



www.oqueleo.com

© 2017, Manuel Núñez Singala

© Desta edición:

2020, Santillana Infantil y Juvenil, S. L. e Edicións Obradoiro, S. L.

Entrecercas, 2 - 15705 Santiago de Compostela

Teléfono: 981 55 27 40

ISBN: 978-84-16834-54-9

Depósito legal: M-7365-2017

Printed in Spain - Impreso en España

Terceira edición: marzo de 2020

Dirección da colección:

Ana M.^a Guerra e Maite Malagón

Editora executiva:

Yolanda Caja

Dirección de arte:

Xosé Crespo e Rosa Marín

Proxecto gráfico:

Marisol del Burgo, Rubén Chumillas, Ester Marín, Rosa Marín, Julia Ortega
e Álvaro Recuenco

Calquera forma de reprodución, distribución,
comunicación pública ou transformación desta obra
só pode ser feita coa autorización dos seus titulares,
agás as excepcións que establece a lei. Contacte con CEDRO
(Centro Español de Dereitos Reprográficos, www.cedro.org)
se necesita fotocopiar ou escanear algún fragmento desta obra.

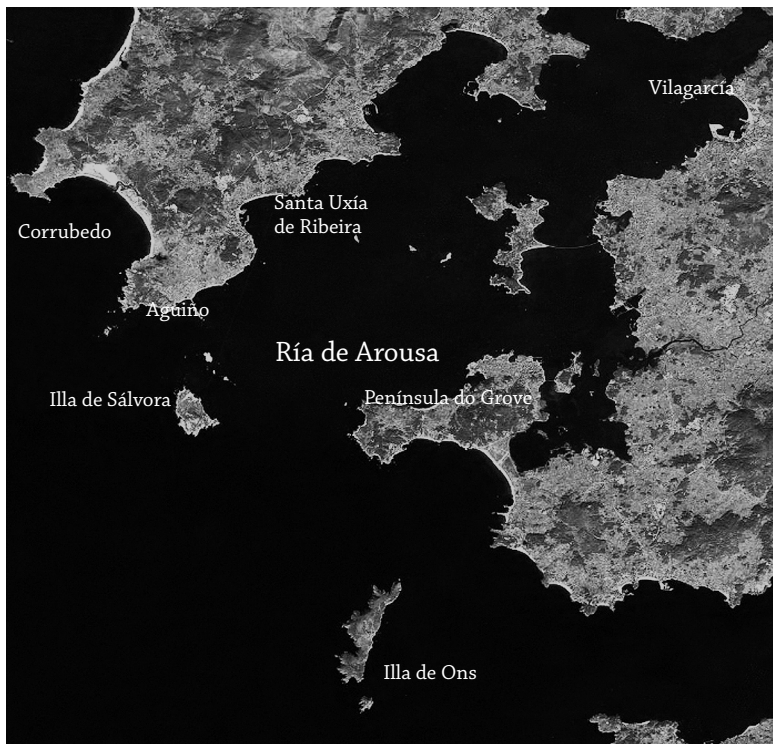
Noite de temporal

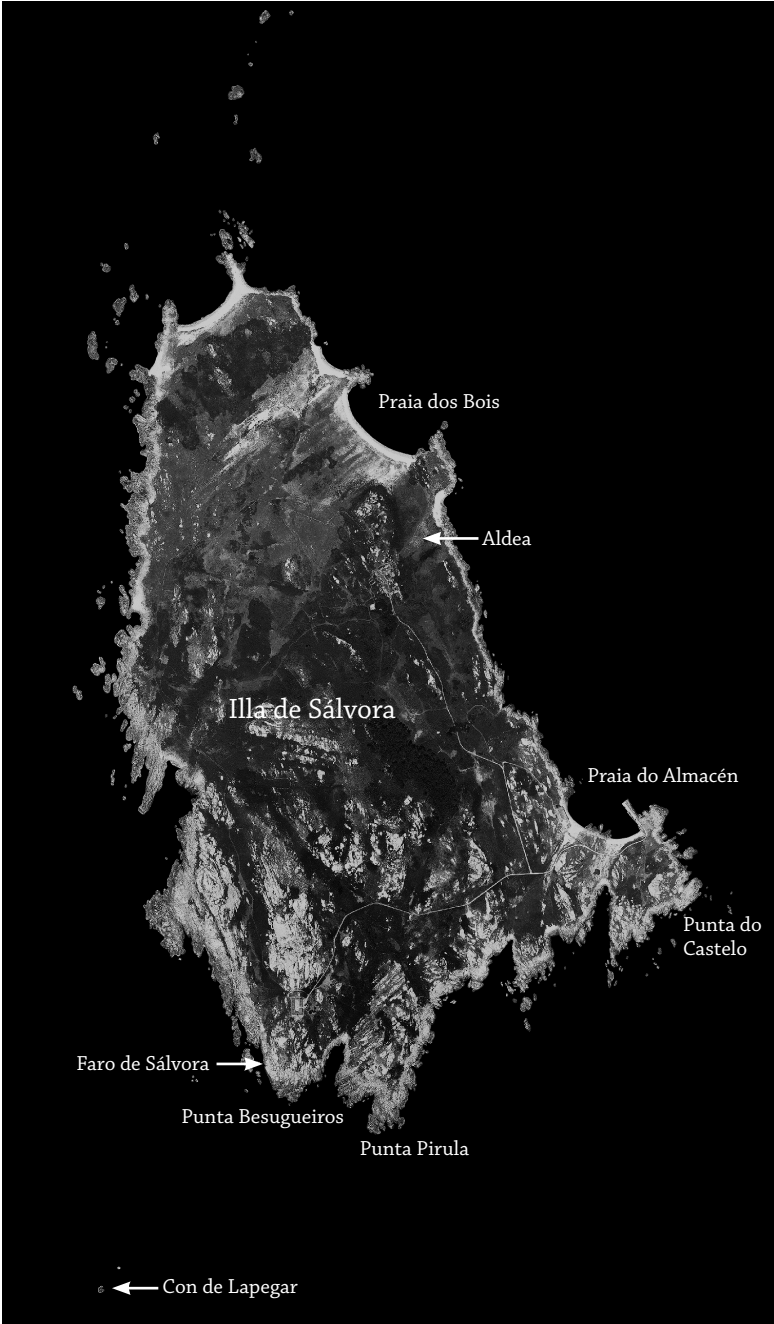
Manuel Núñez Singala

oqueleq

A todas as persoas que aman e respectan o mar

*Esta novela está baseada en feitos reais.
Todos os seus personaxes existiron e a maior parte
das súas accións atópanse documentadas na prensa da época
