

# EL MAR ES TU ESPEJO

Historias de tripulaciones abandonadas  
en el Mediterráneo

CATALINA GAYÀ MORLÀ



## ÍNDICE

1. BARCELONA	7
2. ESTAMBUL	23
3. CEUTA	49
4. GIBRALTAR	75
5. CIVITAVECCHIA	103
6. SUEZ	119
7. ESTAMBUL	137
Notas sobre las fuentes	151

PRIMERA EDICIÓN: febrero de 2017

© Catalina Gayà Morlà, 2017

© Libros del K.O., S.L.L., 2017  
Calle Infanta Mercedes, 92, despacho 511  
28020 - Madrid

Libro editado con la ayuda de



ISBN: 978-84-16001-66-8  
DEPÓSITO LEGAL: M-739-2017  
CÓDIGO IBIC: DNJ, TRLN, 1QSM  
ILUSTRACIÓN DE PORTADA: Pau Gasol Valls  
DISEÑO DE CUBIERTAS: Clara Sáez  
MAQUETACIÓN: María O'Shea  
CORRECCIÓN: Ana Doménech García  
IMPRESIÓN: Kadmos

IMPRESO EN ESPAÑA - PRINTED IN SPAIN

Las tipografías son League Gothic y Baskerville.

**1**  
**BARCELONA**

Faisal se quedó solo, a merced de la locura, en un barco que chirriaba de día y de noche. El Stratis II era un buque de carga, un hormiguero de pasillos largos, un colosal estómago de acero. Y aquella inmensidad amplificaba los efectos del ruido y de la soledad.

El buque de Faisal llevaba casi un año atracado en el puerto de Barcelona, inmóvil. Desde la cubierta, el marino observaba de qué manera los estibadores encajaban los contenedores. Durante años, había formado parte de ese mismo engranaje, sabía leer aquella realidad. Este puerto no era solo un atracadero. Le constaba que estaba repleto de vida, pero carecía de fuerzas para dialogar con ella. Se limitaba a observarla como un sonámbulo.

Contemplaba al estibador de los tatuajes en los brazos, al que parecía marroquí, al que manejaba una grúa amarilla como si jugara a la PlayStation a cuarenta y dos metros de altura. El de la grúa debía tener la edad de su hermano, al que le había regalado una PlayStation tras un viaje a Hong Kong. Una de las ventajas de ser marino es que se encuentra

tecnología barata en los puertos asiáticos. En Barcelona, sin embargo, Faisal no tenía dinero ni para cigarrillos.

En una ocasión, se le acercó un estibador para preguntarle si necesitaba algo. Faisal temblaba de frío, pero no dijo nada. Para los estibadores, Faisal y su barco formaban parte del paisaje del muelle, de su escenografía metálica, eran una anomalía temporal, como lo había sido el barco de cubanos al que habían acercado comida cada semana.

En otra ocasión, Dimitri, un camionero ruso, trató de explicarle que él había vivido en una casa en construcción durante un año mientras conseguía los papeles. Pero, precisamente, Faisal no quería quedarse. Su único deseo era regresar a su casa en Paquistán, abrazar a su mujer, a la que sentía que había fallado, y olvidar esta pesadilla.

Aunque rehuyera su contacto, los estibadores sostuvieron el hilo de la cordura de Faisal. Las luces a medianoche, el aliento congelado en invierno, los susurros que escuchaba cuando pasaban cerca, sus sombras, el reflejo de sus máquinas en el agua y el ruido mecánico. Ese movimiento, fuera de hombre o de máquina, significaba vida.

El *Stratis II* había llegado al puerto de Barcelona en diciembre de 2007. Una tormenta había herido su piel vieja frente a Cerdeña, y las autoridades portuarias de Barcelona le impidieron cualquier movimiento hasta que su armador lo arreglara. Entonces, diecisiete tripulantes mantenían el buque con vida, lo protegían de la sal que se posaba sobre su espalda, recorrían sus capilares, mataban juntos el tiempo.

Los armadores, si los retratara un guionista de dibujos animados, tendrían el cuerpo de una anguila. El armador griego del barco llevaba tres meses sin pagar el sueldo a sus marineros cuando llegaron a Barcelona. Y les decía que sí, que

claro, que se haría cargo de la reparación, pero después de Navidades, que entonces eran fechas muy malas.

