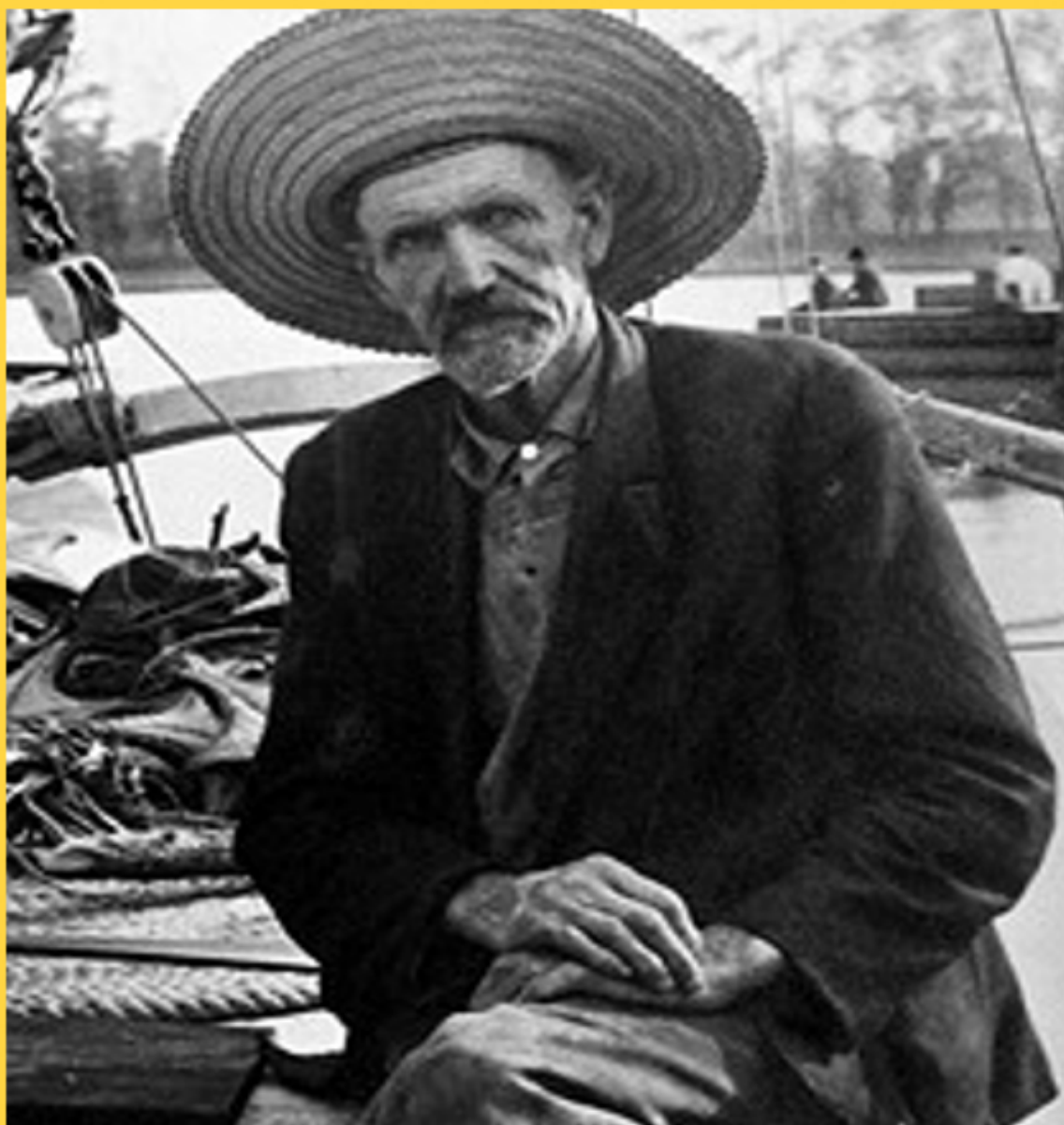


Joshua Slocum

Navegando en solitario
alrededor del mundo



Sólo a un marino mercante se le podía haber ocurrido llevar a cabo una singladura como la que emprendió Joshua el 24 de abril de 1895, en plena transición entre la época dorada de los grandes clípers y la llegada del vapor. Por la proa de su *Spray*, velero de 37 pies de eslora aparejado en yol y completamente reconstruido por el propio Slocum, desfilaron 46.000 millas en una aventura que le llevaría a cruzar tres veces el Atlántico para dar la vuelta al mundo en solitario.

Maestro de maestros, de Slocum han hablado todos los grandes de la navegación a vela y todos ellos han envidiado, en mayor o menor medida, las cualidades marineras del *Spray* y sus fantásticas aptitudes para mantener el rumbo sólo con el equilibrio de sus velas.

Slocum fue, sin pretenderlo, con su saber y su coraje, el indiscutible padre de la vela moderna de crucero; sus cualidades de escritor y narrador convierten este libro en uno de los clásicos indispensables entre los relatos de navegación, viaje y aventura.



Joshua Slocum

Navegando en solitario alrededor del mundo

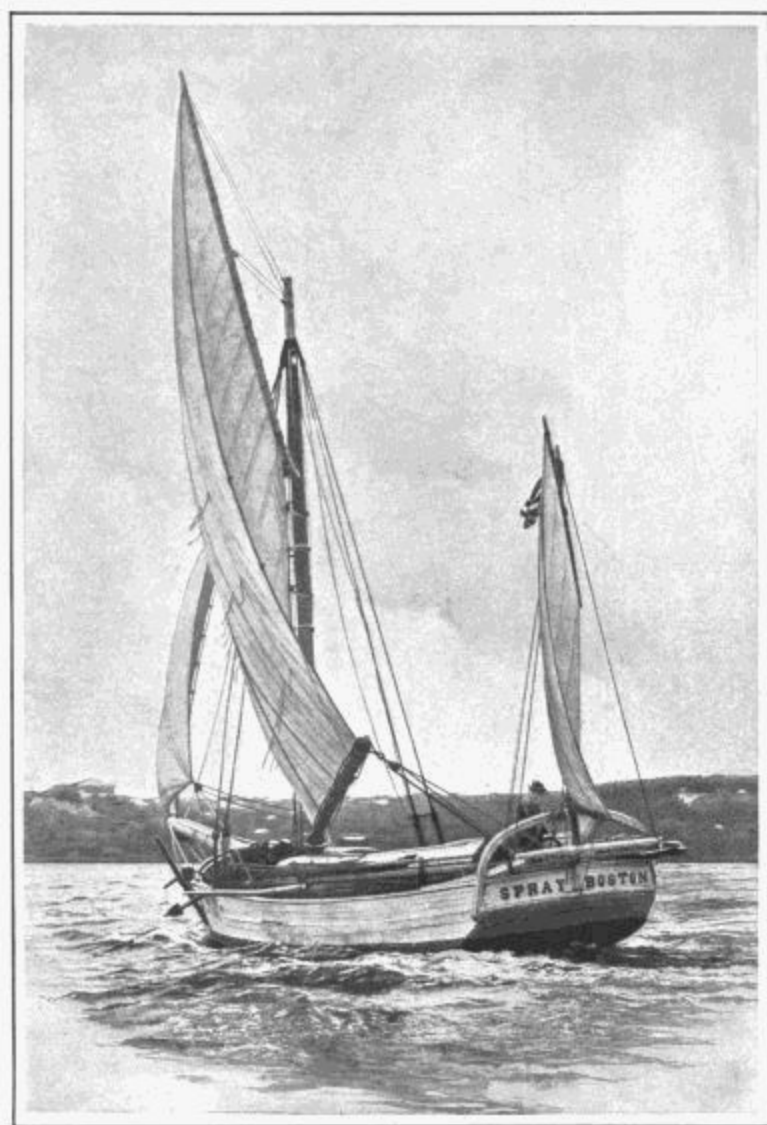
ePub r1.1
Disfruti 16.11.15

Título original: *Sailing Alone Around the World*
Joshua Slocum, 1899
Traducción: Luis de la Sierra
Ilustradores: Thomas Fogarty y George Varian

Editor digital: Disfruti
ePub base r1.2



A los que dijeron: «El Spray volverá»



El *Spray*, a partir una fotografía tomada en aguas australianas^[*].

Prólogo

He aquí un apasionante libro del mar que en su día causó sensación y que, merecidamente, todavía tiene gran actualidad entre los aficionados a los barcos y a la navegación a vela en todos los países occidentales. Vio la luz con la llegada del siglo xx, y causó fuerte impacto porque el que un solo hombre a bordo de una balandra de doce toneladas y sin más medios de propulsión que su aparejo de lona, pretendiera haber dado —por primera vez en la historia de la navegación mundial— la vuelta al globo terráqueo, doblando por si fuera poco los terribles cabos de Hornos y de Buena Esperanza, fue puesto en duda por los eternos desconfiados y los perennes envidiosos. Hasta el punto de que su autor y protagonista, cansado sin duda de maliciosas insinuaciones y de preguntas envenenadas, solicitó en la isla de Ascensión, poco antes de volver a la mar, que el personal de aquella fortaleza de la Armada británica fondeada en medio del Atlántico fumigase su barco y le entregara un certificado al respecto, demostrativo de que ninguna persona se escondía a bordo del *Spray*.

Hoy nadie pone en duda el periplo de Slocum. Sus epígonos fueron y siguen siendo numerosos en todo el mundo, pero ninguno podrá arrebatarse la gloria de haber sido el pionero y también el primer navegante solitario que escribió un libro sobre su formidable aventura. Introvertido, alma sufrida y sensible, pero con un gran sentido práctico de las cosas, Slocum nos ha dejado un magnífico relato. Aunque a veces, tal vez por un exceso de modestia, se limite a mencionar escuetamente los hechos y guarde para sí las emociones que le produjeron.

Como cuando una noche oscura en medio del Atlántico, hallándose Slocum en la cabina de su velero, envuelto en un silencio que casi hacía daño, oye de pronto voces humanas —la mar también tiene voz—, sube velozmente a cubierta y descubre un gran barco de tres mástiles que se deslizaba raudo junto al *Spray* ¡a toca penoles!, como se decía entonces, y que no le pasó por ojo por cuestión de centímetros; o al borde de destrozarse, una terrible noche de tempestad, entre las lívidas rompientes —las mismas que ya habían espantado a Charles Darwin a bordo del *Beagle*— de la llamada «Vía Láctea» del mar, cerca del cabo de Hornos; para no hablar de la flecha asesina disparada por un salvaje fueguino, que se clava, vibrante, en el mástil del *Spray*, muy cerca de la cabeza de Slocum...

Lo que de ninguna manera puede disimular Joshua Slocum, aunque a veces parezca proponérselo, es su extraordinaria competencia marinera, probada cien veces durante su viaje de 46.000 millas marinas, y su inmediata, casi instantánea velocidad de reacción frente a las más bruscas e inesperadas emergencias. Como ante aquella superola de espanto que barrió y ahogó su barco por espacio de un minuto —¡que a Slocum se le hizo eterno!—, obligándole a trepar al mástil para salvar la vida. O cuando descubre casualmente, al tener que desplazarse hasta el castillo de proa por haber faltado la escota de la trinquetilla, que el *Spray*, que navega a toda velocidad por el estrecho de Magallanes, tiene las rocas de una isla que el capitán no ha podido ver antes, prácticamente debajo de la roda.

Es decir, no hay que perder de vista que Joshua Slocum fue un marino de primera clase y de gran experiencia —su apreciación, por ejemplo, del abatimiento real del *Spray* no le falló nunca—, condiciones sin las cuales el azaroso viaje que relata habría terminado probablemente en tragedia.

¿Qué impulsó a este hombre a emprender aquel peligroso y larguísimo periplo en solitario alrededor del mundo? ¿Amor a la aventura, deseos de popularidad, precisión de encontrarse a sí mismo, nostalgia, escapismo, misoginia? La misma pregunta podría hacerse tal vez extensiva a los demás navegantes solitarios que le siguieron y que también nos han dejado relatos de sus azarasas travesías y experiencias marineras: los Vito Dumas, Bardiaux, Moitessier, Hayter, Chichester, etc. Leyendo atentamente entre las páginas de todos ellos, buscando entre líneas, no se encuentra una

respuesta clara a dicho interrogante. Quizá porque ni los mismos protagonistas la conocían, o porque las motivaciones fueron múltiples, complejas, mucho más sutiles de lo que a primera vista pudiera parecer.

En el caso de Slocum, tal vez la clave del arco de la vida de este capitán norteamericano esté en el prematuro fallecimiento de su joven esposa, Virginia A. Walker, que durante trece años le había acompañado constantemente por todos los mares, que le dio tres hijos y una hija, y que le dejó, cuando ella contaba treinta y cinco años de edad, quizá marcado para siempre. «Me apresuré a regresar a bordo para olvidarme otra vez de mí mismo en el viaje», dice, abrumado, en uno de sus raros momentos confidenciales, después de hallar un túmulo anónimo en la perdida Tierra del Fuego. ¿Qué buscó Slocum por los mismos mares que él y Virginia Walker habían surcado y amado juntos?

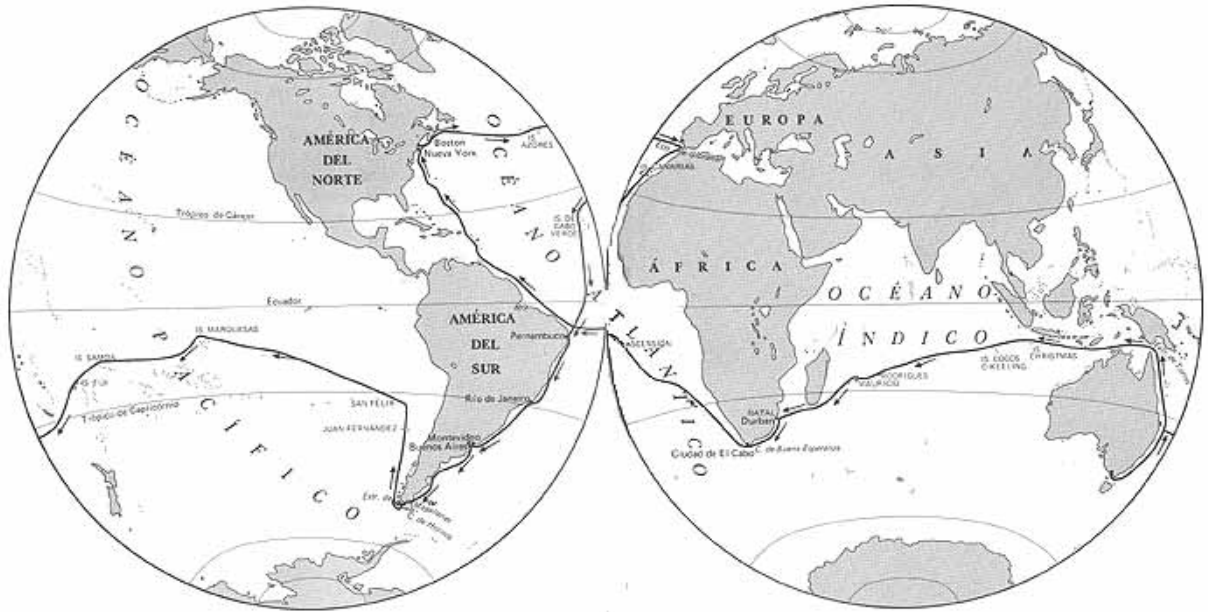
Lo que salta a la vista de cualquiera es el gran valor, la tenacidad, la asombrosa resistencia física y espiritual de los protagonistas de estos viajes en solitario, y, desde luego, por encima de todo, su gran amor a la mar; a la mar bella y terrible, pero siempre, como nos recuerda certeramente Joshua Slocum, *hecha para navegar*.

Joshua Slocum, enamorado del mar desde su infancia, después de escribir este fascinante libro, volvió a hacerse a la mar varias veces, y volvió con el *Spray*: aquel extraordinario velero que el marino norteamericano había construido con sus propias manos y que podía navegar sin nadie a la caña, ¡cuando no existía el piloto o timón automático, o de viento!

En el otoño de 1909, a los sesenta y cinco años de edad, Slocum aparejó por última vez, con la intención de explorar el Orinoco, pasar de éste al río Negro, luego al Amazonas, y regresar al Atlántico. Nunca volvió a saberse de él. Jamás se encontró rastro alguno de Joshua Slocum o del *Spray*... No lo lamentemos. Tal vez así lo soñó Slocum. Pero los héroes no mueren, sólo se desvanecen, en la calima, entre las olas, entre la espuma del mar.

Y Slocum, un soñador, está de nuevo aquí, con sus risas y lágrimas, con sus voces del pasado, para llevarte, lector, de su mano noble y segura, al impulso de todos los vientos, con el sabor en los labios del salitre de todos los mares, a través del ancho mundo.

LUIS DE LA SIERRA



Ruta del *Spray* alrededor del mundo 24 de abril de 1895 a 3 de julio de 1898.

I

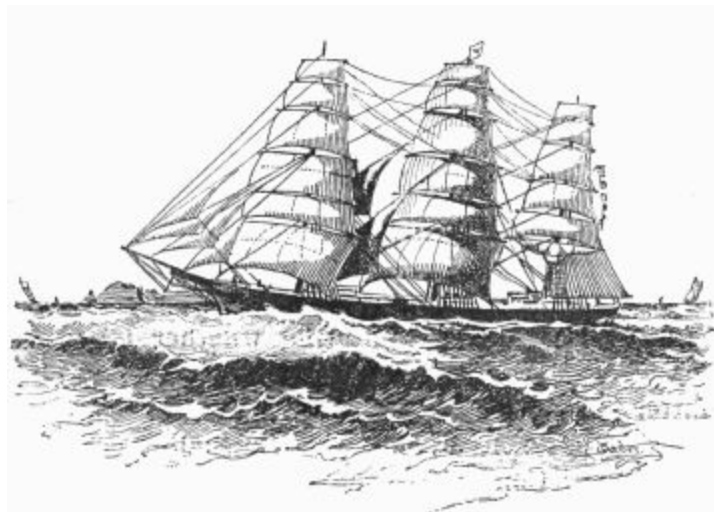
Afición juvenil a la mar. — Capitán del *Northern Light*. — Pérdida del *Aquidneck*. — Regreso desde Brasil en la chalupa *Liberdade*. — El regalo de un «barco». — Reconstrucción del *Spray*. — Acertijos sobre finanzas, y calafateado. — Botadura del *Spray*.

En la hermosa tierra de Nueva Escocia, provincia marítima, hay una cima, llamada la Montaña Norte, que domina por un lado la bahía de Fundy, y el fértil valle de Annápolis por el otro. En la ladera septentrional de dicha cima crece el resistente abeto, de excelente madera, con la cual se han construido muchas clases de barcos. Las gentes de esta costa son intrépidas, tenaces y fuertes, están bien adaptadas para competir en el mundo comercial, y, si el lugar de nacimiento que figura en su certificado es Nueva Escocia, ningún reparo se formulará contra un capitán de marina.

Yo nací en un frío rincón de la heladora Montaña Norte, un gélido 20 de febrero, y, aunque ciudadano de Estados Unidos, no puede decirse que los de Nueva Escocia seamos «yanquis» en la verdadera acepción de la palabra. En las dos ramas de mis antepasados figuran muchos marinos, y si algún Slocum no ha consagrado su vida a la mar, por lo menos mostrará cierta inclinación a la talla de modelos de barcos y soñará con viajes a ultramar. Mi padre era la clase de hombre que, naufragado en una isla desierta, sabría volver a su tierra con tal de disponer de un cuchillo y de encontrar un árbol. Sabía calibrar a un barco, pero la vieja granja de adobe que alguna calamidad hizo suya, le mantuvo anclado. No temía al viento, y en las reuniones campestres, o para recordar los viejos y buenos tiempos, era un atento oyente de primera fila.

En cuanto a mí, la maravillosa mar me cautivó desde la infancia. A los ocho años ya había navegado por toda la bahía, con otros chiquillos, arrojando bastantes probabilidades de perecer ahogado. Al llegar a mozo (con 14 años), ocupé el importante puesto de cocinero a bordo de una goleta de pesca. Pero no permanecí mucho tiempo allí. Al presentar mi primer plato, la tripulación se amotinó y me despidieron por indeseable, sin darme nueva oportunidad de mostrar mis cualidades culinarias. El próximo paso hacia la meta de la felicidad me encontró al pie del mástil de un barco de aparejo enteramente cruzado y que navegaba hacia ultramar. Así llegué a obtener el grado de capitán (a los 25 años) por la vía del sollado, no a través de la camareta de los estudiantes de náutica.

Mi mejor mando resultó el del espléndido *Northern Light*, del que fui también copropietario. Tenía perfecto derecho a estar orgulloso de este barco, porque entonces era el mejor velero norteamericano a flote. Después fui armador, y mandé el pequeño *Aquidneck*, aparejado de barca y que, de todo lo creado por la mano del hombre, me parecía lo más próximo al ideal y la perfección de belleza; y en cuanto a velocidad, con buen viento no tenía nada que envidiar a los vapores. Tras casi veinte años como capitán de este velero, tuve que dejarlo en las costas de Brasil, donde había naufragado en un banco de arena. El viaje de vuelta, que hice con mi familia, hasta Nueva York, lo efectuamos en la chalupa *Liberdade*, sin contratiempos.



El *Northern Light*, Capitán Joshua Slocum, con destino Liverpool, 1885. Dibujo de W. Taber.

Todos mis viajes fueron a ultramar. Navegué unas veces como fletador y otras como traficante, principalmente a China, Australia y Japón, y entre las islas de las Especias. La mía no fue precisamente la clase de vida de quien añora la estancia en tierra, cuyas normas y costumbres casi llegué finalmente a olvidar. De modo que al llegar el tiempo en que los fletes escasearon y terminaron por desaparecer para los veleros de altura, y traté de dejar la mar, ¿qué podía hacer en tierra un viejo marino como yo? Me había criado respirando la brisa marina, y había estudiado la mar como tal vez muy pocos hombres lo han hecho, pero, ciertamente, descuidando todo lo demás. Después de navegar, lo que más me atraía era la construcción de buques. Deseaba ser tan competente en una como en otra profesión, y a su debido tiempo y en pequeña escala llegué a realizar mis deseos. Desde la cubierta de aquellos barcos valientes y durante las peores tempestades, había calculado el tamaño y tipo de buque más seguro para resistir toda clase de tiempos y de olas. Así que el viaje que voy a relatarles fue la consecuencia natural, no sólo de mi amor a la aventura, sino también de una larga experiencia de toda la vida.

Un día de mediados de invierno del año 1892, en Boston, donde, por decirlo así, había sido vomitado por el viejo océano, meditaba sobre si debería de pedir algún mando y ganarme otra vez el pan en la mar, o irme a trabajar al astillero, cuando me topé con un viejo conocido, capitán de ballenero, que me dijo: «Ven a Fairhaven y te daré un barco. Pero —añadió— necesita de algunas reparaciones». Las cláusulas que me expuso resultaban más que satisfactorias para mí. Incluían toda la ayuda que precisara a fin de dejar el barco a son de mar, listo para navegar. De modo que acepté muy complacido, pues ya había descubierto que no podría conseguir trabajo en el astillero sin abonar previamente cincuenta dólares a una Sociedad, y, respecto al mando de algún buque, no había bastantes veleros disponibles. Casi todos nuestros grandes barcos de vela habían sido desarbolados y convertidos en pontones para transportar carbón, y eran ignominiosamente remolcados, por el mascarón de proa, de un puerto a

otro, mientras muchos valiosos capitanes tenían que permanecer anclados en tierra.

Al día siguiente desembarqué en Fairhaven, frente a New Bedford, y descubrí que mi amigo me había gastado una buena broma. También alguien se la había gastado a él durante siete años. El «barco» en cuestión no era más que una viejísima balandra llamada *Spray*, que los vecinos me dijeron que había sido construido en el año 1 de nuestro siglo. Yacía en medio del campo, a cierta distancia del mar, cuidadosamente apuntalado con escoras y cubierto de lonas.

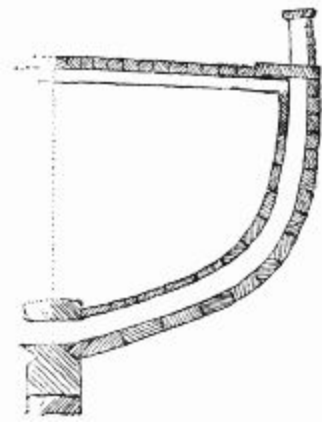
No necesito decir que la gente de Fairhaven es ahorrativa y observadora. Durante siete años se habían estado diciendo: «Me pregunto qué va a hacer el capitán Eben Pierce con el viejo *Spray*». El día que aparecí yo se produjeron ciertos murmullos y comentarios: ¡por fin alguien había venido para trabajar de verdad en el *Spray*! «Supongo que va a desguazarlo». «No; voy a reconstruirlo». El asombro era grande. «¿Compensará hacerlo?», fue la invariable pregunta a la que durante más de un año tuve que contestar diciendo que yo haría que compensara.

Para la quilla, mi hacha derribó un fuerte roble cercano, y, por una pequeña cantidad de dinero, el granjero Howard me la hizo, y también cortó suficiente madera para la armazón (costillar o enramado) del nuevo barco. Con una olla y un autoclave fabriqué una caldera, y sometí las tablas para las cuadernas, que eran rectas, al vapor de agua hasta que se hicieron flexibles. Después las curvé sobre un tronco, donde permanecieron amarradas hasta adoptar la debida forma. Cada jornada aparecía algo tangible, fruto de mi trabajo, y los vecinos me hicieron la labor agradable. Resultó un gran día, en el pequeño astillero del *Spray*, cuando la flamante roda quedó lista y firme a la nueva quilla. Algunos capitanes de los balleneros venían desde muy lejos para supervisar la reconstrucción del *Spray*, y por unanimidad le concedieron la máxima calificación. Según ellos, el barco «estaba hecho para romper el hielo». Cuando coloqué las bulárcamas (varengas de sobreplán), el más veterano de los capitanes me estrechó la mano calurosamente y declaró que no veía ninguna razón para que el *Spray* no pudiese navegar a la altura de las costas de Groenlandia. La muy apreciada roda estaba hecha con la madera, contigua a la raíz, de la

mejor clase de roble. Más adelante, en las islas Keeling, partiría en dos un buen trozo de coral, sin sufrir ni siquiera un rasguño. Nunca ha crecido mejor madera para un arco que la del roble blanco. Las bulárcamas, igual que la totalidad de las cuadernas, fueron hechas con esta madera, tratadas con vapor y adecuadamente reviradas.

Estábamos ya bien entrados en marzo cuando empecé a trabajar en serio; el tiempo era frío, y, sin embargo, había muchos «inspectores» para aconsejarme en mi labor. Cuando avistaba algún capitán de ballenero, descansaba un rato sobre mi azuela y me ponía a conversar con él. New Bedford, cuna de los capitanes de ballenero, se halla conectada con Fairhaven por un puente, y el paseo es agradable. Para mí, aquellos curtidos marinos nunca llegaban al astillero con demasiada frecuencia. Fueron sus coloridos relatos sobre la pesca de la ballena en el Ártico los que me decidieron a poner un doble juego de bulárcamas en el *Spray*, a fin de que pudiera resistir bien la presión de los hielos.

Mientras trabajaba, las estaciones se sucedían con rapidez. Apenas había montado las cuadernas de la balandra cuando ya los manzanos estaban en flor. Poco después aparecieron las margaritas y las cerezas. Cerca del lugar donde el antiguo *Spray* se había desintegrado reposaban las cenizas de John Cook, un venerado padre peregrino. De modo que el nuevo *Spray* surgía en realidad de un camposanto. Desde la cubierta de mi embarcación podía alargar la mano y recoger las cerezas que crecían sobre la pequeña tumba. Los tablones para el forro del barco, que muy pronto empecé a colocar, eran de pino de Georgia y tenían 3,8 centímetros de espesor. La faena de forrar el *Spray* resultó tediosa, pero, una vez terminada, el calafateado fue fácil. Los bordes exteriores quedaron ligeramente abiertos para recibir la estopa, pero los interiores iban tan juntos, que a través de ellos yo no podía ver la luz del día. Todas las cabezas de las tablas quedaron afirmadas con pernos pasantes y tuercas, que las trincaban bien contra las cuadernas, de modo que no pudieran tener juego



Sección transversal del *Spray*.

entre ellas. Empleé también muchos pernos y tuercas en otras partes de la construcción; en total, cerca de un millar. Mi propósito era hacer un barco fuerte y resistente.

Ahora bien, hay una norma del «Lloyd» que señala que si un barco, digamos el *Jane*, se reconstruye hasta quedar enteramente nuevo, sigue siendo el *Jane*.

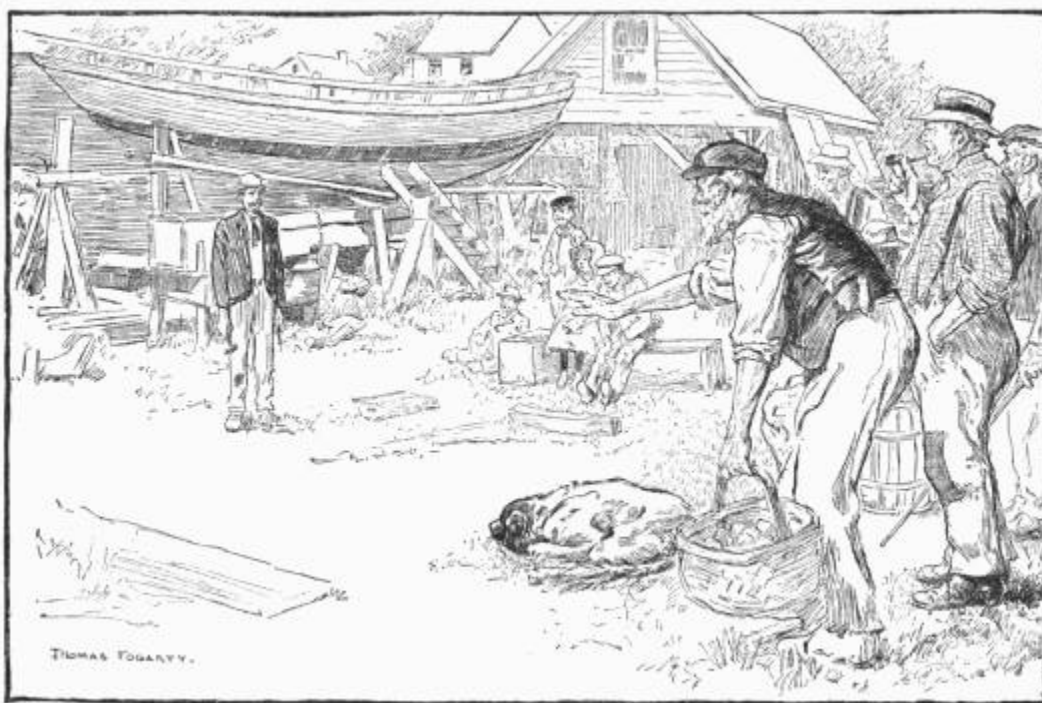
El *Spray* cambió su ser tan gradualmente, que resultó difícil señalar en qué momento moría la vieja balandra y nacía la nueva, lo que tampoco me importaba mucho. Hice las regalas con puntales de batayola de roble blanco y 35,5 centímetros de altura, cubiertos con tablas de pino blanco, de 17,8 centímetros, y las calafateé con cuñas finas de cedro. Desde entonces han permanecido perfectamente firmes. Construí la cubierta con tablones de pino blanco de 3,8 por 7,6 centímetros, empernados a los baos, éstos, de 15,2 por 15,2 centímetros, hechos con pino amarillo de Georgia y separados entre sí 91,4 centímetros. Los compartimientos interiores fueron: uno, sobre la escotilla principal de la bodega, de 1,80 por 1,80 metros, destinado a la cocina, y otro, algo más a popa del anterior, de unos 3 por 3,6 metros, para la cabina. Ambos compartimientos sobresalían unos 91 centímetros sobre la cubierta, y se hundían lo bastante en la bodega para proporcionar altura suficiente estando de pie. En los espacios laterales a lo largo de la cabina, debajo de la cubierta, dispuse una litera para dormir, y varias estanterías para efectos menores, sin olvidar un lugar para el botiquín. En la bodega central, superior, es decir, el espacio comprendido entre la cabina y la cocina, bajo cubierta, había sitio para almacenar las barricas de agua potable, carne salada, etc., suficiente para varios meses.

Una vez que el casco del barco quedó todo lo fuerte que el hierro y la madera son capaces de conseguir, y separados los diversos compartimientos, comencé a calafatearlo. Pero aquí algunos sintieron inmediatamente graves temores de que fracasaría. Incluso yo mismo llegué a considerar la conveniencia de contratar los servicios de un maestro calafate. Desde el primer golpe que di al algodón con el mazo de hierro, suponiendo que lo hacía bien, otros muchos pensaron que lo estaba haciendo mal.

—¡Lo escupirá! —gritó un individuo de Marion, que pasaba con una cesta de almejas a la espalda.

—¡Lo escupirá! —gritó otro, de West Island, cuando me vio introducir el algodón entre las costuras.

Bruno, mi perro, se limitó a mover la cola. Incluso míster Ben J., una notable autoridad sobre balleneros, pero de quien se decía que la cabeza no le funcionaba muy bien, preguntó, casi de forma confidencial, si yo no creía que «lo escupiría».



¡Lo escupirá!

—¿Con qué rapidez lo escupirá? —me preguntó mi viejo amigo el capitán, a quien muchos cachalotes vigorosos habían remolcado velozmente sobre las olas.

—Dinos a qué velocidad —prosiguió en voz alta—, para que podamos regresar con tiempo al puerto.

Sin embargo, introduje una hilada de estopa encima del algodón, como desde un principio había pensado hacer. Y *Bruno* movió otra vez la cola. ¡Pero el barco nunca escupió el algodón!

Cuando terminé el calafateado di dos manos de pintura de cobre al casco y otras dos, de blanco de plomo, a la superestructura y a las regalas. Después coloqué el timón a bordo y lo pinté, y al día siguiente se botó el *Spray*. Visto allí, borneando alrededor de su vieja ancla oxidada, parecía un gran cisne posado sobre el agua.

Una vez terminado, las dimensiones del *Spray* fueron las siguientes: eslora entre perpendiculares, 11,2 metros; manga, 4,32 metros, y 1,27 metros de puntal en la bodega. Nueve toneladas de arqueado neto, y 12,71 toneladas brutas. Después se arboló y vistió el mástil, hecho con un magnífico abeto de New Hampshire, y se embarcaron todos los pequeños efectos y pertenencias necesarios para un corto crucero. Envergamos las velas, izamos el trapo y allá zarpó, con mi viejo amigo el capitán Pierce y conmigo, a través de la bahía de Buzzard, para la prueba inaugural, que resultó muy bien. Lo único que preocupaba ahora a mis amigos de la orilla era: «¿Compensará?». El coste de mi nueva embarcación había sido de 533,62 dólares por los materiales, y trece meses de mi propio trabajo. Pero permanecí en Fairhaven algunos meses más, porque de vez en cuando conseguí trabajo en la reparación accidental de un ballenero, fondeado aguas abajo del puerto, lo que me ocupó el resto del tiempo.

II

Fracaso como pescador. — Proyecto de un viaje de circunnavegación. — De Boston a Gloucester. — Preparativos de viaje. — Medio bote de remos como chinchorro. — De Gloucester a Nueva Escocia. — Iniciación en aguas territoriales. — Entre viejos amigos.

Pasé una estación completa del año en mi nuevo barco, pescando en la costa, sólo para descubrir que carecía de la astucia adecuada para cebar bien un anzuelo. Pero por fin llegó el momento de levar el ancla y hacerme de verdad a la mar. Había decidido efectuar un viaje alrededor del mundo, y como el viento en la mañana del 24 de abril de 1895 era favorable, levé anclas, icé las velas y salí de Boston, donde el *Spray* había pasado todo el invierno, cómodamente fondeado. Sonaban las sirenas de las doce en punto, precisamente cuando la balandra tomaba arrancada, a toda vela. Di una corta bordada hacia adentro del puerto, con el viento por babor, antes de virar y arrumbar a la salida, con la botavara bien abierta por babor, y al sortear a los transbordadores, el barco escoró alegremente.

Un fotógrafo, sobre el muelle de afuera de East Boston, tomó una fotografía del *Spray* al pasar, con su bandera nacional gualdrapeando bien en el pico. Una excitante pulsación latía dentro de mí, y mis movimientos en cubierta, bajo el vigorizante viento, eran ligeros. Sentí que no podía regresar y que acababa de emprender una aventura cuyo significado plenamente comprendía. Hice poco caso de los consejos de los demás, porque en cuestiones relacionadas con la mar tenía perfecto derecho a sostener mis propias convicciones. Que los mejores marinos podían hacerlo incluso peor que yo, que navegaba en solitario, se puso de manifiesto para

mí a menos de una legua de los muelles de Boston, donde un gran vapor, con su tripulación al completo y el práctico a bordo, yacía embarrancado y roto. Era el *Venetian*. Se había partido por completo en dos sobre una laja. Así que en la primera hora de mi periplo ya tenía la prueba de que el *Spray* podía hacerlo por lo menos mejor que aquel infortunado vapor manejado por tanta gente, pues yo había llegado ya, en mi incipiente viaje, más lejos que él. «¡Mantente bien alerta, *Spray*, y ten cuidado!», murmuré en voz alta a mi barco, que se deslizaba tan silencioso como un trasgo, aguas abajo de la bahía.

Refrescó el viento, y el *Spray* dobló el faro de Deer Island a razón de siete nudos.

Una vez rebasada esta isla, cacé escotas y arrumbé directamente a Gloucester, a fin de procurarme allí algunos artículos en los almacenes donde se surtían los pescadores. Las olas que danzaban alegremente a través de la bahía de Massachusetts se estrellaron contra el *Spray* al salir éste del puerto, convirtiéndose en miríadas de gemas que lo envolvían a cada acometida. El día era perfecto; la luz del sol, clara e intensa. Cada partícula de agua lanzada al aire destellaba como un diamante, y el *Spray*, ciñendo mucho, arrebatava a la mar un collar tras otro de piedras preciosas y, con igual cadencia, se los devolvía luego. Todos hemos visto formarse pequeños arcos iris alrededor de la proa de algún barco, pero aquel día la balandra arrojaba un arco tan fuerte, policromo y luminoso como yo no había podido observar nunca. Su ángel de la guarda acababa de embarcar para el viaje; así pude leerlo claramente en el mar.

Bold Nahant pronto nos quedó tanto avante, y después dejamos Marblehead por la popa. Otros barcos navegaban también hacia la salida, pero ninguno pudo alcanzar al *Spray*, que seguía su rumbo en solitario. Al llegar a su altura, escuché el triste tañer de la campana de la boya sobre el bajo denominado «Norman's Woe» («El infortunio de Norman»), y pasé cerca del arrecife donde se clavó la goleta *Hesperus*. Sobre la orilla que me quedaba por el través yacían los blanqueados, por el salitre, y batidos restos de un barco naufragado allí. El viento seguía refrescando y tuve que arriar algo del puño de pena de la vela mayor, para descargar el timón, pues casi no podía aguantar la rueda con toda aquella gran vela izada. Una goleta que

me precedía cargó todo el aparejo y arrumbó hacia el puerto a palo seco, con el viento a favor. Al pasarme después cerca vi que algún chubasco le había arrancado varias velas y que mucha lona rifada pendía de la jarcia.

Goberné hacia la caleta, un delicioso brazo del buen puerto de Gloucester, para revisar el *Spray* una y otra vez, sopesar el viaje, mis sentimientos, y todo lo demás. La bahía estaba blanca de espumas cuando mi pequeño barco, continuamente envuelto en rociones, cambió de rumbo. Era la primera vez que entraba en puerto solo, con algún velero de cualquier tamaño y teniendo que gobernar a los barcos fondeados. Al verme venir, varios viejos y alarmados pescadores corrieron hacia el muelle al que se dirigía el *Spray* a toda velocidad, aparentemente con la idea de descerebrarse contra él. No sé muy bien cómo pude evitar el desastre, pero, casi con el alma en un hilo, abandoné la caña, corrí a proa y arrié el foque. La balandra, naturalmente, cayó hacia el viento y avanteó después lo preciso para rozar con la amura el pilote de amarre situado en la esquina de barlovento del muelle, pero con tal suavidad que, después de todo, no habría podido romper un huevo. Con estudiada lentitud pasé un cabo alrededor del pilote, y el *Spray* quedó amarrado. Una exclamación de entusiasmo brotó entonces de la pequeña multitud congregada en el muelle.

—¡No lo podía haber hecho usted mejor si pesara una tonelada! —me gritó un viejo capitán.

Mi peso era bastante menor que la quinceava parte de una tonelada, pero nada dije, limitándome a adoptar un aire de descuidada indiferencia, como si pensara, «¡Bah, no tiene importancia!», porque algunos de los mejores marinos que hay en el mundo me estaban observando y no quería parecerles novato, ya que tenía el proyecto de quedarme varios días en Gloucester. De haber dicho una sola palabra me habría traicionado, pues aún estaba bastante nervioso y sin aliento.

Permanecí en Gloucester unas dos semanas, durante las cuales me aprovisioné de diversos artículos para el viaje, que resultaban más fáciles de obtener allí. Los dueños del muelle donde amarraba, y también de muchos barcos pesqueros, me trajeron a bordo infinidad de bacalaos secos, así como un barril con aceite de pescado, para calmar a las olas. Ellos mismos eran antiguos capitanes y se tomaron mucho interés por mi viaje. También

regalaron al *Spray* un fanal de pescador, que me pareció arrojaría luz a gran distancia alrededor del velero. En verdad, un barco que abordase a otro con semejante fanal encendido a bordo, sería muy capaz de estrellarse contra un barco-faro. Luego embarqué un troel, un arpón y una red calable, pues un viejo pescador me dijo que sin todo aquello no podría navegar. Desde la otra orilla de la caleta también llegó una lata con pintura de cobre: un famoso artículo antiincrustante, que mucho tiempo después me fue de utilidad. Con esta pintura di dos manos a la obra viva, mientras tuve al *Spray* varado en la dura playa, aproximadamente durante una marea.

Para poder contar con un chinchorro de servicio, me las ingenié seccionando por su mitad transversal un arrumbado bote de remos, de fondo plano y estrecho y alta borda, al que después clavé unas tablas, a modo de espejo, en la extremidad de su cercenada mitad proel. Valiéndome de las drizas de la mayor podía izar y arriar este medio bote con bastante facilidad, enganchándolas a un estrobo firme a su proa. El bote entero hubiera sido demasiado pesado y difícil de manejar para mí solo. Por otra parte, en cubierta no había sitio más que para medio bote, y, después de todo, éste era mejor que no disponer de ninguno y resultaba suficiente para una persona. Comprendí, además, que mi improvisado chinchorro podría servir de máquina lavadora si le colocaba en el plano transversal del *Spray*, y también de bañera. Ciertamente, en aquel papel, dicho bote obtuvo tal reputación durante el viaje, que mi lavandera de Samoa no quiso emplear otro lavadero. Lo consideraba un nuevo invento que batía cualquier otra innovación traída alguna vez a las islas por los misioneros norteamericanos, y ella tenía que utilizarlo.

No disponer de cronómetro para el viaje era ya lo único que me preocupaba. En nuestras recién acuñadas nociones de navegación se supone que un marino no puede hallar la situación de su buque sin disponer de cronómetro; y yo mismo llegué a pensar así. Mi viejo cronómetro, que era bueno, había estado mucho tiempo sin usar y costaría quince dólares limpiarle y hallar su «movimiento» (adelanto o atraso diario). ¡Quince dólares! Por bastantes razones preferí dejar aquel aparato en tierra, donde el «Holandés Errante» se dejó también su ancla de esperanza. Tenía el magnífico fanal, y una señora de Boston me envió dinero para comprar una

gran lámpara destinada a la cabina, con dos quemadores, que alumbraría mi cámara por la noche y, mediante una pequeña modificación, serviría de estufa durante el día.

Después de aquella revisión general de todo el barco, estuve otra vez listo para hacerme a la mar, y el 7 de mayo aparejé de nuevo. Con poco espacio para virar, al tomar arrancada el *Spray* rozó la pintura de un viejo patache fondeado en el canal de salida, al que dos hombres enmasillaban y pintaban, preparándolo para las tareas del próximo verano.

—¿Quién pagará por esto? —refunfuñaron los pintores.

—Yo lo haré —respondí.

—¡Con la escota de la mayor! —rubricó el capitán del *Bluebird*, fondeado muy cerca.

Posiblemente allí no habría nada que pagar por encima del valor de cinco céntimos de pintura, pero se organizó tal gresca entre el viejo patache y el *Bluebird*, que había tomado mi defensa, que el motivo inicial se olvidó por completo. De todos modos, nadie envió factura alguna en pos de mí.

El día que zarpé de Gloucester el tiempo era agradable. Al salir de la caleta, sobre la punta de enfrente divisé un cuadro muy animado, pues la fachada de la alta fábrica que allí se alzaba era un continuo flamear de pañuelos y de gorras. Caras bonitas se arracimaban en las ventanas, desde lo más alto hasta la planta del edificio, todas sonriéndome «*bon voyage*». Algunas me gritaron que adónde iba y por qué solo. ¿Por qué? Cuando hice como si quisiera aproximarme a la fábrica, un centenar de pares de brazos se tendieron hacia mí diciéndome ¡ven! ¡Pero la orilla era peligrosa!

La balandra voltejó para salir de la bahía con un viento ligero del sudoeste, y hacia el mediodía cacé escotas para cambiar de rumbo a la altura de Easter Point, desde donde, al mismo tiempo, me enviaron un cariñoso saludo —la última de las muchas muestras de amabilidad que el *Spray* recibió en Gloucester—. Al doblar la punta refrescó el viento, y, cabeceando suavemente, la balandra pronto estuvo a la altura de las farolas de Tatcher's Island. Entonces, después de arrumbar al este por el compás, para pasar al norte del bajo de Cashes y de las rocas Amen, me senté, consideré una vez más mi proyecto y me pregunté de nuevo si, después de todo, navegar más allá de las rocas y del bajo sería lo mejor. Sólo había

dicho que navegaría alrededor del mundo, «exceptuando los peligros del mar», pero debí decirlo con mucha seriedad. El «contrato de fletamiento» conmigo mismo parecía atarme, así que proseguí la navegación.

A la caída de la tarde cargué el aparejo, cebé un anzuelo y sondé por un buen fondo de peces, en treinta brazas de agua, sobre el borde de la laja de Cashes. Me mantuve allí hasta que se hizo de noche, y con bastante suerte traje a cubierta tres bacalaos, dos róbalos, una merluza y, lo mejor de todo, un pequeño hipogloso, todos gruesos y vivarachos. Éste, pensé, sería el lugar adecuado para hacerme con una buena cantidad de víveres sobre los que ya tengo a bordo; así que largué un ancla flotante para mantener el *Spray* aproado al viento. La corriente era del sudeste, contraria al viento, y me sentí bastante seguro de que a la mañana siguiente el barco estaría aún sobre el bajo o muy próximo a él. Hice firme el cable, icé mi gran fanal en la arboladura y bajé a echarme, por primera vez en la mar ¡solo!, no para dormir, sino dormitar y soñar.

En alguna parte había leído que una goleta de pesca que arrojó accidentalmente su ancla sobre el lomo de una ballena, donde quedó clavada, fue remolcada por el animal una larga distancia, a gran velocidad. ¡Eso fue exactamente lo que le sucedió al *Spray*!... en mi sueño. No había logrado desprenderla del todo cuando me desperté, descubriendo que se había levantado viento y que la fuerte marejada que ahora rodaba por el mar había estropeado mi breve descanso. Algunas nubes oscuras corrían velozmente sobre la lívida faz de la luna. Se fraguaba una galerna; en realidad el tiempo era ya tormentoso. Arricé las velas, metí a bordo el ancla flotante y, tras izar el trapo que la balandra podría aguantar, arrumbé hacia afuera, poniendo la proa al faro de Monhegan, que alcancé antes de que se hiciera de día, en la madrugada del 8. Soplaba ya un vendaval deshecho y me dirigí al pequeño puerto de Round Pond, al este de Pemaquid. Allí descansé durante veinticuatro horas, mientras el viento aullaba por entre los pinos de la orilla. Pero el día siguiente se presentó bastante bueno y aparejé de nuevo, después de poner por escrito la singladura a partir del cabo Ann, sin omitir mi «aventura» con la ballena.

Arrumbado hacia el este, el *Spray* navegó a lo largo de la costa, entre muchas islas y con buena mar. Al atardecer de aquel día 10 de mayo,

pasamos próximos a una isla bastante grande, a la que siempre recordaré como la «Isla de las Ranas», porque el croar de un millón de ellas llegó hasta el *Spray*. Desde allí arrumbé a la isla de los Pájaros, llamada de Gannet y, a veces, Roca Gannet, cuya brillante e intermitente luz relampagueó sobre la cubierta del *Spray* mientras nos deslizábamos a su sombra. Luego hice por la isla de Briar, donde en la tarde siguiente encontré varios pesqueros sobre los bancos occidentales, y después de hablar con un pescador, que estaba fondeado y me dio un rumbo equivocado, la balandra navegó directamente sobre el borde suroccidental de la laja donde las mareas originan la peor mar de toda la gran bahía de Fundy, y entró finalmente en Westport, Nueva Escocia, donde viví ocho años cuando era muchacho.



«Ni perro ni gato».

El pescador pudo haberme dicho «estesudeste», que era el rumbo que yo seguía cuando le pregunté; pero le entendí «estenordeste» y viré hacia allí. Antes de decidirse a contestar, aprovechó la ocasión para saciar su propia curiosidad y quiso saber de dónde era yo, si estaba solo y si no llevaba a bordo «ni perro ni gato». Fue la primera vez en toda mi vida en la mar en que oí contestar a una solicitud de información con otra pregunta. Creo que el hombre era de las islas Foreign, estoy seguro de que no de la de Briar, porque al pretender esquivar una ola que saltó por encima de la regala, y tratar de secarse el agua que le había mojado el rostro, perdió un buen bacalao que ya estaba a punto de meter a bordo. Mis paisanos isleños no habrían hecho semejante cosa. Ya se sabe que un hombre de Briar con un pez en el anzuelo nunca se echa atrás ante una ola. Sólo vigila el sedal y cobra o arría del carrete lo que convenga. ¿No había visto yo a mi viejo amigo, el sacristán W. D., buen hombre de la isla, mientras escuchaba un sermón en la pequeña iglesia de la colina, extender parsimoniosamente el brazo por encima de la puerta de su banco y atrapar en el pasillo, con un brusco movimiento de la mano, a un imaginario calamar, para gran regocijo de la gente joven, que no se percataba de que para pescar un buen pez hay que tener ágil la mano, lo más importante en la mente de aquel isleño?



El sueño del sacristán.

Me encantó llegar a Westport. Cualquier puerto me hubiera gustado después de la terrible paliza que nos dio la fiera marejada del sudoeste, y

encontrarme allí con mis antiguos compañeros de escuela resultó muy agradable. Estábamos a día 13, y el 13 es mi número de suerte, un hecho registrado mucho antes de que Fridtjof Nansen navegase con una tripulación de trece, en busca del Polo Norte. Quizá oyó hablar de mi éxito al llevar felizmente a Brasil, con ese número de tripulantes, un barco de lo más extraordinario: el *Destróyer*. Me alegró volver a ver hasta las piedras de la isla de Briar, que conocía una por una. La pequeña tienda, a la vuelta de la esquina, que no había visto por espacio de treinta y cinco años, era la misma, aunque parecía mucho más chica. Tenía las mismas tejas, estoy seguro de ello, porque ¿no conocía yo el tejado donde de chiquillos habíamos tratado, noche tras noche, de cobrar la piel de un gato negro, en una noche de alquitrán, para hacer un emplasto que sanase a un pobre cojo? Lowbry, el sastre, vivía allí cuando los muchachos eran muchachos. Sentía mucha afición a la caza y siempre llevaba pólvora suelta en el bolsillo de la levita. Generalmente sostenía un corto cigarro en la boca; pero en un mal momento puso el cigarro, encendido, en el bolsillo donde llevaba la pólvora... ¡Era un excéntrico!

En Briar recorrí una vez más el *Spray* y revisé sus costuras, pero hallé que, incluso tras la prueba de aquel maretón del sudoeste, no estaban en absoluto afectadas. Fuera hacía mal tiempo y mucho viento contrario, así que no me di prisa en doblar el cabo Sable. Hice una corta excursión, con algunos amigos, hasta la bahía de St. Mary, antiguo lugar de cruceros, y regreso. Después aparejé, entrando en Yarmouth al día siguiente, por mor de la niebla y del viento en contra. Allí pasé unos días bastante agradables. Tomé cierta cantidad de mantequilla para el viaje, un barril de patatas, llené seis barricas con agua potable y lo estibé todo bajo cubierta. En Yarmouth adquirí también mi famoso reloj de hojalata, el único medidor del tiempo de que dispuse en todo el viaje de circunnavegación. Su precio era de un dólar y medio, pero como tenía la esfera algo estropeada, el comerciante me lo dio por un dólar.



Cronómetro del capitán Slocum.

III

Adiós a la costa americana. — Niebla a la altura de la isla de Sable. — En alta mar. — El hombre en la luna siente interés por el viaje. — Primer ataque de soledad. — Encuentro con *La Viguesa*.— El español me envía una botella de vino. — Sobre unas palabras con el capitán del *Java*.— A la voz con el vapor *Olimpia*. — Llegada a las Azores.

El turbulento Atlántico estaba ya frente a mí, así que estibé bien todas mis mercancías y eché abajo el mastelero de galope, pues sabía que el *Spray* estaría más seguro con él en cubierta. Después templé todas las amarras y les di nuevas ligadas, comprobé que la trinca del bauprés estaba firme y que todo lo que había en el barco iba bien amarrado y templado, pues incluso en verano puede encontrarse mal tiempo en la travesía.

De hecho ya habíamos tenido varias semanas de mal tiempo. Sin embargo, el 1 de julio, tras un fuerte temporal, el viento roló al noroeste y se entabló; condiciones propicias para una buena navegación. Al día siguiente, habiendo caído la mar de proa, aparejé de Yarmouth y rompí mi último lazo con América. En el cuaderno de bitácora, la primera singladura del *Spray* en el Atlántico dice brevemente: «A las 09.30 de la mañana zarpé de Yarmouth. A 04.30 tarde doblé el cabo Sable; distancia a tierra, tres cables (1 cable = 1/10 de milla = 186 metros). La balandra da 8 nudos. Viento fresco del noroeste». Antes de la puesta de sol tomaba la cena, compuesta por fresas y té, con buena mar, al redoso de la costa oriental, que el *Spray* barajaba ahora lentamente.

Al mediodía del 3 de julio tenía la isla de Ironbound por el través. Una gran goleta salió esta mañana de Liverpool, Nueva Escocia, arrumbada al

este. Cinco horas después se había perdido de vista por nuestra popa. A las 06.45 de la tarde me hallaba cerca de la farola de Chebucto Head, próxima al puerto de Halifax. Icé la bandera y amollé escotas, y tomé como punto de partida, antes de que anocheciera, la isla de George, para pasar al sur de Sable Island. Hay muchas farolas en esta costa. Sambro, la Roca de los Lamentos, tiene buena luz, que, sin embargo, el transatlántico *Atlantic* no vio en la noche de su terrible desastre. Observé como una luminaria tras otra iban desapareciendo bajo el horizonte por nuestra estela, a medida que avanzábamos sobre el océano inmenso, hasta que Sambro, la última de todas ellas, se hundió también. El *Spray* quedó entonces solo, navegando bien y a rumbo.

El 4 de julio, a las seis de la mañana, tomé doble faja de rizos, pero dos horas y media después desantagallé todo. A las 09.40 de la noche sólo pude ver ya el resplandor de la farola situada en la extremidad occidental de Sable Island, que también podría llamarse la isla de las Tragedias. La niebla, que hasta entonces no habíamos encontrado, se echó sobre la mar igual que un sudario gris, y me sumí en un mundo silente y triste, que parecía totalmente aislado del resto del universo. Ya no volví a ver los pantallazos de aquella farola.

Por el escandallo, que arrojé al mar varias veces, supe que poco después de la medianoche rebasábamos la punta oriental de la isla y que pronto quedaríamos libres de peligros, acantilados y bajos. El viento se mantenía, pero del sursudoeste, el punto de procedencia de la niebla. Se dice que en unos años la isla de Sable ha quedado reducida de 40 a 20 millas de longitud, y que de los tres faros que se construyeron allí desde 1880, dos han sido barridos por las olas y el tercero quedará pronto sumergido.