e en traballos posteriores. Os diálogos que manteñen,
os seus pensamentos e parte da súa personalidade son,
por suposto, froito da ficción*





Praia dos Bois

Aldea

Illa de Sálvora

Praia do Almacén

Punta do Castelo

Faro de Sálvora

Punta Besugueiros

Punta Pirula

Con de Lapegar

Luís Cebreiro

O segundo oficial do vapor *Santa Isabel*, Luís José Ramón de la Purísima Concepción Cebreiro López, Luís Cebreiro como o coñecen todos, leva ben máis dunha hora deitado na súa cabina, xa logo vai ser a unha e media da mañá e aínda non conseguiu chamar polo sono. Déixase estar, descansando, pois que non consegue adormecer. Non lle ocorre con frecuencia, é dos que prenden axiña, pero xa lle ten pasado outras veces, e sabe que o sono chegará cando teña que vir, tamén que o collerá por sorpresa, non sabe cando, pero nun momento dado quedará durmido sen sequera se decatara. Agora preocúpalle o temporal que aperta dende o final da tarde, este vento que zoa colérico na arboradura acompañando a un mar que boura no casco con teimosa insistencia; agarda con ansia que o barco amarre por fin en Vilagarcía para, daquela seguro que si, durmir unhas horas gozando de silencio e inmovilidade.