El primero en desertar fue el capitán, que era griego, el único tripulante no paquistaní. Había pasado un mes y medio, habían pasado las Navidades, pero seguían sin noticias del armador. Su marcha tuvo un efecto inmediato en la vida de Faisal: por ser el primer oficial, el marino de más alto rango, pasó a ocupar el puesto de capitán.

La capitania es la máxima aspiración para cualquier marino. Lo era, por tanto, también para Faisal, que llevaba veinte años navegando. Significa formar parte de una estirpe semilegendaria, lucir los galones más brillantes, los que atraen miradas en tierra, los que hacen que las sonrisas luzcan más blancas.

Para dar cuenta de su importancia, quizá no haga falta nombrar a los más míticos, sino recoger de qué manera el nombre de los peores capitanes se transmite entre las tripulaciones, como en el folclore se transmite el nombre de los demonios que asustan a los niños.

En 1912, el capitán Edward J. Smith, con treinta y cuatro años de experiencia, hundió el *Titanic*. Quizá para no empañar una fiesta tan galante como la que se vivía dentro, tardó veinticinco minutos en emitir la primera señal de socorro. Luego, para no deslustrar un ambiente tan noble, alertó a la tripulación con tanta sutileza que apenas se dieron cuenta del peligro que corrían.

En 1991, el capitán Yiannis Avranas incumplió la máxima de ser el último en abandonar el barco. Se escabulló del Océano mientras se hundía en aguas sudafricanas, dejando a doscientas veinticinco personas a bordo. El animador del crucero y un mago se encargaron de coordinar el rescate. Cuando el guardacostas preguntó por radio la posición del

barco, el animador respondió: «No soy marino, soy guitarrista». Por fortuna, no hubo víctimas.

En 2012, el capitán napolitano Francesco Schettino hizo una maniobra inapropiada frente a la isla del Giglio para agasajar a un compañero y para impresionar a una joven moldava con la que acababa de cenar. Como resultado, murieron 32 personas y 4 229 tuvieron que ser rescatadas para no hundirse con el Costa Concordia. El capitán fue de los primeros en ponerse a salvo.

Faisal se asomaba al excitante reto de saber qué clase de capitán era, de qué madera estaba hecho. Pero, de momento, no se enfrentaría a grandes tempestades ni maniobraría en puertos imposibles, porque era el capitán de un barco varado.

El armador reapareció para repatriar a una decena de tripulantes. Los procesos de abandono de un barco son una promesa que no deja de estirarse. El armador asegura que los llevará a todos de vuelta a casa y cobrarán los meses atrasados y los pasados en tierra. Al mismo tiempo, les envía comida y combustible. Pero poco a poco, llega menos comida y menos combustible. Sus silencios se alargan. Luego, nada.

A los cuatro meses de haber llegado a Barcelona, en abril, y tras la repatriación de esos diez hombres, ya solo quedaron seis personas a bordo: el capitán Faisal, el jefe de máquinas, el cocinero y tres marineros. Los seis recorrían los dieciocho kilómetros de muelle con las gorras caladas hasta dar con un palé roto o algo de madera útil para encender una hoguera. Así podían soportar los repentinos vientos del norte y cocinar lo poco que quedaba en la despensa. Se dedicaban, a tiempo completo, a sobrevivir.

Faisal estaba convencido de que el abandono podía vencerse con disciplina, y se la impuso al resto valiéndose de su jerarquía. Cada día le tocaba a uno de ellos comprobar la

jarcia. A otro, la defensa. Eran tareas inventadas, innecesarias, pero servían para alejar los malos pensamientos de sus cabezas.

Pero, en medio del encierro, mantenerse templado es muy difícil. Una palabra inexacta deja de ser una anécdota para convertirse en una riña. Un ruido a destiempo es una provocación para sacarse los ojos. Retirar un herraje insignificante de la cubierta es empujar un coche cuesta arriba. Como en una relación amorosa el día antes de romperse.

Las autoridades del Puerto de Barcelona abastecían de electricidad al barco, pero eso no evitaba que el aire del verano fuera pesado, la refrigeración apenas funcionase, y que cada gesto fuera cargante. El barco olía a óxido, a humano, a agua encharcada, a alga podrida, a enfermedad. Había llegado el siroco a la ciudad.