En la tarde del 5 de julio, el *Spray*, después de haber navegado todo el día sobre una mar algo alborotada, quedó al cuidado de sí mismo, sin ayuda del timonel. Había gobernado al sudeste cuarta al sur, pero después el viento se escaseó un poco (roló hacia proa) y arrumbé al sudeste, dando unos ocho nudos, la mejor velocidad del *Spray*. Para cortar sin pérdida de tiempo la derrota de los vapores y alcanzar cuanto antes la favorable Corriente del Golfo, llevaba izado todo el aparejo. Poco antes de anoecer levantó la niebla y pude ver el sol precisamente cuando su encendida faz

besaba la mar. Tras contemplar su zambullida y desaparición, dirigí la mirada hacia el este, y allí, aparentemente en la misma extremidad del bauprés, me sonreía una magnífica luna llena que se remontaba majestuosa sobre el mar. El mismo Neptuno emergiendo por mi proa no me hubiera sorprendido tanto.

—¡Buenas noches, señor! —le grité—. Me alegro de verle.



«Buenas noches, señor».

Desde entonces he sostenido largas charlas con el hombre en la luna, que se ganó mis confianzas durante el viaje.

Hacia la medianoche volvió a echarse la niebla, más densa que nunca hasta entonces. Parecía algo casi sólido. Nos acompañó durante varios días, mientras el viento refrescaba hasta convertirse en temporal. Las olas se hicieron altas, pero yo tenía un buen barco. Sin embargo, entre la lúgubre niebla me sentí como vagando en la soledad, igual que un insecto o una brizna de paja entre el fragor de los elementos. Amarré la caña y el barco se mantuvo a rumbo, y mientras él navegaba, yo dormía.

Durante aquellos días me invadió una sensación de espanto. Mi memoria trabajaba con sorprendente vigor. Lo siniestro, lo insignificante, lo grande y lo pequeño, lo maravilloso y lo vulgar, todo desfilaba en mágica procesión frente a mi panorámica mental. Recordé páginas de la historia de mi vida hacía tanto tiempo olvidadas que ya parecían ser de una existencia anterior. Oí todas las voces del pasado, riendo, llorando, diciéndome otra vez lo que ya había escuchado en muchos rincones de la Tierra.

La intensa sensación de soledad que me atenazaba se desvaneció al alcanzar la tempestad su punto crucial y descubrir yo que tenía mucho trabajo que hacer. Pero cuando volvió el buen tiempo regresó también aquella impresión de vacío de la que no podía librarme. Utilicé mi voz con frecuencia, al principio para dar algunas órdenes respecto a cuestiones del barco, porque me habían dicho que de no emplearla perdería la facultad de hablar. Con la altura meridiana del sol exclamaba en voz alta: «¡Ocho campanadas!», según la costumbre de los barcos en la mar. Otras veces gritaba desde la cabina a un imaginario timonel: «¿Qué rumbo llevas?», y después, «¿Vamos a rumbo?». Pero al no obtener respuesta alguna, el silencio me recordaba todavía más descarnadamente cuál era mi verdadera condición. Mi voz resonaba hueca en el aire vacío, y abandoné la costumbre. Sin embargo, no pasó mucho tiempo sin recordar que cuando era muchacho solía cantar; ¿por qué no probar ahora, donde a nadie podría molestar? Mi talento musical nunca ha provocado la envidia de los demás, pero, en medio del Atlántico, para daros cuenta de su verdadero significado tendríais que haberme oído. Cuando entonaba mi voz para las olas y el mar y todo lo que éste contenía, habríais visto saltar a los delfines. Viejas tortugas de grandes ojos sacaban curiosas sus cabezas fuera del agua cuando cantaba *Johnny Boker*, o *Pagaremos a Darby Doyl por sus botas*, y otras. Pero, en conjunto, los delfines apreciaban mis canciones mejor que las tortugas; saltaban mucho más arriba. Un día que entonaba una de mis canciones favoritas, un delfín saltó más alto que el penol del bauprés. Si el *Spray* hubiera ido un poco más deprisa podíamos haberle ensartado. En cambio, las aves marinas volaban a nuestro alrededor más bien con timidez.

El 10 de julio, tras ocho días en la mar, el *Spray* estaba a 1.200 millas al este del cabo Sable. Ciento cincuenta millas por singladura para un barco

tan pequeño puede considerarse una buena velocidad promedio. Fue la mejor que había hecho y haría después el *Spray* en tan pocos días. En la tarde del 14 de julio, de mejor humor que nunca hasta entonces, toda la tripulación del *Spray* gritó al unísono: «¡Vela a la vista!». Era un bergantín, abierto tres cuartas (1 cuarta = $11,25^\circ = 1/32$ de la rosa de los vientos) por la amura de barlovento, con el casco por debajo del horizonte. Después cayó la noche. Mi barco navegaba ahora con el timón amarrado, sin que tuviera que cuidarme de él. El viento soplaba del sur y el *Spray* iba arrumbado al este. Su aparejo estaba tan bien equilibrado como el de una fisalia. Siguió impulsando al barco durante toda la noche. Subí varias veces a cubierta, pero no había novedad alguna. Aquella brisa alegre seguía soplando del sur. Con las primeras luces de la mañana del día 15 el *Spray* estaba en las proximidades del bergantín, que resultó ser *La Viguesa*, de Vigo, con 23 días de viaje desde Filadelfia, despachado para aquel puerto. Un serviola encaramado en la cofa había descubierto al *Spray* la tarde anterior. Cuando me acerqué lo bastante, el capitán me lanzó una guía y, mediante una eslinga amarrada al gollete, me envió una botella de vino; ¡de muy buen vino!, por cierto. También me mandó su tarjeta de visita, que llevaba el nombre de Juan Gantes. Creo que era un buen hombre, como son todos los españoles. Pero cuando le pregunté si había novedad (el *Spray* le adelantaba muy bien), encogió los hombros hasta más arriba de la cabeza; y cuando su segundo, que conocía mi expedición, le dijo que yo navegaba solo, hizo la señal de la cruz y se metió en su camarote. No volví a verle. A la puesta del sol aquel barco se quedaba tan lejos por la popa, como la tarde anterior lo estaba por la proa.

La monotonía era cada vez menor. El 16 de julio soplaba viento del noroeste, entablado, y la mar era bella. Avisté un gran bricbarca, con el casco aún bajo el horizonte, por la amura de sotavento. A las 02.30 de la tarde ya lo tenía a la voz. Era el *Java*, de Glasgow, en un viaje desde el Perú a Queenstown, en lastre. Su viejo capitán tenía aspecto de oso, pero en Alaska me había topado yo con un oso de verdad que resultó más agradable. ¡Por lo menos aquel oso pareció alegrarse de verme más que esta vieja fiera! Bueno, supongo que mi saludo le arruinó la siesta, y el que mi pequeña balandra adelantase a su formidable barco debió causarle el mismo



También me mandó su tarjeta de visita.

efecto que el movimiento de un trapo rojo ante un toro de lidia. Con los vientos suaves de aquel día y los anteriores yo tenía mucha ventaja sobre los barcos pesados. La brisa era suave; su barco, grande y con la carena sucia, de manera que avanzaba poco, mientras que el *Spray*, con una gran vela mayor capaz de llenarse incluso con ventolinas, brincaba a su lado todo lo velozmente que yo podía desear.

—¿Durante cuánto tiempo ha habido calma por aquí? —rugió

el capitán del *Java* cuando estuve a la voz.

—No lo sé, capitán —le respondí, con toda la fuerza de mis pulmones—. No he estado mucho tiempo por aquí.

A esto, el segundo, que estaba en el castillo, hizo una mueca burlona.

—Dejé cabo Sable hace catorce días —añadí (había cruzado ya más de medio Atlántico y me aproximaba a las Azores).

—¡Segundo! —rugió el capitán dirigiéndose a su primer oficial—. ¡Segundo, venga aquí y escuche el cuento del yanqui! ¡Arríe la bandera, segundo, arríela!

Así que, con un humor encantador, después de todo, el *Java* se rindió al *Spray*.

La dolorosa punzada que inicialmente me produjo la soledad no volvió a repetirse. Había penetrado un misterio y, de camino, navegado entre la niebla. Me topé con la cólera de Neptuno, pero debió encontrar que yo no le había tratado con desprecio, así que se resignó a sufrir que pudiera proseguir y explorar.

El 18 de julio hay una entrada en el cuaderno de bitácora. «Buen tiempo, viento del sudoeste. Delfines saltando todo alrededor. El vapor *Olimpia* pasó a 11.30 horas. Longitud 34°-50' oeste».

—¡Faltan en este momento tres minutos para la media hora! —me gritó el capitán al darme la hora y la longitud.

Admiré el aire comercial del *Olimpia*, pero tuve la sensación de que su capitán era, quizá, un poco excesivamente preciso con su estima. Esto puede estar bastante bien, desde luego, donde hay mucho mar abierto. Pero el exceso de confianza, creo yo, fue la causa de los desastres sufridos por el transatlántico *Atlantic* y otros muchos barcos. Aquel capitán sabía demasiado bien dónde estaba. ¡Ningún delfín saltó alrededor del *Olimpia*! Estos mamíferos prefieren siempre los barcos de vela. Pude observar que el capitán era hombre joven y que tenía, así lo espero, una magnífica carrera por delante.

¡Tierra a la vista! En la mañana del 19 de julio, un domo místico, como una montaña de plata, se erguía en solitario por nuestra proa, sobre la mar inmensa. Aunque por debajo la tierra quedaba totalmente oculta tras la blanca y brillante calima que destellaba al sol igual que la nieve, estuve bastante seguro de que era la isla de Flores. A las cuatro y media de la tarde la tenía por el través. Mientras tanto, la calima había desaparecido. Flores está a ciento setenta y cuatro millas de Fayal, y aunque es una isla alta, permaneció mucho tiempo ignorada después de que el grupo principal del archipiélago de las Azores había sido ya colonizado.

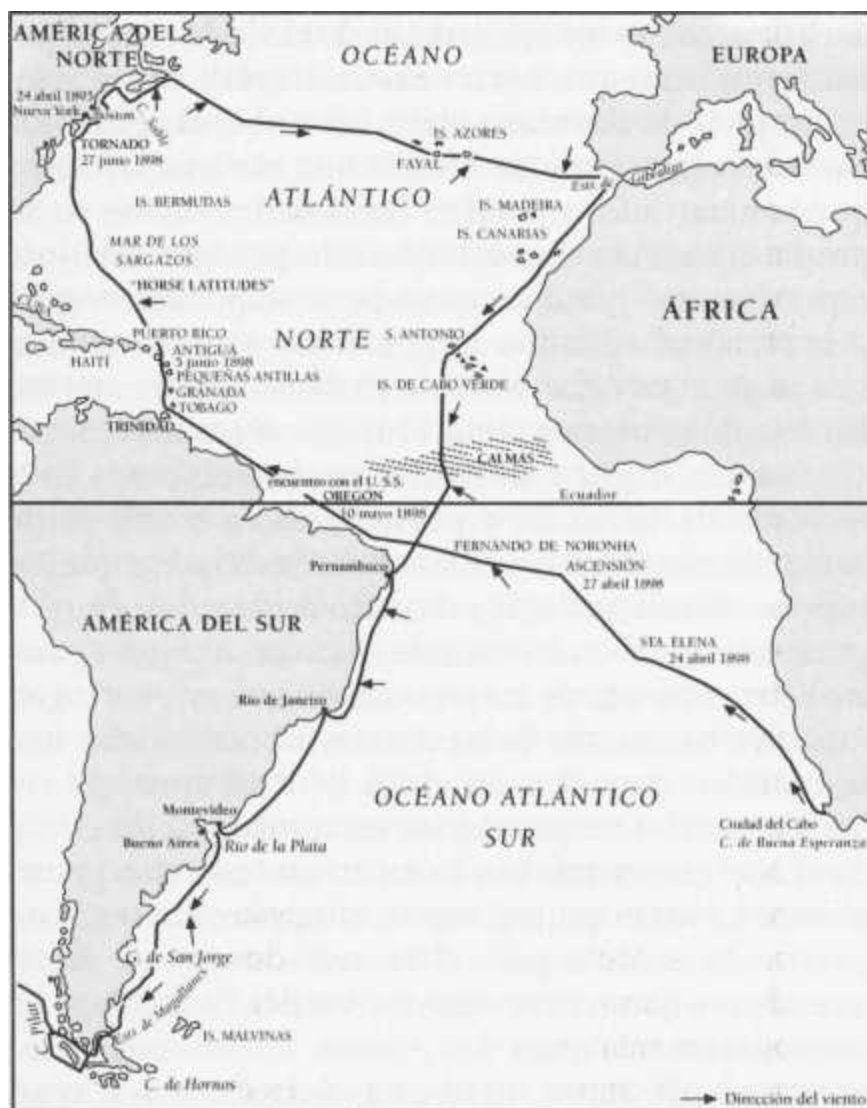
En la mañana del 20 de julio, temprano, avisté la isla de Pico, sobresaliendo por encima de las nubes, hacia la amura de estribor. Otras tierras más bajas fueron brotando después, a medida que el sol barría la niebla mañanera, desvelando islas y más islas. Al acercarme pude ver bien los campos de cultivo, y, ¡ay!, ¡qué verde era el maíz! Sólo quienes han visto las Azores desde la cubierta de un barco pueden darse cuenta de la belleza de este archipiélago anclado en medio del océano.



La isla de Pico.

A las 04.30 de la tarde eché el ancla en Fayal, exactamente a los 18 días de doblar el cabo Sable. El cónsul norteamericano llegó en un bote muy elegante, que se abarloó antes de que el *Spray* alcanzara el rompeolas. Y un joven oficial de Marina, que temía por la seguridad de mi barco, saltó a bordo y me ofreció sus servicios como práctico. Aquel joven podría manejar muy bien un buque de guerra, yo no tenía razón alguna para dudarlo, pero el *Spray* era demasiado chico para el imponente uniforme que vestía nuestro hombre. No obstante, después de abordar a todas las embarcaciones que había en el puerto y de hundir una chalana, el *Spray* quedó amarrado, sin sufrir demasiados daños en su propia anatomía. Entendí que este práctico fabuloso esperaba una «gratificación», pero no pude averiguar si la reclamaba porque su gobierno, y no yo, tendría que pagar el salvamento de la chalana o porque no había echado también a pique al *Spray*. ¡Pero le perdoné!

Cuando llegué a las Azores era la temporada de la recolección de frutos, y pronto hubo a bordo de mi barco tal cantidad de ellos, de todas clases, que no supe ya dónde ponerlos. Los isleños son siempre la gente más amable del mundo, pero en ninguna parte los he encontrado de mejor corazón que en este lugar. Aquellos habitantes de las Azores no constituían una comunidad muy rica. La carga de los impuestos era pesada, con pocos privilegios en compensación, siendo el aire que respiraban lo único que no tenía gravámenes. La metrópoli ni siquiera les permite tener un puerto de entrada para el correo extranjero. Cualquier barco correo que viaje de América a Europa con correspondencia para las Azores tendrá que pasar muy cerca de Horta, pero está obligado a descargar antes en Lisboa, ostensiblemente para fumigarle, pero en realidad para pagar las tarifas del correo. Mis propias cartas, franqueadas en Horta, llegaron a Estados Unidos seis días después de la que eché en Gibraltar trece fechas más tarde.



Mapa de los viajes por el Atlántico del *Spray*: de Boston a Gibraltar; de allí, al estrecho de Magallanes, en 1895, y, finalmente, rumbo a casa desde el cabo Buena Esperanza en 1898.

El día siguiente a mi llegada se celebraba en Horta la festividad de un gran santo patrón. Desde otras islas llegaron a Horta, la capital o Jerusalén de las Azores, barcos cargados de gente. Y la cubierta del *Spray* estuvo atestada de hombres, mujeres y chiquillos, de la mañana a la noche. Un día después de la fiesta, un bondadoso nativo enjaezó unas caballerías y me llevó por todas las bonitas carreteras de Fayal, «porque —me dijo, en su mal inglés— cuando estuve en América y aún no podía hablar una palabra de inglés, lo pasé mal hasta que encontré a alguien que pareció disponer de tiempo para escuchar mi historia. Así que prometí a mi buen santo que si

alguna vez un extraño venía a mi país, haría lo posible para que se sintiera a gusto». Infortunadamente, aquel caballero trajo consigo a un intérprete para que yo pudiera «conocer más del país». Este individuo resultó casi la muerte para mí, hablándome constantemente de barcos y viajes y de las embarcaciones que él había pilotado; ¡lo último que yo deseaba oír en el mundo! Ante aquel torrente, mi anfitrión y amigo apenas tuvo oportunidad de intercalar alguna palabra. Antes de separarnos me invitó a cenar, haciéndome un recibimiento principesco. Pero vivía bastante solo en aquella casa.

—Mi mujer y mis hijos descansan todos allí —me dijo señalando el cementerio de la iglesia, al otro lado de la bahía—. Me mudé a esta casa, desde muy lejos —añadió—, para estar más cerca del lugar, donde rezo todas las mañanas.

Permanecí cuatro días en Fayal, es decir, dos más de los que había planeado. La amabilidad de los isleños y su conmovedora sencillez fue lo que me detuvo allí. Una damita, tan inocente como un ángel, se acercó al barco una mañana y me dijo que embarcaría en el *Spray* si la dejaba en Lisboa. Pensaba que podría cocinar los peces voladores, aunque su fuerte era el «bacalao». Antonio, su hermano, que hizo de intérprete, sugirió que en cualquier caso a él le gustaría hacer el viaje. El corazón de Antonio sentía afecto por un tal John Willson, y estaba dispuesto a marchar a América, vía los dos cabos (Hornos y Buena Esperanza), para ver a su amigo.

—¿Conoce usted a John Willson, de Boston? —me preguntó.

—Conocí a un John Willson —le dije—, pero no era de Boston.

—Tenía una hija y un hijo —añadió Antonio a guisa de identificación.

Si esto llega al adecuado John Willson, sepa que tengo el encargo de decirle que Antonio, de Pico, le envía recuerdos.

IV

Tiempo achubascado en las Azores. — Buena vida. — Alucinaciones debidas al queso y las ciruelas. — El piloto de *La Pinta*.— En Gibraltar. — Intercambio de atenciones con la Armada británica. — Excursión a la costa marroquí.

Desde Horta, icé velas en la madrugada del 24 de julio. Entonces el viento soplaba suavemente, del sudoeste, pero con el sol llegaron también los chubascos, y no había navegado una milla cuando tuve que tomar rizos. Acababa de amarrar dos fajas de antagallas en la mayor cuando un chubasco de viento se descolgó de las montañas y embistió a la balandra, con tal violencia, que por un momento temí que la desarbolara. Sin embargo, un rápido golpe de timón llevó el barco a fil de viento; viento que, de todas maneras, arrancó uno de los acolladores de barlovento y rompió el otro, y mi cubo de hojalata voló por los aires hasta un buque escuela francés que navegaba por sotavento.

Todo el día estuvo el tiempo más o menos achubascado, mientras proseguí a longo de aquella costa montañosa, pero resguardándome bajo una escarpadura tuve la oportunidad de reparar los acolladores. Acababa de arriar velas, cuando un bote de cuatro remos abrió de una grieta entre las rocas. Llevaba a bordo un oficial de aduanas que creía haber sorprendido a algún contrabandista. Tuve ciertas dificultades para hacerle comprender la realidad del caso. Sin embargo, mientras discutíamos, un hombre de su tripulación, un tipo marinero que comprendió lo que pasaba, saltó a bordo y pasó por los acolladores los nuevos cabos que yo tenía ya preparados, y después me ayudó amablemente a templar los obenques. Este incidente

resolvió el asunto a mi favor, al quedar mi historia clara para todos. Me ha sucedido lo mismo por todo el mundo. ¡Ay de aquel que no encuentre amigos; verá lo que le sucede!

Tras dejar atrás la isla de Pico, después de reparar la jarcia, el *Spray* navegó al socaire de la de San Miguel, que rebasó en las primeras horas de la mañana del 26 de julio, cuando el viento soplaba ya de duro. Después, aquel mismo día, adelanté al bonito yate de vapor del príncipe de Monaco, que se dirigía a Fayal, donde, en un viaje anterior, el príncipe había largado amarras para «escapar a una recepción» que los «padres» de la isla querían hacerle. No pude averiguar el porqué de su horror a la «ovación» que le aguardaba. Nadie supo decírmelo en Horta.

Desde que llegué a estas islas pude alimentarme espléndidamente de pan tierno, mantequilla, hortalizas y fruta de todas clases. Ahora, lo que más abundaba en el *Spray* eran las ciruelas, que yo tomaba sin moderación. También tenía un queso, blanco, de Pico, que el general Manning, cónsul general norteamericano, me había dado y que supuse comestible, así que lo alternaba con las ciruelas. Pero ¡ay!, aquella noche me retorció con dolores de vientre. El viento, hasta entonces una brisa agradable, refrescó algo, con un cielo muy oscuro por el sudeste. Había desarraigado el aparejo y ahora tenía que volver a tomar antagallas. Entre retortijones, arrié la mayor, la desenvergué lo mejor que pude de la botavara y la amarré de nuevo, baderna por baderna, en doble faja. En mar abierto hubiera debido, en estricta prudencia, cargar todo el aparejo y echarme inmediatamente en la cabina. Soy cuidadoso en la mar, pero aquella noche de inminente temporal icé y templé bien mis velas, que, aunque arrizadas, eran todavía demasiado trazo con tan mal tiempo, y amarré firme las escotas. En una palabra, debí haberme puesto a capear a palo seco, pero no lo hice. En vez de ello dejé el barco con la mayor arrizada en dos fajas, y todo el foque arriba, y lo puse a rumbo. Después me fui abajo y me tiré sobre el piso de la cabina, presa de grandes dolores.

No sé decir el tiempo que permanecí allí, pues tuve alucinaciones. Cuando recobré el sentido, según creí entonces, me di cuenta de que la balandra cabeceaba violentamente sobre una mar gruesa, y al mirar a través de la bajada a la cabina vi, con sorpresa, que un hombre alto iba al timón.

Su mano derecha sujetaba como una tenaza las cabillas de la rueda de gobierno. Uno puede imaginarse mi asombro. Su atuendo era propio de un marino extranjero. Llevaba una gran gorra roja ladeada sobre la oreja izquierda, y todo el rostro le quedaba enmarcado por una hirsuta barba negra. En cualquier parte del mundo habría sido tomado por un pirata. Mientras yo contemplaba su aspecto amenazador, olvidé la tempestad y me pregunté si aquel individuo habría llegado a bordo para cortarme la garganta. Pareció adivinar mis pensamientos.

—*Señor* ^[1] —me dijo quitándose la gorra—, no he venido a hacerle ningún daño.

Y una sonrisa, la más tenue del mundo, pero sonrisa al fin y al cabo, se dibujó en su rostro, que al hablar no resultaba desagradable.

—No he venido a hacerle daño —repitió—. He navegado libremente, pero nunca fui peor que un *contrabandista*. Soy uno de los tripulantes de Colón; el piloto de *La Pinta*, y he venido para ayudarle. Permanezca tranquilo, *señor* capitán —añadió—, y yo gobernaré su barco toda la noche. Usted tiene *calentura*, pero mañana se encontrará bien.



La aparición en la rueda del timón.

Pensé que era un verdadero diablo por seguir con las velas izadas. Y otra vez, como si leyera mis pensamientos, exclamó:

—Allí tenemos a *La Pinta*, por la proa; debemos alcanzarla. ¡Déle más trapo al barco, déle más trapo! ¡*Vale, vale, muy bien!*—Dio una dentellada a un negro trozo de tabaco de mascar y dijo—: Cometió un error, capitán, al mezclar queso con ciruelas. El queso blanco nunca es seguro a no ser que uno sepa de dónde procede. *Quién sabe*; podría ser de *leche de cabra* y volverse caprichoso...

—¡Basta ya! —le grité—. ¡No tengo la cabeza para sermones!

Me moví para extender una colchoneta y echarme encima de ella en vez de sobre el duro suelo, mientras no quitaba la vista de mi extraño huésped, quien, subrayando otra vez que yo tendría «sólo dolores y calentura», rió entre dientes al mismo tiempo que cantaba una extravagante canción:

Altas son las olas, fieras, brillantes,
alto el rugir de la tempestad,
alto el grito de las aves marinas,
altas también las islas Azores.

Yo supuse que mi salud mejoraba, porque despectivamente le dije:

—Detesto su rima pueril. ¡Si fueran aves respetables deberían estar ahora durmiendo!

Le pedí que, si no había terminado, amarrase una filástica alquitranada al resto de su canción. Aún me sentía en la agonía. Grandes olas se desplomaban sobre el *Spray*, pero mi enfebrecido cerebro creyó que eran botes grandes, que carreteros desaprensivos arrojaban desde sus carromatos al muelle donde yo imaginé que el *Spray* estaba amarrado, sin defensas que le defendieran.

—¡Destrozaréis vuestros barcos! —gritaba yo una y otra vez cuando las olas caían sobre el tambucho, encima de mi cabeza—. ¡Destrozaréis vuestros barcos —gritaba de nuevo—, pero no podréis hacer daño al *Spray*! ¡Es muy fuerte!

Cuando mis dolores y fiebre desaparecieron descubrí que la cubierta, ahora tan blanca como la dentadura de un tiburón, debido al salitre que le habían dejado las olas encapilladas a bordo, estaba barrida de todo lo que no iba bien trincado. Con gran asombro vi, a la luz del día, que el *Spray* seguía navegando al rumbo a que yo le dejé, y que corría igual que un caballo de carreras. El mismo Cristóbal Colón no habría podido mantener tan exactamente el rumbo. La balandra había navegado noventa millas durante la noche, entre la gruesa marejada. Sentí agradecimiento hacia el viejo timonel, pero me maravilló que no hubiese arriado el foque. La borrasca moderaba, y para el mediodía ya lucía el sol. Una altura meridiana y la distancia registrada por la corredera de patente, que siempre llevaba a remolque, me dijeron que el *Spray* había mantenido el rumbo durante las últimas veinticuatro horas. Ahora me sentía mucho mejor, pero estaba aún muy débil y no desantagallé aquel día, ni la noche siguiente, aunque el viento había caído; pero puse mis mojadas ropas a secar al sol, cuando éste brillaba, y, tomándolo yo también, me quedé dormido. Entonces, quien

volvió, por supuesto, a visitarme, esta vez en sueños, fue mi viejo amigo de la noche anterior.

—Hizo bien en seguir mi consejo anoche —me dijo—, y, si lo desea, me gustaría volver frecuentemente con usted durante el viaje, sólo por amor a la aventura.

Una vez terminado lo que tenía que decir, volvió a quitarse la gorra y desapareció tan misteriosamente como había llegado, regresando, supongo, al fantasma de *La Pinta*. Desperté mucho más fresco y con la impresión de haber estado en presencia de un amigo y un marino de gran experiencia. Recogí mis ropas, que ya estaban secas, y después arrojé por la borda todas las ciruelas que quedaban en el barco. Fue una inspiración.

El 28 de julio resultó un día excepcionalmente hermoso. El viento, del noroeste, era suave y el aire estaba embalsamado. Revisé mi guardarropa y, por si se acercaba algún barco de cabotaje con gente civilizada a bordo, me puse una camisa blanca. También lavé un poco, a fin de quitar el salitre a mis ropas. Al terminar todo aquello sentí hambre, así que encendí fuego y, con muchas precauciones, hice compota de peras, que luego puse cuidadosamente a un lado hasta que terminé de hacer el café, pues para ambas cosas disponía de suficiente azúcar y crema de leche. Coronó el almuerzo un budín de pescado, suficiente para dos personas. Disfrutaba otra vez de buena salud y mi apetito era sencillamente voraz. Mientras comía, puse una gran cebolla sobre la doble lámpara, para que se asara y poder tomármela más tarde. ¡Buena vida la de hoy!

A prima tarde, el *Spray* encontró una gran tortuga dormida sobre el mar. Se despertó, si es que pudo hacerlo, cuando mi arpón le atravesó el cuello, pero me costó mucho trabajo traerla a cubierta, lo que finalmente conseguí engancho las drizas de boca de la mayor a una de sus aletas, pues resultó que pesaba casi tanto como mi barco. Después vi más tortugas, de modo que preparé una estrellera de gavia (una clase de aparejo) para poder izarlas a bordo, ya que empleando las drizas con tal fin tenía que arriar antes la mayor, y volver a izar después una vela tan grande no era cosa de broma. Pero la carne de tortuga es buena. No tuve dificultades con el cocinero, y la norma del viaje fue que él tampoco las tuviera conmigo. Nunca hubo barco

con una tripulación mejor avenida. La minuta de aquella noche fue la siguiente: chuleta de tortuga, té con tostadas, patatas fritas, cebollas asadas, y, de postre, peras en compota y crema de leche.

Por la tarde pasé junto a una boya en forma de barril, a la deriva y que flotaba bien alta. Estaba pintada de rojo y portaba un asta de cerca de dos metros de largo (seguramente de algún palangre). Después se produjo un cambio brusco en el tiempo y no volví a ver tortugas ni peces de ninguna clase antes de entrar en puerto. El 31 de julio se desencadenó bruscamente un temporal del norte, con mar gruesa, y acorté el aparejo. Aquel día la balandra navegó sólo 51 millas sobre el rumbo. El 1 de agosto continuó la borrasca, con grandes olas. El *Spray* prosiguió la navegación durante toda la noche, con el viento de través, llevando arriba la mayor bien arizada y el petifoque. A las tres de la tarde una ola alcanzó a esta última vela a la altura del bauprés y la hizo trizas. Amarré el «jumbo» (contrafoque muy grande, que generalmente se da con una botavara) a un estay, a buena altura. Respecto al reventado foque, sólo pude salvar algunos trozos, pero, después de todo, necesitaba trapos de cocina.

El 3 de agosto cesó el temporal y pude ver muchos signos de tierra. El mal tiempo se había dejado sentir en la cocina, de modo que para hacer pan preparé en cubierta un gran puchero, con fuego, donde pude cocerlo y pronto tuve una hornada de pan. La gran ventaja de cocinar a bordo es que uno siempre tiene buen apetito en la mar —un hecho comprobado por mí cuando fui cocinero para la tripulación de un pesquero, en los ya mencionados días de mi mocedad—. Terminado el almuerzo, me senté y durante varias horas leí la vida de Cristóbal Colón, y al transcurrir el día, como observara que todos los pájaros volaban en la misma dirección, también me dije: «Por allí hay tierra».

En la madrugada del 4 de agosto avisté España. Vi varios fuegos en la costa y por ellos supe que la comarca estaba habitada. El *Spray* siguió a rumbo hasta acercarse bien a la orilla, que resultó contigua al cabo de Trafalgar. Después enmendé el rumbo una cuarta a estribor, atravesé el estrecho de Gibraltar y eché el ancla en La Roca a las tres de la tarde, menos de veinte días después de doblar cabo Sable. Cuando terminé esta travesía preliminar me encontraba con una salud excelente, ni cansado ni

entumecido, pero, como siempre en mi vida, tan delgado como la aguja de un arrecife.



Buscando fondeo en Gibraltar.

Dos grandes veleros italianos, con aparejo de barca, que había estado viendo durante todo el día, pasaron el estrecho mucho después de haber fondeado yo, pegados a la costa de África. Antes de alcanzar Tarifa, el *Spray* había visto cómo sus cascos iban quedando por debajo del horizonte. Que yo sepa, mi balandra batió a la totalidad de los barcos que cruzaban el Atlántico, excepto a los vapores.

Todo estaba bien, pero yo había olvidado traer de Horta el certificado de Sanidad, así que cuando llegó el viejo y fiero doctor del puerto a inspeccionarnos, se produjo una pequeña trifulca. Sin embargo, eso era lo que yo necesitaba. Si uno desea llevarse bien con un auténtico británico tiene que comenzar por pelearse con él. Yo lo sabía muy bien, así que disparé un tiro tras otro, lo mejor que pude.

—Bueno, sí —admitió por fin el doctor—, su tripulación está bastante sana, no lo dudo, pero ¿quién sabe las epidemias que había en su último puerto? —Una observación bastante razonable—. Deberíamos ponerle en cuarentena —fanfarroneó por fin—. Pero no importa, ¡queda usted libre, señor! ¡Patrón, abre!

Y no volví a verle.

A la mañana siguiente, una lancha de vapor de mucha más eslora que el *Spray* se abarló al costado para traer un saludo del oficial naval más antiguo, el almirante Bruce, y decirme que en el arsenal había reservado un sitio para el *Spray*. Quedaba al otro lado del muelle nuevo, mientras que yo había fondeado en el viejo, entre las embarcaciones de los nativos, donde recalaba cierta mar y se estaba bastante incómodo. Por supuesto que me alegró el cambio, que hice tan pronto pude, pensando en la gran compañía que tendría el *Spray* entre los acorazados *Collingwood*, *Balfleur* y *Cormorant*, entonces surtos allí y a bordo de todos los cuales fui después magníficamente agasajado.

—¡No hablemos de ello! —fue el saludo que recibí del almirante Bruce cuando fui a Capitanía General para darle las gracias por el atracadero y el empleo de la lancha de vapor para remolcarme hasta el muelle—. Respecto al atracadero, puede quedarse si lo desea, y le remolcaremos cuando esté dispuesto para zarpar. Pero, dígame, ¿qué reparaciones necesita? ¡Ah del *Ebe*! ¿Puede prescindir de su maestro velero? El *Spray* necesita un nuevo foque. ¡Jefe del taller de reparaciones! ¿Se pasará usted por el *Spray*? Y dígame, amigo, ¿ha debido ser una endiablada faena atravesar en solitario el océano en veintinueve días! Pero aquí le trataremos bien.

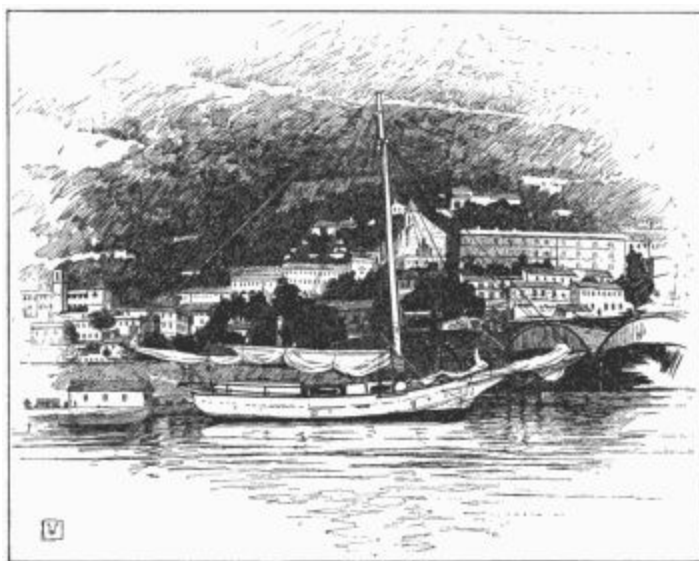
Ni siquiera el buque de Su Majestad *Collingwood* recibió en Gibraltar un trato mejor que el del *Spray*.

Después, aquel mismo día, me fue devuelta la visita:

—¡Ah del *Spray*! Al almirante Bruce le gustaría venir a bordo y visitar el *Spray*. ¿Le conviene a usted hoy?

—¡Mucho! —respondí, satisfecho.

Al día siguiente, *sir* F. Carrington, entonces gobernador de Gibraltar, vino a bordo con otros altos mandos oficiales de la guarnición y los comandantes de los acorazados, y todos ellos firmaron en el cuaderno de bitácora del *Spray*.



El *Spray* fondeado en Gibraltar.

Hubo después otra llamada.

—¡Ah del *Spray*! Con los saludos del capitán de fragata Reinolds. Está usted invitado a bordo del H. M. S. *Collingwood*, a las 04.30 de la tarde. En familia. No después de las 05.30.

Yo ya había hecho referencia a lo limitado de mi guardarropa, y a que como petimetre nunca había tenido éxito.

—Le esperamos, señor, con sombrero de copa y frac.

—¡Entonces no puedo ir!

—¡Ánimo!, venga como está, eso es lo que queremos.

—¡Muy bien, señor!

El recibimiento a bordo del *Collingwood* fue excelente, y si hubiera llevado un sombrero tan alto como la luna no lo habría pasado mejor ni me hubiera sentido más a gusto. El inglés, incluso a bordo de un gran acorazado, es la amabilidad en persona cuando un extraño cruza el portalón de su barco. Y cuando dice «como en casa», lo dice de verdad.

No hay que señalar que a ese extraño le gustará Gibraltar. ¿Cómo podría dejar de gustarle un lugar tan acogedor? Hortalizas dos veces por semana, y leche a diario, llegaban desde los palaciegos recintos de capitanía.

—¡Ah del *Spray*! —saludaría el almirante—. ¡Ah del *Spray*!

—¡Hola!

—Mañana es el día de sus hortalizas, señor.

—¡Muy bien, señor!

Callejeé mucho por la ciudad antigua, y un artillero me acompañó por las galerías excavadas en la roca, hasta donde a un extranjero se le permite llegar. Con fines militares, no hay excavación en el mundo que se aproxime, en concepción o ejecución, a estas de Gibraltar. Contemplando aquellas magníficas obras era difícil darse cuenta de que uno estaba dentro del Gibraltar de su pequeña y vieja geografía escolar.

Antes de zarpar fui invitado a una excursión, con el gobernador, los oficiales de la guarnición y los comandantes de los buques de guerra surtos en la base naval, que resultó magnífica. A veintinueve nudos de velocidad, el torpedero número 91 nos llevó hasta Marruecos y volvió a traernos. El día fue perfecto —de hecho, demasiado bueno para resultar agradable en tierra, así que ninguno desembarcó en Marruecos—. Al hender la mar a toda máquina, el torpedero retemblaba como la hoja de un álamo. El alférez de navío Boucher, que parecía un chaval, mandaba el barco y lo manejaba con la destreza de un veterano.

Al día siguiente almorcé con el general Carrington, el gobernador, en Line Wall House, otrora convento de franciscanos. En este interesante edificio se conservan reliquias de los catorce asedios que ha sufrido Gibraltar. Y al otro cené con el almirante, en su residencia, el palacio, antiguo convento de mercedarios. En cada lugar y por todas partes sentí el amistoso apoyo de una mano superior, lo que me dio fuerza vital para arrostrar los largos y solitarios días que me esperaban en la mar. Debo confesar que la perfecta disciplina, el orden y el buen humor que reinaban en Gibraltar fueron sólo una segunda maravilla de la gran fortaleza. La enorme actividad que allí se desarrollaba no producía mayor excitación que el silencioso navegar de un buque bien equipado sobre una mar bonancible. Salvo algún contramaestre, nadie hablaba en un tono de voz más alto del normal. El honorable Horado J. Sprague, cónsul de Estados Unidos en Gibraltar, honró al *Spray* con su visita, el 24 de agosto, y quedó complacido al saber que nuestros primos, los británicos, habían tenido tantas consideraciones con mi barco.

V

Salida de Gibraltar con la ayuda de un remolcador de Su Majestad. — Cambio de la derrota del *Spray*, del canal de Suez al cabo de Hornos. — Perseguido por un barco pirata moro. — Comparación con Cristóbal Colón. — Islas Canarias. — Islas de Cabo Verde. — Vida marítima. — Llegada a Pernambuco. — Factura al Gobierno brasileño. — Preparativos para el mal tiempo del cabo de Hornos.

El lunes, 25 de agosto, el *Spray* zarpó de Gibraltar, bien recompensado de cualquier desviación efectuada en su derrota para llegar hasta allí. Un remolcador de Su Majestad tiró de la balandra hasta librar la bocana del puerto, donde soplaba una buena brisa que hinchó sus velas. Arrumbado, una vez más, al Atlántico, el viento refrescó rápidamente hasta convertirse en temporal. Mi plan era descender por la costa de África, fuera de aguas territoriales y bien alejado de tierra, que es un verdadero nido de piratas; pero apenas había empezado a ponerlo en práctica cuando avisté un falucho que acababa de salir del puerto más próximo y que, finalmente, comenzó a seguir la estela del *Spray*. Yo había tocado en Gibraltar con la finalidad de atravesar después el Mediterráneo, cruzar el canal de Suez y el mar Rojo y navegar luego hacia Oriente, en vez de seguir la derrota occidental, que fue la que en definitiva adopté. Y es que los consejos de algunos oficiales con gran experiencia de navegación por dichos mares me decidieron a efectuar el cambio. Abundando los piratas en los puertos de ambas costas, no podía permitirme tomar a la ligera aquella advertencia.

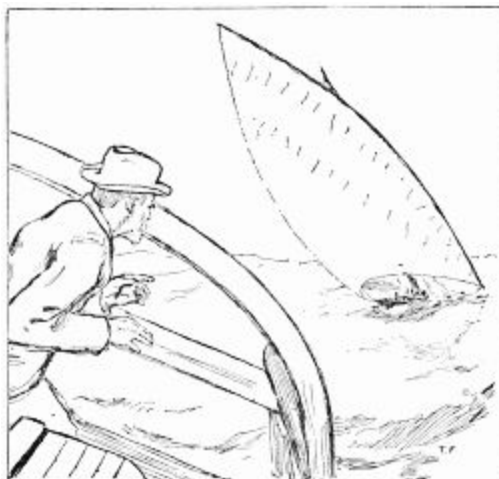
Pero aquí estaba, después de todo, ¡sin duda entre lo más granado de piratas y de ladrones! Cambié de rumbo, y el falucho hizo lo mismo.

Ambos barcos navegaban muy rápidos, pero la distancia que los separaba disminuía paulatinamente. El *Spray* lo hacía muy bien, mejor que nunca, y sin embargo, pese a todos mis esfuerzos se atravesaba de vez en cuando. Llevaba demasiada vela para su seguridad, y comprendí que habría que antagallar o que, de otra manera, quedaría desarbolado y lo perdería todo, con o sin piratas. Tenía que hacerlo aunque luego hubiese de combatir con ellos para salvar la vida.

No me llevó mucho tiempo tomar rizos a la mayor y volver a izar trabajosamente dicha vela, unos quince minutos; pero mientras tanto el falucho había acortado tanto la distancia que nos separaba, que podía distinguir el negro mechón de pelo sobre la cabeza de sus tripulantes — tirando del cual se dice que Mahoma llevará los villanos al cielo—, que avanzaban tan raudos como el viento. Por lo que tan claramente podía percibir ahora, supuse que serían los descendientes de generaciones de piratas, y por sus movimientos deduje que se aprestaban a descargar el golpe. Sin embargo, la expresión radiante de sus rostros se trocó en un instante en otra de miedo y de rabia. Porque su embarcación, con demasiado trapo arriba, se atravesó en la cresta de una gran ola. Y esta magnífica ola cambió el aspecto de la situación con la misma velocidad que se extingue la llamarada de un cañonazo. Tres minutos después, aquella superola alcanzó al *Spray* y lo sacudió hasta la última tabla, de quilla a perilla. En el mismo instante faltó el estrobo de la escota de la mayor, y allá fue la botavara, hasta chocar contra los obenques y partirse cerca de la boca. Impulsivamente salté hasta las drizas y la cargadera del foque y lo arrié en un instante. Sin trapo a proa y con toda la caña de orza, la balandra llevó la proa al viento hasta quedar con éste a fil de roda. Con la mayor dando fuertes gualdrapazos, arrié y apagué esta vela y la amarré a bordo, con la rota botavara y el pico. Ignoro cómo conseguí cazar la percha al medio antes de que la vela se rifara, pero no se le fue ni una puntada. Amarrada la mayor, icé el foque y, sin mirar siquiera a mi alrededor, bajé rápidamente a la cabina y tomé mi cargado rifle y los cartuchos a la mano; pues supuse que para entonces el barco pirata se habría puesto de nuevo a rumbo y estaría ya muy cerca, y que cuando volviera a verle sería mucho más saludable para mí hacerlo a través del punto de mira del cañón del arma. Al

escrutar entre la calima ya apoyaba la culata en el hombro, pero no había piratas en una milla de distancia. La superóla y la violenta racha que se había llevado mi botavara había desarbolado el falucho, y pude ver que su tripulación de ladrones, compuesta por una docena o más de individuos, trataba de recoger del mar su destrozado aparejo. ¡Que Alá les confunda!

Navegué cómodamente con el foque y la trinquetilla, que ahora llevaba izada. Para pasar bien la noche, ajusté firmemente la botavara y aferré bien lávela mayor, después de lo cual cambié el rumbo dos cuartas hacia afuera, para compensar por la corriente y las fuertes olas rompientes que nos hacían abatir sobre la costa. Con ello el viento nos quedó abierto tres cuartas por la aleta de estribor, y las velas, portando muy bien. Mientras tanto había caído la noche, y un pez volador coleteaba en cubierta. Lo llevé abajo para la cena, pero me encontraba excesivamente fatigado para intentar cocinarlo o tomar siquiera lo que ya tenía preparado. No recuerdo haber estado nunca, ni volver a estarlo, tan cansado como me sentí al terminar aquel agitado día. Demasiado agotado para poder dormir, rodé de un lado para otro sobre la litera, al compás de los movimientos del barco, hasta casi la medianoche, cuando pude acopiar energías para freír el pez y hacerme una taza de té. Plenamente comprendí ahora, si es que no lo había hecho antes, que el viaje que tenía por la proa exigiría grandes y prolongados esfuerzos.



Cazado por los piratas.

El 27 de agosto no quedaba rastro de los moros ni de su país, excepto dos picos muy lejanos por Levante, que se divisaban a través de la clara atmósfera mañanera. Poco después de salir el sol, y con gran satisfacción por mi parte, incluso aquellos picachos quedaron velados por la calima.

Tras escapar de los piratas, durante varios días el viento se convirtió en un firme pero moderado temporal, y la mar, aunque surcada por olas muy largas, no resultó incómoda ni peligrosa. Sentado en la cabina apenas podía darme cuenta de que había mala mar, tan suave y lento era el largo período con que cabeceaba la balandra al arar las olas. Y habiendo cesado toda inquietud y la excitación que me distrajeran, una vez más me hallaba a solas conmigo mismo y me daba cuenta de estar sobre el poderoso océano y a merced de los elementos. Pero me sentía contento y más interesado por el viaje.

Cristóbal Colón, en la *Santa Maña*, surcando estas mismas aguas hacía más de cuatrocientos años, no se sentiría tan dichoso como yo ni tan seguro del éxito de su empresa. Ya habían comenzado sus primeras dificultades en la mar. Su tripulación había logrado, voluntariamente o por otras causas, romper el timón de la capitana cuando ésta corría por delante de una borrasca; probablemente igual a la que el *Spray* acababa de pasar, y en la *Santa María* había disensiones, algo desconocido a bordo del *Spray*.

Después de tres días de chubascos y de vientos cambiantes, me tumbé abajo para descansar y poder dormir, mientras, con la caña amarrada, la balandra navegaba perfectamente a rumbo.

En la madrugada del 1 de septiembre, los altos cúmulos surgidos por la proa me hablaron de que las islas Canarias no estaban lejos. Al día siguiente cambió el tiempo: nubes de tempestad extendieron sus fuertes brazos grises a través del firmamento, y, según todas las apariencias, por levante podía llegar un fiero terral, y desde el sur, un huracán. Por cada cuarta del compás nos amenazaba una tremenda tempestad. No había tiempo que perder y comencé a tomar antagallas, porque, en un momento, la mar se hizo confusa, y me alegré de poder arrumbar tres cuartas o más hacia afuera del rumbo sobre mi derrota, para que el barco tomara las olas con mayor seguridad. Atravesaba rápidamente el canal que discurre entre África y la isla de Fuerteventura, la más oriental de las Canarias (después de

Lanzarote), que ahora trataba de ver. El tiempo aclaró bruscamente a las dos de la tarde y la isla quedó a la vista, ya por mi través de estribor, a no más de siete millas de distancia. Y es que Fuerteventura tiene ochocientos diez metros de altura y con buen tiempo puede verse desde varias leguas.

Por la noche refrescó el viento y el *Spray* navegó velozmente por dicho canal. Con las primeras luces del 3 de septiembre, estando a veinticinco millas de las islas, cayó por completo el viento. Era la calma precursora de una tempestad de viento que llegó muy pronto, trayendo consigo polvo y arena de la costa africana. Aulló tristemente mientras se mantuvo, y, aunque no era la estación de los terrales, en el transcurso de una hora la mar estaba descolorida con un polvillo rojizo pardusco. El aire se mantuvo lleno de polvo durante toda la tarde, pero el viento que roló al noroeste por la noche volvió a llevárselo al continente y trajo para el *Spray*, una vez más, un hermoso cielo despejado. El mástil se arqueaba bajo la constante y fuerte presión del viento, y cuando los balanceos dejaban las falucheras por debajo del agua, la henchida vela acariciaba las olas, cortejando a la mar. Estas grandes olas, que rompían y zarandeaban al barco al pasar rápidas bajo su quilla, me hechizaban. ¡Aquello era navegar!

El 4 de septiembre, el viento, todavía fuerte, sopló del nornordeste, de manera que navegamos con la mar y el viento en popa. Hacia el mediodía avisté un vapor, con ganado a bordo, procedente de Río de la Plata, rumbo al nordeste, con la mar en contra. Le hice señales, pero no obtuve respuesta. Daba terribles bandazos y cabezadas, y por su forma de hacer guiñadas podría suponerse que llevaba en la caña un timonel medio loco.

En la mañana del 6 de septiembre encontré tres peces voladores en cubierta, y un cuarto al pie de la escotilla de proa, lo más cerca posible de la sartén. Era el mejor rumbo y, además, me proporcionó un desayuno y un almuerzo magníficos.

El *Spray* había entrado ahora en la zona de los alisios, es decir, en lo mejor del viaje. Aquel día avisté otro vapor, también con ganado, moviéndose tan desquiciadamente como su predecesor. A éste no le mostré la bandera, pero al pasarle por sotavento recibí una tufarada infernal. ¡Y cómo mugía el pobre ganado! Hubo un tiempo en que los barcos que se cruzaban en la mar ponían en facha sus velas altas e intercambiaban

saludos, y al separarse disparaban sus cañones; pero aquellos viejos y buenos tiempos se han ido ya. Hoy en día la gente apenas tiene ocasión de hablarse ni siquiera en el anchuroso océano, donde la noticia es noticia, y respecto a disparar los cañones, ni siquiera pueden permitirse gastar la pólvora. Ahora apenas quedan reliquias de los poéticos veleros, y cuando no se dispone de tiempo para darse unos a otros los buenos días, la vida se hace lamentablemente más prosaica. El *Spray*, que cruzaba ya en plena zona de los alisios, me permitía disfrutar de casi todo el tiempo para mí solo, entregado al descanso y recuperándome. Empleaba las horas en leer y escribir o en cualquier cosa que hubiera que hacer para que la jarcia de labor o las velas trabajasen bien. Hacía mis comidas con rapidez, y cocinar resultaba un asunto de poca importancia para mí, puesto que la minuta se componía principalmente de peces voladores, galleta caliente y mermelada, patatas, café y crema de leche, platos fáciles de preparar.

El 10 de septiembre, el *Spray* pasó muy cerca de la isla de San Antonio, la más noroccidental del archipiélago de Cabo Verde. Teniendo en cuenta que no había hecho observaciones astronómicas para obtener mi longitud, la recalada resultó magnífica. El viento, del nordeste, se achubascó al aproximarnos a tierra, así que tuve que tomar rizos y arrumbar hacia afuera para alejarme de la alta y ventosa Santo Antao. Después, cuando las islas de Cabo Verde se hundieron por la popa, bajo el horizonte, volví a encontrarme arando una mar desierta y rodeado de una soledad suprema. Cuando dormía, soñaba que estaba solo. Esta sensación no me abandonó nunca, pero, dormido o despierto, parecía como si conociera siempre la situación geográfica del velero, y le veía moverse a través de la carta de navegación, que se convirtió para mí en un cuadro siempre presente.

Una noche, estando sentado en la cabina bajo este hechizo, el profundo silencio que me rodeaba fue roto de pronto por ¡voces humanas muy próximas al barco! Subí velozmente a cubierta, sorprendido más allá de toda descripción. Por sotavento, igual que una aparición, desfilaba un gran velero blanco, con aparejo de barca y a toda vela. Los marineros braceaban las vergas de los dos palos proeles, que al paso del buque resbalaron justo por encima del mástil de mi balandra, tal fue la distancia. Nadie me saludó desde aquella inmensa gaviota de albas alas, pero oí decir a alguien que

había visto las luces de una balandra y que creía que se trataba de un pesquero. Aquella noche quedé mucho tiempo en cubierta, bajo el resplandor sideral, pensando en los barcos y observando el lento girar de las constelaciones sobre la bóveda inmensa.

Al día siguiente, 13 de septiembre, un gran buque de cuatro palos pasó a cierta distancia por barlovento, arrumbado al norte.

La balandra se aproximaba ahora rápidamente a la zona de las calmas ecuatoriales, y la fuerza de los alisios iba disminuyendo. Por el oleaje pude darme cuenta de que habíamos entrado en una contracorriente, que estimé de unas dieciséis millas diarias. Pero en el centro de aquella contracorriente ecuatorial, dirigida hacia el este, la velocidad era mayor.

El 14 de septiembre avisté desde el mástil un altísimo barco de tres palos, arrumbado al norte. Ni éste ni el que pasó ayer estaba al alcance de las señales visuales, pero me alegró siquiera el poder verlos. Al día siguiente surgieron por el sur oscuras nubes grávidas de agua, que oscurecían al sol; eran el heraldo de las calmas ecuatoriales. El día 16 entró el *Spray* en esta zona tenebrosa, donde tendríamos que batallar con los chubascos y sufrir el martirio de los caprichosos calmazos; porque así son allí los elementos, entre los alisios del nordeste y los del sudeste, donde cada viento lucha por turno por prevalecer y consume inútilmente sus energías arremolinándose en todas direcciones. Poniendo las cosas aún más difíciles para los navíos y para la paciencia, la mar se cruzaba allí en varias direcciones y las olas resultaban confusas, alteradas por los remolinos y contracorrientes. Y por si todavía se necesitara de algo más para completar en tal situación el malestar del marino, la lluvia caía torrencialmente, pertinaz, de día y de noche. El *Spray* luchó y se vio zarandeado durante diez días, en los que sólo pudo avanzar trescientas millas sobre su derrota. ¡Pero no dije palabra!

El 23 de septiembre, la hermosa goleta *Nantasket*, de Boston, en viaje de Bear River a Río de la Plata, cargada con madera y precisamente en la zona de las calmas ecuatoriales, alcanzó al *Spray* y, al pasar, pude intercambiar unas palabras con su capitán. Llevaba los fondos muy sucios, con hierbas marinas y crustáceos, y al deslizarse tan cerca se llevó consigo los peces que hasta entonces habían seguido al *Spray*, mucho peor provisto

de aquella clase de alimentos. Y es que los peces siguen siempre a los barcos con la carena sucia. Cualquier tronco a la deriva donde crezcan percebes tendrá el mismo atractivo para los peces de aguas profundas.

Uno de aquella bandada de tráfugas era un delfín, que había seguido al *Spray* durante unas mil millas de viaje, sustentándose de los desperdicios de comida de mi mesa, arrojados por la borda; porque, habiendo resultado herido, no podía hender velozmente las aguas para depredar peces. Me había acostumbrado a verle y le reconocía por sus cicatrices. Y le echaba de menos cuando hacía alguna excursión lejos de la balandra. Un buen día, después de haberse ausentado durante varias horas, volvió en compañía de tres marsopas; una especie emparentada con los delfines. Esta pequeña banda permanecía unida excepto cuando había peligro o se dedicaba a pescar. Sus vidas se veían frecuentemente amenazadas por tiburones hambrientos que rondaban el barco, y más de una vez escaparon por muy poco. Su sistema de evasión me interesaba mucho, y me pasé horas observándoles. Cada uno huía en una dirección diferente, de manera que el tigre del mar, el tiburón, al perseguir a cualquiera de ellos se alejaba de los otros. Después de un rato regresaban todos y se reunían bajo uno de los costados de la balandra. Por dos veces, sus perseguidores se desviaron hacia un platillo de hojalata que yo remolcaba por la popa y que fue tomado por algún brillante pez; y al volverse, en la forma particular en que lo hacen los tiburones para morder a su presa, les descerrajaba un tiro en la cabeza.

Lo precario de sus vidas parecía preocupar muy poco a las marsopas, si es que les preocupaba en lo más mínimo. Sin duda todos los seres vivos temen a la muerte, y, sin embargo, algunas de las especies que he podido ver se agrupaban como si supieran que habían sido creadas para alimento de los congéneres mayores y quisieran causar las menores molestias posibles a sus devoradores. Por otra parte, he visto a las ballenas nadar en círculo alrededor de una bandada de arenques y, con poderosa diligencia, «coparlas» en un remolino puesto en acción por sus aletas caudales. Y cuando la morralla se hallaba bien comprimida, uno u otro de los leviatanes arremetía a través del centro de la masa, con las mandíbulas bien abiertas, tragándose de un bocado la cantidad de arenques que cabrían aproximadamente en un bote. A la altura del cabo de Buena Esperanza vi

también cómo una bandada de sardinas u otros peces de su tamaño eran tratadas de la misma manera por gran número de caballas. Aquéllas no tenían la menor posibilidad de escapar mientras las caballas giraban una y otra vez a su alrededor y se cebaban del borde de la masa viviente. Fue interesante observar lo rápidamente que desaparecieron los peces pequeños, y aunque esto se repitió delante de mis ojos, una y otra vez, apenas pude percibir la captura de una sola sardina, tan diestramente se hacía.

