve el mundo, por encima de todo, como la propia forma subyacente. La comprensión romántica lo ve en términos de apariencias inmediatas».

Los románticos valoran las emociones y los sentimientos; los clásicos, la razón y los hechos. «Si mostramos un motor, un diseño o esquema electrónico a un romántico, no le va interesar mucho. Esas cosas no lo atraen, porque él solamente ve la superficie. Relaciones engorrosas de nombres, líneas y números. Pero si mostramos el mismo diseño o esquema a un clásico, quedará fascinado».

Sobre el sillín de una motocicleta, las dos visiones se encuentran, explica Pirsig. «Aunque los viajes en moto sean románticos, el mantenimiento de las motos es puramente clásico».

Las dos visiones distintas, que separan a científicos y artistas, a pragmáticos y soñadores, al final quizá no sean incompatibles. La comprensión de las formas subyacentes insufla el espíritu del artista de libertad y poder.

En un reportaje que hice sobre motos Custom y Cafe Racers en Portugal, fue fácil identificar esta dicotomía en las diferentes parejas de constructores con quienes hablé. En Maria Riding Company, por ejemplo, una marca lisboeta que construye motos únicas a partir de modelos antiguos, Luís Correia es el clásico y Rui Alexandre el romántico. El primero es quien concibe las motos, quien las desmonta y las repara. El segundo se sienta en su Harley-Davidson y ni siquiera comprueba la presión de los neumáticos. «A mi me gusta montar en moto», decía Rui, que en Maria se encarga de la imagen de la marca y de la comunicación. Luís sacudía la cabeza. «Es un crimen montar en estas motos y no ocuparse de ellas». Algunos clientes propietarios de Cafe Racers son verdaderamente obcecados. «Andan unos metros y en seguida se ponen a limpiarlas y a pulirlas».

A quienes compran uno de sus modelos, los Maria les regalan un curso de mantenimiento de motos, en el que enseñan a lavar y proteger, además de algunas nociones de mecánica.

Es importante esa proximidad física con el vehículo, que no existe en relación a un coche: la sensación de poseer y dominar una máquina que construimos nosotros mismos, transformándola de ese modo en una verdadera extensión del cuerpo, en una criatura viva y solidaria, casi humana.

Luís y Rui viven esa relación agreste y sensual con las motos. Cuando tienen tiempo, reúnen a un grupo de seis amigos que se llaman a sí mismos la «Pandilla del Mal», y se van con sus motos Custom al Alentejo o a la sierra da Lousa. Fue ahí donde estuvieron la última vez, cuatro días sin cambiarse de ropa, bañándose en los riachuelos del bosque. Pasaron la mayor parte del tiempo haciendo carreras, sin casco, en una pista de aviación abandonada.

La tradición de las Cafe Racers está ligada a las bandas juveniles. Sobre todo a los rockers de Londres, de los años 60, que frecuentaban las cafeterías (como el famoso Ace Cafe) y se enfrentaban a sus rivales, los mods, que conducían scooters y vestían ropa de marca. Los rockers preferían las motos grandes, de la marca Triumph o BSA, modificadas para tener mayor rendimiento.

A una Cafe Racer se le quitaba todo lo que fuese superfluo, incluyendo los intermitentes y los retrovisores, y se la equipaba con complementos para el motor que le aumentaban la potencia. Eran motos de carreras urbanas. Las competiciones se hacían por grupos, entre cafés o a contrarreloj: el desafío era ir de un café a otro y volver, en el tiempo que duraba una canción que alguien ponía con una moneda en una gramola.

El término Cafe Racer también se usaba peyorativamente para designar a falsos corredores a los que casi no les importaba la estética de las motos. Racers de café.

Las luchas entre rockers y mods en ciudades balneario británicas fueron descritas en varias películas

y marcaron el inicio de una cultura juvenil violenta y contestataria.

Los rockers llevaban tupé y una indumentaria que combinaba el estilo eduardiano de los teddy boys con los trajes rockabilly. Las motos potentes y rápidas que conducían simbolizaban el ascenso social del que eran una especie de exponentes.

La historia de las motos se confunde con la de la cultura popular, de la emancipación de la juventud y de la revolución social. En el Londres de los años 40, grupos de jóvenes de las clases privilegiadas adoptaron de forma revivalista los abrigos largos y de cuellos anchos y los pantalones bombachos de la época eduardiana (del reinado de Eduardo VII), como forma de protesta contra las políticas de austeridad de posguerra.