Los tres marineros ya no aguantaron más tiempo y se perdieron por las calles del Raval para vender latas de cerveza a un euro. Prefirieron formar parte de la masa indiferenciada de surtidores de cerveza, para satisfacción de guiris y nativos, antes que quedarse ahí dentro.

En octubre, rozando el año de encierro, el cocinero se tiró al cuello del capitán. Seguramente, a ambos les costará recordar por qué se encendió la chispa: no podían más, y ya está. Pero se golpearon. El cocinero decidió trasladarse a la sede de Stella Maris, un centro del Apostolado del Mar que hay en el puerto, donde vivió hasta que el sindicato marítimo International Transport Federation (ITF) logró repatriarlo poco más tarde.

Ya solo quedaron dos hombres a bordo: Faisal —aún capitán de secano— y el jefe de máquinas. Y otra vez entraron en escena los representantes del armador. En este caso, para entregar a ambos un dinero con el que financiar su vuelta a

Paquistán. Faisal, que se consideraba responsable de la tripulación, le dio su paga al subordinado. Fue su primera acción épica como capitán.

Una acción que sorprendentemente recuerda al inicio del gran poema épico, la *Odisea*:

Cuéntame, Musa, la historia del hombre de muchos senderos,  
que anduvo errante muy mucho después de Troya sagrada asolar;  
vio muchas ciudades de hombres y conoció su talante,  
y dolores sufrió sin cuento en el mar tratando  
de asegurar su vida y el retorno de sus compañeros.

La *Odisea* es el exponente más famoso de los *Nostoi*, un tema clásico en la literatura griega que cuenta el regreso a casa de un héroe por mar. Durante el camino, esos héroes tendrán que superar pruebas y tentaciones para demostrar su astucia y su valentía. En el *Nostos* de Faisal, a diferencia de los dioses que deciden el futuro de Ulises, todo depende de empresarios impenetrables que cercenan cualquier posible heroísmo.

No había nadie más que Faisal a bordo del *Stratis II*. Solo los vendedores de latas de cerveza —que a veces se presentaban a dormir en el barco— y los estibadores —que alguna vez le hablaron— interrumpieron la absoluta soledad en los días de Faisal.

Descubrió en rezar una nueva forma de luchar contra el abandono. Durante sus viajes anteriores, había rezado tres veces o ninguna: contemplar el mar era su oración diaria. Pero, ante el mismo mar estancado y el paisaje gris de hormigón, adoptó la fe de quien ya solo espera un milagro. Salía a cubierta para rezar cuando despuntaba el alba. Colocaba su alfombra en dirección a La Meca y pedía a Alá clemencia,

fuerza, voluntad, milagro. Inmediatamente, al término de su oración, tachaba un nuevo día en el calendario de su cabina, siempre con una cruz perfecta en rojo. Era la única forma de saber en qué día, en qué mes y en qué año vivía. Luego, con el paso de las horas, volvía otras cuatro veces a cubierta para completar sus rezos.

Faisal rara vez salía de la nave. A unos cuantos pasos disponía de una ciudad anhelada por viajeros, recorrida por autobuses turísticos con británicos asombrados, un atrezo de fantasía para selfis. Pero el capitán, en Barcelona, solo entreveía durante las mañanas una nube de contaminación. Y, de noche, una luz de neón azul intermitente. Cada uno, dos, tres segundos, el azul se fundía a negro; luego uno, dos, tres segundos, y regresaba a un azul motelero.

A veces intentaba mantenerse sereno en la cabina de mandos leyendo cartas náuticas y trazando la ruta que conduciría al *Stratis II* de vuelta a Grecia. Pero, después de todo, aquello no pasarían de ser rayajos inútiles, la cartografía de un aislamiento desesperado.

Fue a finales de noviembre que Faisal no pudo resistirlo. En su cabeza ya no cabían más delirios; en momentos de lucidez incluso temía no regresar a la normalidad. Su padre había sido enterrado en agosto y él ni siquiera había podido acudir al sepelio. Faisal, entonces, comunicó a las autoridades del puerto y a ITF que abandonaría la nave.