A lo largo del límite ecuatorial de los alisios del sudeste, la atmósfera estaba fuertemente cargada de electricidad y se producían muchos truenos, chispas eléctricas y relámpagos. Recordé que por estos parajes, hace pocos años, el barco norteamericano *Alert* fue destruido por un rayo. Su gente, por extraordinaria buena suerte, pudo ser rescatada aquel mismo día y llevada luego a Pernambuco, donde los encontré.

El 25 de septiembre, en latitud 5° norte y longitud 26° oeste, hablé con el barco *North Star*, de Londres. Este gran buque, que había salido de Norfolk, Virginia, llevaba en la mar cuarenta y ocho días e iba despachado para Río, donde volví a encontrarle dos meses después. Para el *Spray* habían transcurrido ya treinta días desde que aparejé de Gibraltar.

El siguiente compañero de viaje de la balandra fue un fugaz pez espada. Se puso a navegar junto al costado, sacando su aleta caudal fuera del agua, hasta que hice un movimiento para agarrar el arpón, momento en que arqueó el lomo y desapareció en el abismo. El 30 de septiembre, a las once y media de la mañana, cortó el *Spray* el ecuador en longitud 29°-30' oeste. Al mediodía estaba dos millas al sur de la Línea. Los alisios del sudeste, bastante ligeros, que habíamos encontrado hacia los 4° de latitud norte, hincharon ahora muy bien el velamen e impulsaron magníficamente al *Spray* hacia las costas de Brasil, donde el 5 de octubre, justo al norte de punta Olinda, recalaba sin otros incidentes, fondeando hacia el mediodía en el puerto de Pernambuco: a los cuarenta días de su salida de Gibraltar y sin novedades a bordo. ¿Me cansé del viaje durante aquel largo período de tiempo? ¡Nada en absoluto! No había sentido mayor equilibrio interno en toda mi vida, y ya estaba deseando correr la más peligrosa experiencia de doblar el cabo de Hornos.

Dada la movilidad de la vida de los marinos, no resultó nada extraño que, tras haber cruzado dos veces el Atlántico y hallándome ahora a medio camino entre Boston y Hornos, me encontrase aún con antiguos amigos. La decisión de navegar hacia el oeste, que tomé en Gibraltar, no sólo me permitió escapar de los piratas del mar Rojo, sino que, al llevarme a Pernambuco, me dejó en orillas familiares. Porque había hecho ya muchos viajes a este y otros puertos de Brasil. En 1893 fui contratado como capitán para llevar el famoso barco de Ericsson, el *Destróyer*, desde Nueva York a Brasil, para emplearlo contra el rebelde Mello y sus partidarios. A propósito, el *Destróyer* montaba un tubo lanzatorpedos de gran longitud.

En la misma expedición fue el *Nichtheroy*, buque adquirido por el Gobierno de Estados Unidos durante la guerra con España y rebautizado *Búfalo*. El *Destróyer* era en muchos aspectos el mejor barco de los dos, pero los brasileños, en su curiosa guerra, lo autohundieron en Bahía. Y con él se fueron también mis esperanzas de cobrar los sueldos que me devengaban y que ahora traté de recuperar, porque para mí significaban mucho dinero. Pero entonces, dos años después, la inestable situación política había llevado al poder a Mello y sus partidarios, y aunque el que me había contratado fue el Gobierno legal, los titulados «rebeldes» se sentían menos obligados hacia mi persona de lo que yo hubiera deseado.

Durante aquellas visitas a Brasil había conocido al doctor Pereira, propietario y editor del diario *El Comercio*, y tan pronto el *Spray* estuvo amarrado al muelle, el doctor, que es un blandirista entusiasta, vino a visitarme y me llevó por el canal navegable de la laguna a su residencia campestre. Por el lado del mar, el acceso a su mansión quedaba custodiado por su «armada» particular: una flotilla de embarcaciones que incluía un sampán chino, un *pram* noruego y un bote de remos de Cape Ann; este último procedente del *Destróyer*. Con frecuencia me invitó a cenar, al pródigo estilo brasileño, a fin de que, como él decía, «engordara para el viaje»; pero descubrió que, incluso con lo mejor, yo engordaba despacio.

Después de embarcar fruta, hortalizas y todas las demás provisiones necesarias para el viaje, el 23 de octubre largué amarras y me dispuse a salir a la mar. Pero entonces topé con uno de los rencorosos hombres de Mello, en la persona del inspector de Aduanas, que quiso cobrarme los derechos de

estadía del *Spray*, aunque éste navegaba con una licencia de yate, y, por lo tanto, debería quedar exento de tales impuestos. Nuestro cónsul se lo recordó, y también el hecho —creo que con bastante falta de diplomacia— de que precisamente yo había sido quien trajo el *Destróyer*.

—Ah, sí —dijo el inspector—, lo recordamos muy bien. —Porque ahora, en cierto pequeño modo, había llegado el momento de la revancha.

El señor Lingrin, comerciante, se ofreció, con el fin de ayudarme en la malintencionada dificultad, a fletar al *Spray* con un cargamento de pólvora para Bahía, lo que me hubiera provisto de fondos; y cuando la compañía aseguradora rehusó aceptar el riesgo de una mercancía embarcada en un velero manejado por un solo hombre, se ofreció a embarcarla sin seguro, aceptando él todos los riesgos. Aquello era tal vez un cumplido mayor del que yo me merecía, pero la razón por la que no acepté fue que el cargamento, al invalidar mi licencia de yate, me obligaría después a pagar más derechos de estadía alrededor del mundo que lo que importaba el flete. En vez de ello, otro antiguo amigo mío, también comerciante, vino en mi ayuda y me adelantó el dinero en metálico.

Durante mi estancia en Pernambuco acorté la botavara, rota frente a la costa marroquí, quitando el pedazo interior, que era de unos 122 centímetros, y también reparé la troza. El 24 de octubre de 1895, un día magnífico incluso para un clima como el brasileño, el *Spray* zarpó al fin, tras una nutrida y cordial despedida. Navegando unas cien millas diarias a largo de costa, llegué a Río de Janeiro el 5 de noviembre, sin novedades dignas de mención, y hacia el mediodía di fondo cerca de Villagañón, en espera de la visita del celador de puerto. Al día siguiente me esforcé en ver al más alto cargo del almirantazgo, y a los ministros, para tratar de los sueldos que me debían del bendito *Destróyer*. Pero el alto oficial que me recibió me dijo:

—Capitán, en lo que a nosotros se refiere puede usted quedarse con el barco, y, si le interesa, un oficial le acompañará para mostrarle el lugar donde se halla.

Yo sabía muy bien dónde estaba entonces. Con el borde alto de la chimenea asomando sobre las aguas de Bahía, era más que probable que el

buque descansaría allí sobre el fondo, así que le di las gracias y decliné la oferta.

El día antes de hacerme nuevamente a la mar, el *Spray*, con algunos antiguos capitanes a bordo, navegó por la espléndida bahía de Río de Janeiro. Puesto que había decidido aparejar ahora al *Spray* de yol, preparado para enfrentarme con las tempestuosas aguas de la Patagonia, instalé aquí, encima del espejo de popa, un arbotante semicircular que aguantaría el mástil del baticulo. Aquellos antiguos capitanes inspeccionaron el nuevo aparejo del *Spray*, y cada uno contribuyó de alguna manera a su puesta a punto. El capitán Jones, que había sido mi intérprete en Río, me regaló un ancla, y uno de los vapores, el cable para ella. Aquella ancla no garreó ni una vez en todo el viaje, y el cable no sólo aguantó el esfuerzo estando el barco fondeado frente a una costa por sotavento, sino que, cuando lo remolqué a la altura del cabo de Hornos, contribuyó a que rompiesen por la popa las grandes olas que amenazaban encapillar a bordo.

VI

Salida de Río de Janeiro. — El *Spray* embarranca en las playas de Uruguay. — A punto de naufragar. — El mocito que encontró una balandra. — El *Spray* a flote pero con averías. — Atenciones del cónsul británico en Maldonado. — Caluroso recibimiento en Montevideo. — Excursión a Buenos Aires. — Se acorta el mástil y el bauprés.

El *Spray* aparejó de Río de Janeiro el 28 de noviembre, y lo primero que hizo fue toparse con una galerna, que causó muchos destrozos generales a lo largo de la costa y daños a los barcos. Fue una suerte para mí que nos agarrara lejos de la costa. Siguiéndola en esta parte del viaje, observé que mientras algunas de las embarcaciones pequeñas que encontré eran capaces de adelantar al *Spray* durante el día, navegando a vela, por la noche se quedaban rezagadas por nuestra popa. Para mi barco el día y la noche eran lo mismo, pero para los otros había claramente una diferencia. En uno de los magníficos días que tuvimos después de salir de Río, el vapor *South Wales* habló con el *Spray* y, aunque no se lo pedí, me dio su longitud por el cronómetro: 48° oeste. «La más aproximada que tengo», me dijo el capitán. El *Spray*, con su reloj de hojalata, tenía exactamente la misma estima. Me sentía cómodo con mi primitivo método de navegación, pero me sorprendió no poco descubrir que mi posición por las tablas de estima quedaba confirmada por la del cronómetro de aquel vapor.

El 5 de diciembre avisté un bergantín, y durante varios días ambos barcos navegaron juntos a largo de la costa. Precisamente allí encontré una corriente que tiraba hacia el norte, lo que hacía necesario barajar la costa, cosa con la que el *Spray* ya estaba bastante familiarizado. Y aquí tengo que

confesar una debilidad mía: barajé la costa demasiado cerca. En una palabra, con las primeras luces del 11 de diciembre, el *Spray* se clavó en una playa. Esto resultó bastante desagradable, pero pronto advertí que la balandra no corría grave peligro. Me engañó la falsa apariencia de las dunas de arena a la brillante luz de la luna, y ahora lamentaba haber confiado en las apariencias. El océano, aunque moderadamente tranquilo, llevaba todavía una mar de leva que rompía con cierta fuerza en la orilla. Conseguí arriar al agua mi pequeño chinchorro y pude dar un anclote y una espía; pero ya era demasiado tarde para cobrar de ella, porque bajaba la marea y el barco estaba encallado unos treinta centímetros. Después quise utilizar el ancla más grande de a bordo, lo que no resultó nada fácil, pues una vez que embarqué dicha ancla y su cable de amarre en mi único salvavidas, el frágil chinchorro, éste quedó inmediatamente inundado por la mar de fondo, ya que la carga pesaba demasiado para él. Entonces decidí cortar el cable, y fraccioné la carga en dos. Llevé el ancla, ya orincada y con cuarenta brazas de cable, a través de las rompientes, pero mi bote hacía agua rápidamente, y cuando había bogado lo bastante lejos para arrojar el ancla, estaba anegado hasta la borda y se hundía. Vi claramente que no había momento que desperdiciar y que si fracasaba ahora todo podría perderse. Salté sobre los guiones de los remos, icé el ancla por encima de mi cabeza y la arrojé al agua, en el momento preciso en que el chinchorro zozobraba. Me agarré a la borda y no la solté hasta que el bote quedó boca abajo, porque de pronto recordé que no sabía nadar. Después traté de adrizarlo, pero con demasiada energía, porque dio una voltereta completa y me dejó en la misma situación que antes, agarrado a la borda y con el cuerpo en el agua. Concediéndome un instante de fría reflexión, descubrí que aunque el viento soplaba moderadamente hacia tierra, la corriente de marea me llevaba hacia alta mar, y que por lo tanto tenía que hacer algo. Tres veces había estado ya debajo del agua, tratando inútilmente de adrizar el chinchorro, y ya pensaba en dejarlo, cuando me entró la firme determinación de probar una vez más, de manera que ninguno de los profetas de mal agüero que habían quedado atrás pudiera sentenciar: «¡Ya te lo dije!». Y cualquiera que haya sido el peligro, grande o pequeño, lo que puedo decir sin faltar a la verdad es que aquél fue el momento más sereno de mi vida.

Tras adrizar el chinchorro por cuarta vez, conseguí por fin, con el mayor cuidado, que no zozobrase mientras me izaba a bordo, y con uno de los remos, que había recuperado, pude singar hasta la orilla, con mis ropas hechas una lástima y lleno de agua salada por dentro. La posición del barco, ahora bien alto y en seco, me produjo gran ansiedad, así que todo lo que pensé y de que me cuidé fue de reflotar al *Spray*. No me costó mucho trasladar la segunda parte del cable y empalmarla al primero, que había tenido la precaución de balizar antes de colocarlo en el bote. Y aún menos llevar el chicote a la balandra. Y creo que reí entre dientes, sobreponiéndome a las dificultades, cuando descubrí que, en todo el lance, mi buen juicio e ingenio habían estado fielmente a mi lado. El cable del ancla, fondeada ésta en aguas profundas, llegaba hasta el molinete sólo lo preciso para tomar una vuelta y nada más. Había arrojado el hierro a la distancia exacta del barco. Templarle ahora y aguardar la subida de la marea era todo lo que podía hacer.

Ya había realizado trabajo bastante para cansar a un hombre más fuerte que yo, así que me alegré de poder tumbarme sobre la blanda arena, allí donde no llegaba la marea, y descansar, pues el sol ya había salido y derramaba un generoso calor sobre la tierra. Aunque mi situación podía después de todo haber sido peor, estaba en la solitaria costa de un país extranjero, y no muy seguro respecto a mi propiedad, como pronto pude descubrir. No llevaba mucho tiempo en la playa cuando escuché el acompasado ruido de pisadas, de las pisadas de un caballo que se aproximaba a lo largo de la firme playa, y que cesaron al llegar a la altura de la duna tras de la cual yo me resguardaba del viento. Oteando con precaución vi, montado en una jaca, al muchacho probablemente más sorprendido de toda la costa. ¡Había encontrado una balandra! «Tiene que ser mía —pensó—, pues ¿no soy el primero que la ha descubierto en la playa?». Bastante seguro; allí estaba, alta, seca y pintada de blanco. El



De pronto recordé que no sabía nadar.

muchacho hizo trotar a su caballo alrededor del barco y, no viendo tripulante alguno, amarró la jaca al barbiquejo del bauprés y tiró como si pensara llevárselo a su casa. Pero, por supuesto, pesaba demasiado para que un solo caballo pudiera moverlo. No obstante, con el chinchorro fue diferente; lo arrastró hasta cierta distancia y luego lo escondió detrás de una duna, entre los juncos. Me atrevería a decir que había decidido traer más caballos y arrastrar lejos a su presa mayor, y ya se encaminaba hacia su casa, a una milla de distancia poco más o menos, en busca de refuerzos, cuando me dejé ver, con lo cual quedó manifiestamente enojado y contrariado.



Una doble sorpresa.

—Buenos días, muchacho —le dije en español.

Murmuró una respuesta y me miró intensamente, de la cabeza a los pies. Después prorrumpió en una andanada de preguntas —más de las que podían hacer seis yanquis hablando al mismo tiempo—; primero quería saber de dónde era mi barco y cuántos días había tardado en llegar. Después me preguntó qué hacía yo allí, en tierra, tan temprano aquella mañana.

—Tus preguntas son fáciles de contestar —le repliqué—; mi barco viene de la Luna, le ha llevado un mes el viaje, y está aquí para recoger un

cargamento de muchachos.

Pero, de no haber estado yo alerta, la pequeña broma pudo haberme costado cara; porque mientras le hablaba, aquel chico del campo había adujado su lazo y se disponía a lanzarlo, y en vez de ser yo quien me lo llevaría a la Luna, al parecer pensaba él remolcarme a mí hasta su casa, atado por el cuello, tras su indómito caballo, sobre los campos de Uruguay.

El lugar exacto donde había varado se llamaba Castillo Chicos, a unas siete millas al sur de la divisoria entre Uruguay y Brasil, y, por supuesto, los nativos hablaban allí el español. Para reconciliarme con mi temprano visitante le dije que tenía galleta a bordo y que quería cambiarla por leche y mantequilla. Una ancha sonrisa iluminó su cara al oírlo, revelando que, incluso en Uruguay, la galleta de barco puede alegrar el corazón de un muchacho y hacer de él un amigo afectuoso. El chico casi voló hacia su casa, regresando enseguida con mantequilla, leche y huevos. Después de todo me hallaba en una tierra de abundancia. Con el muchacho llegaron varios individuos de los ranchos vecinos, viejos y jóvenes, entre ellos un colono alemán que, en muchos aspectos, resultó una gran ayuda para mí.

Un celador de costa de Fuerte Teresa, a pocas millas de distancia, vino también «para proteger su propiedad de los nativos de las llanuras», me dijo. Aproveché sin embargo la ocasión para decirle que si él cuidaba de la gente de su aldea, yo velaría por los de las praderas, señalándole, al hablar, el estrambótico «comerciante» que ya me había robado el revólver y varios objetos más de la cabina del *Spray*; y que sólo pude recuperar enfrentándome decididamente con él. Pero el sujeto no era uruguayo. Aquí, como en otros muchos lugares que visité, los nativos no eran quienes desacreditaban al país.

Aquel mismo día, bastante pronto, llegó un despacho del comandante de Marina de Montevideo, ordenando a los celadores de costa que facilitasen al *Spray* toda la ayuda posible. Ésta, sin embargo, no fue necesaria, porque uno de ellos ya había entrado en actividad y metía tanto ruido como si el naufragado hubiera sido un gran vapor con un millar de emigrantes a bordo. El mismo mensajero me trajo la promesa del comandante de Marina de enviar un remolcador para llevar al *Spray* a Montevideo. El oficial cumplió

su palabra, y al día siguiente llegó un potente remolcador; pero, para abreviar, con la ayuda del alemán, un soldado y un italiano apodado «el Ángel de Milán», yo ya había reflatado la balandra y navegaba hacia el próximo puerto con el viento en popa cerrada. La aventura tuvo para el *Spray* la no pequeña consecuencia de golpearse contra la dura arena del playazo, perdiendo la zapata y parte de la falsa quilla y sufriendo otros daños que, sin embargo, pronto serían reparados en dique.

Al día siguiente fondeé en Maldonado. El cónsul británico, su hija y otra dama joven vinieron a bordo, trayendo una cesta con huevos frescos, fresas, botellas de leche y una gran barra de pan dulce. Fue una buena recalada, y el recibimiento, mejor del que me tributaron aquí mismo una vez, cuando entré con la tripulación de mi barco, el *Aquidneck*, amotinada.

En la bahía de Maldonado abundan variedades de peces, y durante su estación las focas acuden a la isla situada frente a la bahía para traer al mundo a sus crías. Las corrientes se ven muy afectadas en esta costa por los vientos prevalecientes, y una ola de marea más alta de la que normalmente produce la Luna, remonta toda la costa uruguaya como heraldo de los vientos pamperos del sudoeste, o desciende con los que soplan del nordeste, según el caso. Una de tales olas, que acababa de retirarse ante el viento del nordeste que había traído en sus alas al *Spray*, dejó la marea en su nivel más bajo, mostrando al desnudo, hasta bastante distancia de la costa, rocas plagadas de ostras. Abundan también otros muchos mariscos de buen sabor, aunque pequeños de tamaño. Recogí un buen puñado de ostras y de mejillones, mientras que un nativo, con anzuelo y sedal y mejillones por carnada, pescó desde la extremidad de unas rocas que se adentraban bastante en el mar ¡peces de agua dulce!, sacando varios ejemplares de gran tamaño.

El sobrino del pescador, un chiquillo de unos siete años, merece mención especial por ser el peor hablado de su edad que encontré en todo el viaje. Porque no le ayudaba a cruzar el canal, apostrofó a su viejo tío con todos los epítetos más viles bajo la capa del sol. Y mientras lanzaba juramentos en todos los tiempos y modos de la gramática española, el tío seguía pescando y, de vez en cuando, felicitaba a su prometedor sobrino por sus cumplidos. Al agotar su rico repertorio, el golfillo se fue a corretear por

los campos. Poco después regresó con un manojo de flores y, con la mejor de sus sonrisas y la inocencia de un ángel, me las entregó. Recordé haber visto la misma flor años atrás, en las riberas del río, aguas arriba.

Pregunté al pequeño pirata por qué me las había traído, y me dijo:

—No lo sé, pero quería hacerlo.

Cualquiera que fuese la motivación que puso tan amable deseo en este salvaje muchacho de la pampa, tenía que ser, pienso yo, poderosa y de largo alcance, tal vez de allende los mares.

El *Spray* zarpó poco después para Montevideo, donde entró al día siguiente, siendo saludado con una algarabía tal de sirenazos de vapor, que me sentí incómodo y deseé haber pasado inadvertido. El solitario viaje realizado por mí hasta entonces podía parecer a los uruguayos un éxito merecedor de cierto reconocimiento; pero me quedaba aún tanto por navegar, y de una naturaleza tan difícil, que a aquellas alturas cualquier manifestación de triunfo se me antojaba una presunción prematura.

Acababa el *Spray* de fondear en Montevideo cuando los agentes de la Compañía británica Royal Mail Steamship, señores Humpheys and Co., me mandaron aviso de que ellos sufragarían la entrada en dique y las reparaciones de mi barco, y que me entregarían veinte libras esterlinas. Cosa que cumplieron al pie de la letra, y aún más. Los calafates de Montevideo pusieron el mayor cuidado en dejar la balandra perfectamente estanca, y los carpinteros de ribera repararon la quilla y también el bote, pintándolo de tal manera que apenas se diferenciaba de una mariposa.

Las Navidades de 1895 hallaron al *Spray* bien remozado, e incluso provisto de una magnífica estufa alternativa hecha con un gran cilindro de hierro, sacado de algún sitio y perforado luego con agujeros para que le entrase el aire. El tubo de la chimenea llegaba directamente hasta el castillo de proa. Ahora bien, aquello no era una estufa, sino mera cortesía, pues siempre tenía hambre, incluso de madera verde; pero en los fríos y húmedos días que pasé en la Tierra del Fuego me mantuvo en forma. La puerta llevaba bisagras de cobre, y uno de los aprendices del astillero, con celo encomiable, bruñó todo el artefacto hasta dejarle tan brillante como la bitácora de latón de un vapor de la «P. and O.» (Peninsular y Oriental).

El *Spray* estaba listo para hacerse a la mar, pero en vez de proseguir el viaje inmediatamente hice una excursión río arriba, zarpando el 29 de diciembre. Un antiguo amigo mío, el capitán Howard, de Cape Cod, muy conocido en Río de la Plata, llevó al *Spray* hasta Buenos Aires, donde entramos en la mañana del día siguiente, con un temporal tal de viento y una corriente, ambos a su favor, que la balandra se superó a sí misma. Como testigo de las aptitudes de mi barco para navegar sin nadie al timón, me alegró llevar a bordo a un marino de la experiencia de Howard. Éste se sentaba cerca de la bitácora y vigilaba el compás, mientras la balandra mantenía su rumbo tan exactamente, que cualquiera habría creído que la aguja estaba clavada de verdad. No se desvió del rumbo ni siquiera tres grados. Mi amigo había navegado muchos años por el río, como práctico, en una balandra de su propiedad. Pero aquella travesía le quitó los humos y terminó por exclamar:

—¡Que embarranque en banco Chico si alguna vez he visto nada parecido!

Lo que tengo que señalar en favor del *Spray*, sobre lo demás, es que navegó por aguas de poco brazaje con una fuerte corriente y en condiciones difíciles y anormales. Todo lo cual tuvo en cuenta Howard.

En los largos años pasados fuera de su tierra natal, Howard no había olvidado el arte de hacer excelentes calderadas de pescado, y para demostrármelo trajo consigo algunos buenos mariscos, con los que después preparó un plato digno de reyes. Cuando la sabrosa calderada estuvo hecha, trincamos bien el puchero entre dos cajas, sobre las tablas de la cabina, de modo que no pudiese rodar, nos servimos, e intercambiamos increíbles historias vividas por nosotros, mientras, en la oscuridad, el *Spray* cortaba las negras aguas del río. Mecidos por el balanceo del barco, Howard me relató algunas historias de los caníbales fueguinos, y yo le hablé del piloto de *La Pinta*, gobernando mi balandra a través del temporal a la altura de las Azores, y le dije que le esperaba de nuevo en una tempestad como aquélla. No deseo tachar a Howard de supersticioso —ninguno de los dos lo somos—, pero cuando le propuse que volviera conmigo a Montevideo a bordo del *Spray*, negó con la cabeza y regresó en el correo de vapor.

Hacía muchos años que no visitaba Buenos Aires^[2]. En el lugar donde antaño había desembarcado yo desde un transbordador, para subir a una carreta, se habían construido ahora magníficos muelles. Verdaderas fortunas se habían gastado en remodelar el puerto; los banqueros de Londres pueden hablar de ello. El comandante de Marina, después de señalar al *Spray* un atracadero seguro, con sus mejores saludos, me envió recado de que le visitara para cualquier cosa que pudiera desear mientras permaneciese en el puerto. Y estoy bien seguro de que su ofrecimiento era sincero. Mi balandra se vio bien tratada en Buenos Aires; la estaba resultó gratuita, y la fraternidad de balandristas de la capital la recibió con buena voluntad. Las cosas no habían cambiado tanto en la ciudad como en los muelles, y pronto me sentí más familiarizado con ella.

Desde Montevideo había enviado por delante una carta de *sir* Edward Hairbay al propietario del diario *Standard*, señor Mulhall, y la respuesta fue el caluroso recibimiento del mejor corazón que creo puede encontrarse fuera de Irlanda. El *Standard* había seguido en sus columnas el viaje del *Spray*, y tan pronto éste quedó atracado, el señor Mulhall vino al muelle con su coche de caballos e inmediatamente me llevó a su casa, donde ya me tenía preparada una habitación.

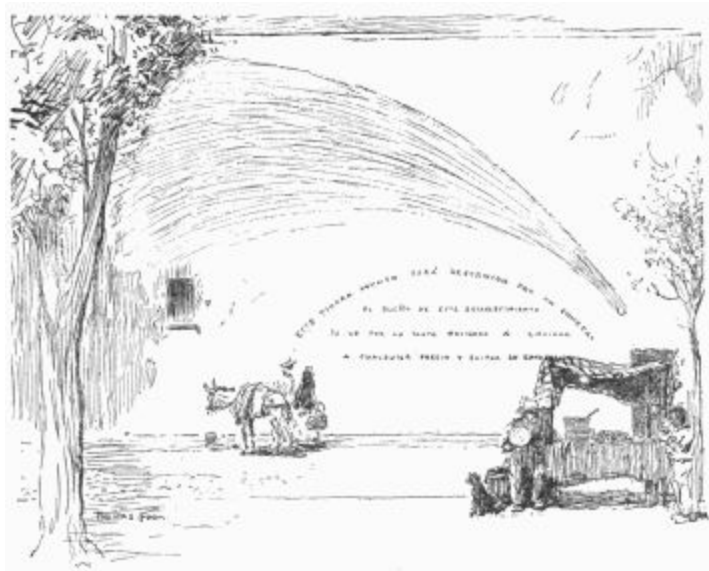
Después me acompañó amablemente a ver las mejoras de la ciudad, y también algunas interesantes reliquias de la época colonial. El hombre al que yo había visto vender limonada en la plaza, la primera vez que visité esta magnífica ciudad, seguía vendiendo limonada en el mismo sitio, a dos céntimos el vaso; pero ya había hecho una fortuna. Toda su instalación comercial se reducía a un barreño próximo a una boca de riego, una moderada provisión de azúcar morena y unos seis limones, que flotaban sobre el agua azucarada. De vez en cuando renovaba el agua procedente de la cañería pública, pero *¡los limones eran siempre los mismos!*; todo a dos céntimos el vaso.

En cambio, inútilmente buscamos al hombre que entonces vendía en Buenos Aires *whisky* y ataúdes; el ritmo de la civilización le había hundido y de su nombre sólo quedaba el recuerdo. Era un individuo emprendedor, al que me hubiera gustado volver a ver. Recordaba muy bien las hileras de barriles de *whisky*, colocados de pie a un lado del almacén, mientras que en

el otro, separado por un panel ligero, yacían los ataúdes, en el mismo orden, de todos los tamaños y en grandes cantidades. Aquella disposición única parecía tener cierto sentido, pues mientras se vaciaba un barril, en el mismo tiempo podía quedar lleno algún ataúd. Además de *whisky* barato y muchos otros licores, vendía sidra fabricada por él mismo con uvas de Málaga averiadas. En el ámbito de su empresa figuraba también la venta de aguas minerales, no enteramente libres de gérmenes infecciosos. Este hombre seguramente se adaptaba a todos los gustos, necesidades y condición de sus clientes.

Sin embargo, algo más lejos en esta ciudad sobrevivía el buen sujeto que escribió sobre la fachada de su almacén, para que los individuos reflexivos pudiesen leerlo y aprender: «¡Este mundo perverso será destruido por un cometa! Para evitar la catástrofe, el dueño de este almacén está, pues, obligado a venderlo todo a cualquier precio». Mi amigo el señor Mulhall me llevó a ver el temido cometa, de larga cola, pintado, bien grande, sobre las paredes del almacén del astuto comerciante.

En Buenos Aires desembarqué el mástil del *Spray* y lo acorté 2,13 metros. Reduje también la longitud del bauprés en aproximadamente un metro y medio, y aun así me pareció que sobresalía demasiado de la proa, y más de una vez, mientras arrizaba el foque, encaramado en precario sobre la extremidad de aquél, sentí no haberlo acortado todavía más.



Bajo el signo del cometa.

VII

Salida de Buenos Aires. — Ramalazo de emoción en la boca del Plata. — Barrido por una gran ola. — Tormentosa entrada en el estrecho de Magallanes. — El capitán Samblich regala al *Spray* una bolsa con tachuelas. — A la altura del cabo Froward. — Perseguido por indios de la bahía de Fortescue. — Un disparo de aviso a Pedro el Negro. — Aproveccionamiento de agua y leña en la ensenada de la isla Tres. — Vida marítima.

El 26 de enero de 1896, reparado y bien provisto en todos los aspectos, el *Spray* zarpó de Buenos Aires. Inicialmente tuvimos poco viento; la superficie del gran río parecía un disco de plata, y me alegré de que un remolcador de puerto tirara de la balandra hasta dejarla en franquía. Pero poco después comenzó a soplar un temporal que levantó una fea mar, y el río, en vez de ser todo plata, como hasta entonces, era todo barro. Con temporal, el Plata se convierte en un traicionero lugar. Navegando por aquellas aguas hay que mantenerse siempre alerta por los chubascos. Eché el ancla antes de que anocheciera, en el lugar más resguardado que pude hallar cerca de tierra, pero fui miserablemente molido durante toda la noche y quedé más que harto de aquellas olas irregulares (debidas al choque del viento con la corriente). A la mañana siguiente aparejé de nuevo y, con las velas arrizadas, llevé la balandra aguas abajo del río, contra el viento. Aquella noche me aproximé al lugar donde Howard, el práctico, embarcó en el *Spray* para la navegación río arriba; lo tomé como punto de partida y arrumbé para librar punta Indio por una banda y el bajo del Inglés por la otra.

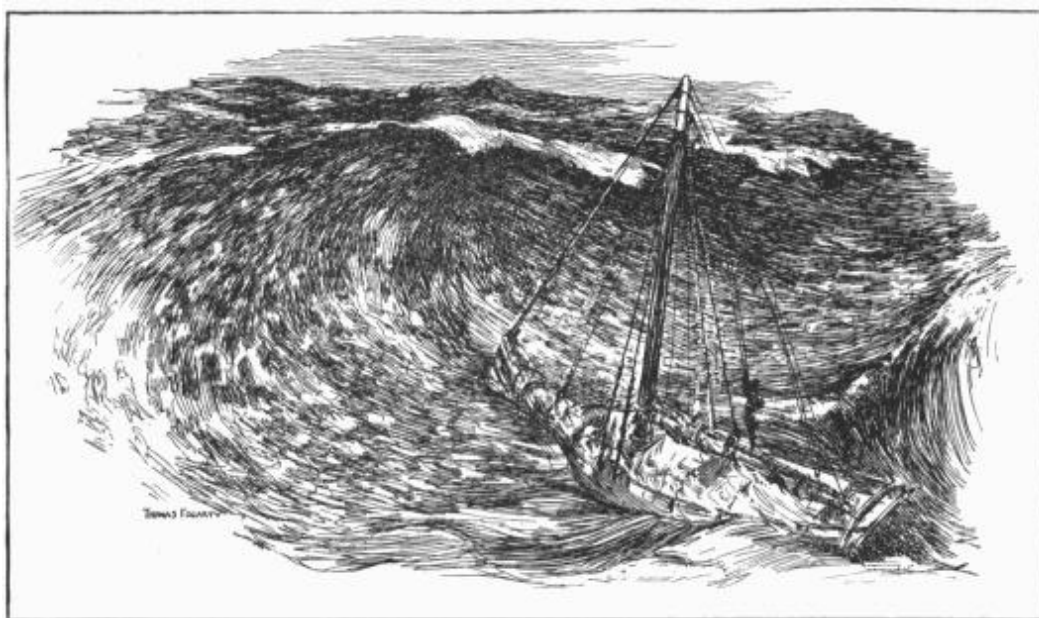
Hacía muchos años que no navegaba al sur de estas regiones, y no diré que esperase una navegación siempre agradable en la derrota directa hacia el

cabo de Hornos, pero mientras trabajé en las velas y en la jarcia sólo pensé ya en avanzar y apresurarme todo lo posible. Y es que cuando estuve fondeado en lugares solitarios me invadió una extraña sensación de pavor. Podré parecer débil, pero en el último fondeadero que tuve en el monótono y fangoso río, cedí a mis deseos y decidí no volver a echar el ancla al norte del estrecho de Magallanes.

El 28 de enero ya había librado el *Spray* la punta del Indio, el bajo del Inglés y todos los demás peligros de Río de la Plata. Después, con buen viento, la balandra rasgó las aguas rumbo al estrecho de Magallanes, a toda vela, cada vez más y más lejos, siempre hacia las extrañas tierras del Sur, hasta que llegué a olvidar las bendiciones de nuestro mucho más suave Norte.

Mi barco dio un buen resguardo a Bahía Blanca, al golfo de San Mateo y al gran golfo de San Jorge. Y con la esperanza de poder librarme de las peligrosas corrientes de marea, horror de barcos grandes y chicos a largo de estas costas, di a todos los cabos un resguardo de unas cincuenta millas, porque tales peligros se extienden a mucha distancia mar adentro. Pero donde el *Spray* trataba de evitar un peligro, se encontraba inesperadamente con otro. Pues un día, bien lejos de la costa patagónica, mientras la balandra navegaba a un largo, con las velas arrizadas, una ola formidable, la culminación, parecía, de muchas otras olas, cargó con furia sobre el *Spray*, rugiendo al aproximarse. Sólo dispuse de un instante para zafar sobre la marcha las drizas de todo el aparejo y trepar yo mismo por el palo mayor, ayudándome con las drizas del pico, fuera de peligro, cuando vi que la poderosa cresta se alzaba ya a la altura del tope del palo, por encima de mí. Después, la montaña de agua barrió todo el barco, ahogándolo por completo y haciéndole vibrar de quilla a perilla. Inicialmente se hundió bajo el peso de aquella ola inmensa, pero muy pronto emergió con brío, y luego remontó magníficamente las olas largas que llegaron detrás del monstruo. Desde mi precario asidero en lo alto de la jarcia me pareció que transcurría un minuto durante el cual no pude ver parte alguna del casco y superestructuras del *Spray*, enteramente cubierto por las espumantes aguas. Quizá el tiempo pudo haber sido algo menor, pero, desesperadamente aferrado a la jarcia, se me hizo muy largo, porque bajo una gran excitación se vive deprisa, y en unos

cuantos segundos pueden recordarse muchas etapas de la vida pasada. Mas no sólo el pretérito relampagueó por mi mente con velocidad de una chispa eléctrica, sino que tuve tiempo, en tan peligrosa posición aérea, para tomar resoluciones sobre mi futuro; resoluciones que después necesitarían de mucho tiempo para poder realizarse. Recuerdo que la primera fue que, si el *Spray* sobrevivía a este peligro, emplearía mis mejores energías en construir un barco mayor, pero con sus mismas líneas, lo que aún espero poder lograr. Las restantes promesas, menos fáciles de llevar a la práctica, no las habría hecho en otras circunstancias. Sin embargo, aquel incidente, que me llenó de temor, fue tan sólo una prueba más de las excelentes condiciones marineras del *Spray*, y me dio nuevas seguridades contra el temido cabo de Hornos.



Una gran ola en la costa patagónica.

Desde que la superóla barrió al *Spray* hasta que éste alcanzó el cabo de las Vírgenes, nada sucedió que pudiera alterarme el pulso o hiciera correr mi sangre a mayor velocidad. Al contrario, el tiempo se hizo agradable, cayó la mar y la vida resultó tranquila. Pero ocurrieron frecuentes fenómenos de espejismo. Un albatros, posado un buen día sobre el agua, tomó el aspecto de un gran barco; dos focas, dormidas en la superficie del mar, me parecieron grandes ballenas, y hubiera podido jurar que un banco de nubes eran en

realidad tierras altas. El calidoscopio cambió después, y al día siguiente navegué a través de un mundo plagado de menudencias.

El 11 de febrero dobló el *Spray* el cabo de las Vírgenes y entró en el estrecho de Magallanes. El escenario era otra vez real y sombrío; el viento, del nordeste y con fuerza de temporal, festoneaba de blanca espuma la costa, y rodaba una mar capaz de tragarse a un barco mal gobernado. A medida que la balandra se aproximaba al estrecho, observé por la proa dos grandes perturbaciones originadas por la corriente de marea, una muy próxima a la punta de tierra, y otra más alejada de la orilla. Entre ambas, por una especie de canal, a través de las olas, navegó el *Spray* con las velas bien antagalladas. Pero una gran mar perseguidora le acompañó durante mucho tiempo, y contra él chocaba una fiera corriente procedente del promontorio. Sin embargo, no tardó en rebasar el cabo de las Vírgenes y pronto gorjeaba a su redoso. Y a cada minuto que transcurría avanzaba por aguas cada vez más tranquilas, aunque grandes algas procedentes de rocas sumergidas eran arrastradas por la corriente y ondulaban ominosamente bajo la quilla, y los restos de algún vapor, destrozado sobre la playa que ahora nos quedaba por el través, daban al escenario un tinte dramático.

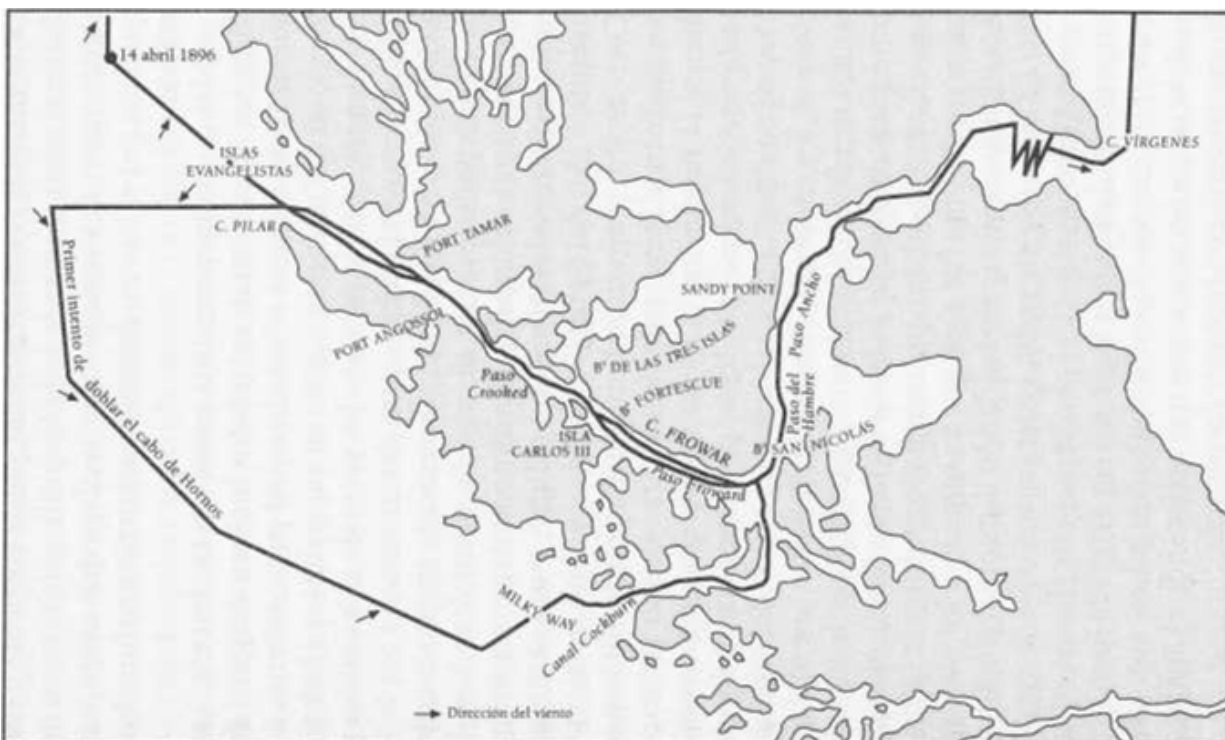


Entrada al Estrecho de Magallanes.

Mas no se me permitiría pasar tan fácilmente. Las Vírgenes se cobrarían su tributo incluso después de que el *Spray* hubiera rebasado aquel promontorio. Al temporal del nordeste siguieron caprichosos chubascos de agua. Arricé otra vez las velas de la balandra y tomé asiento en la cabina para dar descanso a los fatigados ojos, pero estaba tan fuertemente impresionado de lo que podía esperar de aquella naturaleza hostil, que, mientras dormitaba, el mismo aire que respiraba parecía querer advertirme del peligro, y mis sentidos oyeron: «¡Ah del *Spray*!», grito en tono de

alerta. Corrí arriba, preguntándome quién podría allí conocer tan bien al *Spray* para descubrirle y gritar su nombre en la noche; en la negra noche que se extendía todo alrededor, excepto lejos, por el sudoeste, donde el antiguo y familiar arco blanco, el terror del cabo de Hornos, ascendía rápidamente impulsado por un fortísimo vendaval del sudoeste. Sólo dispuse de un minuto para arriar velas y aferrarías firmemente, cuando nos alcanzó igual que un cañonazo, y durante la primera media hora fue algo que ya nunca podré olvidar. Aquel ventarrón siguió soplando durante treinta horas. La balandra no podía aguantar más que la mayor con tres fajas de rizos y el petifoque; con ellas se mantuvo intrépidamente y logró no ser arrojada fuera del estrecho. Cuando los chubascos cargaban con más violencia, varias veces tuve que arriar todo el aparejo, lo que sucedió con bastante frecuencia.

Tras este temporal entró una brisa agradable, y el *Spray*, después de haber atravesado sin un solo fallo los pasos angostos, fondeó en Punta Arenas el día 14 de febrero de 1896.



Derrota del *Spray* a través del estrecho de Magallanes.

Punta Arenas es una estación carbonera chilena, que presume de unos dos mil habitantes de diversas nacionalidades, aunque la mayoría de ellos son chilenos. Dedicados a la cría del ganado lanar, la minería aurífera y la caza, los moradores de estas melancólicas tierras no parecen llevar la peor vida del mundo. Pero los nativos: patagones y fueguinos, estaban todo lo depauperados que sólo el contacto con mercaderes sin escrúpulos es capaz de lograr.

Un gran porcentaje de los negocios era allí el tráfico con el «agua de fuego». Si existía alguna ley que prohibiese vendérselo a los nativos, por lo menos no se hacía cumplir. Hermosos ejemplares de la raza patagóna, con buen aspecto por la mañana, cuando llegaban a la ciudad, antes de la noche ya se habían arrepentido de haber visto al hombre blanco, tan bestialmente borrachos estaban, para no hablar de las pieles que les habían robado.

En aquel tiempo el puerto era franco, pero ya se construía un edificio para la aduana, y cuando esté terminado se cobrarán impuestos de estadía y sobre el tráfico. Un soldado-policía guardaba el lugar, y una especie de fuerza de vigilantes se echaba al hombro los fusiles de vez en cuando; aunque, por lo general, creo que cuando llevaban a cabo alguna ejecución mataban a quien no debían. Un poco antes de mi llegada, el gobernador, también de carácter frívolo, había enviado una patrulla de jóvenes temperamentales a saquear un campamento fueguino y destruir allí todo lo que pudieran, como represalia por la reciente matanza, en alguna parte del estrecho, de la tripulación de una goleta. En conjunto, el lugar era bastante noticioso y contaba con dos periódicos. El comandante de Marina, oficial de la Armada chilena, me aconsejó embarcar gente para defenderme de los indios en la parte de más a poniente del estrecho, y habló de que me quedase hasta que saliera para allí un cañonero, que podría darme remolque. Sin embargo, después de buscar por toda la localidad únicamente encontré un hombre dispuesto a venir conmigo, pero sólo a condición de que embarcara también a otro «fulano y a un perro». Y como ningún otro «fulano» estaba dispuesto a embarcar, y yo no quería llevar perros, no volví a hablar del asunto; sencillamente, preparé mis armas.

En este punto de mi dilema, el capitán Pedro Samblich, un buen austriaco, con mucha experiencia allí, me regaló una bolsa con tachuelas

para sujetar alfombras, que luego resultaron más valiosas que todos los combatientes y perros de la Tierra del Fuego. Le dije que aquellos clavos no tenían utilidad alguna a bordo de mi barco, pero ante mi falta de veteranía, Samblich sonrió y mantuvo con firmeza que tendría que utilizarlas.

—Debes emplearlas con discreción —me dijo—, es decir, sin pisarlas tú mismo.

Con esta remota sugerencia sobre el empleo de sus tachuelas, vi el medio de mantener despejada la cubierta durante la noche, sin necesidad de vigilar.

Samblich mostró mucho interés por mi viaje, y después de darme las tachuelas me trajo a bordo bolsas con galletas y gran cantidad de carne ahumada de venado. Me dijo que mi pan, que normalmente era galleta de mar que se rompía con facilidad; no

resultaba tan nutritiva como la que me traía, tan dura que sólo la pude partir golpeándola fuertemente con un mazo. Después me regaló un compás de su propia balandra, que resultó en verdad mejor que el mío, y se ofreció a desenvergar su vela mayor si yo la aceptaba. Finalmente, aquel hombre de gran corazón me trajo una botella con polvo de oro fueguino, de un lugar donde había sido «tomada», pidiéndome que me sirviera de ella durante el viaje, más adelante. Pero yo estaba seguro de poder arreglármelas sin aquella letra de cambio contra un amigo, y no me equivoqué. En cambio, las tachuelas de Samblich, como veremos, tuvieron para mí más valor que el oro.



El hombre que no quiso embarcar sin otro «fulano y un perro».

El comandante de Marina, viendo que yo estaba dispuesto a marcharme incluso solo, y puesto que no podía evitarlo, no puso más objeciones, pero me aconsejó que en el caso de que los salvajes trataran de rodearme con sus canoas, disparara a dar, y que empezara a hacerlo con tiempo, pero, si era posible, evitando matarles, lo que sinceramente le prometí hacer. Con tales sencillos preceptos, este oficial me entregó el rol (diminutivo del antiguo «rollo» de pergamino), libre de impuestos, y aparejé aquel mismo día 19 de febrero de 1896. Pero no comencé la navegación por aquel perdido país, verdadero centro neurálgico de los salvajes fueguinos, sin que cruzaran por mi mente extrañas e inquietantes aventuras, más allá de todas las que había encontrado hasta entonces.



Una mujer fueguina.

Durante la primera singladura, un buen viento que soplabá desde Punta Arenas me llevó hasta la bahía de San Nicolás, donde me habían dicho que encontraría salvajes. Pero, no divisando señal alguna de alma viviente, fondeé en ocho brazas de agua y pasé allí la noche, al pie de una gran montaña. Aquí tuve mi primera experiencia de los terribles chubascos locales denominados *williwaws*, que a partir de este punto pueden descargar sobre el estrecho hasta llegar al Pacífico. Eran auténticas galernas de viento a presión, que Bóreas despeñaba montaña abajo, en pedazos. Un *williwaw* de verdad es capaz de tumbar a un barco, aunque no lleve velas, hasta dejarlo con los baos verticales. Pero, como otras tempestades, presentan de vez en cuando breves recalmones.

El 20 de febrero fue mi cumpleaños, que me halló solo, con poco más que algún pájaro a la vista, a la altura del cabo Froward, extremidad meridional del continente americano. Por la mañana, al amanecer, preparé mi barco para la nueva batalla por la proa.

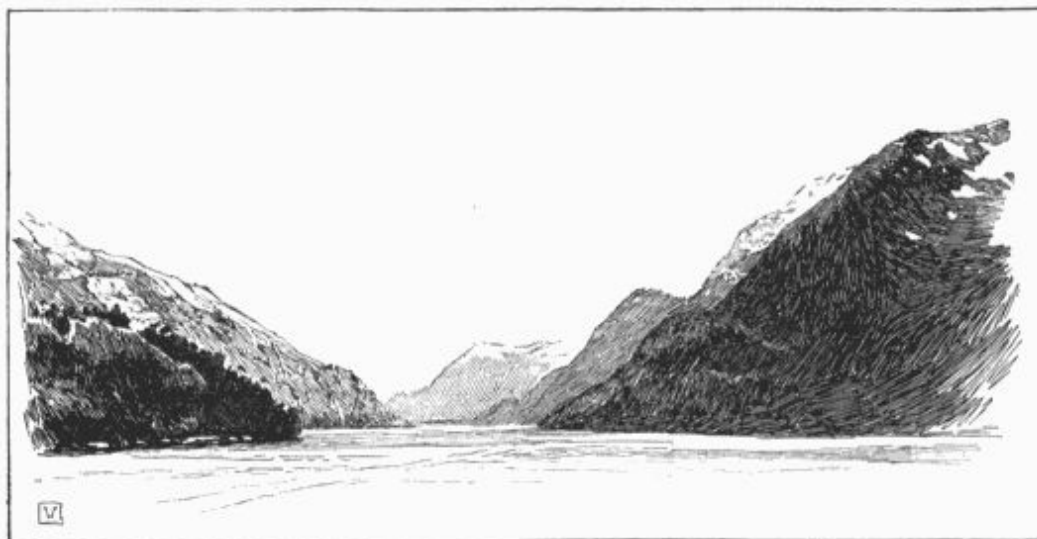
La balandra tuvo viento favorable en las siguientes treinta millas sobre su derrota, lo que le llevó a la bahía de Fortescue, e inmediatamente, entre las señales que los nativos se hacían con fuego, que ahora brillaba por todas

partes. Las nubes volaron durante todo el día sobre las montañas occidentales, y al llegar la noche cayó mi buen viento de levante, que pronto fue relevado por un vendaval del oeste. Gané un fondeadero a las doce en punto de la noche, al socaire de una isla pequeña, y me preparé una taza de café, del que estaba muy necesitado, pues, a decir verdad, tener que ceñir mucho con los fuertes chubascos me había dejado exhausto. Tras comprobar que el ancla agarraba bien, me bebí el café y bauticé al lugar «Isla del Café». Está al sur de la isla de Carlos, y entre ambas hay sólo un estrecho canal.

Con las primeras luces del día siguiente aparejé de nuevo, teniendo que ceñir mucho. Pero después de navegar dos millas y media sobre mi derrota, aterré hasta una caleta de la isla de Carlos, donde permanecí tranquilamente fondeado, a barbas de gato y en tendedero de algas, durante dos días. En realidad, de no haber moderado el viento la balandra podía haber seguido allí indefinidamente; pero por aquellos días sopló tan duro, que ningún barco habría podido aventurarse por el estrecho, y con los nativos lejos, en otros cazaderos, el fondeadero insular resultaba seguro. Pero al final de la fiera tempestad de viento entró buen tiempo, y entonces levé mis dos anclas y volví a surcar el estrecho.

Ahora se lanzaron en pos de mí varias canoas manejadas por salvajes procedentes de Fortescue. Y, habiendo caído mucho el viento, acortaron distancias rápidamente, hasta quedar a la voz. Entonces alzaron remos, y un salvaje patiuerto se puso en pie y me gritó en español: «¡Llamar goleta! ¡Llamar goleta!», que es su manera de pedir algo. Le respondí «¡No!». Y como no quería que supieran que viajaba solo, bajé a la cabina, crucé la bodega alta y salí por la escotilla de proa, habiéndome cambiado de ropas sobre la marcha. Lo que hacía dos hombres a bordo. Después dispuse a proa, sobre la serviola, vestido de marinero y amarrado a una guía que me permitiera ponerlo en movimiento, el pedazo de bauprés que serré en Buenos Aires y que aún llevaba a bordo. Esto hacía tres de nosotros; y no queríamos a los de «llamar goleta». Pero a pesar de todo los salvajes reanudaron la persecución, ahora más rápidos que antes. Observé que en la canoa más próxima al *Spray* había, además de los cuatro a las pagayas, otros tantos sobre el fondo, y que se relevaban con frecuencia. A unos sesenta metros de distancia a la canoa más próxima, disparé un tiro cruzado por su proa, ante lo

cual se pararon todos, pero sólo por un momento. Viendo que insistían en acercarse, disparé otra vez, ahora tan próximo al tipo que quería «llamar goleta», que cambió de idea bastante rápidamente y berreó con miedo: «Bueno, yo voy isla», y se puso a limpiar su serviola de estribor.

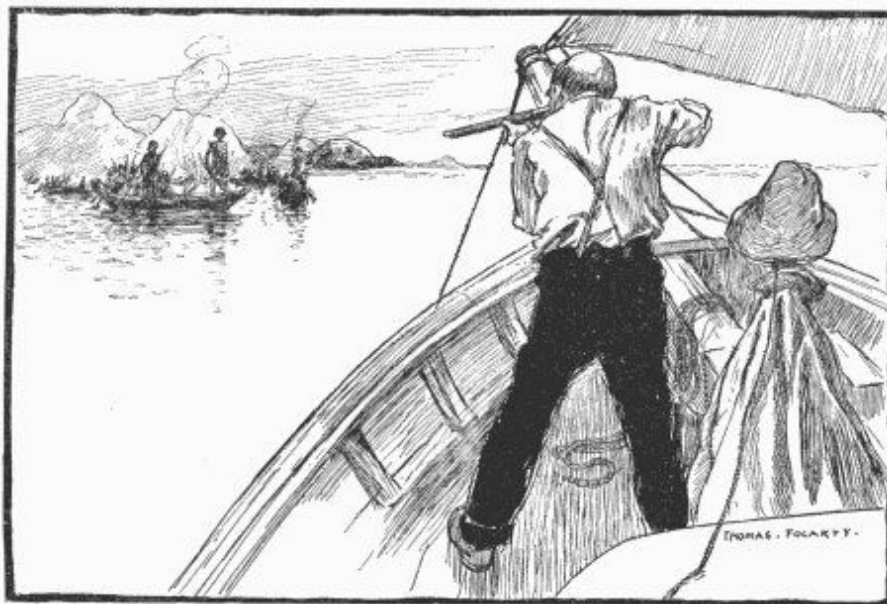


Vista hacia el oeste de Fortescue Bay, donde el *Spray* fue perseguido por los indios.
(A partir de una fotografía).

Cuando apreté el gatillo pensaba en el buen consejo del comandante de Marina de Punta Arenas, y debí de apuntar bien, aunque para Pedro el Negro, pues tal era y no otro aquel individuo, jefe de varias matanzas sangrientas, daba lo mismo errar por medio metro que por una milla. Ahora, como había dicho, hizo por la isla y los demás le siguieron. Por su jerga en español y por su barba completa —los fueguinos son barbilampiños— supe que aquél era el bandido que acabo de nombrar, un mestizo renegado, el peor criminal de la Tierra del Fuego, buscado por las autoridades desde hacía dos años.

Tal fue mi primer día entre los salvajes. Hacia la medianoche eché el ancla en la ensenada de la isla de Tres, a unas veinte millas de la bahía de Fortescue. En la orilla opuesta del estrecho vi hacer señales con fuego y escuché el ladrido de perros, pero donde yo había fondeado no había nativos. Siempre tomaba como señal inequívoca de que no encontrarla indios salvajes el ver pájaros posados en alguna parte o focas tumbadas sobre las

piedras. Aunque no hay muchas focas por estos parajes, en aquella ensenada había visto una, encima de las rocas, y otros signos que confirmaban la ausencia de salvajes.



Un incidente con los fueguinos.

Al día siguiente volvió a soplar un verdadero vendaval, y aunque quedábamos al redoso de tierra, la balandra garreó sobre las dos anclas, de modo que hube de aparejar y adentrarme, ciñendo, en la ensenada, llegando a una pequeña caleta casi totalmente cerrada. En otro momento o lugar aquello habría sido una temeridad, y entonces sólo resultaba seguro por el hecho de que el temporal que me había obligado a buscar abrigo impediría a los indios cruzar el estrecho. Y visto que éste era precisamente el caso, salté a tierra, hacha y fusil en ristre, en una isla donde en ningún caso podría ser sorprendido y donde derribé varios árboles y piqué algo así como una cuerda de leña, que luego llenaría varias veces mi chinchorro.