Jóvenes de clase baja, en contacto con estas «faunas» en los antros de la vida nocturna del Soho, comenzaron a imitar las nuevas tendencias, como forma de reivindicar una posición social. Los teddy boys nacen de este robo de estilo por parte de los jóvenes pobres del sur de Londres. Mezclados con los grupos de marginados y traficantes influyentes de los barrios obreros, como los llamados spivs y cosh boys, los teddy boys evolucionarán hacia rockers, que además absorben toda la cultura del rock 'n' roll que comienza a llegar de Estados Unidos.

Los Beatles y los Rolling Stones son fruto de esta cultura, así como lo es el Mayo del 68 y todas las revoluciones juveniles de los años 60.

No es fácil ver en la Pandilla del Mal de la sierra da Lousa a los descendientes de los rockers del sur de Londres, pero quizás el regreso de las Cafe Racers se relacione con esa necesidad de buscar el placer de la vida y una relación más auténtica, libre y orgánica con el mundo, así como el candor y la fuerza de la juventud como ideales políticos.

Aunque casi siempre de forma inconsciente, quizá se busque un puente con esos movimientos nacidos de la base de la sociedad, en el seno de la juventud pobre y obrera, para quien la música y las motos eran instrumentos de liberación y de transformación de la vida en algo más apasionante donde el placer no fuese solamente la ausencia de dolor y ser libre fuese algo más que no ser simplemente un esclavo.

VIVIR CON LOS PECES

Le llaman Manso y es una leyenda entre los pescadores de Sesimbra. Pescaba tanto, que se decía que hacía nacer peces en el mar. Su barco, el Luís Adrião, que actualmente está en el fondo del mar, después de un naufragio que le costó la vida a su nuevo propietario, traía las redes siempre llenas. Nunca nadie supo cómo el viejo Manso conseguía aquello. Era un misterio en una comunidad pesquera que estacionalmente era invadida por olas de miseria.

El Luís Adrião se volvió tan famoso que incluso ya muy viejo y no siendo ya apto para la pesca, lo compró en 1984 un pescador más joven, Rui Almeida, que lo rebautizó como Monte Santiago. Pensó que la mítica trainera le daría suerte. La empleó en la pesca del sable negro, hasta reunir dinero para construir un barco nuevo. Lo consiguió, pero cuando la nueva trainera, bautizada con el mismo nombre, Monte Santiago, estaba terminada en el astillero, Rui naufragó con el viejo barco y murió en 1996.

La historia me la contaron Graça, la viuda de Rui —que asumió la dirección de la empresa después

del naufragio—, el viejo Fernando Teodoro Manso, de quien se decía que «vivía con los peces» y el hijo de éste, Fernando Manso, en cuyo nuevo barco, que bautizó con el nombre de Luís Adrião en memoria de la antigua trainera de su abuelo y de su padre, me llevó a pescar en alta mar, durante un día y una noche, entre Sesimbra y Cascais.

SESIMBRA

Los dolores del mar

Las ocho de la tarde del 31 de marzo de 1996. Rui Almeida está dando vueltas por la casa. Mira varias veces por la ventana. «Hoy no vas, marido», le dice Graça, al escuchar el tono amenazante del viento. Rui vacila. Lo pospone un poco más, se tumba en la cama. Carmen, la hija de 13 años, se acuesta a su lado. Sin hablar, se despiden. Rui se decide. Se levanta. Toma una sopa de guisantes, su favorita. Al contrario de lo habitual, se viste de negro. Al contrario de lo habitual, vacía los bolsillos de dinero antes de salir.

Antiguamente, las mujeres de los pescadores solían ir a la playa a gritar a sus maridos cuando salía la «luna marcelina», un claro de luna extrañamente intenso que, según la leyenda, provoca «dolores del mar». Hoy en día, nadie le hace caso a eso.

El Monte Santiago, antiguo Luís Adrião, sale del puerto de Sesimbra a las 22:22. El patrón Rui Almeida había dicho poco antes: «Ya me daría pena morirme ahora». La luna sale esa noche «marcelina».