O navío, pertencente á Compañía Transatlántica Española, chegou á Coruña a noite de ano vello proveniente dos portos de Bilbao e Santander. Deixou o peirao herculino doce horas atrás, á unha do mediodía do primeiro día

do ano 1921, tres horas antes do previsto dado que tanto a carga coma toda a pasaxe que esperaban embarcar estaba xa a bordo e sobre todo porque o prognóstico meteorolóxico anunciaba temporal para a noite. O barómetro do buque levaba horas baixando con rapidez, vaticinio certo de borrasca.

12 O capitán, Esteban García Muñiz, un catalán de só trinta e tres anos pero con moitas singraduras no seu persoal caderno de bitácora, pensou con bo criterio que cantas máis millas fixesen antes de que a tempestade se desatase moito mellor sería para todos e os oficiais estiveron de acordo coa súa decisión. Adiantar a partida ofrecía ademais a vantaxe de que, se todo ía ben, amarrarían en Vilagarcía pouco despois da media noite e tanto os cento noventa pasaxeiros, coma os oitenta tripulantes que viaxan a bordo do vapor poderían descansar con maior comodidade.

A outra alternativa, agardar no peirao da Coruña a que pasase a tormenta, nin sequera a consideraron. En Vilagarcía deben recoller trinta e sete pasaxeiros esta mesma mañá do segundo día do ano, e, a seguir, en Vigo máis de douscentos. Atrasar a partida supoñería arriscarse a non chegar o día cinco ou seis a Cádiz, data prevista de arribada e destino final para case toda a pasaxe deste buque, tamén o porto en que a maioría ten previsto realizar transbordo ao transatlántico *Reina Victoria Eugenia*, outro navío da mesma compañía pero de maior porte e potencia, que partirá o día sete, como o fai cada mes, con destino a Montevideo e Buenos Aires, cara a esa Améri-

ca en que a pasaxe, composta sobre todo por emigrantes, ten postas as súas esperanzas de prosperidade.

A navegación foi relativamente tranquila ata que dobraron o cabo Vilán, pero a partir de aí, en canto puxeron rumbo sur, o ceo escureceuse e os refachos aumentaron a súa intensidade. O buque tivo que enfrontar un vento forte que xa erguía ombros de mar á altura de Fisterra, ese cabo de Hornos particular da costa galega, e que axiña comezou a descargar chuvascos intensos que minguaron a visibilidade ata reducila, ás veces, a unhas poucas brazas. Cando cruzaban a escasas millas da embocadura da ría de Muros e Noia sufrían xa mar gordo con ondas de tres ou catro metros, a visibilidade era moi mala e o temporal do suroeste ía en aumento.

Lúis Cebreiro, natural de Ferrol, sabe moi ben que en moitos sitios de Galicia lles chaman suroestes tamén aos traxes de augas que empregan os mariñeiros, e considera que o nome é ben atinado porque eses ventos son os que acompañan as borrascas e os máis implacables temporais, son os que desencadean os trebóns máis violentos que verten cortinas de auga e illan as embarcacións nunha poeira gris onde o mar e o ceo se confunden, xusto o que está a ocorrer agora mesmo nesa cuberta que deixou hai pouco con alivio, coa agravante de que hai horas que é noite pecha e que a lúa, en cuarto crecente, xa se debeu ocultar. E aínda que non fose así, coa compacta masa de nubes que os envolve tampouco contarían coa axuda dun luar, por forza escaso, que incrementase a visibilidade.