Sentado ante la mesa de la oficina de mandos, escribió una última carta: lo hizo concienzudamente, en una sola página, con su firma, y la dejó sobre la mesa del capitán. En ella explicaba a la futura tripulación lo que ocurría en la nave y cómo, según él, podía arreglarse. Lo escribió con una caligrafía perfecta, en inglés. Era el testamento de una nave, palabras de un marino para que las leyera otro.

Cuando Faisal se trasladó a la habitación 18 de Stella Maris, el mismo centro al que antes había acudido el cocinero del barco, sus ropas olían a humedad, su cara era gris, su pellejo estaba hinchado y la cólera le salía por los ojos.

Ricardo Rodríguez-Martos, el director del Apostolado del Mar en Barcelona, le había repetido hasta el cansancio que abandonara el barco, porque ya había visto cuatro procesos semejantes en la última década. Pero Faisal se había agarrado a los últimos hilos de confianza hacia su armador.

En los cuatro casos previos que había vivido Ricardo Rodríguez-Martos se habían repetido los mismos patrones: barco viejo —el Stratis II alcanzaba los cuarenta años—, tripulación mal pagada —la del Stratis II lo estaba— y bandera de conveniencia o, lo que es lo mismo, un trozo de tela que no sirve para nada en caso de abandono.

El Stratis II viajaba con bandera panameña, pero a nadie debió extrañarle cuando entró al puerto porque Panamá, un país que no alcanza los cuatro millones de habitantes, tiene la flota marítima más grande del mundo, mayor que la suma de Estados Unidos y China.

La relación de Panamá con las banderas de conveniencia es muy vieja. En 1922, dos buques estadounidenses de pasajeros, el *Resolute* y el *Reliance*, adoptaron la bandera panameña para burlar la ley seca que les impedía la venta de alcohol a bordo. Y ya no hubo quien las contuviera. Hacia 1950, cuando el sindicato ITF comenzó su batalla contra ellas, las banderas de conveniencia representaban el 5% del tonelaje mundial; en 1960, el 15%; en 1980, el 30%. Hoy en día, el 40%.

En el 2009, según ITF, había treinta y dos países que permitían la matriculación de barcos con banderas sombra, algunos de ellos sin acceso al mar, como Bolivia y Mongolia. Estos países ganan dinero en concepto de impuestos, y a cambio

permiten a los armadores que sus transportes sean más baratos, las exigencias de seguridad sean más holgadas y que las condiciones laborales de los marinos sean ridículas.

En caso de abandono, como el de Faisal, los marineros se convierten en náufragos, atrapados en el impenetrable tejido de sociedades que forman, entre otros, el propietario del buque, su armador y el país cuya bandera enarbola.

Faisal agradeció el cambio a Stella Maris: le reconfortaba despertarse ahí cuando volvían sus pesadillas. Desde hacía tiempo se soñaba a sí mismo escudriñando el horizonte con el rostro lívido y los ojos aterrorizados, porque, a su alrededor, todo, salvo una cosa, se había vuelto de color gris. Lo único que conservaba la viveza de sus colores era una hoguera, la misma que lo había mantenido caliente sobre la cubierta del Stratis II cuando ya no quedaba combustible para la calefacción y los estibadores dejaban adrede trozos de madera cerca del barco. En su pesadilla, Faisal temía que las llamas se descontrolaran y que el barco se convirtiera en su tumba. Al despertarse en el Stella Maris, buscaba rápido la pared de enfrente, a solo dos palmos de sus pies, y tras esos segundos que se toma la cabeza para ubicarse, se decía que aquellas llamas mortuorias solo eran un mal sueño y que no había qué temer.

Durante su estancia en Stella Maris, Faisal acarició la libertad durante un instante. El 28 de enero del 2009, las autoridades del puerto sacaron el Stratis II a subasta pública por ochenta y siete mil euros. Por ley, Faisal obtendría de ahí los meses de sueldo atrasado y podría pagarse la repatriación. Pero, finalmente, aquella puja no se celebró por causas formales.