Mientras trasladaba la leña, y aunque estaba convencido de que no había salvajes en las cercanías, ni una sola vez fui o vine del bote sin llevar el rifle. Teniéndolo, y con un despejado campo de tiro de unos setenta metros a mi alrededor, me sentí seguro.

Los árboles de la isla, que estaban muy espaciados, eran una clase de haya y un cedro canijo; ambos buen combustible. Incluso las ramas verdes

del haya, que al parecer tiene una calidad resinosa, ardieron enseguida en mi gran estufa-tambor. He descrito con detalle mi sistema de hacer leña, para que el lector que ha tenido la amabilidad de acompañarme hasta aquí pueda ver que en esto, como en todos los demás detalles del viaje, tomé grandes precauciones contra toda clase de sorpresas, bien por parte de los animales como de los elementos. Y es que en el estrecho de Magallanes era necesaria la mayor vigilancia, y me daba perfecta cuenta de que aquí tenía a mi alrededor el máximo peligro de todo el viaje: la traición de salvajes astutos, contra la cual debía permanecer especialmente en guardia.

En la mañana después de que amainara el temporal, el *Spray* zarpó de la ensenada de la isla de Tres, pero tuvo que volver al mismo fondeadero debido a otra súbita galerna. Y volviendo a zarpar al día siguiente, arribo a la bahía de Borgia, distanciada pocas millas de su derrota, donde de tiempo en tiempo habían fondeado barcos que dejaron maderos clavados en los árboles de la orilla, con el nombre y la fecha grabados o pintados en ellos. No pude ver ningún otro signo de que hombres civilizados hubieran estado alguna vez allí. Ya había examinado el triste lugar con mi anteojo, y arriaba el bote para desembarcar y tomar algunas notas, cuando entró el cañonero chileno *Huemel*, y sus oficiales, que enseguida vinieron a bordo de mi barco, me aconsejaron dejar inmediatamente aquel lugar; algo para persuadirme de lo cual hacía falta muy poca elocuencia. Acepté el amable ofrecimiento de su comandante para remolcarme hasta el próximo fondeadero, un lugar llamado cala Notch, a ocho millas de distancia, donde estaría libre de lo peor de los fueguinos. Aquella noche fondeamos en la citada cala, mientras el viento se despeñaba por las montañas en fieros *williwaws*. Y tuvimos un buen ejemplo de la clase de tiempo que reina en el estrecho de Magallanes, cuando el *Huemel*, buque bien mandado y de gran potencia de máquinas, tras intentar proseguir viaje al día siguiente, fue obligado por la fuerza bruta del vendaval a regresar y fondear otra vez y a permanecer allí hasta que calmó la tempestad; ¡y suerte tuvo en poder volver!

El encuentro con este buque fue un pequeño regalo para mí. Su comandante y oficiales eran excelentes marinos y perfectos caballeros. Un entretenimiento que surgió, *impromptu*, en cala Notch sería difícil de mejorar en alguna otra parte. Uno de los guardias marinas cantó canciones populares

en francés, alemán y español, y una (así lo dijo él) también en ruso. Y aunque el auditorio no conocía bien la diferencia de letra de una canción a otra, no por ello la alegría y satisfacción general fueron menores.



Un poco de ayuda amistosa.
(A partir de un boceto del guardiamarina Miguel Arenas).

Al día siguiente quedé otra vez solo, porque habiendo abatido la tempestad, el *Huemel* prosiguió viaje. Pasé un día cortando y embarcando leña y tomando agua potable, y como después de ello el tiempo se presentara bueno, dejé aquel desolado y triste lugar.

Poco más hay que señalar acerca de la primera travesía del estrecho que hizo el *Spray*. Fondeé y levé muchas veces y tuve que ceñir durante numerosos días, con la corriente siempre en contra y alguna racha de viento favorable de vez en cuando, avanzando muy pocas millas, hasta que por fin llegué al fondeadero y abrigo donde pasar la noche, en Puerto Tamar, con el cabo Pilar ya a la vista por el oeste. Aquí sentí muy bien la pulsación del gran océano que yacía delante, y ahora supe que había dejado un mundo en pos de mí y que otro se abría por la proa del *Spray*. Había superado el temor obsesionante por los salvajes. Atrás quedaban grandes masas de montañas graníticas, de aspecto yermo e inanimado, sobre alguna de las cuales jamás creció ni siquiera una mácula de musgo. Por toda aquella tierra parecía flotar como un aire de novedad inacabada. Sobre la colina que hay detrás de Puerto Tamar se alzaba una pequeña baliza, reveladora de que algún hombre había estado allí. Pero ¿qué podía uno pensar, sino que había muerto de soledad y de tristeza? Porque una comarca tan inhóspita no es sitio para disfrutar de la soledad.

En toda la parte del estrecho a poniente del cabo Froward no vi más animales que los perros de los indios —a éstos en cambio los vi demasiado

—, y los oí aullar noche y día. No abundan los pájaros. A veces me sobresaltó el taladrante grito de un ave salvaje, que tomé por colimbo. Alguna vez, huyendo del peligro, vi un pato, aquí apodado «barco de vapor», pues se propulsiona sobre el agua con sus alas y recuerda a un vapor en miniatura con ruedas laterales. Jamás vuela, pero batiendo el agua con las alas, en vez del aire, se mueve más deprisa que un bote de remos o que una canoa. Las pocas focas que hallé eran muy tímidas, y peces vi poco más que ninguno. No pesqué ni uno solo, aunque en realidad pocas veces eché un anzuelo en todo el viaje. Pero aquí, en el estrecho de Magallanes, encontré gran cantidad de mejillones, de excelente calidad. Me regalé magníficamente con ellos. Había una especie de cisne, más pequeño que el pato almizclado, que pude haber derribado con el rifle, pero, dada la parquedad de vida de aquel melancólico país, no tuve ánimo, a no ser en defensa propia, para suprimir vida alguna.

VIII

De cabo Pilar al Pacífico. — Arrastrado hacia el cabo de Hornos por una tempestad. — La mayor aventura marítima del capitán Slocum. — Otra vez en el Estrecho vía el canal Cockburn. — Algunos salvajes encuentran las tachuelas. — El peligro de las teas encendidas. — Serie de chubascos *williwaws*. — De nuevo hacia el oeste.

El 3 de marzo aparejó el *Spray* de Puerto Tamar, directamente arrumbado a cabo Pilar, con viento del nordeste, que fervientemente deseé que se mantuviera hasta rebasar aquella punta de tierra. Pero no me fue reservada tanta suerte. Pronto empezó a llover, espesando por el noroeste, lo que era un mal síntoma. El *Spray* se aproximó con rapidez a cabo Pilar y, sin nada que se lo impidiera, pasó inmediatamente al océano Pacífico, tomando su primer baño en él al mismo tiempo que se fraguaba una tempestad.

No habría podido volver atrás aunque hubiera querido, porque la costa había desaparecido, tragada ya por la negrura de la lóbrega noche. Refrescó el viento y tomé una tercera faja de antagallas. La mar era confusa y traicionera. Con un tiempo como aquél, los viejos pescadores rezaban: «¡Recuerda, Señor, que mi barco es pequeño y tu mar es tan grande!». Ya no veía más que el fulgor de las crestas de las olas, que, mientras mi balandra oscilaba sobre ellas, me mostraban sus blancos y amenazantes dientes. «¡Todo el aparejo para salir a la mar!», grité, y con tal fin icé las velas que el barco era capaz de aguantar. El *Spray* corrió durante toda la noche con el viento a un largo, pero en la mañana del 4 de marzo roló al sudoeste; después, bruscamente, al noroeste, y empezó a soplar con una

fuerza terrorífica. Cargué toda la lona y quedé a palo seco. Ningún barco del mundo hubiera podido resistir navegando en contra de una tempestad tan violenta como aquélla. Y sabiendo que podría durar varios días y que sería imposible barloventear después hacia el oeste, a largo de la costa de la Tierra del Fuego, no parecía haber otra alternativa, en resumidas cuentas, que dirigirse hacia levante. En cualquier caso, la única línea de acción disponible para mi seguridad presente era ponerme a correr por delante del viento. Así que arrumbé al sudeste, como para doblar el cabo de Hornos, mientras las olas arbolaban y se hundían y bramaban la eterna historia del mar; pero la mano que mantenía todo aquello sostuvo también al *Spray*. Corría ahora con la trinquetilla antagallada y las escotas cazadas al medio, y largué dos cabos por la popa, a modo de rastras, para estabilizar el rumbo y hacer romper a las olas que amenazaban encapillar a bordo, y luego amarré a cruzía la rueda del timón. Con esta capa el barco corría por delante de las olas, sin embarcar cáncamo alguno. Incluso cuando la tempestad alcanzó su máxima furia, mi barco se comportó noble, espléndidamente, y en cuanto a sus condiciones marineras se refiere, quedé lleno de confianza.

Una vez que terminé de hacer cuanto pude por la seguridad del *Spray*, bajé por la escotilla de proa, que abrí entre dos olas, hice café sobre un fuego de leña y me preparé un buen estofado irlandés. Entonces, como antes y como después a bordo del *Spray*, me esforcé en tomar comidas calientes. Sin embargo, con la desquiciada mar que la corriente de marea había levantado en las proximidades del cabo Pilar, donde las olas fueron maravillosamente altas, irregulares y muy cóncavas, estuve sin apetito y durante algún tiempo aplacé tener que meterme en la cocina. (Confidencialmente, ¡estuve mareado!).



Cabo Pilar.

El primer día de tempestad la balandra se vio sometida a la prueba más difícil de la peor mar que Hornos o sus salvajes regiones pueden ofrecer, y en ninguna parte del mundo es posible hallar unas olas más violentas que en este punto particular, es decir, a la altura del cabo Pilar, el torvo centinela de Hornos.

Más lejos de la costa, donde la mar era majestuosa, se sentía menos la impresión de peligro. Allí el *Spray* cabalgaba, ora cual pájaro sobre la cresta de una ola, ora igual que un huérfano, hundido en el profundo agujero entre dos mares, y así siempre. Transcurrieron días completos, contados como otros días, pero para mí estuvieron continuamente llenos de un emocionante estremecimiento..., sí, de delicia.

Al cuarto día de tempestad, acercándonos rápidamente al promontorio del cabo de Hornos, examiné la carta y calculé el rumbo y la distancia a Puerto Stanley, en las islas Malvinas, adonde podía dirigirme para recorrer el aparejo, cuando, a través de una rasgadura entre las nubes, pude divisar una alta montaña a unas siete leguas por el través de babor. Para entonces ya había pasado el fiero borde (frente) de la borrasca, y yo había envergado ya a la botavara un triángulo de capa, en lugar de la vela mayor, que había resultado hecha trizas. Cobré a bordo los cabos que llevaba a remolque, icé aquella vela poco elegante, arrizada, y, como la trinquetilla ya estaba arriba, orcé inmediatamente para llevar el barco hacia tierra, que desde allí parecía una isla en medio del mar. Así resultó ser, pero ¡ay!, no la que yo había supuesto.

Estaba muy contento ante la perspectiva de poder entrar una vez más en el estrecho de Magallanes y voltejear nuevamente por él hasta alcanzar el Pacífico, porque detrás de la costa de la Tierra del Fuego la mar estaba peor que mala. Era en verdad una mar montañosa. Durante los chubascos más feroces, y sólo con la trinquetilla arrizada, incluso esta pequeña vela, debido al violento gualdrapear de su relinga de gratil, hacía que todo el barco retemblara de quilla a perilla. Si yo hubiera tenido la sombra de una duda sobre la seguridad del *Spray*, habría sido de que pudiera abrirse alguna vía de agua en la aparadura, debajo de la carlinga del vibrante palo mayor; pero

ni una sola vez tuve que emplear la bomba de achique. Bajo el impulso del aparejo más pequeño que podía izar, el barco se aproximaba a tierra igual que un caballo de carreras a todo galope, y gobernarle sobre las crestas de las grandes olas, de forma que no entrase en champa y pudiese zozobrar, era una faena apasionante. Y es que ahora me mantenía constantemente al timón, haciéndolo lo mejor que podía.

La noche se nos echó encima antes de que la balandra hubiese alcanzado la costa, que quedó sumida en una oscuridad de alquitrán, a través de la cual tendría yo que adivinar mi derrota. No había transcurrido mucho tiempo cuando divisé rompientes por la proa. Ante aquello, caí de arribada y goberné mar adentro, pero quedé inmediatamente sorprendido por el tremendo rugir de otras rompientes, ¡esta vez por la proa y por la amura de sotavento! Aquello me dejó perplejo, porque donde yo suponía que se encontraba el *Spray* no debería haber rompientes. Arribé un poco más y después viré por redondo, pero observando que las olas rompían también por allí, arrumbé otra vez mar adentro. De esta forma, entre peligros, pasé el resto de la terrible noche. El aguanieve y el granizo de los fieros chubascos que desfogaron me habían lacerado de tal manera el rostro, que la sangre corría por mi cara; pero ¿qué podía hacer?

A la luz del día pude ver que el *Spray* estaba en el centro de la llamada «Vía Láctea del Mar», que yace al noroeste del cabo de Hornos, y fue el romper de una mar enorme contra las rocas normalmente sumergidas lo que había amenazado con destrozarle durante la noche. Resultó que la que yo había avistado ayer y a la que puse la proa era la isla de Fury, pero ¡qué panorama tenía ahora frente a mí y todo alrededor! Mas no era el momento de lamentarse por la piel rota. ¿Qué podía hacer ahora, ya de día, sino dar más andar al barco por aquellos rompientes y tratar de encontrar algún canal entre ellos? Puesto que el *Spray* había logrado escapar al abrazo mortal de las rocas durante la noche, seguramente que a la luz del día encontraría algún paso libre. Ésta fue, lector, la aventura más peligrosa que corrí durante toda mi larga vida en el mar. ¡Y sólo Dios sabe cómo pude escapar!

Por fin la balandra alcanzó una zona al redoso de varias islas pequeñas, quedando en aguas tranquilas. Entonces trepé al mástil para examinar el

salvaje escenario que ya me quedaba por la popa. El gran naturalista Charles Darwin pudo contemplar este mismo panorama desde la cubierta del *Beagle*, y dejó escrito en su diario: «Cualquier hombre de tierra que vea la Vía Láctea tendrá pesadillas durante una semana». Pero creo que podía haber añadido: «y un marino también».

La buena suerte del *Spray* se mantuvo. Al serpentear entre el laberinto de islas descubrí que navegábamos ya por el canal Cockburn, que desemboca en el estrecho de Magallanes en un punto opuesto al cabo Froward, y que atravesábamos la tan sugestivamente llamada bahía de los Ladrones. Y, ¡cielos!, en la noche del 8 de marzo estábamos fondeados en una abrigada caleta del estrecho. Ahora, cada latido de corazón a bordo del *Spray* cantaba: ¡gracias!

Medité entonces sobre los acontecimientos de los últimos días y, extrañamente, en lugar de sentir una sensación de descanso al poder sentarme o echarme, me encontraba cansado y desanimado; pero una comida caliente, a base de carne de venado asada, pronto me dejó bien y conseguí dormir. Antes de hacerlo, cuando ya me rendía el sueño atrasado, regué la cubierta con tachuelas, y al volver a bajar recordé el consejo de mi viejo amigo Samblich, de que no fuese yo quien las pisara. Procuré que la mayoría de ellas quedaran con la punta para arriba, porque cuando el *Spray* pasó por la bahía de los Ladrones vi que dos canoas aparejaron y me siguieron, y ya no podía continuar disimulando el hecho de que viajaba solo.

Ahora bien, sabido es que uno no puede pisar descalzo una tachuela sin hacer algún comentario al respecto. Un buen cristiano silbará al poner el pie sobre la «extremidad comercial» de una tachuela de alfombra, y un salvaje aullará y dará manotazos al aire. Eso fue precisamente lo que sucedió aquella noche hacia las doce en punto, mientras yo dormía en la cabina, donde los indios creyeron que ya «me tenían», con balandra y todo. Pero cuando pisaron la cubierta cambiaron de parecer, sin duda creyendo entonces que era yo o algún otro quien los tenía a ellos. No necesité de perro alguno; los indios mismos aullaron igual que una manada de coyotes, y tampoco tuve que usar de mis armas. Saltaron atropelladamente por la borda, unos a las canoas y otros directamente al agua, para refrescarse,

supongo, y cuando se iban pude escuchar algunas críticas libres acerca de aquel espinoso asunto. Al subir a cubierta hice algunos disparos con el rifle, para hacer saber a los granujas que yo estaba allí, y luego volví abajo, con la seguridad de que aquella gente que se iba con tanta prisa no volvería a molestarme en el resto de la noche.

Los fueguinos, aunque son terriblemente crueles —cuando les aprieta el hambre son capaces de matar a las mujeres más viejas de la tribu para comérselas—, resultan cobardes por naturaleza y miran un rifle con temor supersticioso. El único peligro real que yo podía prever por parte de aquellos salvajes estaba en dejarme rodear a tiro de arco, o dar fondo al alcance de éste, en algún lugar donde ellos pudieran hallarse emboscados. Respecto a que subieran a cubierta por la noche, aunque no hubiera dispuesto de tachuelas podía haberlos rechazado disparando desde la cabina y la bodega. Siempre tenía cierta cantidad de munición dispuesta en ambos compartimientos y en el pique de proa, de manera que retirándome a cualquiera de estos lugares podía «mantener el fuerte», simplemente con disparos hacia arriba a través de las tablas de la cubierta.



«Aullaron igual que una manada de coyotes».

El mayor peligro estaba tal vez en que los indios utilizaran el fuego. Cada canoa llevaba fuego a bordo; lo que nada presuponía, porque es costumbre entre ellos el comunicarse mediante señales de humo. Pero el inofensivo hachón que humeaba sin llama sobre el fondo de cualquiera de sus canoas, podría arder muy bien en la cabina de un barco cuya gente no estuviera alerta. El comandante de Marina de Punta Arenas me previno especialmente contra este peligro, pues, muy poco tiempo antes, los indios habían incendiado un cañonero chileno arrojando teas a su interior a través de los abiertos portillos de la cámara. El *Spray* no tenía aberturas en la cabina ni en cubierta, salvo las dos escotillas, pero éstas llevaban tapas y trincas que aquéllos no podrían mover sin despertarme, en el caso de que yo durmiera.

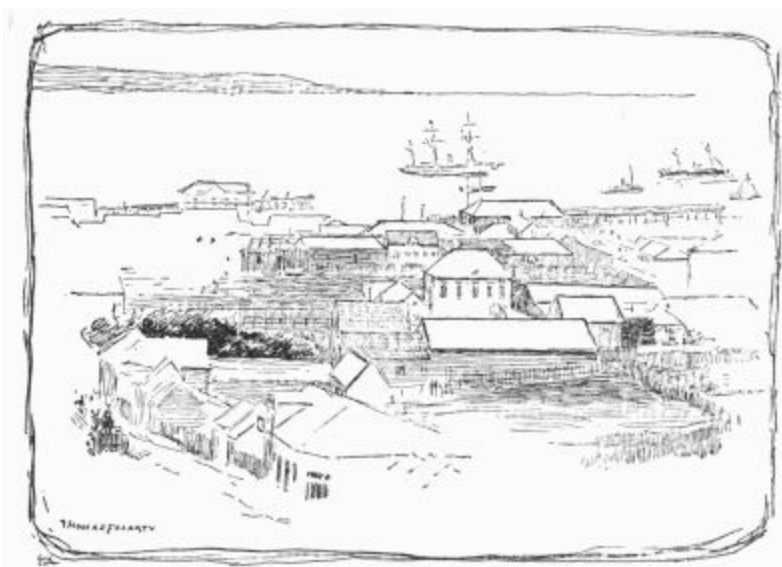
En la mañana del 9, tras un descanso reparador y un buen desayuno caliente, y después de haber barrido de cubierta las tachuelas, saqué toda la lona de respeto que había a bordo y empecé a coser juntos aquellos pedazos, en forma de pico, para añadirselos a mi triángulo de capa, que era de lona y cáñamo alquitranado. Según todas las apariencias, el día prometía traer buen tiempo y vientos ligeros, pero en la Tierra del Fuego las apariencias no siempre cuentan. Estaba preguntándome por qué no crecerían árboles sobre la ladera situada junto al fondeadero, sin decidirme entre continuar cosiendo la vela o saltar a tierra con el rifle para cazar algo y, de paso, examinar una peña blanca sobre la playa, cerca de la orilla, cuando un *williwaw* se descolgó colina abajo con tan terrible fuerza, que arrastró al *Spray*, con sus dos anclas en el fondo, igual que una pluma, fuera de la ensenada, hacia aguas profundas. ¡No era de extrañar que los árboles no crecieran en aquella vertiente de la colina! ¡Gran Bóreas, un árbol tendría que ser todo raíces para poder aguantarse contra un vendaval tan feroz!

Sin embargo, desde aquella cala hasta la próxima tierra por sotavento había una larga tirada, así que tuve tiempo de levar las dos anclas antes de que el *Spray* se aproximara a cualquier peligro, y el barco no sufrió daño alguno. Aquel día no volví a ver salvajes, ni al siguiente; probablemente conocían algún síntoma local que les permitía prever la llegada de los *williwaws*. Por lo menos hicieron muy bien en quedarse en tierra al día

siguiente, porque acababa yo de reanudar el trabajo con mi vela cuando el viento, como el día anterior, agarró a la balandra y, vengativo, se la llevó hacia el mar con anclas y todo, igual que antes. Este viento realmente terrible, corriente en el país de Magallanes, continuó soplando durante todo el día y arrastró mi barco durante varias millas a largo de escarpados farallones y de precipicios que sobresalían sobre una costa abrupta, salvaje y de aspecto muy poco atractivo. No sentí alejarme de ella, aunque al hacerlo no pudiera arrumbar precisamente a la costa elísea. Seguí navegando, a la expectativa, y puesto que no tenía más remedio que hacerlo, arrumbado hacia la bahía de San Nicolás, dónde ya había fondeado el 19 de febrero, cuando ahora estábamos ¡a 10 de marzo! Al alcanzar aquella bahía por segunda vez ya había bojeado la parte más salvaje de la desolada Tierra del Fuego. Pero el *Spray* estaba aún en San Nicolás, y, cuando pudo entrar allí, sus huesos se habían salvado, por el margen más pequeño posible, de quedar para siempre en el estrecho de Magallanes.

En efecto, la rotura de la escota de la trinquetilla, en pleno chubasco *williwaw*, cuando la mar era turbulenta y el barco se zambullía entre la tempestad, me llevó al castillo de proa, desde donde por un instante pude ver el oscuro acantilado que teníamos precisamente delante, y unos rompientes tan próximos ya bajo la roda, que me consideré absolutamente perdido y, en mi fuero interno, pensé: «¿Está contra mí después de todo la mano del Destino, arrastrándome al final en este oscuro lugar?». Sin cuidarme ya de la zapateante vela, corrí otra vez a popa y metí toda la rueda a una banda, esperando, al caer la balandra en el seno de una ola, sentir y escuchar cómo sus maderas se destrozaban debajo de mí, contra las rocas.

Era la pequeña isla situada en medio de la bahía, hacia la que se había dirigido el *Spray* tan certeramente, que casi choca contra ella. Más allá estaba el fondeadero de dicha bahía, al que conseguí llegar, pero antes de que pudiera dar fondo, otro chubasco reviró a la balandra como una peonza y se la llevó en volandas por la bahía. Todavía más allá, a sotavento, vi un gran cabo, hacia el que goberné. Ahora volví a repasar mi derrota anterior hacia Punta Arenas, porque la borrasca soplaba del sudoeste.



Una vista de Punta Arenas en el estrecho de Magallanes.

No obstante, pronto tuve al *Spray* de nuevo bajo control, y en poco tiempo viré hasta el socaire de una montaña, donde la mar estaba como un plato, y a medida que el barco iba aproximándose a la orilla, las velas flamearon y después quedaron caídas a telón. Aquí pensé que debería echar el ancla y descansar hasta la mañana siguiente, pues había ocho brazas de agua muy cerca de la orilla. Pero fue interesante observar, al salir el hierro, que aún no había llegado éste al fondo cuando ya otro *williwaw* se despeñaba montaña abajo y arrastraba consigo al *Spray* a mayor velocidad de la que yo podía arriar del cable del ancla. Así que, en vez de descansar, tuve que guarnir y virar del molinete para meter a bordo el ancla y las cincuenta brazas de cable que pendían arriba y abajo, en aguas profundas. Esto me sucedió en aquella parte del estrecho denominada Puerto del Hambre. ¡Lúgubre Puerto del Hambre! Trabajé en el molinete el resto de la noche, pensando en lo mucho más fácil que había sido para mí, cuando mandaba algún gran barco, ordenar: «¡Hacer esto o lo otro!», mientras que ahora todo el trabajo era sólo mío. Pero mientras viraba, entoné las viejas canciones que cantábamos cuando fui marinero. Porque en los últimos días había pasado tantas penalidades, que ahora me sentía contento de que mi condición no fuese todavía peor.

La amanecida empezaba a hacer muecas cuando el ancla estuvo por fin en el escobén. Para entonces había caído el viento y las ventolinas relevaban a los *williwaws*, y la balandra derivaba lentamente hacia Punta Arenas. Estaba ya a la vista de los barcos fondeados en la rada, y medio decidido a entrar allí para poder adquirir velas nuevas, cuando el viento saltó del nordeste, es decir, era ahora propicio para navegar en dirección contraria. Así que, sin dudarlo, puse la proa al oeste, hacia el océano Pacífico una vez más, para cruzar por segunda vez la segunda mitad de mi primera derrota a través del estrecho de Magallanes.

IX

Reparación de velas en el *Spray*. — Salvajes y un fondeo turbulento. — Lucha de arácnidos. — Encuentro con Pedro el Negro. — Visita al vapor *Colombia*. — A la defensiva contra la flota de canoas. — Un registro de viajes a través del Estrecho. — Casual cargamento de sebo.

Estaba dispuesto a confiar en mis propios pequeños recursos para reparar los destrozos causados en el velamen por la gran tempestad que me había arrastrado hacia el sur, en dirección al cabo de Hornos, después de haber pasado al Pacífico por el estrecho de Magallanes. Así que, de vuelta en el estrecho vía el canal Cockburn, no proseguí hacia el este para buscar ayuda en el establecimiento de Punta Arenas, sino que arrumbé otra vez hacia la entrada noroccidental del Estrecho y comencé a trabajar, con aguja de velero y rempujo (o dado), en las oportunidades que se presentaban, fondeado y navegando. Fue una tarea lenta, pero poco a poco el pequeño triángulo de capa sobre la botavara fue ampliándose hasta alcanzar las dimensiones de una vela mayor utilizable, con pico y gratil además. No era la vela con mejor caída a flote, pero por lo menos resultaba muy fuerte y era capaz de aguantar un duro vendaval. Un barco que se cruzó mucho después con el *Spray* informó sobre ella diciendo que era una mayor de diseño mejorado y con un sistema patentado para arrizar; pero éste no fue el caso.

Durante varios días posteriores al temporal, el *Spray* tuvo buen tiempo y navegó bien por el Estrecho una distancia de veinte millas, lo que después de tantas jornadas de adversidad me pareció aceptable. El tiempo, como dije, fue bueno durante algunos días, pero no me trajo mucho descanso. Los cuidados por la seguridad del barco e incluso por mi propia vida no

disminuyeron con la ausencia del mal tiempo. En realidad el peligro fue incluso mayor, puesto que en aquellos días relativamente buenos los salvajes se aventuraban abiertamente en sus merodeos, mientras que con tiempo borrascoso desaparecían de la vista, ya que sus minúsculas canoas eran frágiles y no merecían siquiera el nombre de embarcaciones. Siendo así, disfrutaba ahora de las tempestades de viento como nunca antes, y el *Spray*, en su trabajoso avance por las proximidades del cabo de Hornos, no estuvo mucho tiempo sin ellas. En cierto modo me endurecí con aquel género de vida y empecé a pensar que en una travesía más del Estrecho, si por azar la balandra era nuevamente arrastrada por la galerna, tendría la iniciativa y podría obligar a los fueguinos a ponerse enteramente a la defensiva. Este pensamiento surgió obligadamente en mí estando en la bahía de Snug, donde fondeé una madrugada gris, tras rebasar el cabo Froward, para encontrar, cuando se hizo claramente de día, que dos canoas indias que yo había eludido navegando toda la noche, se hallaban ahora en aquella bahía, bajo la sombra que arrojaba la alta punta de la bocana. Estaban bien manejadas, y los salvajes, bien armados con arcos y flechas. Cuando les disparé un tiro cruzado por la proa, ambas viraron y se metieron en una pequeña caleta, fuera de mi vista. Ante el peligro de que aquellos indios desembarcaran y se aproximasen al *Spray* arrastrándose entre los arbustos próximos al barco, me vi obligado a izar las velas que acababa de arriar y a cruzar hasta la otra orilla del Estrecho, a unas seis millas de distancia. Pero tuve que aguzar el ingenio para levar el ancla, porque, debido a una avería sufrida allí en el molinete, no pude utilizarlo. Sin embargo, icé todas las velas, metí el aparejo en viento y puse el barco a ceñir. La balandra arrastró el ancla como si ya estuviera acostumbrada a hacerla garrear de esta forma abyecta, y con ella se llevó una tonelada o más de algas de un bajo de la bahía, pues la brisa soplaba con mucha fuerza.

Mientras tanto trabajé hasta que la sangre comenzó a brotar de mis dedos, sin dejar de vigilar por encima del hombro a los indios, a los que, siempre que veía moverse alguna extremidad humana o una ramita, enviaba una bala silbando, porque tenía constantemente a mano un arma y habría tomado como declaración de guerra a cualquier salvaje que apareciese al alcance de aquélla. Sin embargo, tal y como se desarrollaron las cosas, la

única sangre vertida allí fue la mía, y ello debido a un fútil accidente, al magullarme la carne, como tantas veces, contra una cornamusa o cualquier cabilla interpuesta en mi camino cuando tenía prisa. Los cortes en las manos debidos a entrar con fuerza de cabos mojados resultaron a veces dolorosos y con frecuencia sangraron liberalmente; pero cicatrizaron cuando conseguí salir por fin del Estrecho.

Después de librar la bahía de Snug puse el barco a fil de viento, reparé el molinete e icé el ancla hasta el escobén y la trinqué con su aparejo, tras lo cual atravesé el Estrecho hasta un puerto de abrigo situado a unas seis millas de distancia, fondeando al pie de una alta montaña, en nueve brazas de agua, contiguo a un acantilado perpendicular. Aquí me respondió mi propia voz, así que denominé al lugar «La Montaña del Eco». Al ver árboles secos algo más lejos, donde la orilla era accesible, desembarqué para aprovisionarme de leña, llevando, además del hacha, el rifle, que en estos días nunca dejaba lejos del alcance de mi mano. Pero no vi criatura viviente, excepto una araña que había anidado en un tronco seco, que llevé en el bote a la balandra. La conducta de este insecto me interesaba ahora más que cualquier otra cosa en los alrededores del selvático lugar. En la cabina se encontró, por una extraña coincidencia, con otra araña de su mismo tamaño y especie, que venía desde Boston como polizón —un tipo pequeño y de buenos modales, pero poderosamente diestro—. Bueno; el fueguino alzó sus antenas para luchar, pero mi pequeño bostoniano le derribó enseguida, le rompió las patas y se las arrancó una por una, tan mañosamente, que menos de tres minutos después de comenzar el combate la araña fueguina no se diferenciaba en nada de una mosca.

Tras una noche de vigilancia permanente sobre aquella costa llena de asechanzas, a la mañana siguiente me di prisa en aparejar. Sin embargo, antes de levar el ancla me preparé una taza de café caliente, sobre un buen fuego en mi gran estufa de Montevideo. Allí cremé la araña fueguina, muerta el día anterior por el pequeño guerrero de Boston, que mucho después, en Ciudad del Cabo, una dama escocesa, al escuchar la lucha del animalito, bautizó con el nombre de *Bruce*.

El *Spray* navegó ahora a un largo, hacia la isla del Café, a la que di vista el día de mi cumpleaños, 20 de febrero de 1896. Allí nos topamos con otra

galerna, que me obligó a buscar abrigo al redoso de la gran isla de Carlos. Sobre una punta escarpada de esta isla vi señales de humo, y una tribu de salvajes que estaba acampada aquí desde mi primer viaje por el Estrecho, botó y tripuló inmediatamente sus canoas en demanda del *Spray*. No había sido prudente por mi parte haber llegado hasta aquí, pues el fondeadero quedaba a tiro de flecha desde la orilla, densamente arbolada, pero les hice señas de que una sola canoa podía abarloadse al costado de la balandra, mientras ésta derivaba, a vela, al socaire de tierra. Indiqué a las otras que se alejaran, y, como por casualidad, dejé a la vista sobre el tambucho de la cabina un magnífico rifle Martini-Henry. En la canoa que se abarloó al costado del *Spray*, gritando su incesante frase petitoria de «¡Llamar goleta!», había dos indias y un indio, los ejemplares humanos más toscos que he visto en ninguno de mis viajes. «¡Llamar goleta!» era su lamento al abrir de la orilla, y «¡Llamar goleta!» seguía siéndolo cuando llegaron a mi barco. Por señas, las mujeres pidieron comida, mientras el indio, un salvaje de cara oscura, permanecía de pie, con aire indiferente y sombrío, como si aquel asunto no le interesara en lo más mínimo. Pero al darles la espalda para ir a buscar galleta y carne salada para las mujeres, el «macho» saltó a la cubierta de la balandra y se dirigió hacia mí, diciéndome en su jerga española que nos habíamos encontrado antes. Yo ya había reconocido el tono de su «¡Llamar goleta!», y su barba completa le identificaba sin lugar a dudas como a Pedro el Negro, sujeto con el que, era cierto, me había encontrado antes.

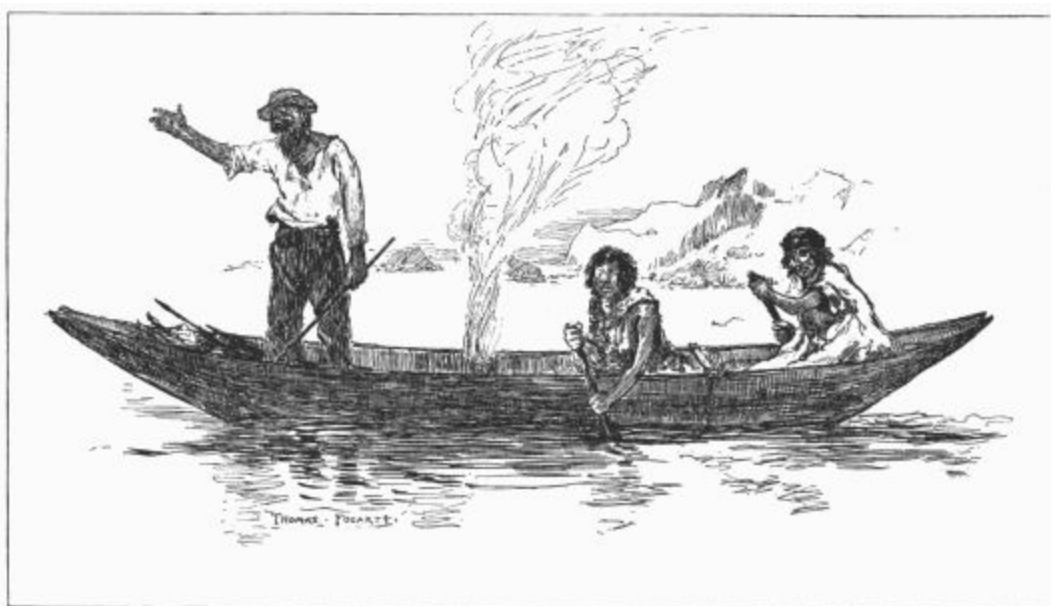
—¿Dónde está el resto de la tripulación? —preguntó mirando intranquilo a su alrededor, puede que temiendo que unas manos salieran por la escotilla de proa y le dieran la justa recompensa por sus muchos crímenes—. Hace unas tres semanas —dijo—, cuando pasaste por aquí vi tres hombres a bordo. ¿Dónde están los otros dos?

Le respondí brevemente que la misma tripulación seguía aún a bordo.

—Pero —dijo ahora— veo que tú haces todo el trabajo. —Y con risa sarcástica añadió, mirando a la vela mayor—: ¡Hombre valiente!

Le expliqué que yo hacía todo el trabajo durante el día, mientras los demás tripulantes dormían para poder estar descansados y vigilar a los fueguinos por la noche. Me interesaba la sutil astucia de este salvaje,

conociéndole, como le conocía, mejor de lo que él se imaginaba. Aunque no hubiera sido advertido antes de zarpar de Punta Arenas, le habría catalogado ahora como un perfecto villano. Es más, una de las mujeres, con esa chispa de bondad que puede encontrarse de alguna manera incluso en el corazón del salvaje más bajo, me advirtió por señas que tuviera cuidado, o Pedro el Negro me haría daño. Mas no necesitaba el aviso; estaba en guardia desde el principio, y en aquel momento tenía en la mano un buen revólver listo para disparar.



«¡Llamar goleta!».

—Cuando navegaste por aquí antes —continuó Pedro el Negro— me disparaste un tiro —y añadió, con cierto calor—, que fui «muy malo».

Fingí no entenderle y dije:

—Tú has vivido en Punta Arenas, ¿verdad?

Respondió bruscamente:

—Sí —y de pronto pareció sentir un gran entusiasmo por haber encontrado alguien que venía del querido y viejo lugar.

—¿En la misión? —le pregunté.

—¡Ah, sí! —replicó, adelantándose como para abrazar a un antiguo amigo.

Pero le hice seña de que retrocediera, pues no me fiaba de su talante adulator.

—¿Y conoces al capitán Pedro Samblich? —continué yo.

—Sí —dijo el granuja, que había asesinado a un pariente de Samblich—. Sí, de veras es un gran amigo mío.

—Lo sé —dije yo.

Samblich me había dicho que le pegase un tiro en cuanto le viera. Señalando el rifle sobre el tambucho quiso saber ahora cuántas veces podía disparar.

—¿Cuántos? —preguntó.

Y cuando le dije que el arma disparaba siempre, dejó caer la mandíbula con pasmo y habló de marcharse. No se lo impedí. Entregué a las mujeres galleta y carne de buey, y una de ellas me dio varios trozos de sebo a cambio. Y creo que merece mención el hecho de que no me ofreciese los más chicos, sino que, con alguna molestia extra, me entregó el mayor de todos los que había en la canoa. Ningún cristiano podía haber hecho más.

Antes de abrir de la balandra, el astuto salvaje me pidió fósforos e hizo ademán de querer alcanzar con la punta de su lanza la caja que yo estaba a punto de darle; pero se la alargué sobre la boca del cañón de mi rifle, el que «disparaba siempre». El sujeto recogió la caja con bastante cautela, pero dio un salto cuando le grité «¡Cuidado!», a lo cual las mujeres rieron de buena gana y no parecieron nada disgustadas. Tal vez el miserable las había apaleado aquella mañana por no haber recogido bastantes mejillones para su desayuno. Creo que todos nos entendíamos muy bien.

Desde la isla de Carlos, el *Spray* cruzó hasta la bahía de Fortescue, donde eché el ancla y pasé una noche confortable, al socaire de tierra alta, mientras el viento aullaba fuera. La bahía estaba ahora desierta. Los que había visto en la isla eran indios de Fortescue, y estaba bastante seguro de que no podrían seguir al *Spray* con el ventarrón que soplaba. Sin embargo, para no descuidar toda precaución, antes de retirarme regué la cubierta con tachuelas.

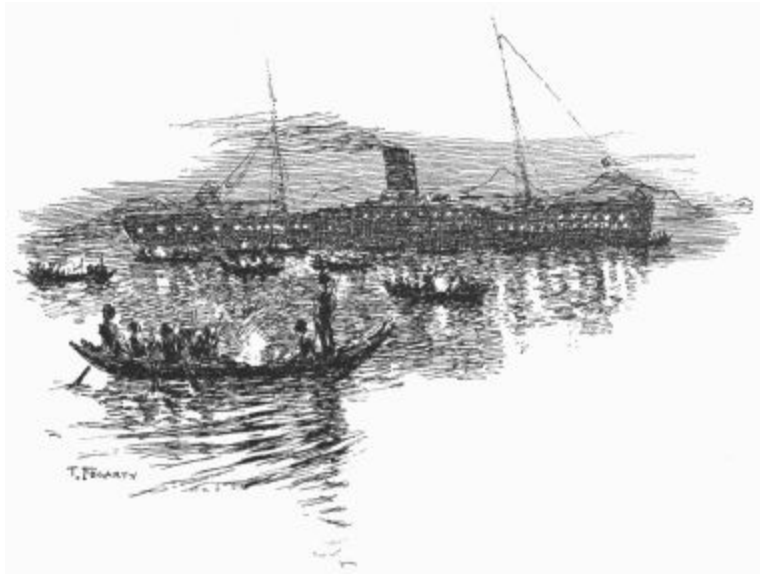
Al día siguiente, la soledad del lugar fue rota por la aparición de un gran vapor, que se dirigía al fondeadero con la línea de flotación muy alta. No era extranjero. Pude reconocer su arrufo, el modelo y hasta el aire que tenía.

Largué mi bandera y enseguida vi ondear al viento, en el mástil del gran buque, la enseña de las barras y estrellas.

El viento había caído, y al anochecer aparecieron los salvajes de la isla, bogando directamente hacia el vapor al grito de «¡Llamar goleta!». Después vinieron al *Spray* a pedir más, o a robarlo todo, manifestándome que no habían conseguido nada en el vapor. Pedro el Negro se abarloó otra vez con su canoa. Y creo que mi propio hermano no habría parecido estar más contento de volver a verme. Me pidió que le prestara el rifle para matar por la mañana un guanaco para mí. Aseguré al tipo que si permanecía allí otro día se lo prestaría, pero, por supuesto, no pensaba quedarme. Le di un cuchillo de cobre y algunas pequeñas herramientas útiles para construir canoas, y le pedí que se marchara.

Aquella misma noche, al amparo de la oscuridad, me llegué al vapor, que resultó ser el *Colombia*, despachado desde Nueva York para San Francisco, al mando del capitán Henderson. Llevé encima todas mis armas, por si tenía que combatir a la vuelta. El primer oficial del *Colombia*, señor Annibal, era un antiguo amigo mío, y recordó ahora, nostálgicamente, los días que pasamos juntos en Manila, él con el *Southern Cross* y yo en el *Northern Light*, barcos ambos tan hermosos como sus nombres (*Cruz del Sur* y *Aurora Boreal*).

El *Colombia* llevaba a bordo una buena provisión de víveres frescos. El capitán dio a su camarero alguna orden, y recuerdo que el cándido joven me preguntó si me servirían, además de otras cosas, unas cuantas latas de leche y un queso. Cuando ofrecí mi oro de Montevideo por los suministros, el capitán rugió como un león y me dijo que guardara el dinero. El caso es que yo había conseguido un espléndido lote de provisiones de todas clases.



Contraste entre la iluminación eléctrica del *Colombia* y el fuego en las canoas de los indios Fortescue.

Al regresar al *Spray*, donde no había novedad alguna, me preparé para aparejar de madrugada. Habíamos quedado en que el vapor tocaría la sirena por mí si salía el primero. Mientras tanto observé al vapor de vez en cuando, a través de la noche, sólo por el placer de ver sus luces eléctricas, contrastando fuertemente con las ya habituales en las canoas fueguinas, que portaban su hachón característico.

La balandra fue la primera en zarpar, pero el *Colombia* le siguió pronto y luego me saludó al pasar. Si el capitán me hubiera hecho entrega de aquel barco, su Compañía no habría estado peor de lo que estaría dos o tres meses después, ya que mucho más adelante pude leer lo siguiente en un periódico californiano atrasado: «El *Colombia* se considera una pérdida total». En su segundo viaje a Panamá había naufragado sobre las rocas de la costa de California.

Ahora el *Spray* luchaba una vez más contra el viento y la corriente, como era normal en el Estrecho. En este punto, las corrientes del Atlántico y del océano Pacífico se encuentran, y en el Estrecho, como en la costa de afuera, su choque da lugar a una conmoción de remolinos y olas que, con

un temporal de viento, resultan peligrosas para las canoas y otras frágiles embarcaciones.

Algunas millas más afuera había un gran vapor embarrancado en la orilla y con la quilla al cielo. Al pasar por aquel sitio, la balandra tuvo una racha de viento ligero, pero después —un fenómeno de lo más notable para el tiempo del Estrecho— el viento cayó por completo. Entonces brotaron por todas partes señales de humo y de fuego, y pronto avisté más de veinte canoas, todas ellas arrumbadas hacia el *Spray*. Al llegar a la voz, sus salvajes tripulantes gritaron: «¡Amigo, llamar goleta!». «¡Anclar aquí. Buen puerto aquí!», y otras frases en español, mezcladas con su propia jerga. No tenía el pensamiento de fondear en su «buen puerto». Icé la bandera de la balandra y disparé el rifle, todo lo cual podrían ellos interpretar como un saludo amistoso o una invitación a que pasaran de largo. Desplegaron en semicírculo, a una distancia del *Spray* de unos 75 metros, que, en defensa propia, para mí habría sido la línea de muerte. En su flotilla de mosquitos figuraba el bote de algún barco probablemente robado a una tripulación asesinada. Seis salvajes manejaban este bote bastante desmañadamente, con las palas de los remos rotas. Dos de los indios que permanecían de pie calzaban botas de mar, lo que me confirmó la sospecha de que ya habían visitado de noche la cubierta del *Spray* y que, si podían, volverían a hacerlo. Sin duda aquellas botas de mar les habrían protegido los pies y hecho inefectivas mis tachuelas de alfombra.

Bogando desgarbadamente pasaron Estrecho abajo, a unos noventa metros del *Spray*, sin más cumplidos y como si se dirigieran a la bahía de Fortescue.

Supuse que aquello era sólo parte de su estrategia, de manera que vigilé intensamente una pequeña isla que pronto se interpuso entre sus canoas y mi balandra, ocultándolas de mi vista, y sobre la cual abatía inexorablemente mi barco con la marea y todas las perspectivas de embarrancar en las rocas. Porque no tenía fondeadero, al menos ninguno que los cables de mi ancla pudieran alcanzar. Y —estuve bastante seguro— pronto vi un movimiento de la hierba precisamente en lo más alto de la isla, que se llama Bonet y tiene cuarenta y un metros de elevación. Hice varios disparos sobre aquel punto, pero no volví a ver señales de los salvajes. Sin

duda eran ellos los que habían movido la hierba, porque al rebasar el *Spray* la isla que el rebote de la marea nos permitió librar, vi el bote al otro lado, mostrando con bastante elocuencia la astucia y ánimo traicionero de sus tripulantes. La fuerte brisa que se levantó de pronto dispersó a las canoas y sacó a la balandra de aquella situación peligrosa, pese a que el viento, aunque bonancible, soplaba de proa.

Ciñendo contra viento y marea, el *Spray* llegó a la bahía de Borgia en la tarde siguiente, y fondeó allí por segunda vez. Y quisiera poder describir el escenario del Estrecho hacia la medianoche, bajo el resplandor lunar, después de haber dejado atrás a los salvajes y la isla de Bonet. El espeso banco de nubes que se había extendido por el firmamento, se rasgó y deshizo bruscamente ahora, y la noche se volvió de pronto tan clara como el día, o casi tanto. Una elevada montaña se reflejaba invertida sobre el agua, por nuestra proa, con igual nitidez que sobre un espejo, y el blanco *Spray*, que avanzaba de la mano de su propia oscura sombra, eran dos balandras sobre la plateada mar.

Después de fondear eché al agua el bote y, con hacha y rifle, desembarqué en el morro de la ensenada y llené el barril con el agua de un arroyo. Entonces, como antes, no había señales de indios en el lugar, así que, encontrándolo casi desierto, vagué por los alrededores de la playa durante una hora o más. El buen tiempo parecía en cierto modo añadir solitud al paisaje, y cuando llegué al punto donde estaba señalada una tumba, no quise proseguir. Al regresar al morro de la ensenada descubrí lo que me pareció un Calvario, pues algunos navegantes habían clavado travesaños para que sirvieran de referencia a los que llegaran detrás. Habían anclado aquí y se habían ido; todos excepto aquel que yacía bajo el pequeño túmulo. Una de estas sencillas referencias había sido dejada allí, curiosamente, por el vapor *Colimbia*, gemelo del *Colombia*, mi vecino aquella misma mañana.

Leí los nombres de otros muchos barcos, algunos de los cuales copié en mi diario de bitácora. Otros eran ilegibles. Varios de los travesaños estaban carcomidos y caídos por el suelo, y yo conocía muchas de las manos que los habían puesto allí, algunas de las cuales estaban ya inmóviles. Sobre aquel lugar flotaba un halo deprimente, y me apresuré a volver a bordo para



Referencias a los pasajes a través del estrecho en la entrada de la bahía de Borgia.

Nota.- En un pequeño arbusto cerca del agua había un tablero que lleva varias otras inscripciones, a las que se añadieron las palabras «Balandra *Spray*, de marzo de 1896».

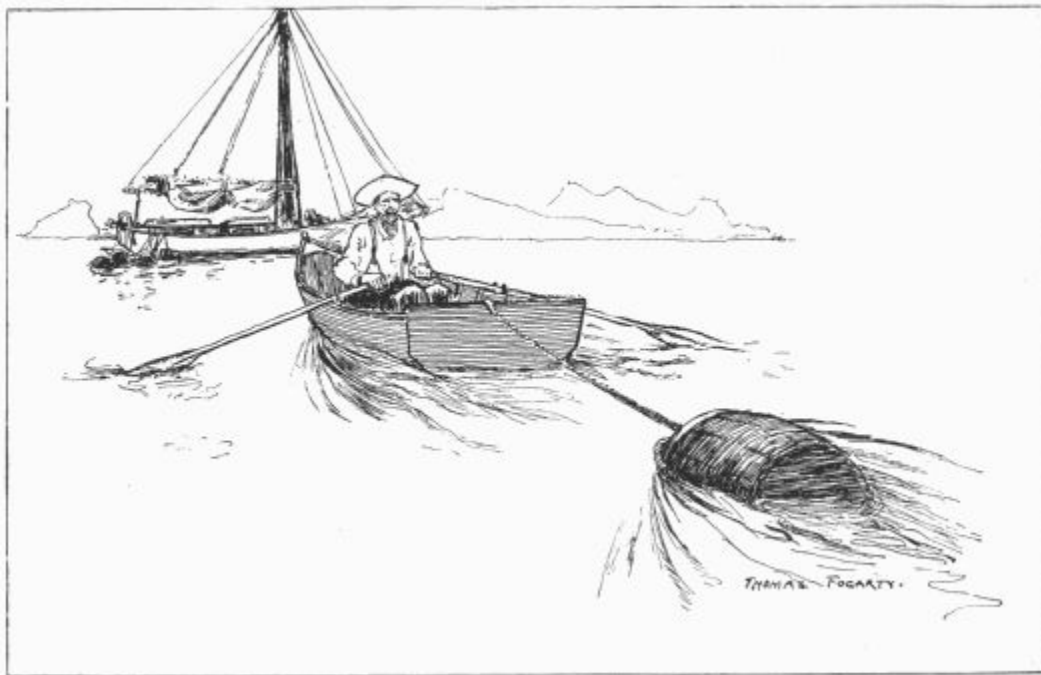
olvidarme otra vez de mí mismo en el viaje.

Con las primeras luces de la madrugada siguiente me alejé de la bahía de Borgia, y a la altura del cabo Quod, donde el viento cayó mucho, fondeé sobre algas, en veinte brazas de agua, aguantándome allí durante varias horas, contra una corriente de tres nudos. Aquella noche fondeé algunas millas más lejos, en la ensenada de Lángara, donde al día siguiente descubrí restos de un naufragio y mercancías traídas por la mar. Trabajé durante todo el día para rescatar y llevar a la balandra un verdadero cargamento. La mayor parte de aquellas mercancías eran sebo en barricas y bultos de donde habían escapado aquéllas, y envuelto en algas encontré un barril de vino, que también remolqué hasta el costado. Lo icé todo a bordo con las drizas de boca, tomando vuelta al molinete. El peso de algunas barricas superaba los trescientos ochenta kilos.

No vi indios por Lángara; evidentemente no habían estado aquí desde la gran tempestad que había arrojado a tierra los restos del naufragio. Probablemente fue la misma que arrastró al *Spray*, entre el 3 y el 8 de

marzo, hacia el cabo de Hornos. Cientos de toneladas de algas habían sido arrancadas de sus lechos en aguas profundas y arrolladas en montículos sobre la playa. Un ejemplar de alga que hallé entero, con raíces, hojas y todo, medía cuarenta metros de largo^[3]. Por la noche, en este lugar llené un barril con agua potable, y al día siguiente aparejé, con viento por fin favorable.

No había navegado mucho, sin embargo, cuando divisé por el través, en una caleta, más cantidad de sebo. Así que fondeé y volví a echar al agua el bote, como anteriormente. Aquel día llovió y nevó de duro, y el transporte del sebo a brazo y teniendo que caminar sobre los cantos rodados de la playa no resultó fácil. Pero seguí trabajando sin parar hasta que el *Spray* tuvo a bordo un cargamento completo. Me alegraba la perspectiva de poder hacer más adelante, durante el viaje, un buen negocio, porque mis antiguos hábitos de traficante volvieron a salir a flote. Zarpé de aquella caleta hacia el mediodía, lleno de grasa de la cabeza a los pies y con el barco bien ensebado de quilla a perilla. La cabina, lo mismo que la bodega y la cubierta, iban abarrotadas de sebo y totalmente engrasadas.



Salvando los restos del naufragio.

X

Tempestad de nieve durante la travesía hasta Puerto Angosto. — Una escota defectuosa hace peligrar al *Spray*.— El *Spray* es blanco de una flecha fueguina. — La isla de Alan Erric. — Otra vez en el Pacífico abierto. — Navegando hasta la isla de Juan Fernández. — Un «rey» distraído. — En el fondeadero de Robinsón Crusoe.

Se había desencadenado otra tempestad, pero el viento era aún favorable y sólo quedaban veintiséis millas de navegación hasta Puerto Angosto, lugar bastante melancólico donde, sin embargo, encontraría un fondeadero seguro en el que revisar y estibar bien la carga. Seguí con las velas arriba para llegar antes de que anoheciera, y el *Spray* volaba entre los copos de nieve, que caía densa y rápida y que terminó por cubrirlo por completo, dejándolo igual que un gran pájaro de invierno.

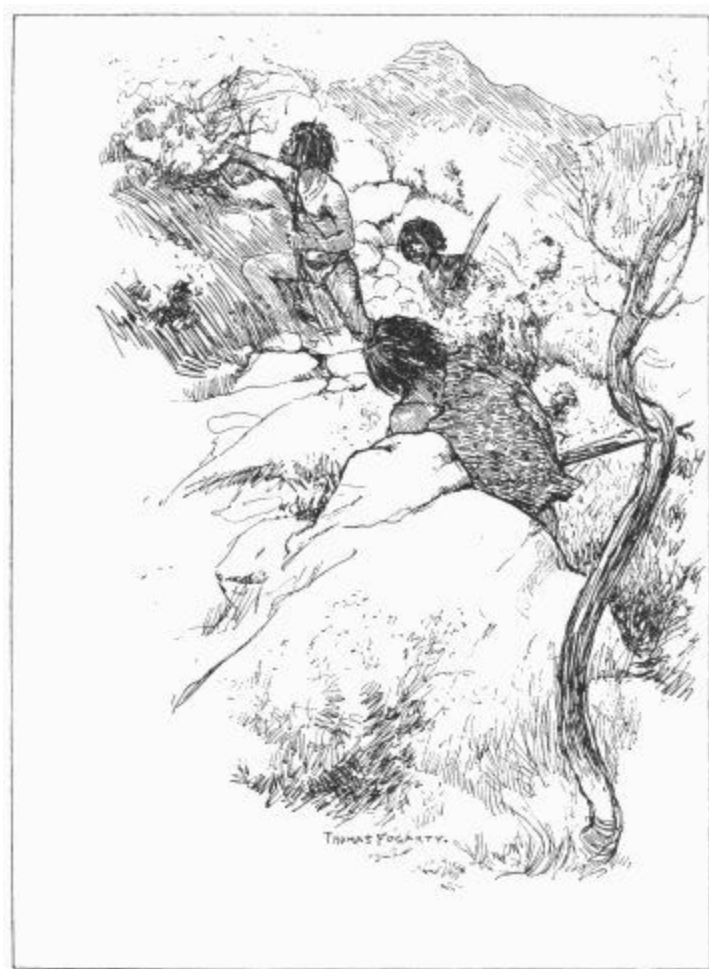
Entre los chubascos pude ver el cabo que señala la bocana de aquella ensenada, y ya gobernaba hacia ella cuando una desquiciada racha de viento tomó a la vela mayor por la lúa, la hizo transluchar y, ¡válgame el cielo!, qué a punto estuvo de originar un desastre; porque faltó (se rompió) la escota, y la troza de la botavara saltó fuera de su herraje, cuando la noche ya se nos echaba encima. Para poder reparar y poner las cosas en orden antes de que oscureciera, y sobre todo para poder hacerlo antes de que la balandra derivase rápidamente a sotavento del puerto de abrigo, trabajé hasta que el sudor me corrió por todo el cuerpo. Incluso así no logré encajar la botavara en su zuncho. Antes de haber podido conseguirlo estaba ya frente a la entrada del puerto, y era el momento de meter el barco o de perder el fondeadero; pero en tal condición, como un pájaro con el ala rota, el *Spray*

entró en el asilo. El accidente, que puso en peligro a mi barco y al cargamento, fue originado por un cabo de escota defectuoso, hecho con sisal, una fibra traicionera que a tantos marinos ha hecho pronunciar palabras mayores.