• • •

En el mundo de los pescadores, los nombres no están apegados a las cosas. Las sobreviven y las borran. Las olvidan, en una fantasía de inmortalidad. Este Luís Adrião, que ahora me transporta por las aguas turquesa de Sesimbra, no es el mismo barco en el que Fernando Teodoro Manso vivió las más osadas hazañas de la comunidad pesquera de Sesimbra, con el que fue «campeón» de pesca durante décadas consecutivas y con el que atrapó más lubinas, corbinas, sardinas y caballas que cualquier otro marino de la región. No es el mismo barco con el que se enfrentó a tempestades y descifró las lunas, las brisas y las ocasiones, en el que hizo que nacieran peces del mar, como decían, para que sus redes viniesen siempre llenas, y donde obró los milagros y marcó los goles que le valieron el mote de Eusebio. No. Ese Luís Adrião está ahora en el fondo del mar. Con otro nombre, que ya perdió también, Monte Santiago. El nuevo Luís Adrião lleva al timón al patrón Fernando Manso, que tampoco es el mismo que gobernó el antiguo barco de pesca. Es su hijo, que siguiendo con la costumbre heredó el nombre y el apodo del viejo Fernando Teodoro Manso, que a su vez lo heredó de su abuelo, Manuel Manso. Es él, con la mirada fija en un punto que nadie más ve, quien navega en dirección a alta mar a la altura de Cascais, en este final de tarde soleado y ventoso. Primero, con el mar dócil y la tierra a la vista, esa costa agreste y asombrosa de Sesimbra. Después, desde el pasaje del cabo Espichel, en un océano cada vez más impetuoso, con olas que revientan en la cubierta y la popa del barco que se sumerge y se empuja con la violencia de una montaña rusa.

Los 15 hombres de la tripulación se desplazan con destreza, como si estuviesen en tierra firme. Comienzan a asumir sus posiciones, mientras Manso, en la cabina, controla el GPS que le da las coordenadas del lugar donde ayer pescaron varias toneladas de sardinas. Horas después, estamos en alta mar, en la zona crítica, y es el momento de conectar el sónar y la sonda, y de circunnavegar en busca de los bancos de peces. Un sonido repetido y punzante como de croar de ranas se desprende

de los altavoces del sónar, que escudriña el fondo en un radio de centenas de metros alrededor del barco. Ese sonido y el puntero luminoso de la pantalla del sónar indican la presencia de pequeños y grandes bancos, así como el relieve del fondo del mar. Es una tecnología con la que están equipadas prácticamente todas las traineras actualmente, y que es esencial para el buen rendimiento de un equipo de pesca. Aunque sigue siendo el conocimiento y la intuición del patrón lo que marca la diferencia entre un barco con éxito y los demás barcos. Fernando Manso va dando instrucciones a su contramaestre, que está al timón. Pero no se decide a tirar las redes. Los bancos son pequeños y las olas muy altas, por lo que las posibilidades de una buena pesca son dudosas. En esto andamos durante horas. Hasta que el Manso decide arriesgar. Manda parar el barco y bajar el bote que asegurará el extremo inicial de una red de más de un kilómetro.

El gran barco describe entonces un círculo soltando la inmensa red que después será ajustada en el fondo e izada mediante un sistema mecánico motorizado. Los pescadores se ponen frenéticos en la realización de su trabajo, fanáticos en sus puestos, en sus funciones, como si fueran máquinas. Los rostros están tiznados, cubiertos de sal y de frío, de dolor, renuncia y fatalidad, y también de una extraña locura. Son hormigas sobre una hoja que gira en un océano inmenso y furioso, un escenario que los engulle y aniquila por lo desmesurado, con una grandilocuencia que no les perturba ni les envanece porque, al no verla, participan de ella. Y nadie diría que esto es su rutina diaria, sino más bien una lucha, una escena de pánico en medio de una catástrofe o de una epopeya. Concluido el «cerco», el cabrestante comienza a izar la red, con hombres de la «cuadrilla» distribuidos en los puntos clave de la interminable operación, junto al motor del «salabardo», «escurriendo» la red, limpiándola de algas y peces presos en las mallas, tirando de ella y enrollándola de tal forma que pueda usarse a continuación. Todo se hace con indescriptible velocidad y violencia, las cuerdas corriendo peligrosamente en las bisagras y poleas, el agua helada cayendo como una catarata por la cabeza y la espalda del pescador que sujeta la red que irrumpe desde el mar, en un incremento de la expectativa, como si la respuesta del arrogante océano fuese a llegar al final de la red, en la «punta». «¿Hay o no hay peces?» «¡Ahí vienen, ahí vienen!» «¡Mira, ahí están los calamares!» Y asoma, finalmente, la «punta» a ras de las ondas, en el clímax de la esperanza. «Hay que mantener la fe hasta el último anzuelo», solía decir Fernando Teodoro Manso padre, que antes lo oyera de su padre, que hacía la pesca mediante un «arte» de cepos y luces para atraer al pescado. Nadie dice nada cuando aparece un puñado de sardinas en el fondo de la red. Es una decepción. Una pequeña burla desde lo tenebroso. La trainera pequeña, la «enviada», atraca en la grande para cargar y llevar la pesca a la costa. Es noche cerrada y el Luís Adrião continúa su viaje llevando su nombre hacia el sur.