En junio de 2009, cuando ya llevaba unos seis meses en Stella Maris, conocí a Faisal por casualidad. Pero Barcelona no



es por azar el punto de partida de este relato. Barcelona no es una ciudad marinera, aunque tenga el sexto puerto de Europa con mayor tráfico de mercancías. No es una ciudad marinera pese a que, entre las cuatro de la madrugada y las once y media de la mañana, sople una brisa que la empapa de humedad salina. Nunca se fusionó con el mar por mucho que ahora lo mire con ansia de comerciante, de quien no entiende el universo acuático, pero en él otea riqueza.

Por ser la menos marítima y la menos portuaria, mi entrada a este mundo de hombres fue más fácil. Quizá el destino, que en el mar es casi corpóreo, me hizo partir desde este puerto más terrestre que acuático.

Mi mente isleña había mitificado el mundo marino, pero al conocer a Faisal tomé conciencia de sus reglas voraces. Esas reglas que se convertían en punzadas cada vez que un marinero me llamaba para decirme que no podía más. En Egipto, en medio del canal de Suez, mientras visitaba a tres marinos abandonados que habitaban un cadáver que apenas podía llamarse barco, la llamada fue desde Marsella. Siempre la misma pregunta: «¿Eres la mujer que escucha a los marinos?». A eso, como mínimo, podía responder que sí. A la otra, la que siempre seguía a la primera, solo podía responder una cosa. La pregunta era: «¿Puedes ayudarnos?». Y la respuesta era: «Yo escribo, solo puedo narrarlo. Llaman a ITF. Yo recojo sus historias, las publico. ¿Me entiende? Tengo el número del inspector, espere». En mi bolsa, el folleto de ITF con los teléfonos de todos los inspectores en el mundo. «Gracias», colgaban. Luego, un nudo en mi estómago.

El mar, no solo el Mediterráneo, es un gran ojo de Dios, no importa cuál. El rumor se expande como noticia en un segundo. Lo que pasa en la ribera sur corre de boca en boca y se sabe en la del norte en cuestión de horas. Lo mismo de

este a oeste. ¿Por qué en la tierra no nos enteramos de lo que sucede en el mar? Faisal pasó diecinueve meses a diez minutos a pie de mi casa en el barrio del Raval. Yo no sabía nada ni de él ni de las tripulaciones abandonadas.

No entendí hasta qué punto borramos la existencia de una parte del mundo, la del mar, hasta que escuché cómo un presentador de TVE tranquilizaba a los españoles diciendo que una tormenta ya se desplazaba mar adentro. No había peligro para nosotros, pero una de esas tormentas había inutilizado el Stratis II en Cerdeña, condenando al encierro a su tripulación.

Sentado en la biblioteca de Stella Maris, Faisal me hizo la pregunta de siempre. «Yo escribo, es lo único que puedo hacer, publicarlo, que la gente lo sepa», respondí por primera vez en mi vida.

Faisal, que se encontraba prisionero sin haber cometido ningún delito ni en Barcelona ni en el Mediterráneo ni en Paquistán, no entendía cómo no se había dado cuenta de que lo estaban engañando: «Estaba ciego. Mi mujer no podrá devolver los créditos que ha pedido para sobrevivir durante estos meses».

Al menos, desde Stella Maris podía hablar con ella por medio de un ordenador portátil. También pasó de la soledad a contar con el cariño de Ricardo, el director del Apostolado del Mar; de Lorenza, la monja bajita y sonriente que le hablaba con gestos; de Ernesto, el peluquero que acudía cada viernes y le cortaba gratis el pelo. Faisal empezó a lamentarse por no haber aprendido castellano ni catalán. Él siempre se creyó de paso en este puerto.

Después de nuestro encuentro, Faisal se animó a pisar Barcelona. Estaba contento. La ciudad dejó de ser un reflejo de neón azul a lo lejos para convertirse en una realidad con

calle, un paseo marítimo, un hervidero de turistas, bicicletas, niños con pelotas, mujeres gritonas sentadas en bancos, viajeros con mochila. Vio por primera vez el monumento a Colón, las cuatro dársenas del puerto antiguo. Durante unas horas, se convirtió en un turista errabundo más. «No sabía que hubiera esto, que Barcelona fuera esto».