O *Santa Isabel* é un vapor correo moderno, aínda que mantén vestixios dun pasado recente, como os dous mastros en que é posible envergar un velame que, cando os ventos son favorables, axuda a diminuír o consumo de carbón ou a incrementar a velocidade. O casco foi montado nos estaleiros de Matagorda, en Puerto Real, Cádiz, e os motores e caldeiras construídos nas instalacións que a Sociedade Estatal de Construción Naval ten en Galicia. Botouse ao mar só cinco anos antes e a prensa da época saudouno como o primeiro transatlántico construído enteiraamente en España e con tecnoloxía nacional, a imaxe dos grandes buques británicos de pasaxe. Non se trata, porén, dun navío rápido, pois aínda coas súas caldeiras a tope de presión non consegue avanzar máis aló dos doce nós e medio, e nove é a súa velocidade de cruceiro, uns escasos dezasete quilómetros por hora. En comparación, os grandes navíos que fan a ruta a América, que a compañía anuncia como transatlánticos de gran marcha, son quen de avanzar ao dobre de velocidade. Unha mágoa, pensa Luís, pois algo máis de celeridade sería de agradecer; non estarían aínda no mar de fóra, senón xa dentro do abrigo da ría de Arousa, ou mesmo mellor, amarrados á seguridade do porto de Vilagarcía.

Non lle envexa a garda ao primeiro oficial, co que comparte o nome, Luís, Luís Lazaga, a quen lle deu o relevo a media noite. Élle imposible durmir pero el polo menos está cómodo, seco e quente deitado na súa liteira. Nada que ver co exterior, co vento xélido desta áspera noite de

xaneiro, coa choiva e as violentas zarrapicadas do mar calando a roupa.

Só pensar niso prodúcelle un arreguizo que lle percorre as costas; consulta a hora: a unha e trinta e cinco minutos da madrugada, arrópase na liteira e cambia de postura, en busca de maior comodidade para adormecer de vez.

Esteban García

16 O capitán do *Santa Isabel* leva horas na ponte, acompañado agora do seu primeiro oficial, Luís Lazaga, unha vez que o segundo concluíu a súa garda e se retirou a descansar despois da preceptiva rolda sen novidades. Atópase fatigado e agradecería un descanso, pero non quere abandonar o posto de mando nunha noite coma esta; é un home responsable. Comparte así con Lazaga as inseguridades e desasosegos desta difícil xornada de navegación, embutidos os dous nos seus recios abrigos de pano, a cuberto no cuarto de derrota, dando ordes ao temoneiro e saíndo de cando en vez ao exterior, as lapelas subidas, unha man para aferrarse aos sólidos pasamáns, a outra suxeitando as gorras que os protexen do frío e da auga pero que o vento ameaza con levar voando, entornando os ollos e aguzando a vista para a tarefa imposible de atravesar a escuridade líquida que os envolve. Porque tampouco no exterior son quen de ver nada máis ca a choiva que lles golpea a cara, o salseiro que lles fai proer os ollos, a escuridade impenetrable da noite e o bruar da tempestade que os obriga a berrar para entendérense.

Hai pouco perderon de vista o faro de Ons, oculto pola néboa e o trebón, a que era a súa única referencia nestes momentos. O da illa de Sálvora, menos potente, non son quen de dalo visto malia os seus continuos intentos.

O capitán ordena reducir a media máquina. O navío está sufrindo un castigo considerable con este mar bravo e non é cuestión de incrementalalo con innecesarios pantocazos. O *Santa Isabel* é a súa responsabilidade, algo do que é por completo consciente. Tamén de que as vidas das duascenas setenta persoas que van a bordo dependen do acertado das súas decisións, da súa pericia e experiencia.

17

Navegan por estima, a cegas arestora, sabedores de que o mar e o vento que os apuxan dende o suroeste teñen que estalos levando cara ao nordés. Calculan que deben estar moi próximos a embocar a entrada da ría, que excede na súa bocana as dúas millas de amplitude e está aberta cara ao sur, pero darían o que fose por unha referencia visual que corroborase os seus cálculos.