• • •

Las nueve de la mañana del 1 de abril de 1996. Rui Almeida telefona a Graça a través de la radio del Monte Santiago. «Mantén conectada la radio, hay un temporal muy grande», dice. «Llegaré sobre la una de la tarde». Graça está inquieta. Recuerda cómo su marido arriesga siempre más de lo aconsejable, para traer más pescado para la familia y para la tripulación. Cuando compró el Luís Adrião a la empresa de Fernando Manso, sabía que la trainera era ya demasiado vieja para la pesca de «cerco» de la sardina. El mismo Manso padre se lo había dicho a los jefes, hace más de 25 años: «El Luís Adrião no tiene futuro. Ya solo sirve para redes más pequeñas. Hace falta comprar un barco nuevo». A pesar de eso en 1984 Rui tomó la decisión de adquirirlo y no habría sido ajena para ello la fama del Luís Adrião de ser el barco con más éxito de Sesimbra. El nombre de Luís Adrião. Lo rebautizó como Monte Santiago y lo empleó en la pesca del sable negro, más rentable, pero mucho más violenta y difícil y que exigía viajes más largos que la pesca de la sardina.

Graça recuerda el esfuerzo de Rui para vencer la pobreza. De sus apuestas temerarias y del poder de su sueño. Del sacrificio para comprar el barco y del sacrificio todavía mayor para construir la casa y el barco nuevo, ya en el astillero. Un Monte Santiago más grande y más moderno, que podrá navegar en pocos meses. «Ya me daría pena morirme ahora», diría Rui, que creó sus propias razones de apego a la vida. Todo esto le da confianza a Graça, que se acuerda de la frase con la que su marido solía responder a los que criticaban su disposición para arriesgar demasiado: «Yo domino el mar». Y se queda adormilada.

Diez y media de la mañana del 1 de abril. Rui Almeida da por terminada la «caza» del día e inicia el regreso a Sesimbra. El temporal no ha amainado, pero la tripulación está animada. Es momento de atacar el almuerzo que han llevado. Uno de los pescadores le dice a Rui, que está en la cabina al timón: «Vete a comer que me quedo yo por aquí un rato». Pero Rui no lo deja. Dice que comerá al final. Once y cuarto. Rui consigue comunicarse con la capitánía por medio de la radio. Dice que llegará sobre la una de la tarde.

• • •

El Luís Adrião llega al mar de Sines a las tres de la mañana. No vale la pena tirar las redes ahora. Fernando Manso ordena anclar el barco y da permiso para dormir hasta las cinco, la hora en que se despiertan las sardinas. El vendaval se ha calmado, el mar ha adoptado un extraño entumecimiento, negro y grasiento. Los hombres recogen sus literas, las colchas que apestan a pescado y a combustible. A las cinco en punto, comienza de nuevo la faena. Es el «aura», la hora en que las sardinas despiertan, amodorradas, y se dejan coger. Así lo aprendió el Manso de su padre. Y, en efecto, la «punta» viene ahora a reventar de sardinas, varias toneladas, centelleando en la oscuridad. Es hora de regresar a tierra, descargar el pescado, comer, dormir un par de horas y volver al mar.