No llevé la balandra al puerto interior de Angosto, sino que la dejé dentro de un lecho de algas, al pie de un farallón escarpado, a la banda de babor según se entra. Era un rincón extraordinariamente abrigado, y para asegurar que al barco no se lo llevaría ningún chubasco *williwaw*, lo fondeé con dos anclas y, con cables, lo amarré a los árboles. Sin embargo, excepto algunas fugadas de viento rebotadas contra las montañas al otro lado del fondeadero, el viento no llegaba allí. Como en cualquier otra parte de la región, el país está aquí formado por montañas. Éste sería el lugar donde tendría que reparar y de donde después navegaría directamente, una vez más, hacia cabo Pilar y el océano Pacífico.

Permanecí varios días en Puerto Angosto, muy atareado con la balandra. Estibé en la bodega el sebo que llevaba en cubierta, ordené mejor la cabina y metí a bordo una buena cantidad de agua y de leña. Cosí las velas, reparé la jarcia y envergué un baticulo, lo que cambió el aparejo, que quedó convertido en yol, aunque seguí llamando al barco balandra, pues aquella pequeña cangreja era sólo ocasional. Incluso cuando más ocupado estuve en mi trabajo, nunca olvidé tener el rifle junto a mí, listo para su empleo inmediato; porque estaba necesariamente al alcance de los salvajes y porque había visto canoas fueguinas en este mismo lugar cuando fondeé en el puerto, algo más adentro, en mi primera travesía del Estrecho. Creo que fue en el segundo día, mientras me afanaba entre las cubiertas, cuando escuché el zumbido de algo que rasgó el aire cerca de mi oreja, y luego un sonido como de «zip», en el agua, pero no pude ver nada. Sin embargo, pronto sospeché que se trataba en realidad de una flecha de alguna clase, porque, poco después, una que no me pasó lejos alcanzó al palo mayor, donde quedó firmemente clavada, vibrando a consecuencia del impacto —el autógrafo de algún fueguino—. Un salvaje estaba cerca, en alguna parte, no podía haber duda alguna. No lo sabía, pero podía estar disparando contra mí con la intención de apoderarse de la balandra y de su cargamento, así que agarré mi viejo Martini-Henry, el rifle que disparaba siempre, y mi primer

tiro desveló a tres fueguinos, que huyeron de entre una mata de arbustos donde habían estado escondidos y treparon por las colinas. Disparé muchos cartuchos, apuntándoles bajo los pies para animarles a trepar. Mi viejo y querido rifle despertó a las dormidas colinas, y, con cada eco devuelto, los tres salvajes saltaban como si de otro disparo se tratase; pero velozmente, tan deprisa como sus piernas se lo permitían, pusieron entre ellos y el *Spray* una buena parcela de la Tierra del Fuego. Tuve, entonces más que nunca, el mayor cuidado en que todas mis armas estuviesen cargadas y que su munición quedara siempre a mano. Pero los indios no volvieron, y aunque coloqué tachuelas en cubierta cada noche, no descubrí nuevos visitantes, y lo único que tuve que hacer fue barrer cuidadosamente, a la mañana siguiente, las que había dejado sobre las tablas.



«Mi primer tiro desveló a tres fueguinos».

A medida que transcurrían los días, la estación se hacía más favorable para lograr una oportunidad de librar el Estrecho con buen viento, y tras seis intentos, en los que fui rechazado cada vez, decidí tomármelo con calma. El mal tiempo que me obligó a regresar a Puerto Angosto la última vez, en busca de abrigo, trajo también al cañonero chileno *Cóndor* y al crucero argentino *Azopardo*. Tan pronto el último arrojó el ancla, su comandante, el capitán de navío Mascarelias, envió un bote al *Spray* con el mensaje de que si yo renunciaba al viaje y regresaba, él me remolcaría hasta Punta Arenas —lo último en que yo podía pensar—. Los oficiales del *Azopardo* me dijeron que cuando remontaron el Estrecho detrás del *Spray*, en la primera travesía de éste, vieron a Pedro el Negro y supieron que me había visitado. Siendo el *Azopardo* un buque de guerra extranjero, no tenían el derecho de arrestar al fueguino fuera de la ley, pero el comandante del crucero me reprochó el no haber pegado un tiro al granuja cuando vino a mi balandra.

Conseguí algunos cabos y otros pequeños efectos de estos buques, y los oficiales de ambos me proporcionaron ropa de cálida franela, de la que estaba muy necesitado. Con estas adiciones a mi equipo personal, y con el barco bien aparejado, aunque con su línea de flotación un tanto hundida, estaba bien dispuesto para un nuevo combate con el mar del Sur, mal llamado océano Pacífico.

En la primera semana de abril entraron vientos del sudeste, como los que suelen aparecer por el cabo de Hornos en las estaciones de otoño e invierno. Trajeron mejor tiempo que el reinante en verano y empezaron a remover las nubes altas. ¡Un poco más de paciencia y llegaría el momento de zarpar con viento favorable!

En Puerto Angosto me encontré con el profesor Dusen, de la expedición científica sueca a América del Sur y las islas del Pacífico. Estaba acampado junto a un arroyo cercano a la entrada del puerto, donde había muchas variedades de musgo en las que estaba interesado y donde el agua era, según decía su cocinero argentino, «muy rica». Para protegerse de los salvajes, el profesor tenía en su campamento a tres argentinos bien armados. Parecieron disgustarse cuando hice el relleno de agua potable de un pequeño regato próximo al barco, sin hacer caso de su consejo de seguir

más arriba hasta un arroyo mayor, donde el agua era «muy rica». Pero eran buena gente, aunque me maravilló el que, viviendo sobre un terreno tan húmedo, no estuviesen todos ellos baldados con dolores reumáticos.

No tengo intención de relatar todos los pequeños aciertos y desaciertos del *Spray* en Puerto Angosto, mis muchos intentos de hacerme a la mar, ni cada retorno en busca de abrigo. Hubo numerosos obstáculos que me hicieron regresar, pero el 13 de abril, por séptima y última vez, levé anclas desde Angosto. Las dificultades se multiplicaron sin embargo de tal manera, que si yo hubiera sido supersticioso no habría insistido en zarpar en un treceavo día; a pesar de que fuera soplaban un viento favorable. Muchos de los incidentes fueron de verdad ridículos. Como cuando, por ejemplo, me encontré desenredando el mástil del barco de las ramas de un árbol, después de haber derivado contra mi voluntad y por tres veces seguidas alrededor de una isla pequeña. Aquello parecía más de lo que los nervios podían soportar, y tenía que hacer algún comentario o morir como en pleno ataque de tétanos, con las mandíbulas prietas. De manera que apostrofé al *Spray*, igual que un granjero impaciente a su caballo o a buey: «¿No sabes —le grité—, no sabes que no puedes trepar a los árboles?». Pero el pobre y viejo *Spray* había ensayado en el estrecho de Magallanes, y además con éxito, casi todo lo demás, de manera que mi corazón se enterneció al pensar en las cosas que había tenido que sufrir. Es más, había descubierto una isla. Esta que él bojeó tres veces seguidas figuraba en las cartas como una punta de tierra. La bauticé, pues, isla de Alan Erric, según un distinguido literato que conocí en extrañas circunstancias y le puse por lema: «No pisar la hierba», lo que, como descubridor, quedaba dentro de mis derechos.

Ahora, por fin, el *Spray* me sacó de la Tierra del Fuego. Aunque por los pelos, pues la botavara de la mayor golpeó contra una peña situada a sotavento, precisamente cuando icé velas para poder librarla. Esto sucedió el 13 de abril de 1896. Pero escapar por los pelos o de milagro no era ya nada nuevo para el *Spray*.

Aquel día, el viento del sudeste, el primer viento de verdad que soplaban de aquel cuadrante en la estación, peinaba magníficamente los blancos penachos de las olas del Estrecho al comenzar la singladura, con todas las perspectivas de poder librar cabo Pilar antes de que rolase. Así fue: el

viento soplaba recio, como siempre en las proximidades de Hornos, pero antes de que cambiase de dirección ya estábamos en franquía respecto a las grandes rompientes de marea a la altura de dicho cabo y de los Evangelistas, los peñascos situados más afuera. Tuve que permanecer al timón para gobernar a las olas cruzadas, porque la mar era mala y no me atreví a dejar el barco a un rumbo fijo. Cuando rodaban por la proa era necesario gobernar a las empenachadas rompientes y tomarlas con toda la habilidad de que yo era capaz, y apartarme de ellas si llegaban por el través.

A la mañana siguiente, 14 de abril, sólo se divisaban las cumbres de las montañas más altas de la Tierra del Fuego, y el *Spray*, avanteando muy bien y arrumbado al noroeste, pronto las perdió de vista por debajo del horizonte. «¡Hurra por el *Spray*!», grité a las focas, a las gaviotas y a los pingüinos, porque allí no había otras criaturas vivientes y porque mi barco había conseguido capear todos los peligros del cabo de Hornos. Además, en su viaje alrededor de Hornos había salvado un cargamento, del cual no tuve que arrojar luego por la borda ni un solo kilo. ¿Y por qué no alegrarse también de aquella magnífica oportunidad que se había presentado por sí sola?

Largué una faja de rizos e icé el foque, porque estando ya en mar abierta quería arribar dos cuartas. Ello me permitió tomar las olas más por la aleta, y el barco iba mejor trincado bajo la presión del viento sobre las velas. Alguna ola de la mar de leva que rodaba del sudoeste se alzaba ocasionalmente y rompía por el través del *Spray*, pero sin causar daños. A medida que el sol iba tomando altura, hasta la mitad del palo de la balandra o algo más, cargaba el viento, y el aire, un tanto frío por la mañana, fue templado a lo largo del día. Pero cosas como éstas tenían ya poca importancia para mí.

Por la tarde, una ola mayor que todas las que habían amenazado al barco durante el día —una de esas que los marinos llaman «de buen tiempo»—, rompió sobre la balandra y la barrió de proa a popa. Me cayó encima estando al timón; fue la última que barrió al *Spray* en las proximidades del cabo de Hornos, y pareció llevarse con ella la totalidad de las pasadas penas. Todos mis sufrimientos quedaron atrás; el verano estaba en ciernes, y otra vez tenía el ancho mundo por delante. Incluso el viento

era literalmente bueno. Mis «trucos» a la caña habían terminado. Eran las cinco de la tarde. Había permanecido, pues, al timón desde las once de la mañana anterior, es decir, durante treinta horas.

Entonces llegó el momento de descubrirme; porque ahora navegaba a solas con Dios. El océano inmenso me rodeaba de nuevo y ninguna lejana montaña rompía la continuidad del límpido horizonte. Pocos días después navegaba ya el *Spray* a toda vela, con el baticulo arriba. Fue un incidente sin importancia, pero era el que seguía a un gran triunfo. El viento continuaba entablado por el sudoeste aunque había moderado, y las olas rugientes se convirtieron en sólo farfullantes, susurrando viejas confidencias contra los costados del velero, que se movía entre ellas encantado con sus historias. Aquellos días, mientras el *Spray* se deslizaba hacia los trópicos, se produjeron rápidos cambios en las cosas que nos rodeaban. Aparecieron nuevas especies de aves marinas; los albatros fueron quedándose atrás, cada vez más escasos, y en su relevo llegaron las gaviotas, más ligeras, picoteando los desperdicios por nuestra estela.

Al décimo día desde el cabo Pilar se presentó un tiburón, el primero de su especie en esta parte del viaje, buscándose disgustos. Le arponeé y le extraje sus feas mandíbulas. Hasta entonces no me había sentido inclinado a cobrar la vida de ningún animal, pero cuando Juan Tiburón se dejó ver, mis buenas intenciones se fueron con el viento. Es un hecho que en Magallanes dejé pasar muchos patos que me hubieran servido para hacer un buen asado, pero, como dije, en aquellas soledades del Estrecho no tuve ánimos para suprimir a ninguna criatura viviente.

Desde cabo Pilar había arrumbado hacia Juan Fernández, y el 26 de abril, después de quince días de travesía, divisé por la proa la histórica isla. Las azules montañas de Juan Fernández, que se alzan por entre las nubes, pueden verse a unas treinta millas de distancia. Mil emociones embargaron mi ánimo al divisar esta isla, e incliné la cabeza hacia cubierta. Podemos burlarnos de las reverencias orientales, pero por mi parte no pude encontrar otra manera de expresarme.

El viento se mantuvo ligero durante el día, de modo que el *Spray* no pudo llegar a la isla hasta que oscureció. Con el poco viento que llenaba sus velas, permaneció toda la noche cerca de la costa, en la parte nordeste,

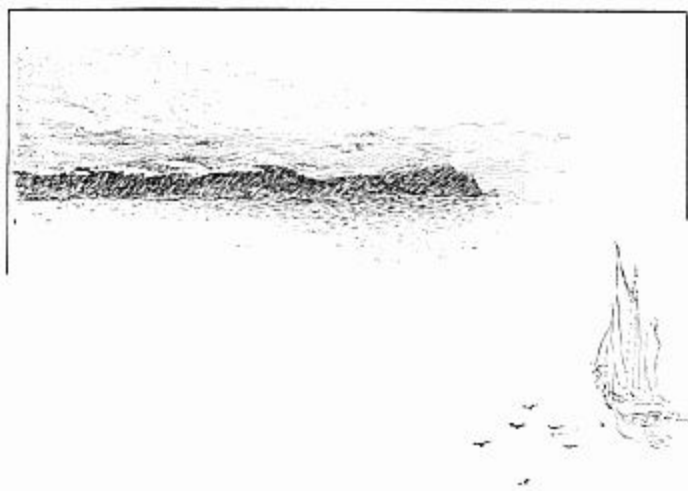
donde la mar estaba en calma. Algo más lejos, en una ensenada, vi titilar una lucecita y disparé un tiro, pero no obtuve respuesta alguna y la luz desapareció pronto. Durante toda la noche escuché el romper de la mar contra los acantilados, dándome cuenta de que la mar de fondo era todavía considerable, aunque desde la cubierta de mi pequeño barco no lo parecía. Por los gritos de los animales de las colinas, que fueron debilitándose paulatinamente durante la noche, deduje que una pequeña corriente alejaba de tierra a la balandra, aunque visualmente me pareció que se mantenía siempre en la peligrosa proximidad de la costa. Y es que siendo aquélla una tierra muy alta, las apariencias me engañaban.

Poco después de la amanecida vi abrir a un bote de remos que se dirigió hacia el *Spray*. Al aproximarse, casualmente recogí el rifle que tenía en cubierta, con la intención de llevarlo a la cabina; pero los individuos que venían en el bote, al ver el arma en mis manos, dieron rápidamente la vuelta y bogaron hacia tierra, que quedaba ahora a unas cuatro millas de distancia. Iban seis remeros a bordo, y observé que en la boga utilizaban remos y toletes, como los marinos expertos, por lo que supe que pertenecían a una raza civilizada; pero su opinión acerca de mí no debía de ser muy buena, ya que equivocaron mi propósito con el rifle y se retiraron a todo bogar. Por señas, aunque no sin dificultades, les hice comprender que no pensaba disparar y que sólo trataba de guardar el arma en la cabina, y que deseaba que volvieran. Cuando lo entendieron, regresaron y pronto estuvieron a bordo.

Uno de los del grupo, a quien los otros llamaban *king*, hablaba inglés, y los demás, español. Todos ellos conocían, por los periódicos de Valparaíso, el viaje del *Spray* y estaban ansiosos por saber noticias acerca de él. Me hablaron de guerra entre Chile y Argentina, de lo que nada había oído yo cuando estuve allí. Acababa de visitar ambos países y les dije que, según las últimas noticias que en ellos circulaban, su propia isla estaba ya en el fondo del mar. (Este mismo informe, de que Juan Fernández se había hundido, circulaba también por Australia cuando llegué a la isla-continente tres meses después).

Había preparado una cafetera y un plato de donuts, que los isleños tomaron tras algunas protestas de cortesía, después de lo cual remolcaron

con su bote al *Spray* hacia la isla, a sus buenos tres nudos de velocidad. El hombre a quien apodaban «rey» empuñaba la barra, y con tantas guiñadas de un lado para otro aturdió de tal manera al *Spray*, que pensé que nunca más volvería a navegar en línea recta. Los otros tiraban vigorosamente a los remos. Pronto supe que lo de «rey» era sólo una cortesía. Le llamaban así por haber vivido en la isla más que ningún otro hombre del mundo —treinta años—, y me dijeron que la isla de Juan Fernández estaba entonces bajo la administración de un gobernador perteneciente a la nobleza sueca. Y también, que su hija podía cabalgar sobre las cabras más salvajes de la isla. Durante mi estancia, el gobernador estuvo en Valparaíso, con su familia, para internar a sus hijos en un colegio de la capital. El «rey» había estado fuera una vez, durante un año o dos, y en Río de Janeiro contrajo matrimonio con una brasileña, que decidió correr su suerte en la lejana isla. Él era portugués, nacido en las Azores. Había navegado en los balleneros de New Bedford, y pilotado un barco. Supe todo esto, y todavía más cosas, antes de que alcanzáramos el fondeadero. La virazón, que no tardó en levantarse, hinchó las velas del *Spray*, y el veterano marino portugués lo llevó a un lugar seguro de la bahía, donde quedó amarrado a una boya, frente al poblado.



El *Spray* aproximándose a Juan Fernandez, la isla de Robinson Crusoe.

XI

Los isleños de Juan Fernández son agasajados con donuts. — Belleza de los dominios de Robinsón Crusoe. — La montaña-monumento a Alexander Selkirk. — La cueva de Robinsón Crusoe. — Un paseo con los niños de la isla. — Hacia el oeste, con un vendaval sin malicia. — Un mes de navegación con el viento a un largo, guiado por el Sol y por la Cruz del Sur. — Avistadas las Marquesas. — Experiencias en navegación por estima.

Una vez amarrado el *Spray*, los isleños volvieron al café y a los donuts, y quedé más que halagado de que no desdeñaran mis buñuelos, como había hecho el profesor sueco en el estrecho de Magallanes. Entre los buñuelos y los donuts había poca más diferencia que el nombre. Ambos estaban fritos con sebo, que era su punto fuerte, porque en la isla no había ningún animal más graso que la cabra, y una cabra es, para decir lo mejor, una bestia magra. Así que, con vistas al negocio, colgué inmediatamente mi balanza romana de la botavara, lista para pesar sebo, pues allí no había oficial de aduanas que pudiera decirme: «¿Por qué hace usted eso?», y antes de la puesta del sol los isleños ya habían aprendido el arte de hacer buñuelos y donuts. No pedí mucho dinero por lo que vendí, pero las antiguas y raras monedas que recibí en pago, algunas procedentes de un galeón naufragado en la bahía nadie sabía cuándo, se las vendí después a los anticuarios por mucho más del valor acuñado. Así que de esta forma indirecta conseguí un beneficio razonable. De la isla me llevé dinero de todas las denominaciones, y, según pude descubrir, casi todo el que había disponible.

Como lugar de escala, Juan Fernández resulta encantador. Las montañas están bien arboladas, los valles son fértiles, y los arroyos de agua pura se

despeñan por numerosas gargantas. En la isla no hay serpientes, ni más bestias salvajes que los cerdos y las cabras, de las que vi bastantes, así como uno o dos perros. La gente vive sin tomar ron o cerveza de ninguna clase. Entre la población no figuraba un solo policía, ni abogado alguno. La economía doméstica de la ínsula era la simplicidad misma. Las modas de París no afectaban para nada a los habitantes, cada uno de los cuales se vestía a su gusto. Aunque no había médicos, todos estaban sanos, y los niños eran en su totalidad guapos. En conjunto había unas cuarenta y cinco almas en la isla. Los adultos procedían en su mayor parte del continente sudamericano. Allí vivía una dama chilena, que hizo un foque volante para el *Spray*, cobrándose en sebo, que en Newport habría sido considerada como una belleza. ¡Bendita isla de Juan Fernández! El porqué la dejó Alexander Selkirk resulta incomprensible para mí.



La casa del rey.

Un gran barco llegado hacía algún tiempo con fuego a bordo, había embarrancado en el morro de la bahía, y como la mar lo deshizo contra las rocas, una vez extinguido el fuego los isleños recogieron las maderas y las utilizaron para construir sus casas, que, naturalmente, tenían aspecto de barco. La casa del «rey» de Juan Fernández, por nombre Manuel Carroza, además de parecerse al arca de Noé tenía un llamador de latón pulimentado sobre la única puerta de acceso, que estaba pintada de verde. Frente a esta fastuosa entrada se alzaba un mástil de señales, con su bandera al viento, y

cerca de él una bonita ballenera pintada de rojo y azul, delicia de la tercera edad del «rey».

Por supuesto, hice una peregrinación al antiguo lugar de vigilancia, en lo alto de la montaña, donde Selkirk pasó muchos días avizorando la lejanía por el buque que al fin habría de llegar. De una lápida fijada a la pared de la roca copié estas palabras, escritas en mayúsculas arábicas:

**EN MEMORIA
DE
ALEXANDER SELKIRK
MARINO**

Nativo de Largo, en el país de Fife, Escocia, que vivió en esta isla, en completa soledad, durante cuatro años y cuatro meses. Fue desembarcado de la galera *Cinque Ports*, 96 toneladas, 18 cañones, en 1704, y recogido por el *Duke*, corsario, el 12 de febrero de 1709.

Murió siendo teniente de navío del *Hms Weymouth*, en 1723^[4], a los 47 años de edad. Esta lápida es colocada cerca de la serviola de Selkirk, por el comodoro Powell y los oficiales del *Hms Topaze*, en 1868.

La cueva en que habitó Selkirk mientras estuvo en la isla se halla a la entrada de la bahía ahora llamada de Robinsón Crusoe. Está al otro lado de un promontorio, al oeste del actual fondeadero y desembarcadero. Algunos barcos han fondeado allí, pero sólo proporciona un mediano abrigo. Ambos fondeaderos están expuestos a los vientos del norte, que, sin embargo, no tienen aquí mucha fuerza. En la parte oriental de la bahía citada en primer lugar el tenedero es bueno, pudiendo considerarse el fondeadero como seguro, aunque la corriente le hace a veces inhóspito.



Cueva de Robinson Crusoe.

Visité en bote la bahía de Robinsón Crusoe, y; con cierta dificultad debido a las rompientes, desembarqué cerca de la cueva, en la que entré. La hallé seca y habitable. Está situada en un precioso rincón resguardado por altas montañas de todos los vientos fuertes que barren la isla, que no son muchos; porque la ínsula yace en latitud $35,5^{\circ}$ sur, cerca de los límites de las zonas de los alisios. Juan Fernández tiene unas catorce millas de longitud, de este a oeste, y ocho de anchura, y su elevación sobrepasa los novecientos metros. Dista de Chile, al que pertenece, unas trescientas cuarenta millas. Esta isla fue una vez estación de presidiarios. Varias cuevas, en las que se encerraba a los prisioneros, húmedas, insalubres y angostas, no se utilizan ahora, ni se envían ya prisioneros.

El día más agradable que pasé en la isla, si no el más agradable de todo el viaje, fue el último —pero no por ser el último— en tierra, cuando todos y cada uno de los niños de la pequeña comunidad me acompañaron a recoger frutos silvestres para el viaje. Encontramos membrillos, melocotones e higos, y los chiquillos llenaron una cesta de cada clase. Cuesta muy poco complacer a los niños, y estos pequeños, que en sus vidas habían oído palabra alguna distinta del español, al escuchar las inglesas

hicieron que las colinas resonaran con gritos de alegría. Me preguntaron los nombres de toda clase de cosas existentes en la isla. Llegamos junto a una higuera silvestre, cargada de frutos, del que les di el nombre en inglés. «*Figuís, figuís*», gritaron mientras los recogían, hasta que llenaron sus cestas. Pero cuando les dije que la cabra que me señalaban era sólo un *goat*, se desternillaron de risa, revolcándose y rodando por la hierba en incontenible regocijo al pensar que había llegado a su isla un hombre que llamaba *goat* a una cabra.



El hombre que llamaba *goat* a una cabra.

Me dijeron que el primer niño nacido en Juan Fernández se había convertido en una hermosa mujer, que ahora era madre. Manuel Carroza y el alma buena que le había seguido hasta aquí desde Brasil dejaron su único retoño, una niña de siete años, en el pequeño cementerio de la iglesia, sobre el cabo. En el mismo cuarto de hectárea había otros túmulos entre las rocas de lava, varios de ellos señalando el lugar donde fueron enterrados algunos

recién nacidos; otros, el de descanso de marinos procedentes de barcos que pasaron, desembarcados aquí para acabar sus días de enfermedad y quedar en este edén del marinero.

La mayor desventaja que pude observar en la isla fue la falta de escuela. Aquí la audiencia en las clases tendría que ser necesariamente pequeña, pero alguna alma buena que le gustase enseñar y amara la vida tranquila de Juan Fernández se encontraría, durante un tiempo limitado, muy bien.

En la mañana del 5 de mayo de 1896 aparejé de Juan Fernández. Había disfrutado de muchas cosas, pero de nada mejor que la aventura misma de visitar la morada, y hasta la cueva, de Robinsón Crusoe. Desde esta isla, el *Spray* arrumbó hacia el norte, rebasando la isla de San Félix antes de alcanzar los vientos alisios, que parecían lentos en querer llegar a sus límites.

Pero si los alisios fueron tardíos, cuando llegaron lo hicieron con estrépito, y me compensaron por el tiempo perdido. Y el *Spray*, a veces con una faja de antagallas, otras con dos, corrió durante muchos días por delante de un verdadero vendaval, en una feliz galopada, hacia las islas Marquesas, al oeste, donde llegó en la singladura número cuarenta y tres, y todavía siguió navegando. Mi tiempo estuvo bien empleado todos esos días, pero no al pie del timón; creo que nadie podría permanecer de pie o sentado a la caña, gobernando un barco que diese la vuelta al mundo. Hice algo mejor que eso: me sentaba y leía libros, arreglaba mis ropas, o preparaba las comidas y las tomaba en paz. Ya había descubierto que no era bueno estar solo, así que me hice acompañar por cuanto me rodeaba, a veces del Universo entero, otras con mi propia insignificancia; pero los libros fueron siempre mis mejores amigos; todo lo demás era secundario. Nada resultó más fácil o descansado que mi viaje en alas de los alisios.

Navegué días y días con el viento a un largo, y fui señalando con bastante precisión, sobre la carta, la posición del barco; pero creo que lo hacía por intuición más que por cálculos laboriosos. Durante un mes completo se mantuvo el *Spray* sobre la derrota prevista, sin que en todo ese tiempo encendiera una sola vez la luz de bitácora. Cada noche tenía la Cruz del Sur por el través; cada mañana salía el sol por la popa, y cada atardecer se zambullía por la proa. No necesité de ningún otro compás para guiarme;

la esfera celeste fue mi verdadera aguja náutica. Si después de mucho tiempo en la mar dudaba de la estima, la comprobaba leyendo en el elevado reloj hecho por el Gran Arquitecto. Y estaba bien.

No puedo negar que en algunas ocasiones surgió el lado cómico de aquella extraña vida. A veces me despertaba cuando el sol ya lucía dentro de mi cabina. Oía el ruido del agua —sólo una delgada tabla se interponía entre mi persona y las profundidades— y me decía: «¿Cómo es esto?». Pero todo iba bien; era mi barco, a rumbo, navegando como ningún otro lo ha hecho antes en el mundo. El fuerte rumor del agua a lo largo del costado me decía que navegaba a toda velocidad. Sabía que ninguna mano humana llevaba el timón; sabía que todo marchaba bien, con la totalidad de la tripulación a proa, y que a bordo no había ningún motín.

Incluso aquí, en la zona de los vientos alisios, era interesante estudiar los fenómenos de la meteorología oceánica. Observé que aproximadamente cada siete días refrescaba el viento y rolaba varias cuartas respecto a su dirección habitual; esto es, se iba del estesudeste al sursudeste, al mismo tiempo que entraba una gran mar de leva del sudoeste. Todo ello indicaba que las tempestades se sucedían en la zona de los contra alisios. Después, el viento se alargaba día tras día, al mismo tiempo que moderaba, hasta entablarse otra vez por su cuarta habitual de la Rosa, el estesudeste. Ésta es, más o menos, la pauta constante de los alisios de invierno en latitud 12° sur, donde yo «corrí por paralelo» durante semanas. El Sol, como todos sabemos, es el causante de los alisios y de todo el sistema de vientos que soplan sobre la Tierra. Pero creo que la meteorología oceánica es la más fascinante de todas. Desde Juan Fernández a las Marquesas experimenté seis cambios en estas grandes palpitaciones de los vientos marinos y de la mar misma, efectos de las borrascas lejanas. Conocer las leyes que rigen a los vientos y saber que uno las conoce da gran seguridad en un viaje de circunnavegación; de otro modo temblaríamos ante la aparición de cualquier nube. Lo que en los alisios hay de cierto en ello, lo es también más o menos en las zonas de vientos variables, donde los cambios son extremados.

Cruzar el Pacífico, incluso en las circunstancias más favorables, le mantiene a uno durante muchos días cerca de la naturaleza y le hace percatarse de la inmensidad de la mar. Lenta pero segura, la traza de la derrota de mi barco sobre la carta de navegación se extendía por y a través del océano, mientras que a su máxima velocidad, pero todavía despacio, araba con la quilla aquel mar que nos sostenía. En el cuadragésimo tercer día desde que dejé tierra —mucho tiempo para estar solo en la mar—, con la atmósfera magníficamente clara y la Luna en buena posición respecto al Sol, empuñé el sextante para tomar alturas. Del resultado de tres observaciones, y tras una larga lucha con las tablas lunares, encontré que mi longitud observada tan sólo se diferenciaba en cinco millas de la estimada.

¡Aquello era maravilloso! Sin embargo, ambas podían estar equivocadas, pero me sentía bastante seguro de que las dos eran buenas; y así resultó, porque poco después recalé en la isla de Nuku Hiva, la más meridional del grupo de las Marquesas, que se veía alta y claramente perfilada. La longitud comprobada cuando tuve la isla por el través estaba comprendida entre las dos mías (trasladadas), lo que resultó extraordinario. Todos los navegantes coinciden en que de un día para otro cualquier barco puede perder o ganar más de cinco millas en su navegación de estima, y también en que las observaciones lunares, incluso hechas por expertos, se consideran buenas cuando el promedio obtenido está dentro de las ocho millas respecto a la posición real.

Espero haber dejado claro que no me atribuyo agudeza mental alguna o cálculos complejos en mi navegación por estima. Creo haber dicho ya que llevo por lo menos la longitud mayormente por intuición. Por la popa del *Spray* giraba siempre la corredera de hélice, pero hay que efectuar tantas correcciones debido al abatimiento por viento y corriente, que la corredera nunca acusa, que después de todo este aparato proporciona una aproximación que uno tiene que modificar luego, según su propio criterio, de los datos obtenidos en mil viajes; y, aun así, el capitán de barco, si es prudente, exige el empleo del escandallo, y la vigilancia de serviola.

Desde la cubierta del *Spray*, una de mis experiencias en astronomía náutica resultó única; tanto es así, que encuentro justificado el relatarla brevemente. La primera serie de alturas de la que acabo de hablar situaba al

Spray a muchos cientos de millas al oeste de mi posición estimada. Yo sabía que aquello no podía estar bien. Alrededor de una hora después tomé, con todo cuidado, otra serie de alturas; el lamentable resultado fue casi el mismo que el de la primera serie. Entonces me pregunté cómo, con mi alardeada autosuficiencia, no lo había hecho por lo menos un poco mejor. Luego empecé a buscar algún error en las tablas, y ¡lo encontré! Descubrí que la columna de cifras de donde había obtenido un importante logaritmo estaba equivocada. Fue un error que pude comprobar más allá de toda duda, y que suponía la diferencia indicada. Corregidas las tablas, continué la navegación con una inquebrantable confianza en mi capacidad, así que mi reloj de hojalata siguió durmiendo como un tronco. El resultado de estas observaciones cosquilleó, naturalmente, mi vanidad, porque sabía muy bien lo que era hallarse sobre la cubierta de un gran barco y, con dos ayudantes, hacer observaciones lunares conociendo aproximadamente la posición verdadera. Como uno de los marinos norteamericanos peor dotados de medios, solo en mi balandra, estaba orgulloso de aquel pequeño logro, aunque hubiera podido ser por casualidad.

Ahora me hallaba en comunicación espiritual con lo que me rodeaba, y me veía arrastrado por una gran corriente donde sentía flotar la Mano que había creado los mundos. Me daba cuenta de la matemática verdad de los movimientos de los astros, tan bien conocidos ya por el hombre, que los astrónomos levantan tablas con sus posiciones a través de años y de días, y de los minutos de cada día, con precisión tal, que cualquiera que navegue, incluso cinco años después, puede, con su ayuda, hallar la hora civil reducida exacta de cualquier meridiano de la Tierra.

Obtener la hora civil del lugar es una cuestión mucho más sencilla, ya que la diferencia entre la hora civil del lugar y la hora civil reducida es la longitud del lugar expresada en tiempo —cuatro minutos de tiempo, todo lo sabemos, representan un grado de longitud—. Éste, brevemente, es el principio que permite hallar la longitud con independencia de los cronómetros. El método de hallar la longitud por las distancias lunares, aunque raramente utilizado en estos días de los cronómetros, es hermosamente edificante, y no hay nada en los dominios del arte de navegar que llene más el ánimo de admiración.

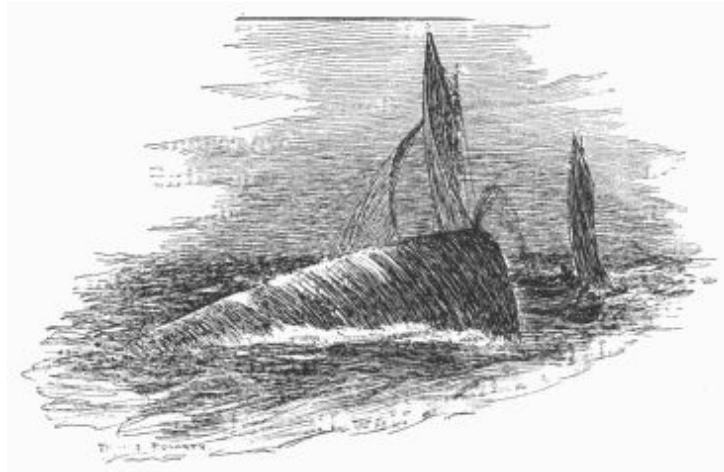
XII

Setenta y dos días sin tocar en puerto. — Ballenas y pájaros. — Un vistazo a la despensa del *Spray*.— Peces voladores para el desayuno. — Recibimiento en Apia. — Visita de la viuda de Robert Louis Stevenson. — En Vailima. — Hospitalidad samoana. — Arrestado por cabalgar deprisa. — Un divertido ti vivo. — Profesoras y discípulas del colegio Papauta. — A merced de las sirenas marinas.

Permanecer solo durante cuarenta y tres días podría parecer mucho tiempo, pero en realidad, incluso aquí, los buenos momentos volaban rápidos, y en vez de dirigirme a Nuku Hiva, lo que perfectamente podía haber hecho, seguí navegando hacia Samoa, donde deseaba hacer mi próxima escala. Esto me llevaría veintinueve días más, lo que haría un total de setenta y tres singladuras. En todo ese tiempo no experimenté la menor angustia. Siempre me sentí acompañado: los arrecifes mismos de coral me hicieron compañía o no me dieron tiempo para sentirme solo, que es la misma cosa, y ahora, en mi derrota hacia Samoa, había muchísimos.

El primero entre los accidentes acaecidos durante el viaje desde Juan Fernández hasta Samoa —que no resultaron muchos—, fue que estuvimos a punto de colisionar con una gran ballena distraída que, por la noche, mientras yo estaba abajo, surcaba el Pacífico. El ruido de su sorprendido resoplar y la conmoción que produjo en el océano al cambiar de rumbo para evitar a mi barco, me llevaron a cubierta a tiempo para recibir un buen remojón procedente del agua que levantó con su gran aleta caudal. Al parecer, el monstruo estaba asustado. Arrumbó rápidamente hacia el este, mientras nosotros proseguíamos navegando hacia poniente, y pronto pasó

otra ballena, evidentemente su compañera, que seguía las aguas de la anterior. No volví a ver ballenas en esta parte del viaje, ni lo deseaba.



Reunión con la ballena.

Tiburones hambrientos se acercaron con frecuencia al *Spray* cuando éste se hallaba próximo a las islas o a los arrecifes de coral. Yo sentía la misma satisfacción al dispararles que si fueran tigres. Al fin y al cabo, los tiburones son los tigres del mar. Creo que nada teme más el marino que la posibilidad de un encuentro con algún tiburón hambriento.

En los alrededores del *Spray* siempre había aves; a veces alguna se posaba sobre el tope del mástil para contemplar de cerca al barco y hacerse sorprendidas preguntas por las extrañas alas que tenía, pues llevaba izada la vela mayor que confeccioné en la Tierra del Fuego, la cual, como la túnica de José, estaba hecha con muchos pedazos. Los barcos son ahora más raros que antes en los mares del Sur. En los muchos días de mi travesía del océano Pacífico no vi a ninguno.

Mi dieta durante estas largas navegaciones consistió normalmente en patatas, bacalao salado y galleta, que hacía dos o tres veces a la semana. Siempre tomaba mucho café, té, azúcar y harina. Solía llevar una buena cantidad de patatas, pero antes de alcanzar Samoa cometí una torpeza que me privó de este muy apreciado lujo del marino. Como consecuencia del encuentro, en Juan Fernández, con el yanqui-portugués llamado Manuel Carroza, que casi se queda hasta con mis botas, se me terminaron las patatas

en mitad del océano. Desde entonces me sentí bastante desdichado. Yo me tenía por un buen traficante, pero este portugués de las Azores vía New Bedford, que me cambió patatas nuevas por una parte de las viejas que yo había conseguido en el *Colombia* —un saco de unos cien kilos, de lo mejor—, me quitaron las ganas de presumir. Él quería las mías, dijo, «para cambiar la simiente». Cuando estuve en la mar descubrí que sus tubérculos eran fétidos e incomedibles y que estaban llenos de rayas amarillas de repugnante aspecto. Cerré bien el saco y volví a las pocas patatas que me quedaban de mi lote anterior, pensando que tal vez cuando tuviese mucha hambre las patatas de la isla mejorarían de sabor. Tres semanas después volví a abrir el saco, y de allí volaron ¡millones de insectos alados! Las patatas de Manuel se habían convertido en polillas. Volví a amarrarlo a toda velocidad y lo arrojé por la borda.

Manuel tenía a la mano una buena cosecha de patatas, y con vistas a vendérselas a los balleneros, que siempre andan necesitados de ellas, quería que yo le informase de las ballenas que me encontrara cerca de Juan Fernández. Lo que ya había hecho al llegar, respecto a unas, muy grandes por cierto, pero que estaban demasiado lejos.

Tomando las cosas en conjunto, como dicen los marinos, en la cuestión de provisiones salí bastante bien librado incluso en el largo viaje a través del Pacífico. Siempre encontré pequeños almacenes circulantes para poder regalarme con lujo; la falta de carne fresca quedó compensada por el pescado recién atrapado, por lo menos en la zona de los alisios, donde los peces voladores, al planear de noche gracias a sus alas, chocaban con mis velas y caían a cubierta, a veces en número de dos o tres y otras de hasta una docena. Excepto cuando había luna casi llena, todas las mañanas conseguía una buena cantidad por el sencillo procedimiento de recogerlos de las falucheras de sotavento. Las latas de carne que llevaba se las regalé en su totalidad a los mendicantes.

El 16 de julio, hacia el mediodía, tras considerables cuidados, alguna habilidad y mucho trabajo, el *Spray* fondeó en Apia, en el reino de Samoa. Una vez que hice firme el cable del ancla, di un toldo y, en vez de irme inmediatamente a tierra, me senté a la sombra hasta la anochecida,

escuchando con gusto las musicales voces de los hombres y de las mujeres samoanos.

Una canoa que salía del puerto con tres mujeres jóvenes a bordo alzó las pagayas al pasar junto a la balandra. Una de las hermosas tripulantes, tras formular el cándido saludo de «*Talofa lí*» («Le quiero, jefe»), preguntó:

—¿Schoon come melike?

—Te quiero —respondí, y luego dije—: Sí.

—Tú, hombre, ¿vienes solo?

—Sí —respondí de nuevo.

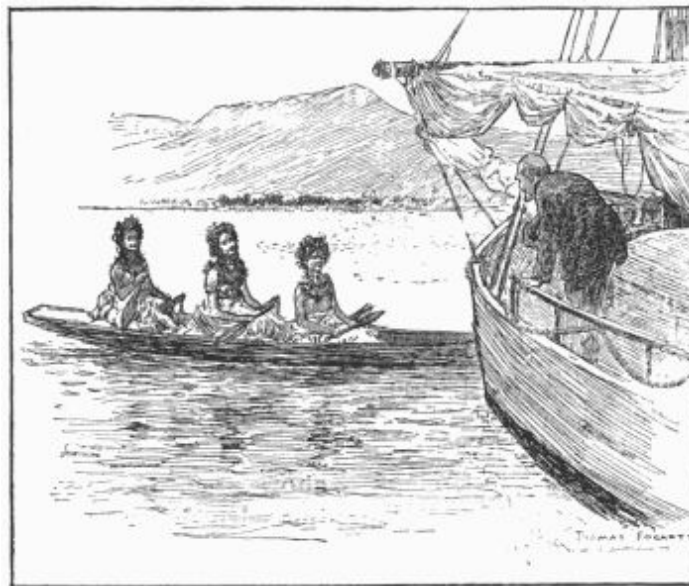
—No lo creo. ¡Tenías otros hombres a bordo y te los comiste!

A esta humorada, rieron las otras.

—¿Por qué navegaste tanta distancia? —preguntaron.

—Para oíros cantar —respondí.

—*Oh, talofa lí* —gritaron las tres, y se pusieron a cantar.



Primer intercambio de cortesías en Samoa.

Sus voces melodiosas llenaron el aire, rodaron hasta el bosque de altas palmeras situado al otro lado del puerto, y volvieron. Poco después, seis hombres jóvenes vinieron en el bote del cónsul general de Estados Unidos, cantando al mismo tiempo que llevaban el compás con la boga. En mi entrevista con ellos quedé mejor que con las jóvenes de la canoa. Me traían

una invitación del general Churchill para que fuese a cenar con él en el Consulado. En todas las cosas de nuestro Consulado de Samoa se advertía la mano de una dama. La señora de Churchill había escogido la tripulación para el bote del general y cuidado de que vistieran un elegante uniforme y supieran cantar la canción de los marinos samoanos, que ella misma, en su primera semana allí, ya cantaba igual que una nativa.

A la mañana siguiente, temprano, vino al *Spray* la viuda de Robert Louis Stevenson, y me invitó a ir al día siguiente a Vailima. Por supuesto, yo estaba emocionado cuando, después de tantos días de aventura, me encontré delante de aquella brillante mujer, hasta hacía muy poco compañera del autor que me había deleitado tanto durante el viaje. Sus bondadosos ojos, que me miraban de hito en hito, destellaron cuando comparamos relatos y anécdotas de aventuras. Me maravillaron algunas de sus experiencias y también los riesgos que había corrido. Me dijo que había viajado con su marido por las islas del Pacífico en toda clase de destartaladas embarcaciones; luego, reflexionando, añadió:

—Teníamos los mismos gustos.

Siguiendo el tema de los viajes, me regaló cuatro magníficos volúmenes con instrucciones de navegación para el Mediterráneo, escribiendo en la anteportada del primero:

AI CAPITÁN SLOCUM. Estos volúmenes han sido leídos y releídos muchas veces por mi marido, y estoy bien segura de que a él le gustaría que pasasen a la clase de navegante que admiraba más que a ninguno.

FANNY V. DE G. STEVENSON.

Aquella señora me dio también un gran Derrotero del océano índico. Recibí aquellos libros, casi tan directamente de la mano de Tusitala, «el que duerme en los bosques», con un sentimiento de emocionada reverencia. ¡*Aolele*, el *Spray* cuidará tu regalo con todo cariño!



Vailima, la casa de Robert Louis Stevenson.

El hijastro del novelista, señor Lloyd Osboume, me enseñó la mansión de Vailima y me invitó a escribir mis cartas en el viejo escritorio. Pero pensé que hacerlo sería presuntuoso por mi parte; para mí era suficiente con entrar en el vestíbulo de aquella casa, en el suelo del cual el «escritor de relatos» solía sentarse según la costumbre samoana.

Un día que marchaba con mis anfitriones por la calle principal de Apia, camino del *Spray*, la señora de Stevenson a caballo, yo caminando a su lado, y el matrimonio Osboume detrás de nosotros, en bicicleta, al doblar una curva nos vimos mezclados con una notable procesión nativa. La banda de música, un tanto primitiva, quedó delante de nosotros, mientras que en pos nuestro marchaban ahora los celebrantes de algún festejo o de un funeral, pues no pudimos saber de qué se trataba en realidad. Algunos de los hombres más robustos llevaban balas y fardos colgados de pértigas. Unas eran evidentemente balas de paño *tapa*, pero la carga de un juego de pértigas, más pesada que las otras, no era sin embargo tan fácil de identificar. Me picó la curiosidad saber si se trataba de un cerdo asado o de algo de naturaleza más dramática, y se lo pregunté a mi acompañante.

—No sé —dijo la señora Stevenson— si se trata de una boda o de un funeral. Lo que quiera que sea, capitán, creo que deberíamos de encabezarlo.

El *Spray* estaba fondeado, así que desde la playa situada enfrente tuvimos que embarcar en el pequeño y cercenado bote de Gloucester, que había sido pintado de un bonito color verde. Nuestro peso combinado le hundió casi hasta la borda, lo que me obligó a llevarlo con el mayor cuidado

para evitar que se fuese a pique. La aventura pareció agradar a la señora Stevenson, que, mientras bogábamos, cantó: «Se hicieron a la mar en un bote verde guisante». Pude comprender que hubiese dicho, refiriéndose a su marido y a ella misma: «Teníamos los mismos gustos».

A medida que me fui alejando del centro de la civilización, cada vez oí hablar menos de lo que compensaba o no compensaba. Al relatarle mi viaje, la señora Stevenson no me preguntó ni una sola vez qué provecho material pensaba sacarle. Cuando visité una aldea samoana, el jefe no quiso saber el precio de la ginebra, ni dijo: «¿Cuánto pagarás por el cerdo asado?», sino: «¡Dólares, dólares, el hombre blanco sólo quiere saber de dólares!».

—No importa el dólar. El *Tapo* ha preparado *ava*; bebamos y disfrutemos. —El *Tapo* es la virgen anfitriona del pueblo; en este caso lo fue Taloa, hija del jefe—. Nuestro *taro* es bueno; comamos. En el árbol de ahí enfrente hay fruta. Dejemos que discurra el día, ¿por qué hemos de lamentarlo? Tenemos millones de días por delante. El fruto del árbol del pan se dora al sol, y el vestido de Taloa está hecho con hojas de palma. Nuestra casa, que es buena, no costó más que el trabajo de hacerla, y su puerta no tiene cerradura.

Mientras los días transcurren así en estas islas de los mares del Sur, nosotros, en el norte, trabajamos por las simples necesidades de la vida.

Para alimentarse, los isleños no tienen más que alargar la mano y tomar lo que la naturaleza ha provisto para ellos; si plantaban un platanero, su único cuidado después sería que no creciesen cerca demasiados árboles. Tenían muy buenas razones para amar a su país y para temer el yugo del hombre blanco, porque una vez encadenados al arado, sus vidas nunca volverían a ser el idílico poema que entonces eran.

Con el jefe de la aldea de Caini, hombre nacido en Tonga, alto y de aspecto digno, sólo pude hablar a través de un intérprete. Era perfectamente natural que quisiera saber cuál era el objetivo de mi visita, y fui sincero al decirle que mi razón para fondear en Samoa había sido la de conocer a sus magníficos hombres y también a sus bellas mujeres. Después de una pausa considerable, el jefe dijo:

—El capitán ha hecho un largo viaje para ver tan poco, pero —añadió— el *Tapo* debe sentarse más cerca del capitán.

—*Yeck* —dijo Taloa, que casi había aprendido a decir sí en inglés (*Yea*, pronunciado *Yei*), y, acompañando la acción a la palabra, giró una cabilla hacia mí, pues todos nos sentábamos formando una rueda sobre la estera.

No estaba menos impresionado con la elocuencia del jefe, como encantado de la sencillez con que se expresaba en todo. En su actitud no había la menor afectación, y creo que en Occidente podía haber sido tomado por un gran intelectual o por un estadista; era el hombre menos arrogante que encontré en todo el viaje. Respecto a Taloa, aquella especie de gracia de la primavera, y a las demás muchachas *Tapo*, bueno, conviene aprender lo más deprisa posible las maneras y costumbres de este pueblo hospitalario, y mientras tanto no confundir como exceso de familiaridad lo que sólo pretende ser un honor para el huésped. Fui afortunado durante mi viaje por las islas, y no vi nada que hiciera tambalearse mi fe en la virtud nativa.

Para la mentalidad no convencional, la puntillosa etiqueta de Samoa es quizá un tanto penosa. Por ejemplo, encontré que al participar en el *ava*, el «jarro comunal», se esperaba que yo arrojase un poco de bebida por encima del hombro, o que fingiera hacerlo, y dijese: «¡Que beban los dioses!», y bebiera después lo que quisiese. Y con respecto al plato, invariablemente una vaciada cáscara de coco, no debía pasarlo cortésmente, como hacemos nosotros, sino tirárselo educadamente al *Tapo* rodando a través de la estera.

El error más lamentable que cometí estando en las islas fue debido a un caballejo que, animado por un trozo de buena carretera, rompió a trotar lindamente a través de un poblado. En el acto, el representante del jefe empezó a gritarme con voces tan destempladas que me hicieron detenerme y hacer señales de pedir perdón, que era lo más seguro, aunque todavía ignoraba qué clase de ofensa podía haber cometido. Sin embargo, mi intérprete se aproximó y me la hizo saber, pero no antes de intercambiar una larga parrafada con el que había gritado. Literalmente traducidos, los gritos del representante del jefe decían: «¡Alto ahí, sobre el furioso corcel! ¿No sabes que va contra la ley cabalgar así a través del pueblo de nuestros padres?». Me excusé como pude y ofrecí desmontar, y, como mi servidor, llevar el caballo de la brida. Lo cual, me dijo el intérprete, sería también una falta, así que volví a excusarme. Se me hizo comparecer ante un jefe, pero mi intérprete, tan ingenioso como pícaro, explicó que yo también era un jefe

y que no deberían detenerme, ya que cumplía una misión de la mayor importancia. Por mi parte sólo pude añadir que era un extranjero, pero que a pesar de todo sabía que merecía ser asado vivo. A lo cual el jefe mostró una buena hilera de dientes, pareció quedar complacido y me dejó pasar.

En Caini, el jefe de los tongas y su familia me trajeron regalos de paño *tapa* y frutas, al devolverme la visita. Taloa, la princesa, me trajo una botella de aceite de coco para el pelo; un regalo que, tal vez, otro hombre en mi caso podía haber considerado un poco tardío.

Después del principesco recibimiento que me había dispensado el jefe, fue imposible corresponder adecuadamente en el *Spray*. Su minuta había incluido todo lo que la tierra podía dar: frutas, aves, pescado y carne, habiendo asado un cerdo entero. Yo les ofrecí cerdo salado cocido y carne salada de buey, de lo que estaba bien provisto, y por la tarde les llevé a una nueva diversión de la ciudad: un tiovivo de caballitos oscilantes, que ellos llamaban *ki-ki*, es decir, teatro. Con espíritu de revancha, arrancaron después las colas de los caballos, porque los dueños del espectáculo, dos compatriotas míos de puños duros, siento decirlo, casi a la primera vuelta les empujaron sin ceremonias para que dejasen libres los asientos. ¡No me sentía yo poco orgulloso de mis compañeros tonga, cuyo jefe, el mejor de todos, llevaba un garrote portentoso! Respecto al teatro, la codicia de sus propietarios le fue haciendo impopular, y los representantes de las «tres grandes potencias», necesitando leyes que ellos pudiesen obligar a cumplir, decidieron adoptar una enérgica política exterior y le gravaron con un impuesto del veinticinco por ciento sobre la recaudación de caja. ¡Lo que se consideró un gran paso en la reforma legislativa!

La costumbre de los nativos que visitaban el *Spray* era llegar a nado por las amuras, donde podían alcanzar el moco y los barbiquejos del bauprés y trepar a bordo fácilmente, y luego, para volver a tierra, saltaban por la popa y nadaban de nuevo; así de deliciosamente sencillo. Los nativos modestos llevaban bañadores *lava-lava*: un paño hecho con corteza de morera, y no causaron el menor daño al *Spray*. En Samoa, tierra de perpetuo verano, las idas y venidas hasta mi barco eran una escena alegre y cotidiana.

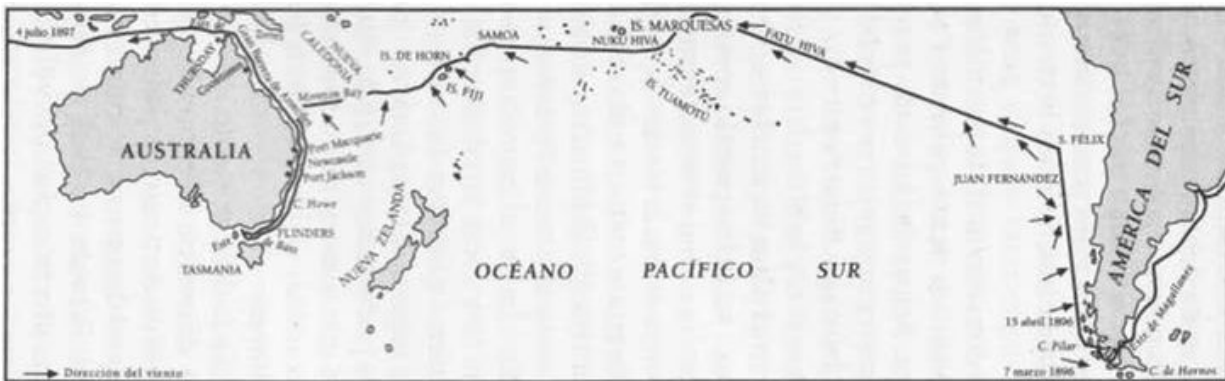
Un buen día, las directoras del colegio Papauta, señoritas Schultze y Moore, vinieron a bordo con sus noventa y siete jóvenes estudiantes. Todas

vestían de blanco y llevaban prendida una rosa roja, y, por supuesto, llegaron en botes y canoas, al estilo de los climas fríos. Hubiera sido difícil encontrar una bandada de muchachas más alegres. Tan pronto llegaron a cubierta, a petición de una de sus profesoras cantaron *La guardia del Rin*, que yo no había oído nunca. «Y ahora —dijeron todas—, levemos anclas y marchémonos». Pero yo no pensaba dejar Samoa tan pronto. Al desembarcar del *Spray*, estas cumplidas jóvenes empuñaron alguna rama de palmera, una pagaya o cualquier cosa al efecto, y se fueron bogando en sus canoas y botes. Podían haber nadado con la misma facilidad, y me atrevo a decir que de no haber sido por la muselina del vestido, lo habrían hecho.

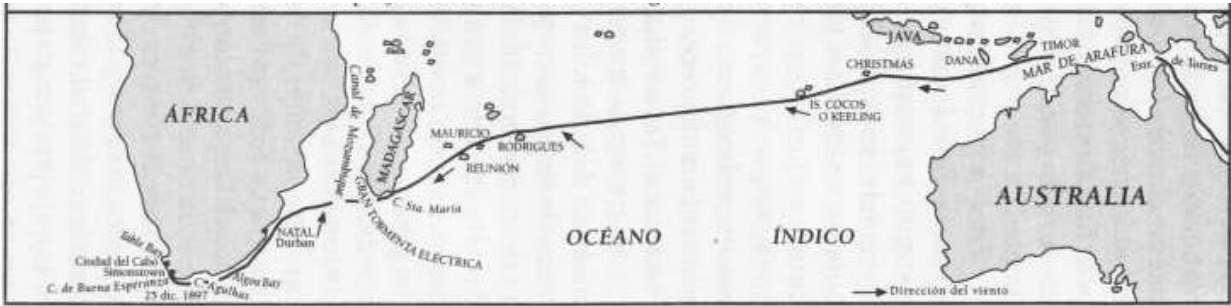
En Apia no era raro ver alguna joven nadando junto a una pequeña canoa con un pasajero para el *Spray*. El señor Trood, antiguo estudiante de Eton, vino de tal guisa a verme y exclamó al llegar:

—¿Fue alguna vez un rey escoltado así?