En la fonda Can Maño, en el barrio de la Barceloneta, ni el camarero sardo ni los comensales podían creer su historia. «¿Qué podemos hacer, capitán?», preguntaban. Hasta la activista y vecina de la Barceloneta Emilia Llorca, la mujer que había parado desahucios y se había enfrentado a especuladores, maquinaba cómo ayudar al capitán. No se podía hacer más que esperar a que subastaran la nave, repetía una y otra vez el propio Faisal. Pero a todos los presentes nos sabía a poco.

En otro bar, el Moll de'n Rebaix, un viejo pescador se bebía un quinto y arrancaba unas notas a su guitarra. Sonrió a una muchacha de la Barceloneta y empezó a tocar una canción aprendida en el Somorrostro, un popular poblado de gitanos y pescadores en Barcelona, donde decía haber nacido. «Carmen Amaya aprendió a bailar al ritmo de las olas», aseguró haber escuchado a la bailaora en el poblado que ambos compartieron.

Tras la canción, el pescador narró la historia de un capitán, hijo y hermano de pescadores del barrio, que tuvo que hundir su barco porque la mar ya no daba para mucho en esta ribera del Mediterráneo. Y, para un hombre de mar, siempre era mejor hundir el barco en alta mar que dejarlo para el desguace: hierro sin alma varado sobre cemento.

El capitán de su historia había salido del puerto de pescadores durante un amanecer. La última vista que tuvo de la costa fue la torre del Reloj, que marcaba las cinco y media. Minutos más tarde, llegó a unas coordenadas que jamás se

sabrán, contempló un rato el mar como si rezara y hundió su barco. En la lonja de Sant Josep todo el mundo recibió de vuelta al capitán y lamentó su pérdida.

Faisal asentía sin entender. En el Moll de'n Rebaix, todos los parroquianos levantaron su cerveza por el barco hundido en alta mar, por el capitán sin barco y también por Faisal, otro capitán sin barco y sin rumbo. El pescador lo honró con una ristra de maldiciones al presente y al futuro, de insultos a su trabajo y de blasfemias contra los gobernantes.

Para Faisal este fue su único encuentro con Barcelona. A medianoche hizo el paseo de regreso a la habitación 18 de Stella Maris. Por el camino dijo que ojalá las llamas se mantuvieran alejadas de sus sueños y que en las próximas semanas se aferraría a aquella noche en la que sus emociones estancadas se agitaron en el calor humano de las tabernas, de los cantos y de las leyendas.

Pero el 26 de junio, poco después de aquella noche, el capitán Faisal me escribió un correo electrónico muy duro. Aseguraba sentirse defraudado porque solo le habían apoyado en Stella Maris, y me reprendía porque yo no había hecho nada. Fue la segunda vez que utilicé aquellas palabras: «Yo solo escribo».

Unos días después, otro correo electrónico: el capitán se disculpaba por sus palabras fatalistas. Tras más de quinientos días desterrado en Barcelona, Faisal seguía roto y era consciente de ello. Se acordó una nueva fecha para la subasta que, si todo salía bien, llevaría a Faisal de vuelta a casa: el 21 de julio. En tono irónico comentaba que se les había olvidado especificar de qué año. «*In sha al-lah*. Reza por mí», me pedía.

En realidad, aunque Faisal lo desconocía, algo sí me había movido. Intenté hablar con el armador, pero no contestaba ni al teléfono ni a los correos electrónicos. Probé de todas las

formas a mi alcance. Llamadas a Grecia. Nada. A Panamá. Nada. A Singapur, un número permanentemente ocupado. Dos días después, una voz metalizada me decía: «El número marcado no existe».

Todas las esperanzas de Faisal reposaban en la subasta, porque el armador, definitivamente, se había borrado del mapa. Por suerte para él, la subasta del 21 de julio salió bien y pudo recuperar parte de su sueldo. Stella Maris, ITF y las autoridades del Puerto de Barcelona también le brindaron ayuda para su repatriación. El último correo electrónico que recibí del capitán era de febrero del 2010: se debatía entre embarcarse de nuevo o montar una pequeña oficina como intermediario en Paquistán.

El 30 de agosto, al mes siguiente, viajé a Estambul para conocer más tripulaciones abandonadas. Ahí empezaron mis intentos por entender estos dramas, ahí empezó mi viaje.

## 2 ESTAMBUL