Gobernar un navío con este tempo e tan próximos a terra é unha tarefa delicada. E por moito que os noventa metros de eslora por trece de manga forrados do mellor aceiro remachado do *Santa Isabel* dean sensación de solidez, o capitán non ignora que os embates deste mar furioso son sen comparación máis poderosos; non se lle oculta que calquera navío, por moi compacto e ben construído que estea, non é moito máis ca unha casca de ovo contra o colérico poder do océano. Ten moi presente o afundimento do *Titanic*, a xoia da *White Star Line* e orgullo da mariña

civil británica, que se foi a pique deixando un amplo ron-
sel de mortos só oito anos atrás.

18 Observa a Luís Lazaga, o seu primeiro oficial, de pé na temoneira, iluminado pola luz suave da bitácora. Ten unha expresión concentrada e dura, que o lene resplandor do cuarto de goberno non consegue suavizar. Mariño de ampla experiencia, sobrevivente a un naufraxio acontecido tamén nun vapor desta mesma compañía, o *Eizaguirre*, só tres anos e pico antes preto do cabo de Boa Esperanza e en condicións similares ás de hoxe, é un home hermético, reservado, amigo de envarados silencios que non sabe se ocultan cautela ou arrogancia.

Terá medo?, pregúntase o capitán, e debe concluír que das súas faccións non é quen de extraer unha resposta. Ignora o que lle pode estar pasando pola cabeza a este home adusto, de irreprochable conduta profesional pero moi distante. Máis dunha vez ten pensado en celos ou envexas pola súa parte. Á fin e ao cabo é catro anos máis vello ca el, e sempre custa admitir as ordes daqueles aos que se supera en idade. É certo que xamais protestou ningún mandado, pero os seus xestos en ocasións displicentes contradín a súa estrita dilixencia no cumprimento do deber. Non se gustan, pero o destino xuntounos neste navío e cómprelles lubricar a convivencia cunha cortesía que, por moi fría que sexa, sempre resulta preferible a un enfrontamento aberto.

Debe estar agardando o seu despacho como capitán e que lle outorguen o mando dun buque, seguramente ese pulo na súa carreira lle adoza o carácter, cavila Esteban.

—Propoño que reduzamos aínda máis a velocidade —di de súpeto o primeiro oficial e as súas palabras sacan o capitán das súas reflexións—. Con tan pouca visibilidade paréceme o máis sensato.

Esteban non contesta de inmediato. O comentario irrítao levemente, non por inadecuado, pois a proposta é razoable, pero si por inoportuno. Debería agardar a que fose el o que dese a orde e non anticiparse, ou facelo no cuarto de derrota, anexo á temoneira, lonxe dos oídos do mariñeiro de ponte que leva a roda. Estame chamando insensato?, pregúntase cun asomo de caraxe. Pero non verbaliza a cuestión para non afondar nos desacordos.

Debe decidir entre o risco que supón manter a velocidade, xa bastante reducida, ou minorala aínda máis e afrontar o perigo de que a deriva que lles produce ese mar enorme que vén do sur e o abatemento do vento os leven máis ao norte do que desexan e embarranquen contra os cons de Sálvora. Se polo menos tivesen unha referencia...

Polo momento non lle responde; asoma de novo ao inhóspito exterior durante uns segundos e, mergullado no fragor atordante da tempestade, procura enxergar algo na compacta escuridade, pero resulta inútil, non hai nin unha luz que os guíe nesta noite pecha, é como se o barco navegase polo fondo do mar, envolvido polas lóbrebras tebras do temporal. Regresa axiña ao interior cálido do cuarto de derrota e toma unha decisión.

—Temoneiro, un cuarto de máquina. Mantemos o rumbo —ordena, asomando á sala de goberno.

O rostro do primeiro oficial permanece imperturbable, sen que un só músculo denote satisfacción ou orgullo.

Se cadra Luís Lazaga ten razón, mellor moverse a unha velocidade máis reducida, por se nalgún momento houbera que dar atrás. Oxalá —pensa— non nos equivocemos e aproemos dunha vez a bocana e o canal da ría.

Só queda un cuarto de hora para que dean as dúas da mañá, moito non pode faltar.