Después, acompañando la acción a la palabra, dio a la joven una serie de monedas de plata, hasta que los nativos que miraban desde la orilla gritaron de envidia. Un día que mi propia canoa, una pequeña piragua, dio la voltereta, un grupo de hermosas nadadoras la adrizó enseguida, y, casi antes de que yo hubiera podido recuperarme, la remolcaron hasta las proximidades del *Spray*, donde comenzaron a darle vueltas y más vueltas, mientras yo, que permanecía sentado en el fondo, me preguntaba qué harían después. Pero en este caso las muchachas eran seis, tres por cada banda, y no pude hacer nada por evitarlo. Recuerdo que una de las sirenitas era una joven inglesa, que se divirtió más que nadie con aquel juego.



Derrota del *Spray* desde el estrecho de Magallanes hasta el estrecho de Torres.



Derrota del *Spray* desde Australia hasta África del Sur.

XIII

Realeza samoana. — El rey Malietoa. — Adiós a los amigos de Yailima. — Fiji, por el sur. — Llegada a Newcastle, Australia. — Yates de Sidney. — Un baño en el *Spray*.— El comodoro Foy regala a la balandra un nuevo juego de velas. — Travesía hasta Melbourne. — Un tiburón que resultó provechoso. — Cambio de rumbo. — «Lluvia de sangre». — En Tasmania.

En Apia tuve el gusto de conocer al señor A. Young, padre de la última reina, Margarita, que había sido soberana de Manua desde 1891 hasta 1895. Su abuelo fue un marinero inglés que se casó con una princesa. El señor Young es ahora el único superviviente de la familia, habiendo perdido a sus dos últimos hijos en un barco de cabotaje que se hizo a la mar pocos meses atrás y del que jamás volvió a saberse. Young era cristiano, y su hija Margarita poseía todas las gracias de una verdadera dama. Con pena leí años después, en los periódicos, un sensacional reportaje de su vida y muerte, enfocado evidentemente en el supuesto interés de una sociedad benevolente, pero sin el menor fundamento factual. Y el llamativo titular de primera página: «Ha fallecido la última reina, Margarita, de Manua», difícilmente podía considerarse noticia en 1898, pues la soberana había muerto tres años antes.

Familiarizado como estaba con la realeza, visité al propio rey, Malietoa. Era un gran gobernante que, como él mismo me dijo, nunca percibía menos de cuarenta y cinco dólares mensuales por su empleo, y esta cantidad había sido de nuevo aumentada, de manera que podía vivir de los productos del país y no ser llamado, por algunos charranes de playa sin gracia: «Malietoa-lata de salmón».

Cuando mi intérprete y yo entramos en palacio por la puerta principal, el hermano del rey, que era vicerrey, lo hizo a hurtadillas y por la puerta posterior, y mientras yo le contaba mi historia al rey, aquél permaneció acurrucado junto a la entrada. El señor W., de Nueva York, caballero interesado en la obra misionera, me había encargado al zarpar que diera recuerdos al rey de las islas Caníbales, refiriéndose, por supuesto, a otras ínsulas. Pero el buen rey Malietoa, pese a que en un centenar de años su pueblo no había comido misionero alguno, recibió directamente el mensaje a través de la publicación *Missionary Review*, y pareció muy complacido, pidiéndome que transmitiera a aquél los cumplidos que él a su vez le enviaba. Su majestad se excusó después, y mientras yo charlaba con su hija, la hermosa Faamu-Sami (nombre que significa «Hacer arder el mar»), se cambió y apareció vestido con el uniforme completo de Comandante en Jefe del Imperio germánico, el emperador Guillermo; porque, estúpidamente, yo no había enviado por delante mis credenciales a fin de que el rey pudiera estar de punta en blanco para recibirme. Unos días después, cuando volví para despedirme de Faamu-Sami, vi al rey Malietoa por última vez.

Entre mis mejores recuerdos de la agradable ciudad de Apia, conservo en primer lugar el de la pequeña escuela situada precisamente detrás de la cafetería y salones de lectura de la London Missionary Society, donde la señorita Bell enseñaba inglés a un centenar de chiquillos nativos, niños y niñas: los más listos que pueden encontrarse en ninguna parte.

—Ahora, niños —dijo la señorita Bell, cuando un día les hice una visita —, vamos a mostrar al capitán que sabemos algo sobre el cabo de Hornos, que él pasó a bordo del *Spray*.

Entonces un niño de unos nueve o diez años dio un paso rápido para el frente y leyó la hermosa descripción que del gran cabo hace Basil Hall, y la leyó bien. Después copió para mí, con letra clara, aquel ensayo.

Cuando fui a despedirme de mis amigos de Vailima, la señora Stevenson, tocada con un sombrero de panamá, me llevó a dar un paseo por la finca. Los hombres trabajaban aclarando el terreno, y ordenó a uno de ellos que, de un grupo de árboles de bambú que ella había plantado cuatro años antes y que ahora tenían una altura de más de dieciocho metros,

cortase dos para el *Spray*. Los utilicé como perchas de respeto, y, en el viaje de vuelta a Estados Unidos, la parte inferior de uno de ellos me fue útil como botavara de la trinquetilla.

Sólo me restaba, antes de salir a la mar, tomar *ava* con la familia, a bordo del *Spray*. Esta ceremonia, importante entre los samoanos, se realizó al estilo nativo. Para que supiéramos que la bebida estaba preparada hicieron resonar la caracola de un tritón, y en respuesta dimos todos una palmada con las manos. Como la despedida era en honor del *Spray*, tuve que ser el primero, según la costumbre del país, en derramar un poco de *ava* por encima del hombro. Pero habiendo olvidado cómo se decía «Que beban los dioses», repetí el equivalente en ruso y en chino mandarín, pues recordaba ciertas palabras de cada uno de estos idiomas, por lo que el señor Osbourne me concedió el título de auténtico samoano. Después dije «¡*Tofah!*» a mis buenos amigos de Samoa, y, deseando todos ellos *bon voyage* al *Spray*, salí del puerto el 20 de agosto de 1896, para proseguir mi periplo. Al desvanecerse las islas por la popa de mi barco me invadió una gran sensación de soledad, y como remedio contra ella arrumbé a toda vela hacia la magnífica Australia, que no era para mí tierra extraña. Pero Vailima surgió en mis sueños durante muchos días.

Apenas había el *Spray* librado aquellas islas cuando una repentina turbonada de los alisios me obligó a tomar doble faja de rizos al aparejo, y en la primera singladura navegué ciento ochenta y cuatro millas, de las que calculé que cuarenta eran debidas a las corrientes favorables. Encontrando una mar muy gruesa, arribé para poder navegar a un largo, y pasé al norte de las islas Hom y también de Fiji, en vez de por el sur, como había pensado, y después costeeé el lado occidental de este archipiélago. Desde allí arrumbé directamente a Nueva Gales del Sur, pasando por el sur de Nueva Caledonia, y llegué a New Castle después de una travesía de cuarenta y dos días, la mayor parte de ellos pasados entre borrascas y tempestades.

Un temporal particularmente fuerte, con el que me topé cerca de Nueva Caledonia, hundió algo más al sur al clíper norteamericano *Patrician*. Otra vez, más próximo ya a la costa australiana, donde sin embargo no me di cuenta de que la tempestad era extraordinaria, un vapor correo francés despachado de Nueva Caledonia para Sidney fue obligado a apartarse

considerablemente de su derrota directa, y al llegar informó de una espantosa tempestad. Cuando mis amigos les preguntaron, dijeron:

—¡Oh Dios!, no sabemos lo que habrá sido de la pequeña balandra *Spray*. La vimos en medio del fragor de la tempestad.

El *Spray* estaba muy bien, capeando igual que una gaviota. Corría a orejas de mulo por delante del temporal, con la mayor bien arrizada por una banda y un foque por la contraria, y tuvo siempre la cubierta seca. Mientras que los pasajeros del vapor francés, según me dijeron más tarde, en el salón tenían el agua por las rodillas. Cuando aquel buque llegó a Sidney, los pasajeros regalaron al capitán, por su destreza y habilidad marinera para traerles a puerto sanos y salvos, una bolsa de oro. El capitán del *Spray* no recibió nada parecido. En medio de esta borrasca recalé cerca del Seal Rocks, donde el vapor *Catherston* se había perdido poco tiempo antes, y con él, muchas vidas. Tuve que permanecer bastantes horas a la altura de dichas rocas, voltejeando atrás y adelante, hasta que por fin conseguí doblarlas.

Llegué a New Castle entre los afilados dientes de una galerna de viento. Era aquélla la estación de las tormentas. El práctico del Gobierno, capitán Cumming, salió a recibirme a la barra del puerto y, con la ayuda de un vapor, llevó mi barco a un fondeadero seguro. Muchos visitantes vinieron a bordo, el primero de ellos el cónsul norteamericano, señor Brown. Nada fue aquí demasiado bueno para el *Spray*. Todos los derechos del Gobierno fueron condonados, y después de algunos días de descanso, un práctico del puerto, con un remolcador, sacó otra vez a la mar al *Spray*, que navegó a largo de la costa hacia el puerto de Sidney, donde entró al día siguiente, 10 de octubre de 1896.

Pasé la noche en una abrigada caleta cerca de Manly. Después, la lancha de la policía del puerto de Sidney me daría un tirón hasta el fondeadero, mientras los agentes recogían datos de un viejo álbum mío de recortes, que pareció interesarles. Nada escapa a la vigilancia de la policía de Nueva Gales del Sur, cuya reputación es bien conocida en todo el mundo. Tenían la astuta sospecha de que yo podría darles alguna información útil y fueron los primeros en recibirme. Alguno dijo después que habían venido para arrestarme, y... ¡bueno, dejémoslo estar!

Se aproximaba el verano y el puerto de Sidney era un hervidero de yates. Algunos salieron al encuentro del *Spray*, bien maltratado por el océano, y navegaron a su alrededor hasta Shelcote, donde quedó atracado por algunos días. En Sidney estuve inmediatamente entre amigos. El *Spray* permaneció durante varias semanas en diversos balnearios del gran puerto, siendo visitado por mucha gente agradable y frecuentado también por los oficiales del buque de la Armada británica *Orlando*, y sus amistades. El comandante de dicho buque, capitán de navío Fisher, vino un día a visitarme con un grupo de jóvenes damas de la ciudad y de oficiales de su barco, en medio de un verdadero diluvio. Pero habían salido para divertirse, y la lluvia, por fuerte que cayese, no calaría en su ánimo alegre. Pero la mala suerte quiso que un joven de otro grupo, que ya estaba a bordo y que vestía el uniforme completo de uno de los mejores clubes náuticos de la ciudad, con botones dorados suficientes para hundir a cualquiera, al querer escapar del aguacero saltó por encima del tambucho y cayó de cabeza en una barrica de agua que yo había estado arreglando, sumergiéndose por completo, pues, siendo de baja estatura, desapareció de la vista, y casi se ahoga antes de que pudiéramos rescatarle. Que yo recuerde, fue lo más próximo a una baja que se registró a bordo del *Spray* en todo el viaje. El hecho de que aquel joven hubiera venido a cumplimentarme hizo que el accidente resultase de lo más embarazoso. El club a que pertenecía había decidido no reconocer oficialmente al *Spray*, por la sencilla razón de que no traía cartas de recomendación de los clubes náuticos norteamericanos. Así que, como digo, el que yo hubiese atrapado al joven en un barril, y además cuando no me dedicaba a la pesca de balandristas, resultó de lo más extraño y desafortunado.



El accidente de Sydney.

El barco típico de Sidney es una balandra de fácil manejo y mucha manga, capaz de izar una cantidad enorme de trapo. Por lo que no es difícil verlas zozobrar, pues llevan tantas velas como los vikingos. En Sidney pude ver toda clase de embarcaciones, desde elegantes lanchas de vapor y cúters de vela, hasta pequeñas balandras y canoas que se paseaban por la bahía. Allí todos tienen un barco. Si algún muchacho australiano carece de recursos para comprar un bote, se lo construye él mismo, y normalmente no tendrá que avergonzarse de su trabajo. En Sidney se desprendió el *Spray* de su «túnica de José», la mayor de la Tierra del Fuego, y con un nuevo juego de velas arriba, regalo del comodoro Foy, actuó de buque insignia del Flying Squadron en la bahía de Johnstone, durante la regata anual para

bojear a vela el puerto de Sidney. «Reconocieron» al *Spray* como perteneciente «a un club exclusivo», y, con más simpatía australiana que melindres, le aceptaron por su historial.

Los días que pasé en Australia volaron rápidamente, y ya estábamos a 6 de diciembre de 1896 cuando el *Spray* aparejó de Sidney. Mi intención era ahora doblar el cabo Leeuwin (la extremidad suroccidental de Australia) y, ya en viaje de regreso a Estados Unidos, arrumbar directamente a la isla de Mauricio (archipiélago Mascareñas). Así que costeeé hacia el estrecho de Bass. Hay poco que relatar en esta parte del viaje, excepto vientos variables, tempestades, que en Australia llaman *busters*, y marejada gruesa. Sin embargo, el 12 de diciembre resultó un día excepcional en el que sopló una buena terral del nordeste. El *Spray* rebasó con las primeras luces la bahía de Twofold, y después dobló el cabo Bundooro, con la mar llana y muy pegado a tierra. La farola que se encarama sobre dicho cabo arrió su bandera para saludar al *Spray*, y los chiquillos que estaban en los balcones de las villas próximas a la costa agitaron sus pañuelos cuando pasé. A decir verdad había poca gente en la orilla, pero la escena resultó bonita. Casi a la mano vi guirnaldas de siemprevivas para celebrar la Navidad. Saludé a los despreocupados curiosos y les deseé «Felices Navidades», y pude escucharles gritar: «Lo mismo le deseamos».

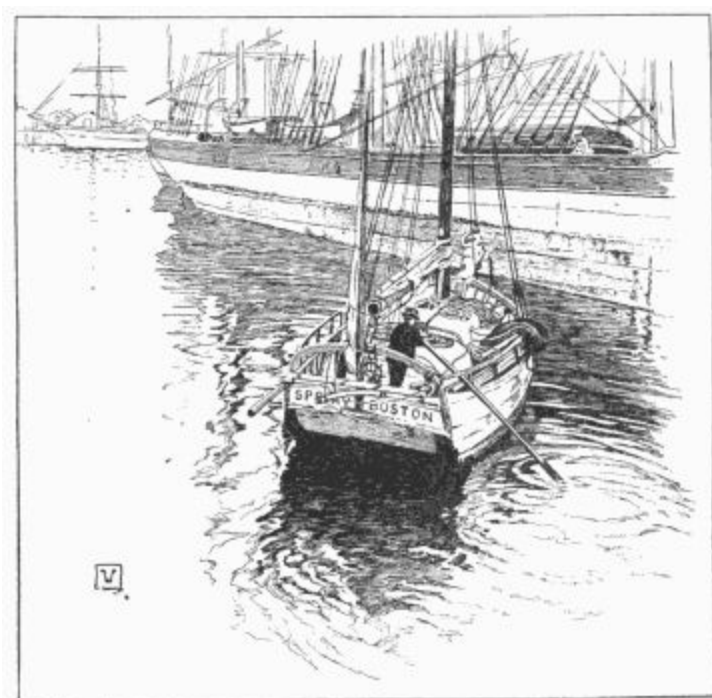
Desde cabo Bundooro hice rumbo para pasar próximo a Clift Island, en el estrecho de Bass, intercambiando señales con los fareros mientras el *Spray* avanzaba al pie de los acantilados de dicha isla. El viento aullaba este día, y las olas rompían con estruendo sobre el rocoso nido de gaviotas de aquella gente. Pocas fechas después, el 17 de diciembre, el *Spray* aterró bajo el promontorio Wilson, de nuevo buscando abrigo. El farero de dicho promontorio, señor J. Clark, vino a bordo y me dio instrucciones para entrar en la bahía de Waterloo, a unas tres millas a sotavento, hacia donde arrumbé al instante, encontrando buen tenedero de arena en una ensenada protegida de todos los vientos del cuarto cuadrante. De arribada estaban allí el queche *Secret*, un pesquero, y el *Mary*, de Sidney, antiguo transbordador de vapor adaptado para la pesca de la ballena. El capitán del *Mary* era un genio, un genio australiano, en la caza de estos grandes mamíferos, y también un hombre muy listo. Cuando embarcaron los hombres de su tripulación, que

procedían todos de un aserradero de la costa y en su vida habían visto una ballena viva, pero que como buenos australianos llevaban el mar en la masa de la sangre, el capitán les dijo que matar a una ballena era lo mismo que liquidar a un conejo. Le creyeron al pie de la letra y aquello zanjó la cuestión. Y la suerte quiso que el primer cetáceo que avistaron en su crucero, una fea ballena jorobada, resultase muerta en un abrir y cerrar de ojos; el persuasivo capitán Young, patrón del *Mary*, logró, de un solo y afortunado arponazo, liquidar al monstruo. La llevaron a remolque hasta Sidney y allí la exhibieron. A la dotación del valiente *Mary* sólo le interesaban las ballenas, y aquí se pasaban la mayor parte del tiempo recogiendo combustible a lo largo de la costa, con objeto de poder ir después a los cazaderos próximos a Tasmania. Y siempre que oían mencionar la palabra ballena, los ojos les brillaban de excitación.

Pasamos tres días en la tranquila ensenada, escuchando el viento aullar afuera. Mientras tanto, el capitán Young y yo exploramos las orillas, visitamos abandonados pozos de minero y efectuamos prospecciones auríferas por nuestra cuenta.

Los dos barcos, que zarparon juntos con buena mañana, se separaron después, igual que las aves marinas, cada cual por su lado. El viento fue moderado durante varios días, y, con la suerte excepcional del buen tiempo, el *Spray* llegó al morro de Melbourne el 22 de diciembre, donde el remolcador *Racer* tiró de él y lo metió en puerto.

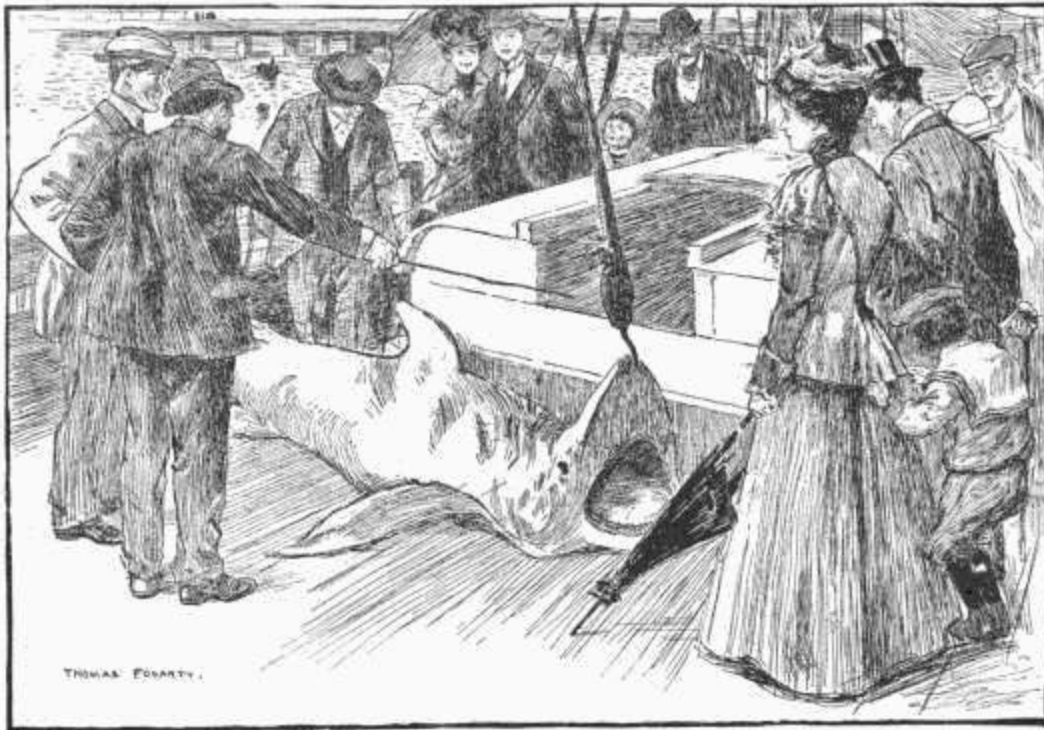
Pasé el día de Navidad atracado a un muelle en el río Yarrow, pero no tardé mucho en trasladarme a St. Kilda, donde permanecí casi un mes.



El capitán Slocum trabajando en el exterior del *Spray* en el río Yarrow, una parte del puerto de Melbourne.

Durante el viaje, el *Spray* no había tenido que pagar derechos de estadía en Australia, ni en otra parte —exceptuando Pemambuco—, hasta que metió la nariz en la aduana de Melbourne, donde me cobraron impuestos por tonelaje; en este caso seis peniques por tonelada bruta. El recaudador me cobró seis chelines y seis peniques, sin rebajar nada por la fracción por debajo de las trece toneladas, ya que su tonelaje bruto era exactamente de 12,7 toneladas. Compensé aquello cobrando a la gente seis peniques per cápita por visitar mi barco, y cuando esta fuente de ingresos empezó a agotarse, pesqué un tiburón y cobré seis peniques a cada cual por verle. El escualo tenía 3,81 metros de largo y llevaba una progenie de veintitrés tiburoncitos, ninguno inferior a los sesenta centímetros de longitud. Una cuchillada a la madre les hizo pasar a una canoa llena de agua, que, continuamente renovada, les permitió vivir un día entero. En menos de una hora desde que oí hablar de la fea bestia, ya la tenía en cubierta lista para su exhibición, que me produjo más beneficios que el importe de los derechos que había pagado por el tonelaje del *Spray*. Después contraté los servicios

de un buen irlandés llamado Tom Howard —que lo sabía todo respecto a tiburones, tanto del mar como de la tierra firme, y que podía hablar sobre ellos—, para que lo presentase y respondiera a las preguntas difíciles. De modo que cuando yo no sabía responder a alguna, le cedía a él la palabra.



El tiburón en la cubierta del *Spray*.

Al regresar del banco, donde aquella mañana temprano había ido a ingresar dinero, encontré a Howard en el centro de una multitud muy excitada, contándoles hábitos imaginarios de los peces. Era un buen espectáculo, la gente deseaba verlo, y yo hubiera querido poder complacerles; pero, debido a su sobreestimulante entusiasmo, no tuve más remedio que prescindir de los servicios de Howard. Los ingresos de aquella exhibición y los procedentes del sebo que había recogido en el estrecho de Magallanes, cuya última cantidad vendí en Samoa a un alemán fabricante de jabón, me dejaron muy bien de fondos.

Después de varios aplazamientos debidos a una sucesión de vientos del sudoeste que parecían no querer terminar nunca, el 24 de enero de 1897

encontró al *Spray* otra vez a remolque del *Racer*, saliendo de la bahía de Hobson, tras una agradable estancia en Melbourne y St. Kilda.

En los meses de verano, es decir, diciembre, enero, febrero y, a veces, marzo, los vientos del este son prevalecientes en el estrecho de Bass y alrededor del cabo Leeuwin; pero, debido a la gran cantidad de hielo que subía aquel año desde el Antártico, todo había cambiado tanto que consideré impracticable continuar el viaje por el derrotero previsto. Así que en vez de doblar el frío y tormentoso cabo Leeuwin, decidí pasar un tiempo más agradable y provechoso en Tasmania, en espera de los vientos favorables del estrecho de Torres, vía la Gran Barrera australiana de arrecifes, que fue la derrota que en definitiva decidí seguir. Navegar por dichas aguas tendría la ventaja de poder aprovechar los anticiclones, que nunca fallan, y además me daría la oportunidad de poner pie en las costas de Tasmania, que había bojeado años atrás.

Debo mencionar que, mientras permanecí en Melbourne, tuvo lugar una de esas extraordinarias tormentas llamadas «lluvia de sangre»; la primera en Australia después de muchos años. La «sangre» provenía de un polvillo de color rojo ladrillo que flotaba en el aire procedente de los grandes desiertos. El temporal de lluvia posterior convirtió aquel polvo sencillamente en barro, pero caído en tales cantidades, que sólo de los toldos de la balandra, que entonces tenía dados, recogí un cubo lleno. Cuando el viento sopló de duro y tuve que aferrar los toldos, las velas, sin funda en las botavaras, se mancharon de barro desde el puño de escota al de amura.

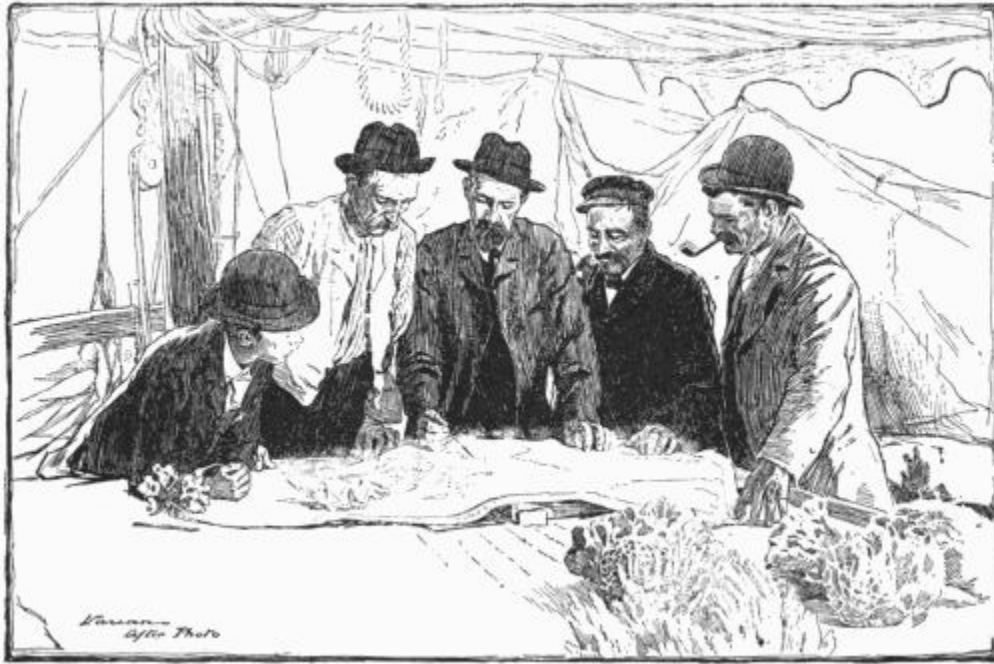
El fenómeno de las tempestades de polvo, bien comprendido por los científicos, no es desconocido en la costa de África. Al penetrar bastante distancia mar adentro, con frecuencia cubren las derrotas surcadas por los barcos, como en el caso de la que atravesó el *Spray* en la primera parte del viaje. Los marinos ya no las ven con temor supersticioso, pero a la primera salpicadura del temido polvillo, nuestros crédulos hermanos terrícolas gritan: «¡Lluvia de sangre!».

La mar corta y vertical (consecuencia del encuentro de dos corrientes) que suele formarse a la altura de la bocana de Port Phillip, una zona peligrosa, estaba mala cuando entró el *Spray*, y todavía peor al salir. Pero con suficiente espacio libre de maniobra y las velas portando bien, pronto

pudo rebasar la entrada y volvió a tener buena mar. Alcanzar Tasmania a través del estrecho de Bass me llevó pocas horas de navegación debido a un viento duro y a favor. Llevé el tiburón de St. Kilda, relleno de paja, y se lo cedí al profesor Porter, director del museo Victoria, de Launceston, en la punta de Tamar. Durante muchos días podría verse allí el tiburón de St. Kilda. Pero ¡cielos!, cuando las buenas pero equivocadas gentes de St. Kilda vieron aparecer en sus quioscos los diarios ilustrados que traían fotografías de mi escualo, estallaron en indignación y arrojaron al fuego todos los periódicos que mencionaban al pez; porque St. Kilda era un balneario veraniego, ¡y la idea allí de un tiburón...! Pero mi espectáculo continuó.

El *Spray* quedó atracado a un pequeño espigón de la playa de Launceston, precisamente cuando la marea producida por la borrasca que le había llevado río arriba era anormalmente alta. Y allí permaneció bien amarrado, sin agua suficiente a su alrededor en ningún momento posterior, hasta que se dispuso a zarpar, para lavarse siquiera los pies. Entonces, a fin de que el barco volviera a flotar, hubo que excavar en la arena por debajo de la quilla.

En este cómodo lugar dejé el barco al cuidado de tres chiquillos, mientras yo paseaba por las colinas, sobre las rocas cubiertas de musgo de la cañada próxima, y entre los helechos que crecían por todas partes, dando descanso a los huesos y preparándome para el próximo viaje. Pero mientras tanto mi barco estuvo bien cuidado. Nunca regresé a bordo sin encontrar que las cubiertas habían sido baldeadas, y que uno de los chiquillos, la hija menor de mis vecinos al otro lado de la carretera, atendía a los visitantes en el portalón, mientras los otros dos, una pareja de hermanos, vendían curiosidades marinas, como las que llevaba en la carga, «a cuenta del barco». Formaban una tripulación alegre y simpática, y la gente venía desde muy lejos para oírles contar el relato de mi viaje e historias acerca de los monstruos de las profundidades «que había matado el capitán». Para ser un héroe de «primera mar» sólo tenía que mantenerme a distancia: lo que me venía muy bien, igual que solazarme por bosques y torrenteras.



A bordo en St. Kilda. Recordando sobre la carta la derrota del *Spray* desde Boston.

XIV

Homenaje de una dama. — Bojeando Tasmania. — El capitán da su primera conferencia sobre el viaje. — Abundancia de provisiones. — Examen del *Spray* en Devonport. — De nuevo en Sidney. — Arrumbado al estrecho de Torres. — Naufragio de aficionados. — Amigos en la costa australiana. — Peligros en el mar del Coral.

El 1 de febrero de 1897, al regresar a mi barco, encontré que me aguardaba una curiosa carta de simpatía, que transcribo a continuación:

«Una dama envía al señor Slocum el billete de cinco libras incluido, como señal de aprecio por su valentía al cruzar los anchos mares en un barco tan pequeño, solo, sin que la humana simpatía pueda ayudarle cuando amenaza el peligro. Deseándole el mayor éxito».

Hoy sigo sin saber quién la escribió o con quién estoy en deuda por el generoso regalo que contenía. No pude rechazar algo tan amablemente ofrecido, pero me prometí, con el mayor interés, transferirlo a la primera oportunidad, lo que pude hacer antes de dejar Australia.

Faltando aún mucho para la estación del buen tiempo en el norte de Australia, navegué hasta otros puertos de Tasmania, donde el verano reina prácticamente durante todo el año. El primero de ellos fue Beauty Point, cerca del cual quedan Beaconsfield y la gran mina de oro de Tasmania, que también visité. Aquí vi sacar mucha roca gris y sin atractivo, que luego cientos de apisonadoras trituraban hasta convertirla en polvo. Me dijeron que contenía oro, cosa que creo.

Recuerdo Beauty Point por su bosque umbrío y la carretera que discurre entre los altos árboles del caucho. Estando yo allí, el gobernador de Nueva

Gales del Sur, lord Hampden, llegó con su familia a bordo de un yate de vapor, en visita de recreo. El *Spray*, fondeado cerca de la escala real del muelle, largó, por supuesto, su bandera. En aquellas aguas probablemente no se había visto una embarcación tan pequeña que arbolara la bandera de las barras y estrellas, y, sin embargo, el grupo del gobernador parecía saber lo que flotaba allí y todo lo referente al *Spray*. Y cuando oí a Su Excelencia decir: «Presénteme al capitán», o «Presénteme a mí al capitán», lo que quiera que fuese, me encontré inmediatamente en presencia de un caballero y de un amigo, y muy interesado, por cierto, en mi viaje. Si alguien del grupo estuvo más interesado que el gobernador, fue la honorable Margaret, su hija. Al marcharse, lord y *lady* Hampden prometieron reunirse conmigo a bordo del *Spray* durante la Exposición de París de 1900. «Si vivimos para entonces», dijeron ellos, y por mi parte añadí: «Exceptuando los peligros de la mar».

Desde Beauty Point, el *Spray* se dirigió a Georgetown, próximo a la desembocadura del río Tamar. Creo que esta pequeña población señala el lugar donde los primeros hombres blancos pusieron sus plantas en Tasmania, aunque nunca pasara de ser un villorrio.

Considerando que yo había visto algo de mundo, y encontrando aquí gente interesada en aventuras, les hablé del asunto y luego di mi primera conferencia en un pequeño salón situado junto a la carretera. Trajeron un piano de la casa de algún vecino, y estuve auxiliado por un comediante vagabundo que aporreó el instrumento y cantó la canción de *Tommy Atkins*. Acudió gente desde mucha distancia, y, para decirlo todo, el auditorio pagó en total unas tres libras esterlinas. La propietaria del local, una amable señora escocesa, no quiso cobrar alquiler, así que mis conferencias resultaron un pequeño éxito económico a partir del principio.

Desde aquel abrigado lugar icé mis velas rumbo a Devonport, próspera localidad en las orillas del río Mersey, a pocas horas de navegación hacia el oeste a largo de la costa y que rápidamente se está convirtiendo en el puerto principal de Tasmania. Grandes vapores entran ahora aquí para llevarse importantes cargamentos de productos del campo, pero, me dijo el comandante de Marina, capitán de navío Murray, el *Spray* era el primer barco que arbolaba allí la bandera de las barras y estrellas, y de ello quedó

constancia en los registros portuarios. Por esta gran distinción, el *Spray* gozó de muchas atenciones allí, mientras, al ancla, borneaba confortablemente bajo los toldos de lona que lo defendían de proa a popa de la polvareda del puerto.

Desde la casa del magistrado, «Malunnah», que se alza sobre la punta, mi barco fue saludado al entrar y al salir por la bandera de la Union Jack, y la encantadora señora Aikenhead, dueña de Malunnah, le suministró compotas y mermeladas de todas clases —hechas para mí con frutas de su propio y magnífico jardín—, suficientes para todo el viaje de regreso y aún más. La señora Wood, que vivía más arriba del puerto, me regaló varias botellas de vino de frambuesa. Aquí, más que en ningún otro sitio antes, estaba en la tierra de la buena acogida. La señora Powell envió *chutney* a bordo, preparado «como en la India». La caza y el pescado abundaban, y el pavo dejaba oír su graznido. Del Pardo, en la parte alta del país, me llegó un queso enorme. Y todavía la gente me preguntaba: «¿De qué vive usted? ¿Qué come?».

Quedé cautivado por la belleza del paisaje de los alrededores, por los altos helechales silvestres, que entonces iban desapareciendo, y por los ya sentenciados bosques de grandes árboles que crecían sobre las laderas. Y tuve la suerte de conocer a un caballero que, con su arte, trataba de inmortalizar las bellezas del país. Para que yo se las pudiera mostrar a mis amigos, me regaló muchas reproducciones de su colección de cuadros y también varios originales.

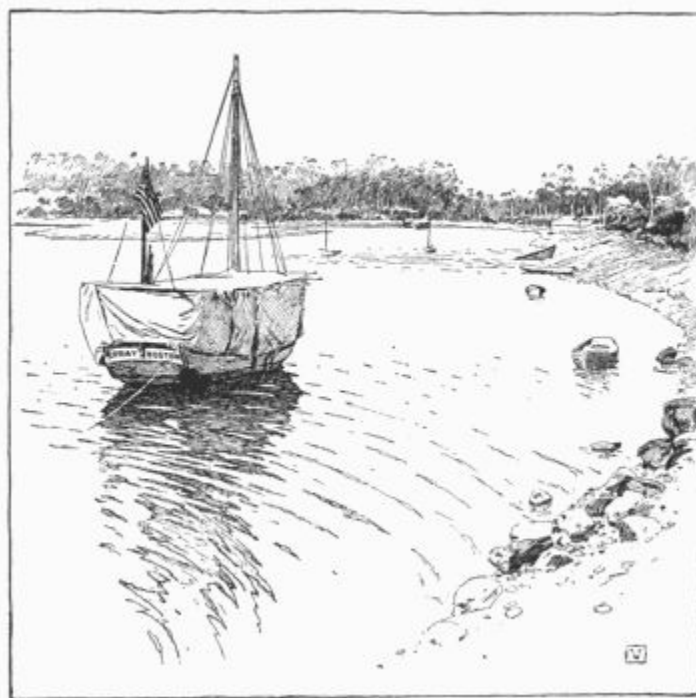
Otro caballero me encargó que propalase las bellezas de Tasmania por todas partes y en cualquier ocasión. Éste fue el doctor McCall, M. L. C. (Member of Legislative Council), que me hizo sugerencias muy útiles para mis conferencias. Sin embargo, no sin recelos metí el aparejo en viento a este nuevo rumbo, y soy libre de decir que sólo debido a la amabilidad de mi simpatizante auditorio pudo la inestable barca de mi oratoria mantenerse a flote. Poco después de mi primera charla vino hacia mí el amable doctor, con palabras de aprobación. Como en muchas otras empresas mías, me había lanzado a ello de cabeza y sin pensarlo dos veces.

—Hombre, hombre —me dijo—, un gran nerviosismo es sólo señal de cerebro, y cuanto más cerebro tiene un hombre, más tarda en superar el mal.

Pero —añadió reflexivamente— usted lo dominará.

Sin embargo, de mi propia cosecha y a fuer de sincero, creo que debo decir que aún no estoy enteramente curado de ese mal.

En el carro del varadero de Devonport se echó a tierra el *Spray*, para examinarle cuidadosamente de arriba abajo y ver si estaba libre de los destructivos teredos (broma) y sano en todos aspectos. A fin de protegerle de la devastadora labor de dichos pequeños moluscos, cubrí una vez más su carena con una mano de pintura de cobre, puesto que antes de poder volver a limpiar fondos tendría que navegar a través de los cálidos mares del Coral y de Arafura. Se hizo lo necesario para proteger al barco de todos los peligros conocidos. Pero no sin nostalgia veía yo acercarse el día en que tendría que zarpar de un país donde había encontrado tan grata compañía. Y si hubo algún momento en todo el viaje en que pude haber abandonado, fue allí y entonces; pero, no habiendo vacantes abiertas para un puesto mejor, levé anclas el 15 de abril de 1897 y me hice de nuevo a la mar.



El *Spray* varado en Devonport, Tasmania, el 22 de Febrero de 1897.

La estación de verano había terminado; el gélido y desapacible invierno comenzaba a rodar desde el Austro, con vientos favorables para navegar hacia el norte, y un heraldo del viento invernal hizo volar al *Spray* alrededor del cabo Howe y aún más allá, hasta el cabo Bundooro, que doblé al día siguiente, repasando ahora mi derrota hacia el norte. Fue una buena regata y un excelente presagio para el largo viaje de vuelta desde los antípodas. Mis antiguos amigos navideños de Bundooro parecieron estar alerta y en movimiento cuando, por segunda vez, di una pasada a su cabo. De nuevo intercambiamos señales mientras la balandra navegaba a largo, igual que antes, con la mar bella y muy cerca de la orilla.

El tiempo fue bueno y el cielo estuvo despejado el resto de la travesía hasta Port Jackson (Sidney), donde el *Spray* entró el 22 de abril de 1897, quedando fondeado en la bahía de Watson, cerca del morro, en ocho brazas de agua. Desde allí hasta Parramatta, río arriba, el puerto estaba más concurrido que nunca, con barcos y yates de todas clases. Era ciertamente una escena marinera llena de animación y difícil de igualar en cualquier otra parte del mundo.

Pocos días después la bahía estaba surcada por olas tempestuosas, y sólo los barcos muy robustos llevaban izadas las velas. Me encontraba entonces en un hotel vecino al *Spray*, cuidándome una neuralgia que había pescado durante la navegación, y acababa de echar un vistazo casual por la ventana y ver pasar la popa de un gran vapor, al parecer incontrolable y que pronto salió de mi campo visual, cuando el botones entró precipitadamente en mi habitación gritando que el *Spray* había sido «bung». Salí en el acto y pronto supe que «bung» significaba que un gran vapor le había abordado; precisamente aquél cuya popa acababa yo de ver por la ventana, y cuya otra extremidad había alcanzado al *Spray*. Resultó sin embargo, que los únicos daños sufridos fueron la pérdida de una de las anclas y de su cadena, que, debido al impacto, había faltado a la altura del escobén. Pero en definitiva no tuve nada en absoluto de qué quejarme, porque el capitán, después de revirar su barco, tomó al *Spray* a remolque y se lo llevó hacia el puerto, libre de todo peligro, y, después, un oficial y tres hombres volvieron a traerlo al fondeadero de la bahía, con una nota cortés del capitán diciéndome que él pagaría los daños producidos. ¡Pero qué guiñadas daba

con un extraño al timón! Mi antiguo amigo el piloto de *La Pinta* no habría hecho una faena tan poco marinera. Sin embargo, con gran contento por mi parte lo llevaron a un atracadero, y entonces la neuralgia me dejó o me olvidé de ella. El capitán del vapor mantuvo su palabra, como buen marino, y al día siguiente su consignatario, el señor Collishaw, me entregó el importe del ancla y de la cadena perdidas, con algo más como compensación por «mi ansiedad moral». Recuerdo que me ofreció doce libras al contado, pero como mi número de la suerte era el trece, lo dejamos en trece libras, lo que cerró el caso.

Volví a la mar el 9 de mayo, y corrí por delante de un sudoeste fuerte, que llevó magníficamente al *Spray* hasta Port Stevens, donde el viento cayó por completo y luego sopló de proa. Pero el tiempo fue bueno y continuó así durante muchos días, lo que resultó un gran contraste respecto al que tuve por aquí algunos meses atrás.

Disponiendo de un juego completo de cartas náuticas del Almirantazgo sobre la costa y la Barrera de arrecifes, me sentía tranquilo. El capitán de navío Fisher, de la Armada británica, que había navegado a través de los pasos de la Gran Barrera en el H. M. S. *Orlando*, me había aconsejado desde el principio tomar esta derrota, y ahora no tuve que arrepentirme de haber vuelto a ella.

Después de rebasar Port Stevens, Seal Rocks y el cabo Hawk, el viento fue ligero durante algunos días y lo tuve exactamente de proa; pero aquellos puntos estaban fotografiados en mi memoria desde la dura prueba de batallar en sus proximidades algunos meses atrás, arrumbado en dirección contraria. Sin embargo, ahora, con una buena colección de libros a bordo, leía día y noche, dejando esta ocupación tan agradable únicamente para trimar el aparejo, virar, o echarme a descansar, mientras el *Spray* roía las millas poco a poco. Traté de comparar mis condiciones con las de los antiguos circunnavegantes que siguieron exactamente la derrota que yo había tomado desde las islas de Cabo Verde, o desde un punto próximo a este archipiélago, pero hasta el momento no había comparación posible. Sus penalidades y románticas escapadas —los que pudieron escapar a la muerte y a los peores sufrimientos— no entraron en mis experiencias al navegar totalmente solo alrededor del mundo. Yo únicamente puedo hablar de

vivencias agradables, y, comparadas con las suyas, mis aventuras han sido hasta el final pálidas y prosaicas.

Acababa de terminar la lectura de algunos de los más interesantes viajes a bordo de los miserables pero heroicos barcos idos, y ya estaba en mi propia travesía cerca de Port Macquarie, cuando el 13 de mayo descubrí una moderna y elegante embarcación que se hallaba peligrosamente fondeada junto a la costa. Hice por ella (arrumbé hacia ella) y descubrí que se trataba del yate *Akbar*^[5], con aparejo de cúter, que había salido de la bahía de Watson unos tres días antes que el *Spray* y que inmediatamente se vio en dificultades. Lo que no era de extrañar. Era un caso de niños en el bosque, o de mariposas en la mar. En el viaje inaugural, su propietario era todo recios pantalones de algodón de marinero; el capitán, que se distinguía por la enorme gorra de balandrista que llevaba puesta, un auténtico ballenero de «Murrumbidgee»^[6], y el navegante, un pobre diablo casi tan sordo como un tronco y tan tieso e incapaz de moverse como un poste de telégrafo. Estos tres alegres lobos de mar componían la tripulación, y ninguno de ellos conocía más del mar o de un barco, que lo que sabe del otro mundo un recién nacido. Iban a Nueva Guinea, según dijeron, y tal vez fue mejor que estas tres calamidades no llegaran allí.

El propietario, a quien conocí antes de zarpar, quiso regatear con el pobre y viejo *Spray* en la travesía hasta la isla de Thursday. Naturalmente decliné el desafío, alegando la gran diferencia que existía entre tres jóvenes balandristas a bordo de un clíper, contra un viejo marino, solo y a bordo de una embarcación tan toscamente construida; aparte que yo no regatearía en el mar del Coral bajo ningún concepto.

—¡Ah del *Spray*! —gritaron ahora los tres—. ¿Qué va a hacer el tiempo? ¿Soplará viento? ¿Cree usted que haríamos mejor en volver para reparar?



«¿Soplará viento?».

Yo pensé: «Si alguna vez regresáis, no reparéis», pero les dije:

—Dadme el chicote de una estacha y os remolcaré hasta el primer puerto de por allá; y, por vuestras vidas —les urgí—, no volváis a doblar el cabo Hawk, porque al sur de él ya ha llegado el invierno.

Propusieron dirigirse a New Castle con un aparejo de fortuna, porque la mayor estaba hecha trizas y la cangreja se había rifado y colgaba en pedazos.

Resumiéndolo en una palabra, el aparejo del *Akbar* era una pura ruina.

—Levad el ancla —les grité—, levad el ancla y dejad que os remolque hasta Port Macquarie, doce millas al norte de aquí.

—No —gritó el propietario—; volveremos a New Castle. Lo perdimos al venir; no vimos la farola, ¡aunque no estaba apagada!

Esto lo gritó muy fuerte, ostensiblemente para mi oído, pero más cerca de lo que era necesario, me pareció a mí, de la oreja del navegante. Otra vez traté de persuadirles para que se dejaran remolcar a un puerto de abrigo tan a la mano. No les habría costado más molestia que izar el ancla y pasarme el chicote de alguna estacha; se lo hice ver, pero declinaron, en pura ignorancia de una línea de acción racional.

—¿Qué profundidad tenéis? —les pregunté.

—No lo sé, perdimos el escandallo de mano. Tenemos fuera toda la cadena. Sondamos con el ancla.

—Mandadme el chinchorro y os daré un escandallo.

—Hemos perdido también el chinchorro —gritaron.

—Dios es bueno; de otra manera, os habríais perdido también vosotros; y, adiós —fue todo lo que pude decirles ya.

La pequeña ayuda que el *Spray* podía haberles prestado habría salvado a su barco.

—Señale —me gritaron cuando volví a rumbo—, señale que perdimos el aparejo, que nos importa un bledo, y que no tenemos miedo.

—Entonces no hay esperanza para vosotros. —Y de nuevo—: Adiós.

Les prometí que señalaría su posición, cosa que hice a la primera oportunidad, y que ahora, fuera ya de razones humanitarias, vuelvo a hacer. Al día siguiente me puse al habla con el vapor *Sherman*, que navegaba de vuelta encontrada, y le informé del yate en dificultades, añadiendo que sería un acto de humanidad remolcarlo hasta alguna parte, fuera de su peligrosa posición en una costa abierta. Si el *Akbar* no fue remolcado por el vapor no sería por falta de fondos para pagar el importe, pues su dueño, que hacía poco había heredado varios cientos de libras, llevaba el dinero consigo. El proyectado viaje a Nueva Guinea tenía por objeto examinar la isla con vistas a comprar allí unos terrenos. Hasta dieciocho días después no volví a saber del *Akbar*, es decir, el 31 de mayo, cuando llegué a Cooktown, en la desembocadura del río Endeavor, y pude leer lo siguiente:

«El 31 de mayo, el yate *Akbar*, de Sidney a Nueva Guinea, con tres tripulantes a bordo, se ha perdido en Crescent Head; la tripulación ha podido ser salvada».

Así que, después de todo, perder el barco les había costado varios días.

Tras comunicarme con el apurado *Akbar* y con el *Sherman*, mi viaje continuó sin más novedades durante muchas singladuras, excepto por un agradable incidente acaecido el 16 de mayo, en que hablé con la gente del islote South Solitary: un melancólico puñado de rocas en el océano, próximo a la costa de Nueva Gales del Sur, en latitud 30°-12' sur.

—¿Qué barco es ése? —preguntaron cuando la balandra quedó tanto avante con la isla.

Antes de responder quise probarles izando en el pico la bandera de Estados Unidos. Contestaron enseguida izando y arriando, en señal de saludo, la enseña británica. Deduje por ello que conocían mi barco y todo lo referente a él, pues no hicieron más preguntas. Ni siquiera «si el viaje compensaría», pero izaron el siguiente amistoso mensaje: «Le deseamos una travesía agradable»; de la que hasta el momento estaba en verdad disfrutando.

El 19 de mayo, al pasar el *Spray* frente a la desembocadura del río Tweed, me hicieron señales desde punta Danger, donde parecían muy preocupados por mi estado de salud, ya que preguntaron si «toda la tripulación» estaba bien. A lo que pude contestar: «Si».

Al día siguiente doblé el cabo Great Sandy, y, lo que es siempre un notable acontecimiento en cualquier viaje, entré en la zona de los alisios, que ya me acompañarían durante muchos miles de millas, sin cesar de soplar, desde fuerza de temporal moderado hasta de brisa suave de verano, excepto por raros intervalos.

Desde la extremidad de dicho cabo, la farola allí asentada irradiaba una noble luz que podía verse a veintisiete millas de distancia; al pasar de ésta a la farola de Lady Elliott, que se alza sobre una isla, igual que un centinela a la puerta de la Gran Barrera de arrecifes, el *Spray* entró inmediatamente en el canal navegable que se dirige hacia el norte. Los poetas han cantado las farolas y balizas luminosas, pero ¿han contemplado alguna vez el relampagueo de una gran luz por delante de su derrota, en una noche oscura, en medio del mar del Coral? Si lo han hecho, ¿conocen el significado de su canto!

El *Spray* había navegado durante varias horas de incertidumbre para mí, sin duda en contra de una corriente. Casi desesperado por las dudas, agarré

la rueda para hacer caer al barco hacia fuera de tierra, cuando por la proa relampagueó sobre él aquella luz. ¡Albricias!, gritó toda la tripulación, llena de gozo, y seguí navegando. Y, por primera vez desde que salí de Gibraltar, la roda del *Spray* aró ahora un mar resguardado y sin olas, lo que suponía un cambio radical respecto a la permanente mar de leva del mal llamado océano Pacífico.

En conjunto, el Pacífico no es quizá más violento que los demás océanos, pero me siento bastante seguro al afirmar que de tranquilo no tiene más que el nombre. En una u otra parte siempre está bastante embravecido. Conocí a un escritor que después de decir cosas bonitas de la mar, tuvo que pasar por un huracán del Pacífico y se convirtió en otro hombre. Pero, después de todo, ¿dónde estaría la poesía del mar sin sus formidables olas? Por fin, aquí estaba el *Spray*, en el centro de un tranquilo mar del Coral. La mar misma podía ser bella, pero las rocas coralíferas siempre resultan duras, agudas y peligrosas. Confiaba ahora en la bondad del Hacedor de todos los arrecifes, al mismo tiempo que mantenía una buena vigilancia respecto a los peligros existentes por cada banda.

¡Mirad la Gran Barrera, con sus transparentes aguas de muchas tonalidades y colores, tachonadas por doquier de islas encantadas! Entre ellas contemplé muchos fondeaderos abrigados, pero me quedaban a desmano. El 24 de mayo, la balandra, habiendo recorrido ciento diez millas por singladura desde Danger Point, entró en el paso de Whitsunday, y aquella noche navegó entre islas. Cuando el sol se elevó a la mañana siguiente, miré hacia atrás y sentí haberlas surcado en la oscuridad, porque el escenario que me quedaba por la popa era tan variado como maravilloso.

XV

Llegada a Port Denison, Queensland. — Conferencia. — Reminiscencias del capitán Cook. — Conferencia altruista en Cooktown. — Feliz escapada de un arrecife coralino. — Las islas Home, Sunday y Bird. — Un pescador de perlas norteamericano. — Jubileo en Thursday Island. — Nueva bandera para el *Spray*. — La isla de Booby. — A través del océano índico. — La isla de Christmas.

En la mañana del día 26, la isla de Gloucester nos quedaba próxima, y aquella tarde fondeó el *Spray* en Port Denison, donde la pequeña ciudad de Bowen, futuro balneario y lugar de descanso de Queensland, se recuesta y parece dormitar sobre una colina. Aquí el campo de los alrededores tiene un aspecto de lo más saludable.

El puerto tenía fácil acceso, era amplio y abrigado, y contaba con un tenedero excelente. Cuando arribó el *Spray* todo estaba tranquilo en Bowen, y la buena gente que pudo desperdiciar una hora en la tarde de mi segundo día de estancia allí, vino a la Escuela de Artes para charlar sobre mi viaje, el último acontecimiento. Se anunció debidamente en los dos pequeños periódicos, el *Boomerang* y el *Nully Nully*; en uno, la víspera de la conferencia, y al día siguiente en el otro; lo que no importó nada al editor, y tampoco a mí.

Además, «el mejor pregonero de Australia» repartió floridas circulares. Pero cuando el pobre diablo llegó a la puerta del pequeño hotel donde mi presunto auditorio y yo cenábamos, y con su repique de campana y endiablados alaridos acerca del viaje del *Spray* desde «Boston a Bowen» —«los dos cubos de las ruedas del carro de la creación», como dijo después

el *Boomerang*— metió un ruido capaz de despertar a un muerto, yo le habría pasado, con campana y todo, por debajo de la quilla.

El señor Myles, magistrado, capitán del puerto, comisario del Catastro, celador del Tesoro, etc., fue el presidente y quien me presentó. Ignoro por qué razón, como no fuera para ponerme nervioso con sus juicios de vana ostentación y para amargarme la vida, porque el cielo sabe que desde mi primera hora en la ciudad ya conocía a todo el mundo. Ahora conocía a la gente incluso por su nombre, y todos me conocían a mí. Sin embargo, el señor Myles hablaba bien. Tanto, que en realidad traté de que prosiguiera y contara él la historia, mientras yo mostraba las fotografías, pero no quiso hacerlo.

Tengo que explicar que fue una charla ilustrada por medio de una linterna mágica. Las vistas eran buenas, pero la linterna, un modelo de treinta chelines, pésima, y sólo disponía de una lámpara de aceite.

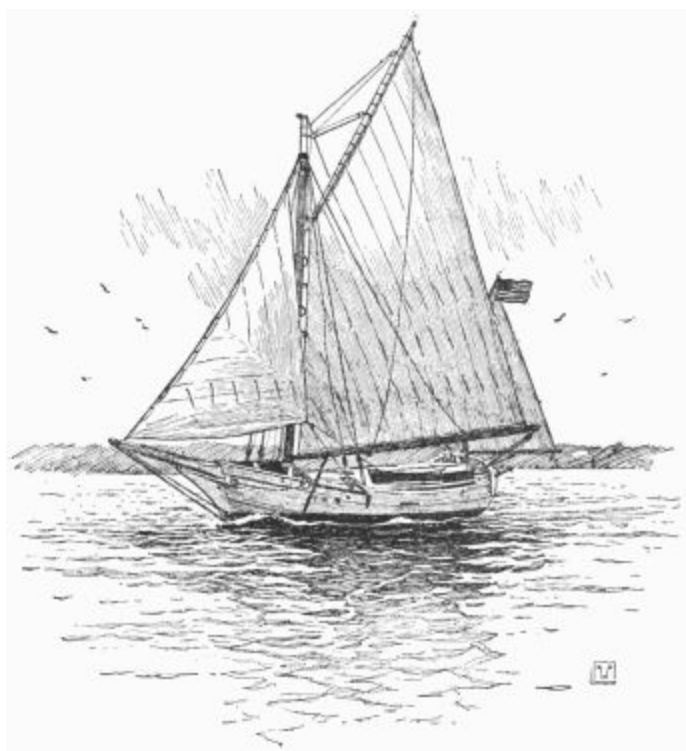
Pensando que sería lo mejor, a la mañana siguiente me hice a la mar antes de que salieran los periódicos a la calle. Sin embargo, después supe que los dos rotativos traían una columna favorable a lo que denominaban conferencia, y que tenían además una palabra amable para el pregonero de la misma.

Desde Port Denison, la balandra corrió día y noche por delante de los constantes vientos alisios, sin hacer escala hasta llegar a Cooktown, en el río Endeavour, donde entró el lunes 31 de mayo de 1897, a favor de un furioso vendaval encontrado aquel mismo día a cincuenta millas costa abajo. En este paralelo está precisamente la crestería o espina dorsal de los alisios, que alrededor de Cooktown llegan a menudo a tener fuerza de temporal duro (48-56 nudos).