Sí, las sardinas duermen, me explica el padre Manso, y se levantan tarde. Por el contrario las caballas son más madrugadoras. La sardina no rechaza una buena juerga. «¿Sabe, cuando vamos con los amigos a beber unas jarras, por la noche?... Hace mucho que no nos vemos y tal... Y llega una determinada hora, así como a las cinco o seis de la mañana, en la que entra un sopor... que hay que recostarse un poquito... pues con la sardina es lo mismo». Es la hora precisa para cogerlas, a las sardinas bohemias. Están groguis de sueño y de resaca, se dejan caer en las redes sin resistirse. Incluso cuando duermen, a medias enterradas en la arena, se diría que para eludir los sonares de las traineras, se despiertan malhumoradas, quizá porque andan con el sueño cambiado. Tienen mañanas difíciles en las que todo les sale mal y acaban en la red de algún pescador. Las caballas se levantan más temprano, pero igual de amodorradas. Empiezan el día con una euforia atontada y —¡zas!— cuando menos se lo esperan están en la red. En cambio las corvinas tienen un sueño más pesado y, cuando se despiertan, están en plena forma. Fernando Manso recuerda que cuando las había en abundancia en la costa de Sesimbra era posible escucharlas roncar, apoyando el oído en el fondo del bote. «Los peces son como las personas. Tienen sus hábitos, sus manías. Si los conocemos, si vivimos con ellos, como yo suelo decir, tenemos más posibilidades de cogerlos». Incluso el inteligente sargo tiene sus momentos de debilidad. «El sargo ve un anzuelo y no va a él porque sabe que ahí hay un pescador. Y si cogemos uno, tenemos que lavarnos las manos al poner de nuevo el cebo, o no cogemos ninguno más. Ellos perciben el olor y lo saben. Los sargos andan siempre junto a la costa. Decimos que les gusta ver pasar los coches. Ahí son muy difíciles de coger. Se esconden en las rocas. Una vez, di con uno con la cabeza fuera, mirando hacia mí como diciendo: ¿Quieres cogerme? ¡Pues ven aquí a ver si te dejo!». Así, también en el caso de los sargos, es necesario conocerlos. Después del desove, se meten en bancos mar adentro, donde se atrapan con mucha facilidad. Por qué razón adquieren esta actitud imprudente, es un misterio. «Las mujeres,

cuando se quedan embarazadas, también tienen deseos extravagantes. Les apetece comer carbón y cosas así. Con los peces es lo mismo. Dejan a los hijos y piensan: Ahí os quedáis, nos vamos a dar una vuelta. No sé si es la locura del pez...»

•••

¡Como le gustaría a Graça volver atrás en el tiempo! ¿Por qué dejó marchar a su marido aquel día? Después del naufragio, sintió que la vida acababa también para ella. Sin embargo, después reaccionó. Ella, que siempre se había mantenido alejada de los negocios, que no sabía nada de pesca, asumió la dirección de la empresa, convirtiéndose probablemente en la única mujer en hacerlo en esa comunidad pesquera portuguesa. En cuanto el nuevo Monte Santiago estuvo listo, lo llevó al mar. Al principio, la reacción de Sesimbra fue solidaria. Pero pronto comenzó la animosidad. La propia tripulación superviviente, que había decidido trabajar con ella, la abandonó. Fue necesario comenzar desde cero y contratar a nuevos pescadores. «Sentí que tenía el deber de continuar el sueño de él. Y es por él por lo que soy capaz de gestionar todo esto».

Graça sueña con Rui siempre que tiene que tomar una decisión difícil en la empresa. «En los sueños, él nunca habla. Yo converso con él, que está siempre callado».

Carmen, actualmente con 18 años, dice que escucha muchas veces a su padre silbando en casa. Las dos, madre e hija, hablan de Rui como si estuviese allí sentado a la mesa, con ellas. Y, en cambio, hay un abismo indisimulable en sus miradas. Son supervivientes de un coraje deslumbrante. Han hecho que el tiempo vuelva atrás.

•••

Fernando Teodoro Manso, que tiene 70 años, comenzó a trabajar en la pesca de la sardina a los 18. Aunque ya desde mucho antes su padre lo llevaba consigo al «arte» de la «almadraba» porque lloraba en casa. «Trae mala suerte en la pesca si dejas ahí al niño», le aconsejaban sus compañeros. Empezó como «mozo», pero su talento para coger pescado fue en seguida evidente y pronto le invitaron a gobernar barcos. Hasta le propusieron ser socio de la empresa del Luís Adrião. «Esto, o se tiene de nacimiento o aquí no se encuentra».

Antiguamente, cuando no había sonares, ni GPS, la intuición del patrón era decisiva y se consideraba casi como un don, como un poder mágico. Todavía lo es. De ese conocimiento iniciático de los patrones puede depender la supervivencia de varias familias, por lo que es guardado y escondido como un tesoro, supuestamente transmitido de padres a hijos. Uno de los patrones legendarios de Sesimbra, Anacleto, escribió en un cuaderno todo lo que sabía sobre el mar, en una lengua inventada por él mismo. Murió prematuramente y sus hijos guardan actualmente los decepcionantes jeroglíficos, sin poder descifrarlos.