Me habían recomendado llevar aquella derrota con el mayor cuidado, y «sentir mi camino» sobre el fondo. El competente oficial de la Armada Real que me aconsejó seguir el paso interior de la Gran Barrera, me escribió que el *H. M. S. Orlando*, propulsado por vapor, navegó día y noche por él, pero que si yo lo intentaba a vela arriesgaría mi barco en los arrecifes de coral.

Confidencialmente: no hubiera sido nada fácil encontrar un fondeadero cada noche. Por otra parte, cuando salí del estrecho de Magallanes esperé que hubiera terminado para mí el tedioso trabajo de dejar cada mañana el

barco a son de mar. Además de todo eso, la calidad de las cartas del Almirantazgo hacía posible la navegación tanto de día como de noche. Con viento favorable y el tiempo claro propio de la estación, surcar el canal de la Gran Barrera era, con toda sinceridad, más fácil que el discurrir del tráfico por las avenidas de una gran ciudad, y mucho menos peligroso. Pero a cualquiera que proyecte este viaje yo le diría que tuviese cuidado día y noche con los arrecifes, pues de otra manera sería preferible que se quedara en tierra.



El *Spray* partiendo de Sydney, Australia, luciendo el nuevo velamen regalado por el comodoro Foy.
(A partir de una fotografía).

«El *Spray* entró en el puerto volando igual que un pájaro —dijeron las notas portuarias de los diarios de Cooktown a la mañana siguiente de mi llegada—; y parece extraño —añadían— que sólo se viera a un hombre en cubierta al manejo de la embarcación». Cierto que el *Spray* lo había hecho lo mejor que pudo, porque se acercaba la noche y tenía prisa por encontrar una rama donde posarse antes de que oscureciera.

Después de ceñir entre todas las embarcaciones fondeadas en el puerto, amarré a la puesta del sol, casi frente al monumento al capitán Cook, y a la mañana siguiente salté a tierra para recrear la vista con las mismas piedras que el gran navegante había visto. Porque ahora estaba en una tierra consagrada a este marino. Pero en Cooktown no había, al parecer, unanimidad respecto al lugar exacto donde su barco, el *Endeavour*, varó para efectuar reparaciones durante su memorable viaje alrededor del mundo. Algunos decían que no fue en el sitio donde se alzaba el monumento, y cierta mañana surgió casualmente una discusión sobre el tema. Una dama joven, dirigiéndose a mí como autoridad en asuntos marítimos, muy aduladoramente solicitó mi opinión. Bueno; le dije que no veía ninguna razón por la cual el capitán Cook, si había decidido reparar su buque en tierra, no hubiera podido dragar un canal hasta el lugar donde ahora se alzaba el monumento... siempre que hubiera traído con él una excavadora y luego hubiese cegado de nuevo el canal; porque el capitán Cook era capaz de hacer cualquier cosa, y nadie dijo nunca que no dispusiera a bordo de dicho aparato. La joven pareció inclinarse hacia mi punto de vista y, continuando con el tema del histórico viaje, me preguntó si había visitado la punta de tierra, más afuera del puerto, donde el gran circunnavegante fue asesinado. Esto me dejó de una pieza, pero un avisado alumno de la escuela intervino y me evitó la embarazosa respuesta. Porque, como todos los muchachos, viendo que allí hacía falta cierta información, la facilitó voluntariamente, diciendo:

—El capitán Cook no fue asesinado aquí, señora, de ninguna manera; murió en África, donde se lo comió un león^[7].

En esta ciudad recordé algunos días penosos del pasado. Creo que fue en 1866 cuando el viejo vapor *Soushay*, de Batavia a Sidney, entró en Cooktown para recoger coclearia contra el escorbuto, e, incidentalmente, dejar el correo. Entre la lista de los enfermos figuraba mi enfebrecida persona; así que no pude ver el lugar hasta que volví en el *Spray*, treinta y un años después. Y ahora presencié la llegada al puerto de la verdadera ruina humana en que habían quedado convertidos los mineros procedentes de Nueva Guinea, indigentes y moribundos. Muchos habían muerto durante la travesía y sus cadáveres tuvieron que ser arrojados al mar. Cualquiera que

los hubiese visto habría tenido el corazón muy duro para no tratar de hacer algo por ellos.

La simpatía de todos estaba a favor de aquellos seres que sufrían, pero la pequeña ciudad se encontraba un tanto fatigada de su largo caminar por la senda de la caridad. Recordé el regalo de dinero de aquella señora de Tasmania, que me había prometido a mí mismo tomar sólo como préstamo, pero descubrí con desánimo que me lo había gastado. No obstante, las buenas gentes de Cooktown deseaban oír una historia de la mar y saber cómo se las arreglaba la tripulación del *Spray* cuando la enfermedad se presentaba a bordo. Consecuentemente, la pequeña iglesia presbiteriana de la colina se abrió para una charla; allí habló todo el mundo, y la charla resultó un éxito ruidoso. El juez Chester presidió la reunión, lo que era una garantía de que saldría bien. Él fue quien anexionó la isla de Nueva Guinea a la Gran Bretaña. «Cuando me ocupé del asunto —decía—, anexioné lo mejor de la isla». En aquella afirmación había como un repique de campanas grato al oído de un empedernido navegante como yo. Sin embargo, cuando los alemanes vieron que el juez izaba aquella gran vela mayor, armaron un alboroto tal que hubo que dejarles participar en la aventura.

Ahora yo estaba en deuda con los mineros de Cooktown, por el privilegio de haber podido aportar algo a una buena causa, y, según el juez Chester, toda la ciudad me estaba agradecida por haberla hecho disfrutar de aquella magnífica reunión.

Así las cosas, aparejé el 6 de junio de 1897, arrumbando hacia el norte, igual que antes.

Hacia la puesta del sol del día 7 entré en un sugestivo fondeadero para pasar la noche, de través con el barco-faro de Claremont. Fue la única vez en toda mi navegación por el canal de la Gran Barrera de arrecifes, excepto en Port Denison y en el río Endeavour, en que el *Spray* dio fondo. Sin embargo, a la noche siguiente, la del día 8, por un instante me arrepentí de no haber fondeado antes de que cayera el crepúsculo vespertino, como podía haber hecho con facilidad al redoso de un arrecife de coral. Sucedió así. Acababa el *Spray* de pasar el barco-faro que señala el arrecife «M», y ya había dejado la luz bien por la popa, cuando, moviéndose a toda

velocidad, con las escotas bien amolladas, chocó con la extremidad norte de dicho arrecife, donde yo esperaba que habría una baliza.

Sin embargo, la balandra cayó rápidamente hacia afuera resbalando sobre su quilla, y, con una culada más, debido a una ola de leva, cortó a través de la punta del bajo, tan deprisa que apenas pude darme bien cuenta de cómo lo hizo. La baliza no estaba allí; por lo menos no pude verla. Pero tampoco tuve tiempo para buscarla después del choque, y en realidad ya no importaba mucho si la había visto o no.

Pero aquello me dio un buen punto de partida hasta cabo Greenville, la próxima referencia sobre mi derrota. Al deslizarse rápidamente pude ver los feos peñascos por debajo de la quilla de la balandra, y tomé nota mental de que la letra «M», que servía para denominar aquel arrecife, era la decimotercera de nuestro alfabeto, y que el número trece, como ya había observado años atrás, era aún mi número de la suerte. Los nativos de cabo Greenville son notoriamente salvajes, y me habían aconsejado evitarles, así que desde el arrecife «M» arrumbé por fuera de las islas adyacentes, para pasar por el lado seguro. Proseguí la navegación y poco después de la medianoche el *Spray* rebasó la isla de Home, frente a la extremidad de dicho cabo, y, amollando escotas, puse la proa al oeste verdadero. Poco más tarde me crucé con un vapor que iba arrumbado hacia el sur y que tanteaba su derrota en la oscuridad, tiznando la noche de cristal con su negra humareda.

Desde Home Island goberné hacia la isla de Sunday, y al tener ésta por el través acerté el aparejo para no rebasar la isla de Bird, algo más lejos, antes de que se hiciera de día, pues el viento era todavía fuerte, y las ínsulas, bajas y con peligros entre ellas. Al romper el día 9 de junio de 1897, Bird Island me quedaba exactamente por la proa, a unas dos millas y media de distancia, lo que me pareció demasiado cerca. Sin duda una fuerte corriente tiraba del *Spray* sobre su derrota. ¡No había acertado el aparejo demasiado pronto! Aquí me crucé con la primera y única canoa australiana que vi en todo el viaje. Iba de la tierra firme a la isla y llevaba izada una vela de paño.

Aquella mañana encontré en cubierta un pez largo y afinado que había saltado a bordo durante la noche. Lo tomé como desayuno. En conjunto no

era mayor que un arenque, aunque sí tres veces más largo; tanto mejor, porque los arenques frescos me gustan bastante. Aquel día, uno de los más placenteros en esta tierra de Dios, encontré gran número de pájaros pescadores. Danzando ahora sobre las olas, el *Spray* entró en el paso de Albany cuando el sol descendía por el oeste sobre las colinas de Australia.

A las 07.30 de la tarde, mi balandra, ya dentro del paso, echó el ancla en una caleta de la tierra firme, cerca de un barco pescador de perlas llamado *Tarawa*, que estaba fondeado y cuyo capitán, desde la cubierta, me dirigió hacia el fondeadero. Tras de lo cual vino inmediatamente a bordo para darme un apretón de manos. El *Tarawa* estaba matriculado en California, y Jones, su capitán, era norteamericano.

A la mañana siguiente, Jones me trajo dos pares de exquisitas nácaras, las más perfectas que yo había visto nunca. Eran probablemente lo mejor que tenía, porque aquel hombre era el más bondadoso de los marinos. Me aseguró que si me quedaba unas cuantas horas más, algunos amigos del cercano Somerset nos harían una visita. Y uno de la tripulación, que clasificaba conchas en cubierta, «adivinaba» que lo harían. El segundo lo «adivinaba» también. Y los amigos vinieron, en efecto, puesto que el piloto y el cocinero «adivinaron» igualmente que vendrían. Eran el señor Jardine, ganadero y hombre muy conocido en todo el país, y su familia. La señora de Jardine era sobrina del rey Malietoa y prima de la hermosa Faamu-Sami («la que hace arder al mar»), que habían visitado al *Spray* en Apia. El señor Jardine era un buen prototipo de escocés. Con su pequeña familia se sentía dichoso viviendo en aquel remoto lugar, donde se rodeaba de todo lo que puede hacer la vida agradable.

El hecho de que el *Tarawa* hubiese sido construido en América explicaba que sus tripulantes, el muchacho Jim y todos los demás, fuesen tan buenos «adivinos». Extrañamente, sin embargo, al capitán Jones, el único americano de a bordo, nunca se le oyó adivinar nada.

Después de una agradable charla y de despedirme de la gente del *Tarawa* y del señor y la señora Jardine, levé anclas y puse la proa a la isla de Thursday, ahora bien visible en la parte meridional del estrecho de Torres, donde llegué poco después del mediodía. El *Spray* permaneció aquí hasta el 24 de junio. Siendo el único representante norteamericano en el

puerto, aquella parada fue obligada, porque el 22 era el jubileo de diamante de la reina. Los dos días posteriores fueron, como dicen los marineros, «para preparar el aparejo».

Mientras tanto pasé unas jornadas agradables en esta isla. El señor Douglas, magistrado residente, me invitó a un crucero por entre las islas del estrecho de Torres, a bordo de su yate de vapor. Se trataba de una expedición científica dirigida por el profesor británico Masón Bailey, y desembarcamos en las islas Friday y Saturday, donde entré ligeramente en contacto con la botánica. La señorita Bailey, hija del profesor, formaba parte de la expedición y me mostró muchas plantas indígenas de largos nombres.

El 22 fue el gran día en la isla de Thursday, porque no sólo se celebraba el jubileo, sino que el señor Douglas había traído desde tierra firme a cuatrocientos guerreros nativos, con sus mujeres y niños, para dar a la celebración un verdadero sabor local. Y es que cuando en Thursday se hace algo, se hace con estruendo. En cualquier caso la celebración fue un éxito estrepitoso. Se celebró por la noche, y los ejecutantes, que iban pintados con fantásticos colores, danzaron y saltaron alrededor de una gran fogata. Algunos iban disfrazados y pintados igual que pájaros o que bestias, entre los que estaban bien representados el dromeo y el canguro. Un indígena saltaba igual que una rana. Algunos llevaban pintado sobre el cuerpo un esqueleto humano y daban amenazantes saltos, lanza en ristre, sobre enemigos imaginarios. El canguro brincaba y bailaba con gracia fácil y natural, componiendo una bonita figura. Todos hacían música, vocal e instrumental, y los instrumentos eran trozos de madera, que entrechocaban, y huesos en forma de platillo, sostenidos en la palma de la mano y que golpeaban uno contra otro produciendo un ruido sordo. Era un espectáculo pintoresco y, al mismo tiempo, fascinante y horrible.

Los guerreros aborígenes que yo había visto en Queensland eran en su mayor parte ágiles y estaban bastante bien constituidos, pero sus rasgos fisonómicos eran invariablemente repulsivos. Y sus mujeres resultaban, quizá, peor favorecidas aún. Observé que el día del jubileo no ondeaba en los lugares públicos ninguna bandera extranjera salvo la de las barras y estrellas, que, con la Union Jack, guardaba la salida y flameaba en muchos

sitios, siendo los tamaños desde el más pequeño hasta el estándar. Hablando con el señor Douglas aventuré un comentario sobre aquel cumplido a mi país.

—¡Ah! —me dijo—, éste es un festejo familiar, y no consideramos extranjera la enseña de las barras y estrellas.

El *Spray*, por supuesto, lucía su mejor lanilla y arbolaba también la Union Jack, igual que su propia bandera, lo más alto posible.

El 24 de junio, el *Spray*, bien equipado en todos aspectos, aparejó para su largo viaje por el océano Índico. Al dejar la isla, el señor Douglas regaló una bandera a la balandra, que ya había sorteado casi todos los peligros del mar del Coral y el estrecho de Torres; que ciertamente no fueron pocos. De ahora en adelante todo sería plena navegación, sin cambios de rumbo. Los alisios seguían soplando bien, y yo podía tener la seguridad de contar con ellos hasta las costas de Madagascar e incluso más allá, porque aún estábamos en el comienzo de la estación.

No quería llegar al cabo de Buena Esperanza antes de mediados de verano, y ahora estábamos a comienzos del invierno. Estuve una vez a la altura de dicho cabo en el mes de julio, es decir, en pleno invierno de allí, y el fuerte barco que yo mandaba entonces no encontró más que fieros huracanes y salió bastante mal librado. Ahora no deseaba tempestades de invierno. No es que las temiera más por estar a bordo del *Spray* y no en un barco mayor; era que en cualquier caso prefería el buen tiempo. Cierto que puede encontrarse muy mal tiempo en el cabo de Buena Esperanza en cualquier época del año, pero en verano es menos frecuente y no dura tanto. Así que, disponiendo de tiempo suficiente para hacer escala en algunas islas próximas a mi derrota, arrumbé al archipiélago Keeling Cocos, un atolón situado a dos mil setecientas millas de distancia. Tomando como punto de partida la isla de Booby, que el *Spray* rebasó temprano aquel día, decidí avistar de pasada Timor: ínsula de altas montañas.

Ya había visto la isla de Booby, pero sólo una vez, a bordo del vapor *Soushay*, en el que la fiebre me tuvo postrado. Al pasar por este mismo lugar ya me encontraba lo bastante bien para renquear hasta cubierta a fin de echar un vistazo a dicha isla. En aquellos días los barcos que pasaban dejaban víveres y pertrechos en una cueva de la isla, con destino a los

náufragos y navegantes de arribada forzosa. El capitán del *Soushay*, que era un buen hombre, envió un bote a la cueva con su contribución al almacén general. Se desembarcaron las mercancías sin dificultades, y, al volver, el bote trajo una docena o más de cartas de la improvisada estafeta, la mayoría dejadas allí por tripulantes de balleneros, con el ruego de que se las llevara el primer barco que regresase a su país y que procurara franquearlas después, como había sido la costumbre de este extraño servicio postal durante muchos años. Algunas de las cartas que trajo el bote iban dirigidas a New Bedford, y otras a Fairhaven, Massachusetts.

Hoy existe un faro en la isla de Booby y hay comunicación postal regular con el resto del mundo, y la esperanzada incertidumbre del destino de las cartas dejadas allí es cosa del pasado. No toqué en la pequeña isla, pero aproximándome a ella pude cambiar señales con el farero. Al proseguir la navegación entré inmediatamente en el mar de Arafura, y durante varios días surqué unas aguas alternativamente blanquecinas, verdes y de color de púrpura. Fue una suerte entrar en dicho mar con la luna en su último cuarto, pues durante las noches pude gozar en todo su esplendor del efecto fosforescente causado por las noctilucas. Allí donde era perturbado por el paso de la balandra, el mar resplandecía con tal intensidad, que a su fuerte luz podía yo ver las cosas más pequeñas que iban en cubierta, y la estela del *Spray* parecía la cola de fuego de un cometa.

El 25 de junio había librado la balandra todos los bajos y peligros y navegaba sobre una mar tranquila, avanteando bien, pero con la velocidad algo reducida. Icé el foque volante hecho en Juan Fernández y lo guarní como un balón, utilizando como botalón uno de los robustos troncos de bambú que me había dado la señora Stevenson en Samoa. Aquel gran foque portaba bien, y el bambú aguantaba, de manera que el *Spray* anduvo más.

Varios pichones, que aquel día volaban desde Australia hacia las islas, enmendaron su rumbo hasta el *Spray*. Otros pájaros más pequeños volaban en dirección opuesta. En la primera parte del mar de Arafura, que yo surcaba ahora y que es de poco brazaje, las serpientes de mar se contorsionaban sobre la superficie y rodaban una y otra vez por entre las olas. Cuando la balandra avanzó más y entró en aguas profundas,

desaparecieron. En el océano azul, donde la sonda es muy grande, jamás vi ninguna.

En aquellos días de buen tiempo no tenía mucho que hacer y me dedicaba a la lectura y a descansar, para recuperarme lo mejor que pudiera de las penalidades sufridas en el cabo de Hornos, que aún no habían sido olvidadas, y acumular energías para prevenir lo que me esperaba en el cabo de Buena Esperanza.

En el cuaderno de bitácora, los acaecimientos eran casi iguales de una singladura para otra; parecidos a ésta del 26 al 27 de junio, por ejemplo:

El 26 de junio, por la mañana, algo achubascado. Más tarde, soplando brisa fuerte.

La corredera, al mediodía	130 millas
Corrección por abatimiento	10 millas
	<hr/>
	120 millas
Aditiva por corriente	10 millas
	<hr/>
	130 millas
	<hr/>

Latitud por observación al mediodía: 10°-23' sur

Longitud: estimada sobre la carta.

Estoy seguro de que no tuve mucho que discurrir en aquella parte de la singladura. La del 27 queda mejor, pues se dice todo:

Hoy, lo primero de todo: había un pez volador en cubierta. Lo freí con mantequilla.

133 millas por la corredera.

Por abatimiento, menos, y por corriente, más, adivino que igual —lo dejo así.

Latitud por observación de la meridiana de sol: 10° 25' sur.

El *Spray* navegó ahora hacia el oeste verdadero durante varios días, sobre el paralelo de los 10°-25' sur, tan derecho como un ciprés. Si durante el día o la noche se desviaba algo —lo que pudo suceder—, extrañamente, a la hora de la meridiana volvía a la misma latitud. Pero la mayor ciencia consistía en estimar la longitud. Para entonces mi reloj de hojalata había perdido la aguja del minuterero, pero, después de hervirlo en aceite, el reloj por lo menos me daba las horas, lo que, con el océano inmenso por delante, era suficiente.

El 2 de julio avisté por el norte, lejos, la gran isla de Timor. Al día siguiente vi la de Dana, más cerca, y por la noche llegó una brisa de tierra trayéndome la fragancia de las especias de la costa.

El 11, hacia el mediodía, con todo el aparejo izado y el foque volante aún arriba, la isla de Christmas se dejó ver abierta una cuarta por estribor. Antes de que cayera la noche estaba por el través, a unas dos millas y media de distancia. Desde la mar, la superficie de la isla parecía uniformemente redondeada, alcanzando una altura considerable en el centro. Su perfil era tan suave como el de un pez, y una larga mar de leva rompía contra ella allí donde yacía, igual que un monstruo dormido, inmóvil sobre las aguas. Parecía tener las proporciones de una ballena, y, según la balandra avanzaba hacia la parte donde debería de presentar la cabeza, surgió incluso un espiráculo, que no era sino un agujero-respirador a través de una laja de roca, donde cada ola lanzaba a las alturas un surtidor de agua.

Hacía mucho tiempo que no veía esta isla, pero recuerdo la admiración momentánea que sentí por el capitán del barco donde entonces navegaba, el *Tanjore*, cuando una mañana nos ordenó desde la toldilla: «¡Subid allá arriba, uno de vosotros, con un par de ojos, y mirad la isla de Christmas!». Y, ¡seguro!, la isla podía verse desde la verga de sobrejuanete. El capitán M. había hecho una gran diana, cosa que nunca dejaba de hacer. El primer oficial, que era el terror de todos los aprendices del barco y que jamás se situaba a barlovento del capitán (donde las tablas quedaban más altas), se puso ahora a su lado, humildemente, también a sotavento. Cuando llegamos a Hong Kong, en el correo del barco había una carta para mí. Estuve varias horas en el bote del capitán, que había ido a tierra para recogerlo. Pero

¿podía alguien pensar que entregaría alguna carta directamente a un marinero? No, por supuesto; por lo menos no a un marinero de segunda clase. Cuando llegamos al barco se la dio al primer oficial; éste se la entregó al segundo, quien la colocó sobre el sombrero del cabrestante, ¡donde yo pude recogerla!

XVI

Llamada a una navegación cuidadosa. — Tres horas a la caña en veintitrés días. — Llegada a las islas Keeling Cocos. — Un curioso capítulo de la historia social. — Bienvenida de los niños del atolón. — Limpieza y pintura del *Spray* en la playa. — Una bendición de Mahoma por un frasco de mermelada. — Keeling como paraíso. — Peligrosa aventura en un botecillo. — Rumbo a Rodríguez. — Tomado por el Anticristo. — El gobernador tranquiliza al pueblo. — Otra conferencia. — Un convento en las colinas.

Hasta las islas Keeling Cocos sólo había ahora quinientas cincuenta millas, pero incluso en esta corta travesía iba a necesitar un cuidado extraordinario en mantener el rumbo verdadero, o de otra manera perdería el atolón.

El día 12, a varios cientos de millas al sudoeste de la isla Christmas, vi nubes de los contraalios que volaban desde el sudoeste, muy altas por encima de los vientos regulares, que ahora se debilitaron durante algunos días, mientras que una mar de leva mayor de la usual entraba también del sudoeste. Alguna tempestad de invierno avanzaba hacia el cabo de Buena Esperanza, así que arrumbé más hacia barlovento, estimando un abatimiento de veinte millas diarias debido a la corriente; lo que no fue excesivo, porque a dicho rumbo avisté las islas Keeling exactamente por la proa. El primer signo inconfundible de tierra fue la visita, una mañana, de una blanca golondrina de mar, que revoloteó deliberadamente alrededor del barco y se alejó después hacia el oeste, con cierto aire de complicidad en el vuelo. Los isleños llaman a esta golondrina el «práctico de Keeling Cocos». Algo más lejos encontré gran número de pájaros que pescaban, y que se peleaban por lo que habían atrapado. Mi navegación por estima había

terminado, así que trepé al palo, y, desde la mitad de su altura, vi por la proa un grupo de cocoteros que parecían alzarse directamente desde el agua. Esperaba ver precisamente aquello, y, sin embargo, me emocionó tanto como si hubiera recibido una descarga eléctrica. Me deslicé por el mástil temblando bajo las más extrañas sensaciones, y, no pudiendo resistir el impulso, me senté en cubierta y di rienda suelta a mis emociones. Para quienes se hallen en tierra, en cualquier salón, esto podrá parecerles, sin duda, debilidad, pero estoy relatando la historia de un viaje en solitario.

No toqué el timón, porque con la corriente y el empuje de la mar la balandra se encontró por sí sola en la embocadura del canal. ¡Ni la Marina de guerra podía haberlo hecho mejor! Entonces trimé las velas respecto al viento, agarré la rueda del timón y, dando muchas bordadas y gualdrapazos, llevé el barco, a través de un par de millas o cosa así, hasta dejarlo frente al embarcadero del puerto, donde di fondo a las 03.30 de la tarde del 17 de julio de 1897, a los veintitrés días de haber zarpado de la isla de Thursday. La distancia a vuelo de pájaro fue de dos mil setecientas millas marinas, equivalente a una buena travesía del Atlántico, y resultó una navegación deliciosa. En aquellos veintitrés días no pasé en conjunto más de tres horas al timón, incluido el tiempo empleado en voltejear hasta el puerto de Keeling. Amarraba simplemente la caña y dejaba que el barco navegara solo; si el viento soplaba del través o a fil de popa, daba lo mismo, siempre se mantenía a rumbo. Hasta aquel momento ninguna etapa del viaje, considerado en conjunto, había sido tan perfecta como ésta^[8].

Según el almirante británico Fitzroy, las islas Cocos están situadas entre las latitudes de 10°-50' y 12°-12' sur y las longitudes de 96°-51' y 96°-58' este. Fue ron descubiertas en 1608-1609 por el capitán William Keeling, entonces al servicio de la East India Company. El grupo sur está compuesto por siete u ocho islas e islotes sobre el atolón, que es el esqueleto de lo que algún día, de acuerdo con la teoría de los arrecifes de coral, será una isla continua^[9]. Keeling del Norte no tiene puerto, raras veces es frecuentada y carece de importancia. Las Keeling del Sur constituyen un mundo extraño y pequeño que posee una romántica historia. Este atolón resultó ocasionalmente visitado por la percha flotante de algún barco desarbolado por el huracán; por árboles llegados a la deriva desde Australia; por algún

malhadado buque que rompió amarras, y, finalmente, por el hombre. Incluso una roca llegó una vez hasta Keeling sujeta entre las raíces de un tronco al garete.

Tras el descubrimiento de estas islas por el capitán Keeling, el primer visitante notable fue el también capitán John Clunis-Ross, que en 1814 tocó aquí con el barco *Borneo*, en viaje a la India. El capitán Ross volvió dos años después, con su mujer e hijos, su suegra, la señora Dymoke, y ocho marineros-artesanos, para tomar posesión de las islas. Pero ahora se encontró allí a un tal Alexander Hare, que mientras tanto había convertido el pequeño atolón en una especie de edén para un serrallo de mujeres malayas traídas de la costa de África. Casualmente fue el propio hermano de Ross quien había traído a Hare y sus mujeres a las islas, ignorando los planes del capitán John para ocupar aquel pequeño mundo. Así que Hare estaba allí con su equipo, como si hubiera venido para quedarse.

Sin embargo, en su visita anterior Ross había clavado la enseña británica en un mástil sobre la isla de Horsburg, perteneciente al grupo, y después de dos años todavía ondeaban al viento jirones de ella. De manera que sus marineros, nada tímidos, inmediatamente comenzaron la invasión del nuevo reino para tomar posesión de él, con mujeres y todo. La fuerza de cuarenta mujeres al mando de un solo hombre no fue suficiente para obligar a los ocho robustos marineros a volver al océano ^[10].

A partir de entonces, Hare tuvo dificultades. Él y Ross no se llevaron bien como vecinos. Las islas eran demasiado chicas y estaban muy próximas para dos caracteres tan profundamente distintos. Hare tenía «montañas de dinero» y podía haber vivido bien en Londres; pero había sido gobernador de una colonia de salvajes en Borneo y ya no podía adaptarse a la normativa de la clase de vida que admite la prosaica civilización. Así que se aferró a su atolón, con sus cuarenta mujeres, retirándose paulatinamente ante Ross y su dura tripulación, hasta que por fin se encontró con su harén en la pequeña ínsula conocida hoy como isla Prisión, donde, como Barba Azul, confinó a sus mujeres en un castillo. El canal que mediaba entre su isla y la contigua era estrecho y poco profundo, y las botas de los ocho marineros escoceses, largas. Pero Hare no se desanimó. Con ron y otros alicientes trató de lograr un compromiso, pero

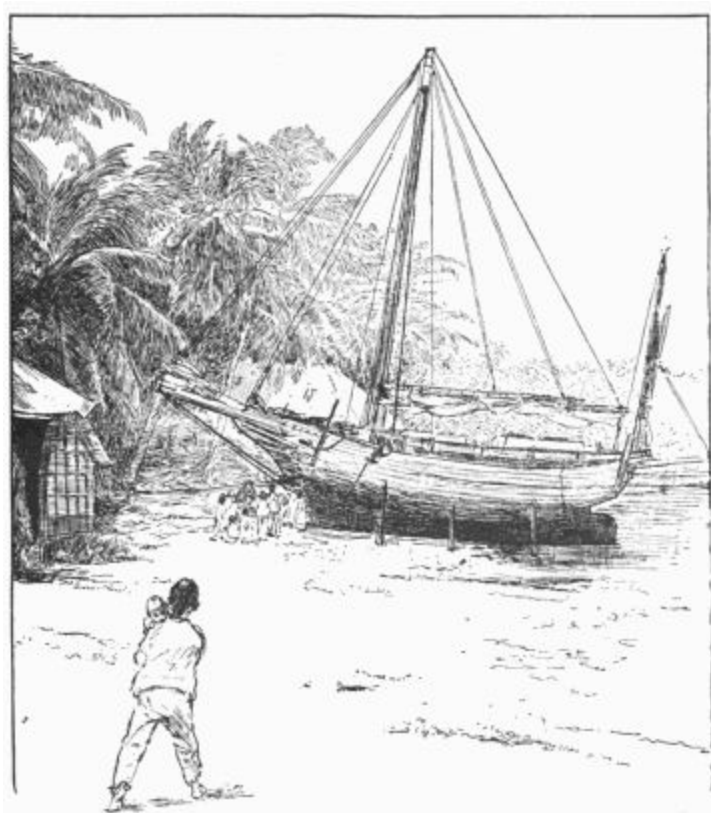
aquellos refinamientos sólo sirvieron para empeorar la situación. Al día siguiente de la primera fiesta de San Andrés que se celebró en la isla, Hare, consumido por el rencor y que ya no se hablaba con el capitán, le envió la siguiente nota: «Querido Ross: Cuando mandé ron y cerdo asado a tus marineros, esperaba que se mantendrían alejados de las flores de mi jardín». En respuesta a lo cual el capitán, lleno de indignación, gritó desde el centro de la isla donde se hallaba: «¡Ah de la isla Prisión! Tú, Hare, ¿no sabías que el ron y el cerdo asado no son el opio del marinero?» Hare diría después que los rugidos del capitán podían haberse oído en Java.

El campamento sin ley se desintegró pronto, al desertar las mujeres de la isla Prisión y ponerse voluntariamente bajo la protección de Ross. Entonces Hare se marchó a Batavia, donde más tarde encontraría la muerte.

Mi primera impresión al desembarcar fue que el crimen de infanticidio no había alcanzado las islas Cocos. «Todos los niños han venido a recibirle», me explicó el señor Ross mientras aquéllos se reunían por centenares en el espigón, de todas las edades y estaturas. La gente de este país era bastante tímida, pero jóvenes o viejos, nunca pasaban a uno, o le veían a uno pasar por delante de su puerta, sin saludarle. Con sus voces musicales dirían: «¿Vas de paseo?» (*Jalan, Jalan?*), y uno debía contestar: «¿Quieres venir conmigo?».

Después de mi llegada, los niños miraron al barco de un solo hombre con sospecha y temor. Muchos años atrás el vendaval se había llevado a un hombre al mar, y ahora se insinuaban unos a otros si no podía haber sido convertido de negro en blanco y devuelto en la balandra. Durante algún tiempo vigilaron de cerca todos mis movimientos. Les interesaban especialmente mis comidas. Un día, después de haber pintado la línea de flotación con un compuesto de alquitrán de hulla y otro material, y cuando me regalaba con compota de moras para la cena, escuché una conmoción y después un griterío y una desbandada: los chiquillos se alejaban corriendo y gritaban: «¡El capitán está comiendo alquitrán! ¡El capitán está comiendo alquitrán!». Pero pronto descubrieron que aquel alquitrán sabía muy bien y que yo tenía una buena provisión de él a bordo. Un día, mientras lo esparcía sobre un trozo de galleta de mar para dárselo a un jovencito espabilado, les oí murmurar: «Chut-chut», significando que un tiburón me había mordido

la mano, pues observaron que estaba mutilada. Desde entonces me miraron como a un héroe, y no tenía dedos suficientes para los chiquitines de brillantes ojos que querían agarrarse a ellos y acompañarme de paseo. Pero antes de eso, cuando levantaba la mano y les decía: «¡Ven!», se alejaban con timidez hasta la casa, diciendo: «*Dingin*» («Hace frío»), o «*Ujan*» («Va a llover»), Pero ahora se aceptaba que yo no era el espíritu del negro desaparecido, y tenía multitud de amigos en las islas, tanto si llovía como si hacía sol.



El *Spray* varado en las Islas Cocos.
(A partir de una fotografía).

Un día, después de aquello, cuando traté de echar a tierra la balandra y la encontré varada en la arena, los chiquillos dieron palmadas y gritaron que un *kepeting* (cangrejo) la tenía sujeta por la quilla. Y la pequeña Ofelia, de diez o doce años de edad, escribió en el cuaderno de bitácora:

Un centenar de hombres fuertes y animosos

entran del cabrestante.
Pero el cable se rompe en un instante
y el barco no se mueve;
porque, niños, la cosa más chocante,
la quilla iba sujeta por un gran *kepeting*.

Por si acaso, se decidió que un sacerdote mahometano, Sama el Emin, a cambio de un frasco de mermelada pidiese a Mahoma bendiciones para el viaje e hiciese que el cangrejo soltara la quilla del *Spray*; lo que hizo, si es que la había sujetado, y la balandra flotó con la marea siguiente.

El 22 de julio llegó el H. M. S. *Iphegenia*, con el señor Justice J. Leach y los magistrados de su séquito, en visita de inspección por los Establecimientos de los Estrechos, de los que dependía Keeling Cocos, para escuchar reclamaciones y enjuiciar casos, de acuerdo con la ley, si es que había alguno que juzgar. Encontraron al *Spray* varado en tierra y amarrado a un cocotero. Pero en las islas Keeling no se había producido reclamación alguna desde el día en que Haré emigró, porque los Ross siempre trataron a los isleños como a su propia familia.

Si en esta Tierra en que vivimos hay algún paraíso, está en Keeling. No había un solo caso litigable, pero había que hacer algo, puesto que en el puerto estaban dos barcos, un gran buque de guerra y el *Spray*. Así que en vez de un pleito se celebró un baile, y todos los oficiales francos de servicio saltaron a tierra. De las islas vino todo el mundo, jóvenes y viejos, y el gran vestíbulo del gobernador se llenó de gente. Todos cuantos podían sostenerse en pie bailaron, mientras los niños de pecho yacían amontonados en los rincones del salón, contentándose con mirar. Mi pequeña amiga Ofelia bailó con el juez. Como música, dos violinistas rascaron una y otra vez la antigua y buena tonada de *No iremos a casa hasta mañana*, y no fuimos.

Las mujeres de Keeling no hacían todas las tareas, como en muchos lugares que visité durante el viaje. Alegraría el corazón de una mujer fueguina ver subir aquí a un cocotero al rey de la creación. Además de trepar hábilmente a los árboles, los hombres de estas islas construían canoas magníficamente acabadas.

Con gran diferencia, la mejor artesanía de construcción de barcos que encontré en todo mi periplo estaba aquí. Bajo las palmeras de Keeling había mucha maquinaria, y el chirrido de la sierra mecánica y el repicar del

yunque se oían de la mañana a la noche. Los primeros pobladores escoceses dejaron aquí la fuerza de la sangre nórdica y la herencia de su tenacidad. Ninguna asociación benéfica ha hecho tanto por unos isleños como el noble capitán Ross y sus hijos, que siguieron su ejemplo de trabajo y sobriedad.

El almirante Fitzroy, del *Beagle*, que visitó las Keeling Cocos, donde suceden muchas cosas al revés, habló de «estas singulares aunque pequeñas islas donde los cangrejos se comen los cocos, los peces devoran el coral, los perros cazan peces, los hombres cabalgan tortugas, y los moluscos resultan trampas peligrosas para el hombre», añadiendo que gran parte de las aves marinas duermen en las ramas de los árboles y que muchas ratas hacen sus nidos en las copas de las palmeras.

Estando ya mi barco bien recorrido, decidí cargarle con las famosas valvas de la tridacna gigante de las Keeling, que se encuentra en un brazo de mar próximo a la laguna. Y precisamente aquí, a la vista del poblado, estuve a punto de perder a «toda la tripulación del *Spray*», no por meter el pie en un molusco-trampa, sino por descuidar los detalles de una excursión en bote a través del puerto. Había navegado por los grandes océanos, completado un curso sobre todos los mares, y dado la vuelta al ancho mundo, sin exponerme tanto a una fatalidad como en aquel paseo por la laguna de Keeling, donde lo dejé todo en manos de otro, y éste, débil mortal, tal vez lo confió todo en mí. Cualquiera que fuese la causa, me encontré con un atolondrado negro africano a bordo de un bote desvencijado y con una vela podrida, que voló por los aires en medio del canal de entrada al cargar un chubasco, mientras el bote derivaba sin remedio hasta el mar abierto, donde habríamos perecido sobre la marcha. Con todo el océano por delante y a sotavento, quedé espantado al ver, mientras derivábamos velozmente, ¡que en el bote no había pagaya o remo de ninguna clase! Llevaba un ancla, desde luego, pero sin cabo suficiente para atar a un gato, y ya estábamos en aguas profundas.

Sin embargo, por suerte llevaba una pértiga. Utilizándola como canaleta y con la máxima energía, y gracias al role accidental de una breve ráfaga de viento que nos ayudó, aquella trampa de bote consiguió llegar hasta aguas someras, donde ya pudimos fincar sobre el fondo hasta alcanzar tierra firme. Con África, la costa más próxima por sotavento, a tres mil millas de

distancia, sin una gota de agua potable a bordo y con un negro magro y hambriento... bueno, que cada cual se imagine lo que quiera, pero al cabo de muy poco tiempo habría sido difícil encontrar rastro de la tripulación del *Spray*. No hace falta decir que no volví a correr riesgo semejante. Pescamos las tridacnas desde un bote seguro, y treinta de ellas ocuparon el lugar del lastre de tres toneladas de hormigón, que tiré por la borda para hacer sitio y dar más flotabilidad al barco.

El 22 de agosto, el *kepeting* o lo que quiera que hubiese mantenido a la balandra en las islas, dejó su presa y el barco aprobó a toda vela a la salida, rumbo una vez más hacia Estados Unidos. Después, remontando una o dos grandes olas a la entrada del atolón, libró las esplendentes y deslumbradoras rompientes. Mucho antes de que cayera la noche, Keeling Cocos, con su millar de almas, tan sin pecado en sus vidas como es quizá posible a los frágiles mortales, se había perdido de vista por la popa. De vista, digo, pero no en mis mejores recuerdos afectivos.

La mar era mala y el *Spray* embarcó mucha agua al ceñir, hasta que pude arrumbar a la isla de Rodríguez, con las olas ya por el través. El rumbo verdadero para alcanzar dicha isla era el oessudoeste cuarta al sur, y la distancia, novecientas millas, pero arrumbé mucho más caído a barlovento de dicho rumbo para compensar por lo que abatía el barco hacia sotavento debido a la mar y otros efectos. La balandra navegó a este rumbo días enteros, con las velas arrizadas. Naturalmente que me cansé de aquel movimiento incesante de la mar, y sobre todo de lo que me mojaba cada vez que salía a cubierta. Con aquellas malas condiciones de tiempo, el *Spray* parecía retrasarse sobre su derrota; por lo menos yo atribuí a dichas condiciones una discrepancia con lo que marcaba la corredera, que quince días después de salir de Keeling ya suponía una diferencia de ciento cincuenta millas entre el rotor y los cálculos mentales que yo había hecho sobre lo que el barco debería de haber navegado. Así que mantuve un ojo bien abierto por la tierra. Y aquel día, hacia la puesta del sol, vi, exactamente por la proa, un banco de nubes concentrado sobre un punto, en tanto que las demás flotaban a la deriva; aquello significaba algo. Hacia la medianoche, a medida que la balandra avanzaba, un objeto negro surgió por

donde yo había visto aquellas nubes en reposo. Quedaba aún muy lejos, pero no podía haber duda: era la alterosa isla de Rodríguez.



El capitán Slocum a la deriva.

Cobré a bordo la corredera de patente, que ahora remolcaba más por costumbre que por necesidad, pues hacía ya mucho tiempo que conocía las velocidades del *Spray*. Si una cosa quedó más clara que las otras durante el viaje fue que se podía confiar en que navegaría sin apartarse de su rumbo. Aunque de todos modos yo estaba siempre dispuesto a no concederle el beneficio de la más mínima duda. Los oficiales que están sobreseguros y «lo saben todo como un libro», son los responsables, lo he observado, de la mayor parte de los naufragios y de la pérdida de vidas humanas. La causa de mi discrepancia con la corredera fue una que se repitió con bastante frecuencia: su entrada en contacto con algún pez grande. Dos de las cuatro

palas del rotor estaban aplastadas o dobladas; probablemente la obra de algún tiburón.

Estando ya seguro de la posición de la balandra, me eché para descansar y poder pensar y me sentí mejor. Al romper el día, la isla me quedaba por el través, a unas tres millas de distancia. Batida por el viento y las olas, solitaria, como perdida en la inmensidad del océano índico, igual que un pedazo de tierra a la deriva, la isla presentaba un aspecto agresivo y salvaje. La costa de barlovento invitaba poco, pero a sotavento había un buen puerto, y ahora tuve que ceñir mucho en su demanda. Salió un práctico para llevarme al puerto interior, accesible a través de un estrecho canal entre los arrecifes coralíferos.

Resultó curioso que, en todas las islas que visité, ciertas realidades se tomaban por cosas irreales, mientras que algunas improbabilidades fueron etiquetadas como hechos incuestionables. Y así sucedió aquí que, unos cuantos días antes de mi llegada, el buen abad había hablado a su gente sobre la venida del Anticristo; de manera que cuando vieron al *Spray* dirigirse al puerto, todo blanco de salitre, corriendo por delante de una tempestad de viento y con un solo hombre a bordo, los que estaban en la playa exclamaron: «¡Que Dios nos asista, es él y ha venido en barco!»; lo que yo hubiera dicho que era el medio más improbable de que llegara. No obstante, la noticia corrió como un reguero de pólvora por el lugar, y el gobernador de la isla, señor Roberts, bajó inmediatamente a ver qué sucedía, porque la pequeña ciudad estaba conmocionada. Al oír hablar de mi llegada, una vieja se fue a su casa y echó la llave. Luego, cuando supo que yo realmente subía por su calle, atrancó puertas y ventanas y no salió a la calle mientras permanecí en la isla: un período de ocho días.

El gobernador y su familia no compartieron los temores de su pueblo, sino que vinieron al muelle donde la balandra estaba atracada y pasaron a bordo. Y su ejemplo indujo a otros a venir también. Los hijos del gobernador se hicieron cargo inmediatamente del chinchorro del *Spray*, así que mi visita le costó a Su Excelencia, además de la gran hospitalidad que me concedió, la construcción, para los chicos, de un bote como el del *Spray*.

Mi primer día en esta Tierra de Promisión fue como un cuento de hadas. Durante muchos días había estudiado las cartas náuticas y contado el

tiempo que me faltaba para llegar aquí, como si se tratara de la isla de los Bienaventurados, considerándola como terminal de mi última travesía larga; que resultó tediosa por falta de muchas cosas con las que, de ahora en adelante, estaría bien provisto. Y he aquí que la balandra había llegado al fin, y que ya estaba bien amarrada en el muelle de Rodríguez. Durante mi primera noche en tierra, en el país de las servilletas de hilo bien planchadas y del reluciente cristal tallado, aún tenía delante de mí las imágenes de las toallas de cáñamo y de los cubiletes de madera con el asa rota. Y en vez de dar violentos tumbos sobre la procelosa mar, como podía haber estado haciendo, me encontraba en un brillante salón, rodeado de personas de chispeante ingenio y cenando con el gobernador de la isla. «Aladino — pensé—, ¿dónde está tu lámpara? ¡Mi fanal de pescador, que conseguí en Gloucester, me ha mostrado cosas mejores que las que tu viejo candil humeante ha revelado nunca!».

Dediqué el segundo día en puerto a recibir visitas. La primera en venir, con sus hijos, fue la señora Roberts, para «estrechar —dijo— la mano del *Spray*». Ya nadie tuvo miedo de venir a bordo, excepto la pobre vieja, que aún mantenía que el *Spray* llevaba al Anticristo en la bodega, si es que en realidad no había saltado a tierra. El gobernador recibía aquella noche, y tuvo la amabilidad de invitar «al destructor del mundo» a hablar por sí mismo. Y así lo hizo, disertando cordialmente sobre los peligros de la mar (que, según los gustos de nuestros más endebles mortales, y desde luego si la hubiera hecho él, estaría siempre tranquila). También, por contraste de luces y sombras, mostró sobre la pared vistas de los lugares y países que había visitado durante el viaje (ninguno, sin embargo, como los que él habría creado) y de las gentes vistas, salvajes y otras, con frecuencia bramando: «¡Perverso mundo! ¡Perverso mundo!». Cuando terminó la charla, su excelencia el gobernador pronunció unas palabras de agradecimiento y distribuyó monedas de oro.

Al día siguiente acompañé a Su Excelencia y familia a visitar San Gabriel, en la parte alta del país, entre las colinas. El buen abad de San Gabriel nos obsequió magníficamente en el convento, y fuimos sus huéspedes hasta el día siguiente. Al partir, el buen abad me dijo:

—Capitán, le abrazo, y cualquiera que sea su religión, mi deseo es que termine felizmente el viaje y que Cristo, nuestro Salvador, esté siempre con usted.

A lo que sólo pude responder:

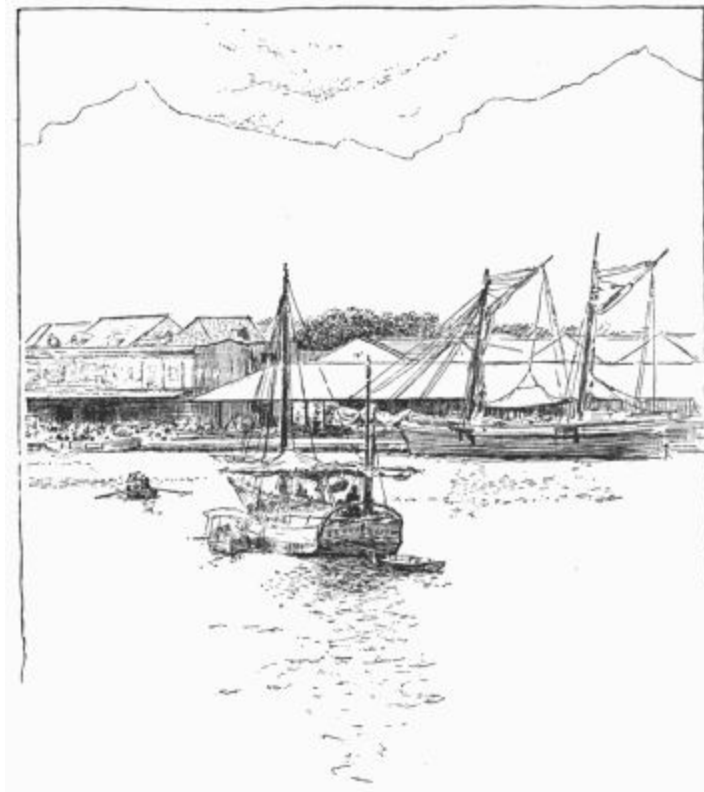
—Mi querido abad, si todos los religiosos hubieran sido tan liberales, habría habido menos derramamiento de sangre en el mundo.

En Rodríguez hay ahora todas las facilidades para hacer agua pura y saludable en cualquier cantidad, pues el gobernador, Roberts, ha construido una presa en las colinas, sobre el poblado, y tendido tuberías hasta el muelle, donde por el tiempo de mi visita había 1,67 metros de profundidad con la pleamar. En años anteriores se empleaba el agua del pozo, lo que daba origen a bastantes enfermedades. En la isla puede conseguirse cualquier cantidad de carne de buey a un precio razonable. Las batatas abundan y son baratas; el gran saco de ellas que compré aquí por unos cuatro chelines se conservó excepcionalmente bien. Me limité a almacenarlas en la bodega seca de la balandra. Respecto a fruta, la que más abundaba eran las granadas, y por dos chelines conseguí un gran saco de ellas; todas las que un asno pudo acarrear desde el huerto, que, por cierto, había sido plantado por la naturaleza.

XVII

Cura de salud en Mauricio. — Conferencia sobre el viaje en el teatro de la Ópera. — Una planta bautizada en honor del capitán del *Spray*. — Navegación a vela con un grupo de jovencitas. — Un vivac en cubierta. — Cálida recepción en Durban. — Amistoso examen a cargo de Henry Morton Stanley. — Tres sabios bóers buscan pruebas de que la Tierra es plana. — Adiós a Sudáfrica.

Tras ocho días de descanso en Rodríguez, tierra de la abundancia en medio del océano, el 16 de septiembre icé el aparejo, y el 19 llegaba a Mauricio, fondeando hacia el mediodía en la zona de la cuarentena. Aquella misma tarde el *Spray* fue remolcado por la lancha del doctor del puerto, una vez que quedó convencido de que yo había reunido a todos los tripulantes para la inspección. Sobre esto pareció tener ciertas dudas hasta que examinó el rol, donde figuraba un solo tripulante, de puerto a puerto y durante todo el viaje. Considerando entonces que yo tenía que estar bastante bien para poder llegar tan lejos por mí solo, me dio, sin más requisitos, libre plática por Sanidad. Pero antes de poder entrar más adentro en el puerto, el *Spray* tuvo que pasar aún otra visita oficial.



El *Spray* en Mauricio.

El gobernador de Rodríguez, que con la mayor amabilidad me había dado, además del correo regular, cartas particulares de presentación para sus amigos, me dijo que al primero que encontraría sería al señor Jenkins, del servicio de Correos; una excelente persona.

—¿Cómo está usted, señor Jenkins? —le saludé cuando su bote se aproximaba para abarloarse al costado.

—Pero usted no me conoce —dijo él.

—¿Por qué no? —repliqué.

—¿De dónde viene la balandra?

—De dar la vuelta al mundo —respondí ahora, muy solemnemente.

—¿Solo?

—Sí, ¿por qué no?

—¿Y me conoce usted?

—Hace tres mil años —le dije—, cuando usted y yo teníamos un empleo más caluroso que el que tenemos ahora —aunque aquel día hacía

bastante calor—. Entonces usted se llamaba Jenkinson, pero si ha cambiado de nombre, nada tengo que reprocharle.

El señor Jenkins, alma indulgente, siguió enseguida la corriente de la broma, lo que al *Spray* le vino muy bien, porque otros oídos escuchaban, y de aquella historia dedujeron que si alguien venía a bordo de la balandra después de anochecer, el diablo en persona se lo llevaría en el acto. Así que pude dejar al *Spray* sin temor a que lo desvalijaran por la noche. La cabina fue desde luego forzada, pero a la luz del día. Y no habían hecho los ladrones más que robar una caja de arenques ahumados, cuando «Tom» Ledson, uno de los celadores de puerto, les agarró con las manos en la masa y los envió al calabozo. Esto desanimó a los rateros, porque temían más a Ledson que al propio Satanás. Incluso a Mamode Hajee Ayoob, que era el vigilante diurno del barco —hasta que una caja vacía cayó sobre el tambucho, espantándole hasta el punto de histeria—, no le pude contratar para que vigilase también durante la noche, ni siquiera hasta la puesta del sol.

—*Sahib* —exclamó—, no hay necesidad de ello.

Y tenía razón.

En Mauricio, donde me tomé un buen respiro, el *Spray* plegó sus alas, pues era la estación de buen tiempo. Algunos oficiales de experiencia calcularon ahora que las penalidades del viaje, si las había habido, estaban terminadas en sus nueve décimas partes, pero yo no podía olvidar que Estados Unidos quedaban aún muy lejos.

Para hacerme más rico y más feliz, la buena gente de Mauricio puso a mi disposición la sala de la Ópera, que ellos llamaban el «barco *Pantai*» («Gallina de Guinea»). Este barco era todo cubiertas y apenas tenía fondo, pero resultaba tan firme como una catedral. Me permitieron emplearlo gratuitamente para hablarles de las aventuras del *Spray*. Desde «la toldilla» del *Pantai*, su señoría el alcalde me presentó a su excelencia el gobernador. De esta manera fui presentado otra vez a nuestro buen cónsul, el general John P. Campbell, que ya me habla presentado a Su Excelencia. Me estaba, pues, relacionando muy bien, pero ahora tenía que hablar una vez más del viaje. No sé muy bien cómo salí de aquélla. Era una noche calurosa y de buena gana hubiera estrangulado al sastre que me hizo la chaqueta que me

puse precisamente para la ocasión. El amable gobernador se dio cuenta de que yo había hecho mi papel tratando de ataviarme como un hombre de tierra, y me invitó a la casa del Gobierno, en Reduit, donde me encontré entre amigos.

A la altura del tormentoso cabo de Buena Esperanza remaba todavía el invierno, pero las tempestades podían rugir allí. Decidí permanecer en el mucho más agradable Mauricio y visitar Rose Hill, Curipepe y otros lugares de la isla. Pasé unos días con el señor Roberts, padre del gobernador Roberts, de Rodríguez, y con sus amigos, los muy reverenciados padres O'Loughlin y McCarthy. Regresé al *Spray* vía el gran jardín botánico próximo a Moka. Su propietario, que había descubierto aquella misma mañana una nueva y rara planta, la bautizó *Slocum*, en mi honor, lo que, dijo, la latinizaba al instante y le ahorra a él trabajar sobre la etimología de una palabra; y el buen botánico pareció complacido de mi llegada. ¡Qué distintas son las cosas en países diferentes! Por las mismas fechas, en Boston, Massachusetts, según me dijeron, un caballero pagó treinta mil dólares para que pusieran a una flor el nombre de su mujer, y no era una flor grande, mientras que la *Slocum*, que llegó sin que yo lo solicitara, era mayor que una remolacha forrajera.

En Moka fui regiamente agasajado, lo mismo que en Reduit y otros lugares; una vez por siete jóvenes damas, a las que expliqué mi imposibilidad de corresponder a sus atenciones como no fuera llevándolas a dar un paseo a vela en mi balandra.

—¡Eso mismo! ¡Eso mismo! —exclamaron todas.

—Entonces díganme cuándo —les dije yo, tan humilde como un prestamista.

—¡Mañana! —convinieron por unanimidad.

—Y, tía ¿podemos ir, verdad? ¡Después nos portaremos realmente bien durante una semana entera! ¡Di sí, tía querida!

Todo esto tras haber dicho «mañana»; porque, al fin y al cabo, las muchachas de Mauricio son iguales que las nuestras en América. Y su querida tía dijo:

—Yo también iré —igual que cualquier buena tía podía haber dicho en mi propio país.

Me pusieron en un aprieto, pues sucedía que en el mismo «mañana» tenía yo una cena con el comandante de Marina, capitán de navío Wilson. Pero me dije: «El *Spray* entrará pronto en la zona de marejada, estas jóvenes sentirán oportunamente el *mal de mer*, y, después de todo, podré regresar con tiempo de sobra para asistir a la cena». Pero ni hablar del caso. Navegamos hasta casi perder Mauricio de vista, y ellas seguían en pie y reían cada vez que embarcábamos alguna ola, mientras que yo, a la rueda del timón, procuraba que el barco diera las peores cabezadas posible y contaba a la tía increíbles historias de serpientes de mar y de cachalotes. Pero ella, mi querida señora, una vez que terminé mis cuentos de monstruos se limitó a señalarme una cesta de merienda que habían traído con provisiones suficientes para una semana, porque les había hablado de mi detestable mayordomo.