«Mi sonar era, de día, los pájaros (en la pradera, un animal muerto también hace a los buitres volar por encima) y de noche, la fosforescencia, que actualmente ya casi no existe por culpa de la contaminación», explica Manso. «Como el agua tiene fósforo, la presencia del pescado provoca una luminescencia en la superficie. Un fulgor en la noche, un ardor que indica que hay un banco de peces. De esta forma avistábamos grandes manchas de lubinas y corbinas. Incluso su tamaño y la dirección en la que se desplazaban».

•••

Nueve de la noche del 1 de abril. Graça y sus hijos están en el puerto de Sesimbra viendo cómo llegan los cuatro supervivientes. Nadie les dice quiénes son. Ven salir a António Lazaro, el primero del pesquero, que les socorrió. Ven salir al segundo y al tercero. Rui no es ninguno de ellos.

Tampoco es el cuarto.

•••

Fernando Teodoro Manso «vivía con los peces», «soñaba con los peces», «tenía peces en los ojos». Para él, todo son señales, mensajes. La luna indica la dirección en la que se desplazan los peces. «Tienen miedo de la luz y van a la profundidad. Si está oscuro, piensan que nadie los ve». Un gato lamiendo sus patas indica la dirección del viento, incluso cuando todavía no hay viento. Hay momentos en que el pez se «manifiesta».

•••

Son las «ocasiones». Cuando el día da lugar a la noche, es una buena ocasión. Cuando el sol se pone en «ojo de buey», es una buena ocasión. Los cuartos de luna son buenas ocasiones. La luna metiéndose en el agua es una buen ocasión. La hora en que la «luna no tiene fuerza» es una buen ocasión. Hay una telepatía con los peces. «A veces, los veía en mis pensamientos. Llegaba al lugar y ellos estaban esperándome». Hay fenómenos inexplicables. Algunos días, el pescado parece que está hipnotizado, se deja coger por toneladas. Al día siguiente, seguro que viene una tempestad. «¿Cómo lo sabían los peces?» Cuando se tira pescado al mar, deja de haber vida en esa zona. «Al pez no le gusta ver muertos».

•••

Las ocho y media de la noche. El buque del Centro de Búsqueda y Salvamento Marítimo encuentra unos pedazos de madera del Monte Santiago y un osito del Benfica que Rui Almeida llevaba siempre consigo.

•••

Hay analogías misteriosas. «Los peces se desplazan por el mar como los pájaros en el cielo, en fila. Sólo basta con mirar al cielo para saber lo que ocurre en el mar». Las diferentes especies tienen comportamientos propios. «La sardina va a las zonas con rocas para alimentarse y pasar la noche, de la misma forma que nosotros vamos al café. Después, vuelven a la profundidad, porque se encuentran inseguras allí. Al jurel le gusta quedarse en el mismo sitio, junto al fondo, comiendo arena. La sardina es un pez friolero. En invierno va hacia el fondo, donde las aguas están más calientes. En verano, se mueve hacia la superficie. La lubina y el jurel no vienen tanto por aquí arriba».

•••

Las seis y media de la tarde. El António Lazaro encuentra la balsa con los naufragos, a aproximadamente 15 millas al sudoeste del cabo Espichel. Las cuatro. El capitán de tierra del Monte Santiago va a la Delegación Marítima de Sesimbra a comunicar la desaparición del barco, que debería haber llegado a la una de la tarde. Solicita la movilización del avión y el helicóptero pero le preguntan si tendrá dinero para pagar. La una y media. Los supervivientes avistan a otro de los pescadores, João Casimiro, agarrado a una caja, en mitad del mar. Intentan salvarlo. Empiezan a desnudarlo, a tirar de él hacia la balsa, pero en vano. «No aguanto», dice. «Id vosotros, id vosotros, yo no puedo». Y lo ven irse al fondo. La una. Cuatro de los ocho tripulantes consiguen finalmente soltar el bote salvavidas y meterse en él, después de haber salido del barco, en el momento en que éste flotaba, con la quilla mirando hacia arriba. La una menos cuarto. Graça se despierta e intenta contactar con Rui, pero no obtiene ninguna respuesta. Las once y media. Una ola gigantesca se abate sobre el Monte Santiago, destruyendo inmediatamente la cabina y haciendo girar la embarcación. Las once y media. Tres de los tripulantes son proyectados al mar.

Nunca se encontraría el cuerpo de Rui Almeida. Once y media. Graça se despierta de pronto con un fuerte dolor en el corazón. Se vuelve hacia el otro lado y continúa durmiendo.