Cuanto más se esforzaba el *Spray* en conseguir que aquellas jóvenes se mareasen, más palmadas daban y decían: «¡Es estupendo!», y «¡Qué maravillosamente toma las olas!», y «¡Qué bonita es nuestra isla desde aquí!», y seguían gritando: «¡Adelante!». Navegamos más de quince millas antes de que dejaran de exclamar «¡Sigamos!». La balandra viró entonces por redondo, y tuve la esperanza de estar de vuelta en Port Louis a tiempo para mi cita. El *Spray* alcanzó la isla rápidamente, y luego costeo a buena velocidad; pero cometí el error de aproximarme demasiado a la orilla, porque al estar tanto avante con la bahía de Tombo, mis encantadas tripulantes exclamaron: «¡Oh, fondeemos aquí!», a lo que ningún marino del mundo hubiera podido decir que no. Diez minutos después estaba fondeada la balandra, y un joven, sobre el acantilado próximo, agitó el sombrero con la mano y gritó: «*Vive la Spray!*». Y mis pasajeras dijeron: «Tiíta ¿no podemos darnos un baño en las rompientes de la orilla?». Precisamente entonces apareció la lancha del comandante de Marina, que vino a nuestro encuentro. Ya era demasiado tarde para que mi barco pudiera llegar a Port Louis, pero, desde luego, no para dejar en la playa, a fin de que se tomaran un baño, a mis bellas balandristas, que, por lo demás, no estaban dispuestas a desertar del *Spray*. Así que, mientras tanto, con las velas preparé un toldo en cubierta para que pudieran pasar la noche, y un criado bengalí nos preparó la cena. Después, el *Spray* se meció bajo las estrellas en

la bahía de Tombo, con su precioso cargamento. Al romper la magnífica mañana siguiente, cuando los astros aún no habían desfallecido del todo, me despertó el sonido de una plegaria en cubierta.

A media mañana apareció otra vez la lancha del comandante de Marina, ahora con el capitán de navío Wilson a bordo, para probar suerte y tratar de llevar al *Spray* a puerto, pues ya sabía cuál era la situación. Y mereció la pena escuchar después a un amigo que me contó lo seriamente que el comandante de Marina había dicho: «Encontraré el *Spray* y lo llevaré a puerto». Lo que encontró a bordo fue una alegre tripulación. Aquellas encantadoras criaturas sabían izar velas igual que un marinero bien curtido, y había que verlas amarrar una boneta (vela supletoria que se agrega por abajo a otra para aumentar su superficie con buen tiempo) al foque. Sabían, como el mejor lobo de mar, arrojar el escandallo con el barco navegando, y —¡puesto que espero volver a Mauricio!— cualquiera de ellas era capaz de virar por avante. ¡Jamás barco alguno tuvo mejor tripulación!

Aquella salida resultó todo un acontecimiento en Port Louis, donde casi nunca habían oído antes hablar de que las señoritas tripulasen barco alguno.

Mientras permanecí en Mauricio se permitió al *Spray* utilizar el dique militar, sin cargo, y se le hizo un recorrido total por cuenta de las autoridades portuarias. Debo también sincera gratitud a otros amigos por las muchas cosas necesarias para el viaje que trajeron a bordo, incluidas bolsas de azúcar de algunas de las famosas y antiguas plantaciones.

Había entrado la estación favorable, así que, bien equipado, el *Spray* se hizo a la mar el 26 de octubre. Como navegué con viento suave de popa, la isla retrocedió despacio, y a la mañana siguiente aún pude ver la montaña Puce, próxima a Moka. Al día siguiente me aproximé a Galts, en Reunión, donde salió el práctico, con el que hablé y al que hice entrega de un periódico de Mauricio, prosiguiendo después viaje; porque entonces rodaban grandes olas que hacían impracticable el desembarco. Arrumbé, pues, directamente al cabo Santa María, en Madagascar.

La balandra se aproximaba ahora al límite de la zona de los alisios, y la fuerte brisa que le había impulsado a lo largo de miles de millas desde el cabo Sandy, en Australia, con las escotas bien amolladas, se hacía cada día más débil, hasta que el 30 de octubre cayó por completo y el barco quedó

flotando sobre una mar inmóvil, en un mundo silente. Al caer la tarde aferré las velas, me senté en cubierta y gocé de la inmensidad de la tranquila noche.

El 31 de octubre saltó una ligera brisa del esnoroeste, y hacia el mediodía dobló el *Spray* al cabo Santa María. Durante los días 6, 7, 8 y 9 de noviembre corrí en el canal de Mozambique un fuerte temporal de viento del sudoeste. El *Spray* aguantó aquí tanto como en cualquier otra parte, excepto en el cabo de Hornos. Los truenos y relámpagos que precedieron a la borrasca fueron formidables. Desde este punto y hasta que la balandra llegó a la costa de África, encontré una sucesión de temporales de viento que me arrastraron en muchas direcciones, pero el 17 de noviembre entré por fin en Natal.

Este delicioso lugar es el centro comercial de la «Colonia jardín», y Durban mismo, la capital, es una prolongación de dicho jardín. El semaforista en la estación del acantilado señaló al *Spray* a quince millas de distancia. Refrescaba el viento, y cuando estuve a ocho millas, aquél comunicó: «El *Spray* acorta el aparejo; la mayor ha sido arrizada e izada en diez minutos. Un solo hombre hace todo el trabajo».

Esta serie de noticias se imprimían tres minutos después en un periódico de Durban, que me entregaron al llegar al puerto. No pude comprobar el tiempo que me había llevado antagallar la vela, porque, como ya dije, la aguja del minuterero de mi reloj había desaparecido. Lo único que sé es que entré lo más aprisa que pude.

Comentando el viaje, el mismo periódico decía: «A juzgar por el tiempo tormentoso que ha prevalecido por nuestras costas durante las pasadas semanas, el *Spray* debe de haber tenido un viaje muy malo desde Mauricio a Natal». Sin duda, el tiempo hubiera sido considerado como atemporalado por los marinos de cualquier barco, pero no causó al *Spray* más inconvenientes que el retraso natural que los vientos contrarios generales producen.

La pregunta, hecha con frecuencia, de cómo podía manejar la balandra yo solo, tal vez la responda mejor un periódico de Durban. Evitaría repetir las palabras del editor si no fuera por la razón de que se han hecho cálculos indebidos sobre la habilidad y energía necesarios para manejar una balandra

incluso de menor tonelaje que el *Spray*. Oí decir a un individuo que se autocalificaba de marino: «Harían falta tres hombres para hacer lo que se proclama», que era lo que yo hacía, y que una y otra vez encontraba perfectamente fácil de realizar. A otros les escuché comentarios tan absurdos, añadiendo que me mataría trabajando. Pero he aquí lo que decía el periódico de Durban:

«Como anotábamos brevemente ayer, el *Spray*, tripulado por un solo hombre, entró ayer en el puerto, en su crucero alrededor del mundo. El *Spray* hizo una entrada muy bonita en Natal. Su capitán gobernó la embarcación por el canal, rebasó el muelle principal y dio fondo cerca del viejo *Forerunner*, en la ensenada, antes de que nadie tuviera oportunidad de pasar a bordo. El *Spray* era, naturalmente, objeto de gran curiosidad para la gente de la punta, y su llegada fue presenciada por una gran multitud. La habilidad marinera mostrada por el capitán a fin de sortear con su balandra a los barcos fondeados en la rada fue todo un tratado de maniobra para los testigos».

Cuando entró en Natal, el *Spray* no navegaba entre gente bisoña. Al llegar delante de la bocana del puerto, el barco de los prácticos, un bonito remolcador de vapor, salió a recibirme y me precedió para señalarme la entrada a través de la barra, porque soplaba un viento atemporalado y la mar estaba demasiado mala para poder remolcar la balandra con seguridad. El truco para entrar lo aprendí observando al remolcador; consistía, simplemente, en mantenerse del lado de la orilla de barlovento del canal y en tomar las grandes olas por la popa.



Encontré que en Durban había dos clubes náuticos, ambos llenos de dinamismo. Conocí a todos los socios de ambos y navegué en el espléndido yate *Florence*, del Royal Natal, con el capitán Spradbrow y el honorable Harry Escombe, primer ministro de la colonia. La orza del yate abría surcos en los bancos de fango, donde, según Escombe, Spradbrow plantaría después patatas. Sin embargo, el *Florence* ganaba las regatas al mismo tiempo que labraba la tierra del capitán. Después de nuestra salida en este yate, el señor Escombe se ofreció a doblar conmigo el cabo de Buena Esperanza a bordo del *Spray*, y se refirió a cierto juego de naipes para matar las horas. Pero Spradbrow me previno diciendo: «Antes de que pudiera doblar el cabo habría usted perdido hasta el barco». Pero otros consideraron improbable que el *premier* de Natal se atreviese a jugar a la altura del cabo de Buena Esperanza, ni siquiera para ganar el *Spray*.

No me produjo poca satisfacción encontrar que en Sudáfrica se apreciaba el humor norteamericano, y una de las mejores historietas americanas que he oído me la contó el primer ministro. Un día, cenando en el hotel Royal con el coronel Saunderson, de la policía militar, su hijo y el teniente Tipping, conocí a Henry M. Stanley. El gran explorador acababa de llegar a Pretoria y, con su acerada pluma, ya había desollado al presidente Krüger. Lo que nada suponía, porque todo el mundo vapuleaba a Oom Paul, y nadie en el mundo parecía aguantar una broma mejor que él: ni siquiera el sultán de Turquía. Cuando el coronel me presentó al explorador me puse a la capa, porque el señor Stanley había sido una vez marino —creo que en el lago Nyanza—, y, por supuesto, ante un hombre de su experiencia deseaba aparecer bajo la mejor luz. Me miró atentamente y dijo:

—¡Qué ejemplo de paciencia!

—Paciencia es todo lo que se necesita —me aventuré a responder.

Luego me preguntó si mi barco tenía compartimientos estancos. Le expliqué que todo él era estanco y que formaba un solo compartimiento.

—¿Y si choca con una roca?

—Si al seguir su derrota chocara con las rocas, los compartimientos no le salvarían —le dije, y añadí—: Hay que mantenerle lejos de las rocas.

Tras una pausa, el señor Stanley me preguntó:

—¿Y qué hay si un pez espada atraviesa el casco del *Spray* con su espadón?

Por supuesto que yo ya había pensado en esto como uno de los peligros de la mar, y también en la posibilidad de ser alcanzado por un rayo. En el caso de dicho pez, me aventuré a decir que «la primera cosa que habría que hacer sería amarrar la espada». El coronel me invitó a cenar con el grupo al día siguiente, para que pudiéramos profundizar en el tema, así que tuve el placer de volver a encontrar al señor Stanley, pero el famoso explorador no me hizo más sugerencias sobre navegación.

Suena muy raro oír decir a intelectuales y estadistas que el mundo es plano; pero es un hecho que tres bóers, respaldados por el presidente Krüger, preparaban un trabajo en apoyo de esta tesis. Estando yo en Durban, vinieron desde Pretoria para que les facilitara algunos datos, y parecieron contrariados cuando les dije que con mi experiencia no podrían probarlo. Les aconsejé que invocaran algún espíritu de las edades oscurantistas para hacerle preguntas, y me fui a tierra, dejando a los tres sabios inclinados sobre una carta náutica del mundo donde estaba dibujada la derrota seguida por el *Spray*. La cual, sin embargo, a ellos nada les rebatía, porque se trataba de una proyección Mercator y, ¡cielos!, ¡era plana! En la mañana siguiente encontré a uno del grupo, ataviado de clérigo y portando una gran Biblia, igual que una que yo había leído. Me abordó diciendo:

—Si usted respeta el mundo de Dios, debe admitir que la Tierra es plana.

—Si el mundo de Dios descansa en una Tierra plana... —empecé a decir.

—Cómo —gritó lleno de asombro y de rabia, al mismo tiempo que hacía como si me partiese en dos con una azagaya—. ¡Cómo! —volvió a exclamar, mientras yo saltaba a un lado como para esquivar el arma imaginaria.

Si este bueno pero equivocado fanático hubiera estado armado de verdad, creo que toda la tripulación del *Spray* habría muerto en el martirio, allí y en aquel momento. Al día siguiente le vi al otro lado de la calle y le

hice una reverenda, al mismo tiempo que con las manos describía curvas. Respondió con un movimiento horizontal de las suyas, que significaba: «el mundo es plano». Antes de dejar África para surcar el último tramo de mi derrota alrededor del mundo, aquellos geógrafos del Transvaal me enviaron por correo un folleto con argumentos tomados de fuentes altas y bajas, para probar su teoría.

Aunque retrato aquí, de pasada, la ignorancia de estos individuos de letras, siento la mayor admiración por su hombría física. Mucho de lo que pude ver del Transvaal y de los bóers era admirable. Es bien sabido que son los luchadores más valientes, y tan generosos con los vencidos como bravos ante el enemigo. El verdadero y terco fanatismo sólo se da en ellos entre los viejos oscurantistas, y morirá de muerte natural, tal vez mucho antes de que nosotros mismos quedemos enteramente libres de fanatismo. En el Transvaal la educación no se descuida en absoluto, y se imparten clases de inglés y de holandés a todo el que pueda sufragarlas; pero los impuestos sobre libros y escuelas de habla inglesa son fuertes, y, por necesidad, la gente más modesta se aferra al holandés del Transvaal y a su mundo plano; lo mismo que una política equivocada mantiene a los nativos de Samoa y otras islas aferrados al canoca.

En Durban visité numerosas escuelas públicas, y tuve el placer de conocer a muchos chiquillos brillantes.

Pero no hay bien que dure, así que, el 14 de diciembre de 1897, la «tripulación» del *Spray*, tras haber pasado una buena temporada en Natal, metió a bordo el chinchorro y se hizo a la mar con la terral de la mañana, que le permitió franquear la barra y, después, como dicen en Australia, quedar otra vez «a solas consigo misma».

XVIII

Doblando el antiguo cabo de las Tormentas. — Navidad con mal tiempo. — El *Spray* amarra para un descanso de tres meses en Ciudad del Cabo. — Excursión ferroviaria por el Transvaal. — El presidente Krüger da una extraña definición del viaje del *Spray*. — Sus lacónicos dichos. — Visitantes distinguidos en el *Spray*. — Fibra de coco por simbólica cerradura. — Atenciones de un almirante de la Armada británica. — Salida para Santa Elena. — Tierra a la vista.

El cabo de Buena Esperanza era ahora el punto más notable que tenía que doblar. Desde la bahía de Table podría contar con la ayuda de los alisios. El primer día después de la salida de Durban quedé encalmado, así que tomé asiento, pensando en estas cosas y en el final del viaje. La distancia a la bahía de Table, donde pensaba tocar, era de unas ochocientas millas a través de lo que muy bien podría resultar una endiablada mar. Armados de paciencia, los antiguos navegantes portugueses lucharon durante más de sesenta y nueve años para doblar este cabo, y después, antes de conseguir llegar siquiera a la bahía de Algoa, la tripulación se amotinó. Desembarcaron en una isla pequeña, ahora llamada de Santa Cruz, en la que devotamente izaron una cruz y juraron que cortarían la cabeza del capitán si intentaba navegar más allá. Creían que tras aquel punto estaba el borde del mundo, que también suponían plano, y, temiendo que el barco cayese por él, obligaron a su jefe, Bartolomé Díaz, a invertir la derrota, pensando sólo en regresar a su patria. Un año después, Vasco de Gama pudo doblar el «Cabo de las Tormentas», como entonces se llamaba al de Buena Esperanza, y para la Navidad, o día de Natal, descubrieron Natal; de ahí su

nombre. Desde allí, el salto hasta la India les resultó fácil (con la ayuda de pilotos árabes, que conocían el régimen de los monzones).

Los temporales de viento que incluso ahora azotan este cabo son bastante frecuentes, sucediéndose con un intervalo promedio de treinta y seis horas; pero cada temporal era más o menos como el anterior, y no tenía más resultados que propulsar al *Spray* sobre su derrota, o hacerle retroceder cuando soplabá de proa. Aquel día la balandra trataba de mantenerse a rumbo, y me dio toda clase de razones para hacerme creer que tal vez lo conseguiría antes de que cayera la noche. Desde muy temprano por la mañana había empezado a cabecear y a dar bandazos de una manera bastante anormal, y tuve que registrar que, como regalo de Navidad, mientras me aguantaba en la extremidad del bauprés para arrizar el foque, me sumergió tres veces en el agua. Me mojé bien, y la cosa no me hizo mucha gracia, porque nunca en el mismo espacio de tiempo, digamos de tres minutos, me había sumergido más de una vez estando allí encaramado. Un gran vapor inglés que pasaba me izó la señal: «Le deseo a usted unas felices Navidades». Creo que su capitán debía de ser algún humorista, pues su propio barco sacaba regularmente la hélice fuera del agua.

Dos días después, habiendo recuperado la distancia perdida con la borrasca, el *Spray* doblaba el cabo de las Agujas, en compañía del vapor *Scotman*, ahora con el viento a favor. El farero de dicho cabo cambió señales con el *Spray*, y después me mandó una carta a Nueva York felicitándome por haber rendido viaje. Creía que el hecho de que dos barcos de tan diferentes tipos pasaran juntos su cabo merecía un lugar en la tela, y ya tenía hecho el cuadro. Eso me decía en la carta. En faros tan solitarios como éste, los corazones se toman más amistosos y solidarios, e incluso poéticos. Así pudo percibirlo el *Spray* frente a muchas costas abruptas, y al leer yo los amables mensajes que desde ellas se le enviaron experimenté un sentimiento de gratitud hacia el mundo entero.

Después de doblar el cabo de las Agujas, otro temporal de viento se abatió sobre el *Spray*, pero pude evitarlo fondeando en la bahía de Simons. Cuando moderó, doblé el cabo de Buena Esperanza, por donde se dice que aún navega el «Holandés Errante». Entonces tuve la impresión de qué el

viaje había terminado, pues sabía que de ahora en adelante todo o casi todo sería navegar con el viento a un largo.

Aquí crucé la línea divisoria del frente polar austral. Por el norte estaba despejado y la atmósfera parecía estable; húmedo y achubascado por el sur y, como ya he dicho, con traidoras galernas de vez en cuando. Bajo la montaña de la Mesa, el *Spray* pasó del reciente mal tiempo a una calma absoluta. Y allí permaneció tranquilamente hasta que el generoso astro rey se elevó sobre el continente y trajo una brisa marinera.

El remolcador de vapor *Alert*, entonces en la mar buscando barcos, se acercó al *Spray* a la altura de Lion's Rump y, en vez de remolcar hasta el puerto a un barco grande, dio una estacha a la balandra. Con la mar bella, el *Spray* fondeó en la bahía de Ciudad del Cabo, donde permaneció durante un día, sencillamente, para descansar lejos del trajín comercial. El buen comandante de Marina me envió su lancha de vapor para llevarme inmediatamente a un atracadero, pero preferí pasar el día solo, en la quietud de una mar en calma, disfrutando retrospectivamente del paso por los dos grandes cabos. A la mañana siguiente, el *Spray* entró por sus medios en los muelles de Alfred Dry, donde, al cuidado de las autoridades portuarias, habría de permanecer durante unos tres meses, mientras yo recorría al país, desde Simons Town a Pretoria; habiendo acordado el Gobierno colonial concederme un pase de ferrocarril para todo el territorio.

La excursión a Kimberley, Johannesburgo y Pretoria resultó agradable. En la última conocí al señor Krüger, presidente del Transvaal. Su Excelencia me recibió con bastante cordialidad, pero mi amigo el magistrado Beyers, que había hecho mi presentación, al mencionar que yo hacía un viaje alrededor del mundo, ofendió sin darse cuenta al venerable estadista, lo que ambos sentimos mucho. El señor Krüger corrigió al juez con bastante rudeza, recordándole que el mundo era plano.

—Usted no quiere decir alrededor del mundo —dijo el presidente—, ¡eso es imposible!, sino por el mundo. ¡Imposible! ¡Imposible! —repitió, y ya no volvió a dirigir la palabra ni al juez ni a mí.

El magistrado me miró, y yo miré al magistrado, que, por decirlo así, debería haber sabido el terreno que pisaba, y el señor Krüger nos contemplaba a ambos frunciendo el ceño. Mi amigo pareció confundido,

pero yo estaba encantado, y este incidente me alegró más que cualquier otra cosa que hubiera podido suceder. Era una gema más —de información— que parecía extraída de la inagotable mina de Oom Paul Krüger, algunos de cuyos dichos son famosos. De los ingleses decía, por ejemplo: «Primero me despojaron de la chaqueta, y después de los pantalones». También decía: «La dinamita es la piedra angular de la República de Sudáfrica». Sólo la gente irreflexiva puede llamar obtuso al presidente Krüger.



Caricatura publicada en el *Cape Town «Owl»* el 5 de Marzo de 1898 en relación con un artículo sobre el viaje del capitán Slocum a Pretoria.

Poco después de mi llegada a El Cabo, el coronel Saunderson, amigo del presidente Krüger^[11], que había llegado de Durban algún tiempo atrás, me invitó a Newlands Vine Yard, donde conocí a mucha gente agradable. Su Excelencia el gobernador, *sir* Alfred Milner, encontró tiempo para venir a bordo con un grupo de amigos. Tras examinar la cubierta, tomó asiento sobre una caja, en mi cabina; *lady* Muriel se acomodó en una barrica, y *lady* Saunderson, a mi lado junto a la rueda del timón, mientras el coronel, desde el chinchorro, tomaba con su máquina fotográfica instantáneas de la balandra y sus distinguidos visitantes. El doctor David Gilí, astrónomo de la

Corona, que formaba parte del grupo, me invitó a ir al día siguiente al famoso observatorio de El Cabo. Pasar una hora con el doctor Gilí fue como estar entre las estrellas. Sus descubrimientos por medio de la fotografía estelar son bien conocidos. Me enseñó el gran reloj astronómico del observatorio, yo le mostré el pequeño reloj de hojalata del *Spray*, y hablamos de la hora civil reducida y de cómo se obtenía en la mar desde la cubierta de un pequeño velero, sin ayuda de reloj de ninguna clase. Poco después se anunció que el doctor Gilí presidiría una charla acerca del viaje del *Spray*, lo que me aseguraba un lleno completo. La sala estuvo, efectivamente, atestada, y mucha gente no pudo entrar. Este éxito me proporcionó dinero suficiente para todas mis necesidades en aquel puerto y durante el viaje de regreso a Estados Unidos.

Después de visitar Kimberley y Pretoria, y de comprobar que el *Spray* estaba perfectamente en los muelles, volví a Worcester y a Wellington, ciudades famosas por sus colegios y seminarios, y viajé todavía con mi pase, como huésped de la colonia. Las profesoras de todos los centros de instrucción quisieron saber cómo podía uno navegar solo alrededor del mundo, lo que creo augura para el futuro una navegación en solitario de capitanas, en vez de capitanes. Si nosotros, los hombres, seguimos diciendo que «no puede hacerse», se llegará a ello.

En las llanuras de África atravesé cientos de millas de tierras ricas pero desnudas de otra vegetación que achaparrados arbustos, de los que se alimentaban rebaños de ovejas. Los arbustos crecían separados entre sí el largo de una oveja, pero había sitio para todos.

Mi añoranza por un pedazo de tierra me embargó aquí, donde sobraba tanta, pero en vez de quedarme a plantar árboles y cultivar plantas, volví al *Spray* en los muelles Alfred, donde me aguardaba con todo en orden, exactamente como lo había dejado ^[12].

Con frecuencia me han preguntado cómo no me robaron el barco y todas mis pertenencias en los diversos puertos donde lo dejé varios días consecutivos, sin vigilante. Lo que sucedió fue que el *Spray* cayó raras veces entre ladrones. En las islas Keeling, Rodríguez y otros muchos lugares, un manojito de fibra de coco sobre la puerta de la cabina, indicando que el dueño estaba ausente, garantizaba todo lo que había a bordo, incluso

contra una mirada codiciosa. Pero cuando llegué a una isla grande, más cerca de Estados Unidos, necesité de fuertes cerraduras, y la primera noche en puerto desaparecieron las cosas que siempre había dejado sin guardar, como si la cubierta hubiera sido barrida por una ola.

La agradable visita del almirante *sir* Harry Rawson, de la Armada Real, y su familia, señaló el fin de las relaciones sociales del *Spray* en el cabo de Buena Esperanza. El almirante, entonces comandante general de la Escuadra de África del Sur, y ahora de la Gran Flota del canal de la Mancha, mostró el mayor interés por el pequeño *Spray* y su comportamiento marineramente a la altura del cabo de Hornos, donde él ya había estado. Debo admitir que me encantó el giro de las preguntas del almirante Rawson, y que, a pesar de la diferencia en nuestros mandos respectivos, aproveché algunas de sus sugerencias.



El capitán Slocum, *Sir* Alfred Milner (con sombrero de copa), y el coronel Saunderson, M. P., en la proa del *Spray* en Ciudad del Cabo.

El 26 de marzo de 1898 zarpó el *Spray* de África del Sur, la tierra de las grandes distancias y horizontes y del aire puro, donde pasé una temporada

agradable y provechosa. El remolcador de vapor *Tigre* sacó la balandra del que había sido su atracadero en los Alfred Docks, dejándola bien en franquía en la mar. La ligera brisa de la mañana, que apenas hinchaba las velas del *Spray* cuando el *Tigre* largó el remolque, cayó pronto totalmente y nos dejó dando bandazos sobre una mar de leva, a plena vista de la montaña de la Mesa y los altos picos del cabo de Buena Esperanza. Durante cierto tiempo el grandioso escenario rompió la monotonía. Uno de los antiguos circunnavegantes (creo que fue *sir* Francis Drake), al ver este magnífico lugar exclamó: «Ésta es la panorámica más hermosa y el cabo más grandioso que he visto en toda la circunferencia de la Tierra».

La vista era en verdad soberbia, pero a nadie le gusta estar mirando indefinidamente algo cuando se tiene calma chicha, así que me alegró notar, por fin, la breve palpitación del mar anunciando el viento que sopló al segundo día. Las focas que rodearon constantemente al velero antes de que saltara la brisa, abrieron mucho los ojos cuando al final de la tarde dejó de parecer un ave perezosa con las alas plegadas. Se marcharon entonces; el *Spray* pronto perdió de vista los picos más altos de las montañas, y el mundo cambió bruscamente, de una mera panorámica, al luminoso viaje de regreso al hogar. Marsopas, delfines y algunos peces a los que no importaba nadar ciento cincuenta millas diarias, nos acompañaron durante varios días. El viento era del sudoeste, conveniente para el *Spray*, que navegaba a su máxima velocidad, mientras yo me sumergía en los nuevos libros que me habían dado en El Cabo, leyendo día y noche. El 30 de marzo fue para mí un día de ayuno en su honor. Leía, sin acordarme del hambre, el viento o la mar, y suponiendo que todo iba bien, cuando bruscamente una gran ola encapilló por la popa e inundó la cabina, mojando hasta el libro mismo que yo tenía entre las manos. Evidentemente había llegado el momento de tomar una faja de rizos, a fin de que el barco no diese algún traspié sobre su derrota.



«Leyendo día y noche».

El 31 de marzo se entabló viento del sudeste. El *Spray* corría con la mayor arrizada en una faja, el foque completo y, además, un foque volante guarnido al bambú de Vailima, mientras yo leía el delicioso *Inland Voyage*, de Stevenson. La balandra se deslizaba suavemente, apenas balanceándose sobre las blancas crestas de las olas, mientras un millar de juguetonas marsopas le acompañaban por todas partes. Estaba otra vez entre sus antiguos amigos, los peces voladores. Salían disparados de entre las olas igual que flechas relucientes y, con las alas extendidas, planeaban hacia sotavento y describían elegantes curvas en el aire, para descender después hasta tocar las espumosas crestas, mojar allí sus delicadas alas y renovar el vuelo, alegrando aquel día tan lleno de vida. Y es que, en un día luminoso, uno de los espectáculos más bonitos del océano es el continuo volar de estos curiosos peces.

Con una mar como ésta, uno no puede sentirse nunca solo. Es más, la lectura de deliciosas aventuras mejoraba todavía la escena. Yo estaba ahora en el *Spray*, y al mismo tiempo en el Oise, a bordo del *Arethusia*. La balandra siguió así, acumulando millas y haciendo buenos promedios en cada singladura, hasta el 11 de abril, que llegó antes siquiera de que me diese cuenta. Por la mañana, muy temprano, me despertó ese pájaro raro llamado «bobo», con su desagradable graznido, que reconocí en el acto como una llamada a cubierta; fue como si hubiera dicho: «Capitán, tierra a la vista». Salí rápidamente, y en efecto, por la proa, muy lejos, entre dos luces y a unas veinte millas de distancia, estaba Santa Elena.

Mi primer impulso fue exclamar: «¡Oh, qué puntúo en la mar!»). Pero en realidad esta isla tiene nueve millas de largo y una altura de ochocientos sesenta metros. Saqué del anaquel una botella de vino de Oporto y tomé un buen trago a la salud de mi invisible timonel el piloto de *La Pinta*.

XIX

En la isla del exilio de Napoleón. — Dos conferencias. — Huésped en la habitación hechizada de Plantation House. — Excursión al histórico Longwood. — Café, y una cabra para descascarillado. — Mala suerte del *Spray* con los animales. — Prejuicios contra los perros chicos. — Una rata, la araña de Boston y el grillo caníbal. — En la isla de Ascensión.

El *Spray* echó el ancla en Jamestown hacia el mediodía, y «toda la tripulación» saltó inmediatamente a tierra para cumplimentar a Su Excelencia el gobernador de la isla, *sir* R. A. Stendale. Cuando desembarqué, Su Excelencia señaló que no era frecuente, hoy en día, que un circunnavegante empleara aquella derrota, me dio cordialmente la bienvenida, y organizó las cosas para que yo relatara mi viaje, primero al pueblo de Jamestown, en Garden Hall, y después en Plantation House — residencia del gobernador, que se halla entre las colinas, una o dos millas hacia el interior—, a Su Excelencia, los oficiales de la guarnición y sus amistades. El señor Poole, nuestro valioso cónsul, me presentó en el castillo, y en el curso de sus observaciones declaró que la serpiente de mar era yanqui.

La tripulación del *Spray* fue regiamente agasajada por el gobernador. Permanecí dos días en Plantation House, y estando al parecer hechizada una de las habitaciones de la mansión, llamada «la estancia del Oeste», el mayordomo me instaló en ella, por orden de Su Excelencia, como un príncipe. En realidad, para cerciorarse de que no había habido ningún error. Su Excelencia vino después a ver si yo había sido efectivamente instalado en dicha habitación y a contarme las historias de los fantasmas que él había

visto o de los que había oído hablar. Me dijo que los había descubierto a todos menos a uno, y deseándome felices sueños, esperaba que yo pudiera tener el honor de recibir una visita del desconocido de la estancia del Oeste. Mantuve el candelabro encendido el resto de la fría noche, y con frecuencia miré, desde debajo de las mantas, pensando en que tal vez pudiera encontrarme cara a cara con Napoleón el grande; pero sólo vi los muebles y la herradura de caballo que había clavada sobre la puerta, frente a mi cama.

Santa Elena ha sido una isla de tragedias —tragedias que los lamentos sobre la suerte corrida allí por el Gran Corso sumieron después en el olvido—. En el segundo día de mi visita, el gobernador me llevó en coche por las carreteras de la isla. En un punto del recorrido, el camino se retorció entre riscos y barrancos, formando una «W» perfecta a la distancia de algunas varas. Aunque tortuosas y muy pendientes, las carreteras eran bastante buenas, y quedé sorprendido por el trabajo que debió costar construirlas. En las alturas, el aire era frío y tonificante. Se decía que desde que pasó la moda de ahorcar por ofensas triviales, nadie moría allí de muerte violenta, excepto de caídas por los acantilados o aplastados por piedras desprendidas de las abruptas montañas. Hubo un tiempo en que las brujas abundaron en Santa Elena, lo mismo que en América en los días de Cotton Matcher. Actualmente la criminalidad es rara en la isla, y, estando yo allí, los magistrados, en señal de que en el año últimamente transcurrido no hubo ningún caso criminal en los tribunales, regalaron al gobernador un par de guantes blancos.

Al regresar a Jamestown desde la casa del gobernador, me llegué, con el señor Clark, compatriota mío, hasta Longwood, la casa de Napoleón. El señor Morilleau, agente consular francés encargado de ella, mantenía el lugar y los edificios en buen estado. Su familia estaba compuesta por su esposa e hijas, ya mayores. Tenían modales corteses y refinados, y pasaban aquí días, meses y años de contento, aunque no habían visto el mundo más allá del horizonte de Santa Elena.

El 20 de abril, el *Spray* estaba nuevamente a son de mar. Antes de ir a bordo almorcé con el gobernador y su familia, en el castillo. Desde Plantation House, *lady* Stendale había enviado aquella mañana al *Spray* un gran bizcocho con frutas para que me lo llevara en el viaje. Era un buen

«barco de cubierta alta», y comí de él raras veces, según creí, pero no me duró tanto como había esperado. Me tomé el final con mi primera taza de café en Antigua, en las Antillas, lo que en resumidas cuentas fue todo un récord, pues el que me había hecho mi hermana en la pequeña isla de la bahía de Fundy, al comienzo del viaje, me duró el mismo período de tiempo, es decir, cuarenta y dos días.

Tras el almuerzo, me entregaron el correo para Ascensión, la próxima isla en que haría escala. Después, el señor Poole y su hija hicieron una visita de despedida al *Spray*, trayéndome una cesta con frutas. Hasta la última hora de la tarde no tuve el ancla arriba, y luego me alejé hacia el oeste, reacio a dejar a mis nuevos amigos. Pero, una vez más, vientos frescos llenaron las velas de la balandra, y pude contemplar la luz de la baliza de Plantation House, que el gobernador había mandado encender como señal de adiós al *Spray*, mientras la isla iba desvaneciéndose en la oscuridad, por la estela, para acabar confundida con la noche. Para las doce, incluso la luz había desaparecido por debajo del horizonte.

Al amanecer no había tierra a la vista, y el día transcurrió como otros anteriores en la mar, excepto por un pequeño incidente. El gobernador, Sterndale, me había dado un saco de café sin descascarillar, y Clark, el norteamericano, en un mal momento, trajo a bordo una cabra «para que topase contra el saco y rompiese la cascarilla». Insistió en que, además de resultar útil, el animal me haría la misma compañía que un perro. Pronto descubrí que mi compañera de navegación, aquella especie de perro con cuernos, tenía que permanecer bien amarrada. El error estuvo en que en vez de encadenarla al mástil, la amarré con cabos menos seguros, cosa que aprendí a mis expensas. Salvo el primer día, en que el animal estuvo mareado, no tuve tranquilidad alguna. Después, actuando con un espíritu probablemente nacido de sus ramoneos, aquella encarnación del mal amenazaba con devorarlo todo, desde el foque volante hasta las amarras de popa. Fue el peor pirata que encontré en todo el viaje. Comenzó sus depredaciones comiéndose un buen día, en mi cabina, la carta náutica de las Antillas, mientras yo estaba a proa y suponía que el bicho iba bien amarrado en cubierta, a las bombas. ¡Dios mío! ¡No hubo cabo alguno a bordo a prueba de los temibles dientes del cornúpeta!

Desde el principio había estado claro que a bordo yo no tendría suerte con los animales. Tuve un cangrejo arbóreo de las islas Keeling. Tan pronto logró sacar una pata a través de su caja-prisión, mi chaleco salvavidas, que colgaba a su alcance, quedó hecho pedazos. Animado por aquel éxito, consiguió abrir una salida en la caja y pasó a la cabina, rompiendo cosas por doquier, y por fin, en la oscuridad, amenazando mi propia vida. Había esperado poder llevarlo a Estados Unidos, pero resultó imposible. Ahora, la cabra se comió mi sombrero de paja, así que cuando llegase a puerto no tendría nada que ponerme en la cabeza para ir a tierra. Este último golpe bajo decidió su suerte. El 27 de abril, el *Spray* llegaba a la isla de Ascensión, guarnecida por la dotación de un buque de guerra, cuyo contramaestre vino a bordo. Cuando este hombre trataba de transbordar desde su bote, la amotinada cabra se le adelantó, desafiándole a él y a su gente. Les pedí que se llevaran aquel ente a tierra, lo que hicieron de muy buena gana, y allí cayó en manos de un excelente escocés, por lo que supuse que nunca se iría de su lado. Estaba destinado a navegar otra vez en la soledad más absoluta, pero aquellas experiencias no me causaron mal efecto, al contrario, un espíritu de caridad, incluso de benevolencia, había crecido con fuerza en mi naturaleza a través de las meditaciones en aquellos días supremos pasados en la mar.

En las soledades de la triste comarca que rodea al cabo de Hornos me sentí incapaz de suprimir una vida en el mundo, excepto en defensa propia, y al navegar, este rasgo de carácter de eremita fue creciendo, hasta el punto de llegar a revolverme la sola mención de matar animales para mi alimentación. Cierto que después gocé de los pollos asados de Samoa, pero al sugerirme allí que me llevara pollos vivos para comérmelos durante el viaje, mi nuevo yo se reveló, y al oír mis protestas, la señora Stevenson estuvo de acuerdo conmigo en que matar a mis compañeros de viaje y comérmelos sería poco menos que aproximarse al asesinato y el canibalismo.

Respecto a los animales amigos del hombre, en el *Spray* no había sitio, en tan largo viaje, para un perro grande, y hacía muchos años que mi mente asociaba a los perros pequeños con la hidrofobia. En cierta ocasión fui testigo de la muerte de un magnífico joven alemán, víctima de la temida

enfermedad, y por el mismo tiempo supe de la muerte, igualmente debida a la hidrofobia, de un joven caballero que acababa de hacerme una póliza de seguros. También había yo visto, en la mar, a toda la tripulación de un barco subirse a la jarcia para escapar de las dentelladas de un perro que corría por las cubiertas en pleno ataque de rabia. Así que decidí que la dotación del *Spray* nunca aceptaría correr un riesgo canino, y, con tales justificados prejuicios indeleblemente grabados en mi memoria, a veces he respondido, me temo que con impaciencia, a la repetida pregunta de: «¿No tiene usted un perro?», con un «Yo y el perro no habríamos estado mucho tiempo en el mismo barco, en ningún sentido». Me atrevería a decir que un gato habría sido un animal inofensivo, pero a bordo no tendría nada que hacer, y, en el mejor de los casos, es un animal poco sociable. Cierto que una rata entró a bordo del *Spray* en las islas Keeling Cocos, y otra en Rodríguez, con un ciempiés que se metió en la bodega. Pero a una pude ahuyentarla del barco, y cazar a la otra. Sucedió así: con infinito trabajo conseguí hacer una trampa para la primera, pensando en su captura y destrucción; pero el astuto roedor intuyó el peligro y, para no dejarse engañar, se marchó a tierra el mismo día en que terminé el artilugio.

De acuerdo con la tradición, para un barco es un síntoma de seguridad el hecho de que las ratas suban a bordo, y yo estaba dispuesto a tolerar a la que había embarcado en la isla de Rodríguez; pero una falta de disciplina por su parte decidió el veredicto en contra de ella. Una noche, con el buque navegando y mientras yo dormía, aquella rata comenzó a pasearse por encima de mí, iniciando su correría por mi coronilla, respecto a la cual soy siempre muy sensible. Tengo el sueño ligero y, antes de que su impertinencia la hubiese llevado incluso hasta mi nariz, exclamé: «¡Rata!», la agarré por la cola y la arrojé directamente al mar a través de la bajada a la cabina.

Respecto al ciempiés, no me di cuenta de su presencia hasta que el miserable insecto, todo patas y veneno, empezó, igual que la rata, por mi cabeza y me despertó con un fuerte mordisco en el cuero cabelludo. Esto era también más de lo que podía tolerar. Tras algunas aplicaciones de queroseno, la venenosa mordedura, dolorosa al principio, no me causó más molestias.

Durante cierto tiempo a partir de entonces ningún ser vivo alteró mi soledad, pues en el barco no había ni siquiera un insecto, exceptuando la araña de Boston y su compañera, ahora con una familia de jóvenes arácnidos. Ninguno, dije, hasta que navegamos el último tramo de la derrota por el océano índico, donde los mosquitos llegaron a centenares con el agua de lluvia que cayó del cielo a torrentes. Bastó, sencillamente, que un barril con agua de lluvia quedase, creo que cinco días, en cubierta, al sol, y empezó la música. Reconocí el sonido en el acto; era el mismo que había escuchado desde Alaska hasta Nueva Orleans.

Cenando una noche en Ciudad del Cabo, me cautivó el canto de un grillo, y el señor Branscombe, mi anfitrión, se ofreció voluntariamente para capturarme un par de ellos. Me los envió a bordo al día siguiente, en una caja con la etiqueta de «*Pluto y Scamp*». Los puse en la bitácora, dentro de su caja, y olvidé darles alimentos hasta que salí a la mar —unos cuantos días—. Nunca había oído que los grillos fuesen carnívoros, pero parece ser que *Pluto* era caníbal, pues cuando levanté la tapa de la caja, del pobre *Scamp* sólo quedaban visibles las rotas alas sobre el fondo de la caja-prisión, e incluso *Pluto* lo había pasado mal, pues yacía patas arriba, entero pero tieso; ¡nunca volvería a estridular!

Llaman a la isla de Ascensión, donde dejé a la cabra, la fragata de piedra de la Armada Real, y está clasificada como «explorador» de la Escuadra de África del Sur. Yace en los 7°-55' de latitud sur y 14°-25' de longitud oeste, hallándose en el verdadero centro de la zona de los alisios del sudeste, a unas ochocientas cuarenta millas de la costa de Liberia. Es una masa de materias volcánicas arrojadas desde el fondo del océano hasta una altura de ochocientos cincuenta y nueve metros sobre el nivel del mar. Se trata de un punto estratégico, y ya pertenecía a Gran Bretaña antes de que se enfriara. En el limitado pero rico terreno de la parte alta de esta isla, entre nubes, ha crecido la vegetación, y, bajo la supervisión de un caballero canadiense, se llevan allí a cabo experimentos agrícolas. También pacen algunas vacas y ovejas destinadas al alimento de la guarnición. Mientras que el agua potable se almacena en gran cantidad. En una palabra, este montón de ceniza y rocas de lava está fortificado y bien provisto y puede resistir un asedio.

Poco después de llegar el *Spray*, recibí una nota del capitán de navío Blaxland, comandante de la isla, dándome las gracias por el correo que le había traído desde Santa Elena e invitándome a almorzar con él y su mujer en el cuartel general, no muy lejos. No necesito decir que acepté inmediatamente su amabilidad. Cuando salté a tierra, un coche me aguardaba en el muelle, y un marinero de cierta edad y ancha sonrisa condujo a pie, cuidadosamente, al caballo, colina arriba, hasta la casa del comandante, como si yo fuese uno de los lores del Almirantazgo y, además, el gobernador; y lo condujo de la misma guisa y con igual cuidado a la vuelta. Al día siguiente visité la cumbre de la isla, entre nubes, con el mismo coche y el mismo marinero para guiar al caballo. Probablemente no había entonces un hombre en la isla con más ganas de caminar que yo. El marinero lo sabía, y por fin le sugerí que cambiásemos nuestros puestos.

—Déjeme llevar la brida —le dije— y evitaré que el caballo corra.

—¡Gran fragata de piedra! —exclamó, y rompió a reír—. Este caballo no correría más que una tortuga. Si yo no lo remolcara con fuerza, nunca llegaríamos a puerto.

Caminé sobre las inclinadas gradas la mayor parte del tiempo, e hice amistad con mi guía, marino hasta la médula. Y al llegar a la cumbre encontré al señor Schank, el granjero del Canadá, y a su hermana, que vivían muy confortablemente en una casita entre las rocas, tan cómodos y seguros como dos conejos. Me enseñó la granja y me llevó por un túnel que permitía el paso de un campo a otro, divididos por un inaccesible contrafuerte montañoso. Me dijo que había perdido muchas vacas y bueyes, e incluso carneros, despeñados por acantilados y barrancos, y añadió que, a veces, alguna vaca empujaba a otra por el precipicio, hacia su destrucción, después de lo cual seguía paciando tranquilamente. Parecía que los animales en la granja de aquella isla, igual que los humanos en el ancho mundo, todo lo encontraban demasiado pequeño.

El 26 de abril, hallándome en tierra, entraron grandes olas que hacían imposible la salida de barco alguno. Sin embargo, la balandra, bien amarrada a una boya en aguas profundas, fuera de las rompientes, estaba segura, mientras que yo, en la cámara de oficiales, escuchaba las interesantes historias que me relataban los oficiales de la pétrea fragata. En

la anocheada del 29, habiendo caído la mar, fui a bordo y dispuse el barco para proseguir el viaje con las primeras luces del día siguiente. Cuando embarqué en el muelle, el contramaestre de la isla y su gente me dieron un caluroso apretón de manos.

Por razones de interés científico y en pleno océano, solicité que se hiciera la investigación más completa respecto a la tripulación del *Spray*. Pocos habían dudado de ella, y quizá menos lo harán de aquí en adelante, pero en favor de esos pocos deseaba asegurar, por encima de toda duda, el hecho de que no era en absoluto necesario disponer, en la expedición de una balandra alrededor del mundo, de más de un hombre para su tripulación, y que el *Spray* navegaba solo con una persona a bordo. Y así acordamos que el teniente de navío Eagles, segundo comandante de la ínsula, fumigase la balandra en la mañana en que yo estaba a punto de zarpar, haciendo imposible que una persona viviese escondida a bordo y demostrando que en el barco sólo había un ser humano al arribar. Un certificado al efecto, además de los documentos oficiales de numerosos consulados, oficinas de sanidad y de aduanas, parecerán superfluos a muchos, pero la historia de este viaje puede caer en manos no familiarizadas con los trámites de tales oficinas y sus modos de comprobar que los documentos del barco, y sobre todo sus certificados de sanidad, están en orden.

Una vez que el teniente de navío extendió dicho certificado, el *Spray*, de buen talante, hinchó velas y pronto libró las rocas batidas por la mar, y los vientos alisios, estimuladamente fríos y favorables, le impulsaron velozmente sobre su derrota. El 8 de mayo de 1898, la balandra cortó la Línea rumbo a Estados Unidos, por segunda vez desde el 2 de octubre de 1895, en el viaje de ida. Pasó de noche la isla de Fernando de Noroña, a algunas millas por el sur, de manera que no pude verla. Me sentía satisfecho de que el *Spray* hubiera dado ya la vuelta al mundo, e incluso, sólo como aventura, no estaba desanimado por su utilidad, y me decía: «Pase lo que pase, el viaje es ya un hecho». Una etapa había concluido.

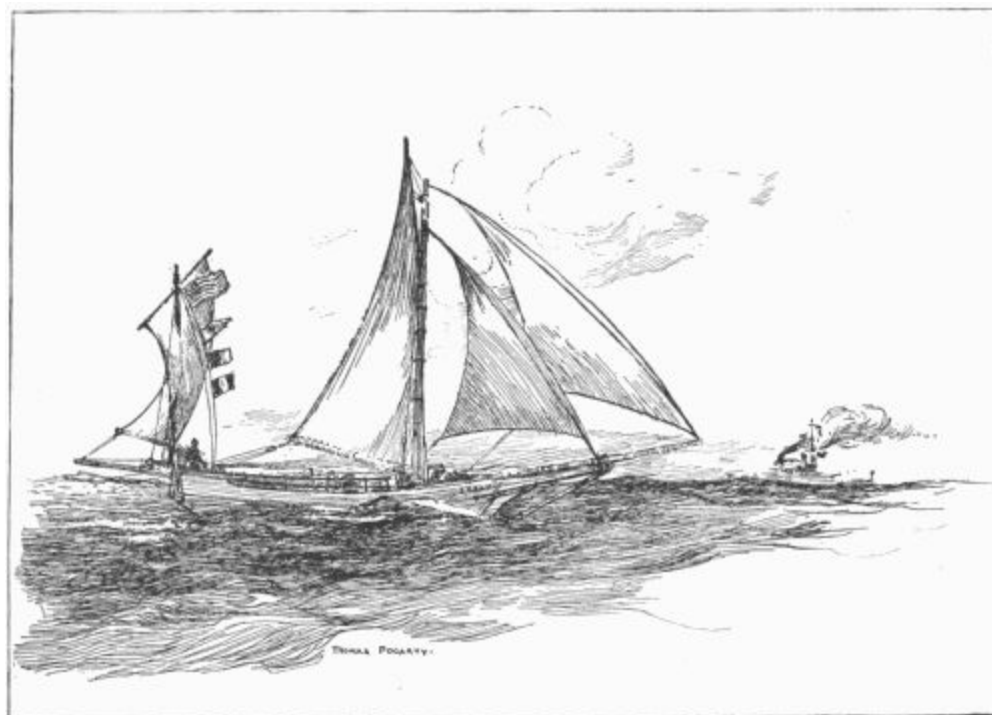
XX

En la corriente favorable a la altura del cabo de San Roque. — Cébalas sobre la guerra hispanoamericana. — Cambio de señales con el acorazado *Oregón*. — A la vista de la isla del Diablo, prisión de Dreyfus. — La estrella Polar reaparece para el *Spray*. — La farola de Trinidad. — Encantadora presentación de Granada. — Charlas a auditorios amistosos.

El 10 de mayo se produjo un gran cambio en el aspecto y condiciones de la mar; si es que antes había tenido alguna duda, ahora no me cabía ninguna acerca de cuál era mi longitud. Extrañas y hacía mucho tiempo olvidadas olillas, debidas a la corriente, cantaban ahora contra los costados de la balandra, produciendo una música agradable. Aquella tonada captaba al oído, y yo la escuchaba tranquilamente sentado en cubierta, mientras el *Spray* mantenía su rumbo. Dichas olillas y murmullo me daban la seguridad de que la balandra se encontraba a la altura del cabo San Roque, y de que había entrado en la corriente que contornea este cabo. Todos los marinos veteranos sabemos que los alisios son los que producen esta corriente, que a partir de ese punto queda gobernada por la línea de costa de Brasil, Guayana, Venezuela y, como algunos dirían, la Doctrina de Monroe.

Durante cierto tiempo los alisios habían soplado frescos, y la corriente, ahora máxima, alcanzaba las cuarenta millas diarias. Lo que, añadido al navegar del *Spray* según la corredera, arrojaba un bonito promedio de ciento ochenta millas por singladura, mantenido durante varias singladuras consecutivas. Aunque el *Spray* no estaba a mucha distancia de la costa brasileña, siempre dentro de la corriente de Brasil, nada pude ver de aquélla.

Ignoraba que Estados Unidos hubiese declarado la guerra a España, y que el *Spray* estaba expuesto, precisamente por aquellas aguas, a encontrar al enemigo y ser apresado. En Ciudad del Cabo muchas personas me habían dicho que, en su opinión, la guerra era inevitable y que los españoles me apresarían. A todo lo cual sólo pude objetar débilmente que, aunque así fuese, no conseguirían gran cosa. Incluso al calor de la fiebre levantada por el desastre del *Maine*, no creí que estallaría la guerra; pero no soy político. En realidad, no había concedido al asunto mucha importancia cuando, el 14 de mayo, justo al norte del ecuador y cerca de la longitud del río Amazonas, vi aparecer por la popa, primero un mástil, que parecía surgir de la mar misma y en el tope del cual ondeaba la bandera de las barras y estrellas, y después, elevándose rápidamente sobre el horizonte, como una ciudadela, ¡el acorazado *Oregón!* Al aproximarse vi que el gran buque llevaba izada la señal «CBT», que significaba: «¿Hay algún buque de guerra en las cercanías?». Debajo de estas tres banderas, y me pareció que de un tamaño más grande que la vela mayor del *Spray*, iba la enseña de España más amarilla que yo había visto. Algún tiempo después, al reflexionar sobre todo aquello, tuve pesadillas en mis sueños.



El *Spray* rebasado por el *Oregón*.

No pude identificar las señales del *Oregón* hasta que me rebasó, cuando las pude ver mejor, porque pasó a dos millas de distancia y yo no tenía prismáticos. Tras leerlas, icé la señal «No»; porque no había visto ningún buque de guerra español, aunque tampoco busqué a ninguno. Mi última señal: «Naveguemos de conserva para protección mutua», no fue atendida por el capitán de navío Clark. Tal vez no pudieron distinguir mis pequeñas banderas; en cualquier caso, el *Oregón* siguió navegando a gran velocidad, en busca de los buques de guerra españoles, según supe después. Al arriar la bandera del *Spray*, en señal de saludo, el *Oregón* arrió bonitamente la suya, por tres veces, al pasar. Ambos barcos habían cruzado el ecuador hacía sólo unas horas. Aquella noche medité largamente sobre las probabilidades de que, después de haber librado todos o casi todos los riesgos de la mar, la guerra pusiera en peligro al *Spray*, pero, finalmente, una gran esperanza dominó mis temores.

El 17 de mayo, al salir la balandra de una borrasca de viento, avisté a la luz del día la isla del Diablo, abierta dos cuartas por la amura de sotavento, no lejos. El viento soplaba aún con fuerza hacia tierra. Cuando tuve la isla por el través pude ver claramente los edificios de color gris oscuro de la penitenciaría. En el triste lugar no se veía bandera o signo alguno de vida.

Más tarde, aquel mismo día, apareció un velero francés con aparejo de barca, arrumbado hacia Cayena; ceñía por babor y abatía rápidamente hacia sotavento. El *Spray* ceñía también mucho en su bordada hacia babor (viento por estribor), pues durante la pasada noche una fuerte mar de leva nos había aconchado demasiado sobre la costa, y ahora hacía yo rogativas por un cambio de viento. El *Spray* ya había disfrutado de una buena ración de brisas favorables sobre los grandes océanos, y me pregunté si tenía derecho a pedir que el viento rolase ahora, cuando el barco francés navegaba de vuelta encontrada. Una corriente de proa, que él sin embargo vencía a duras penas, y la escaseada del viento, le perjudicaban considerablemente. Así que, en conciencia, sólo podía pedir: «Señor, deja las cosas como están, pero no favorezcas ahora al francés, porque lo que a él le conviene, sería mi ruina».

Recordé que de muchacho, en las reuniones, oí decir con frecuencia a un capitán que, en respuesta a una plegaria suya, el viento había rolado del sudeste al noroeste, enteramente a su conveniencia. Era un buen hombre, pero ¿glorificaba aquello al Arquitecto que gobierna los vientos y las olas^[13]? Además, también recuerdo que no fue un alisio el que decía que cambió para él, sino uno de los vientos variables que cambian para cualquiera con tal de pedirlo durante el tiempo suficiente. Ahora, aquel hermano puede que no navegase de vuelta encontrada, y se contentara con tener el viento a favor, lo que puede suponer toda la diferencia del mundo.

El 18 de mayo de 1898, en el cuaderno de bitácora del *Spray* y con letras mayúsculas quedó registrado lo siguiente: «Esta noche, en latitud 7° -13' norte, he visto, por primera vez desde hace casi tres años, la estrella Polar». Al día siguiente el *Spray* navegó ciento cuarenta y siete millas; a las que añadí, en mi estima, treinta y cinco debidas a la corriente a favor. El 20 de mayo, hacia la puesta del sol, avisté la isla de Tobago, al norte de las bocas del Orinoco, en demora oeste cuarta al norte, a veintidós millas de distancia. El *Spray* se aproximaba rápidamente hacia su meta final. Aquella misma noche, con el viento todavía fresco, de aleta, navegando a largo de la costa de Tobago, quedé sorprendido por el repentino brillar de rompientes por la amura de babor y no lejos. Metí toda la caña de orza, hacia afuera, y después comencé a dar bordadas ciñendo en dirección a la isla. Encontrando algo más tarde que me había aproximado a tierra, volví a voltejar, pero sin conseguir que las demoras a la zona peligrosa variasen mucho. En cualquier dirección a que navegase parecía estar claro que la balandra, al dar bordadas en contra de la corriente, siempre perdiendo barlovento, si conseguía librar las rocas sería por un margen escasísimo. Así se mantuvieron las cosas hora tras hora, mientras vigilaba los blancos destellos de luz, que surgían con la misma regularidad que el latir de las largas olas oceánicas de leva y que parecían estar siempre un poco más cerca. Evidentemente se trataba de un arrecife de coral —de esto no tenía la más mínima duda—, y de un mal arrecife, por cierto. Todavía peor, podía haber otros arrecifes después, formando una ensenada a cuyo interior me arrastraría la corriente, donde quedaría encerrado y, finalmente, me iría a pique. No había vuelto a navegar por estas aguas desde que era muchacho,

y lamentaba el día en que permití traer a bordo la cabra que se había comido mi carta del mar Caribe. Me exprimí la memoria de toda mi erudición marinera, tratando de recordar naufragios sobre arrecifes sumergidos, y los piratas que se escondían entre arrecifes de coral infranqueables para otros barcos. Pero nada de cuanto pude recordar se refería a la isla de Tobago, excepto el hundimiento, en ficción, del barco de Robinsón Crusoe, lo que me facilitaba muy pocos informes sobre los arrecifes de verdad. Lo único que me venía a la memoria era que, en el caso de Robinsón, él mantuvo seca la pólvora. «¡Pero ahí truena de nuevo! —exclamé—. ¡Y qué cerca está ahora el fogonazo! ¡La última rompiente casi entró a bordo! ¡Pero tú, balandra, querida muchacha, pasarás! ¡Ya está por el través! ¡Un impulso más! ¡Otro como ése y tu quilla y costillas se librarán!».

Y di al *Spray* una cariñosa palmada en el espejo, orgulloso de su noble esfuerzo final para librar el peligro, precisamente cuando una ola más alta que las demás le hizo ascender a mayor altura que antes, y... ¡cielos!, desde la cresta de la ola me fue revelado en el acto todo lo que había de arrecife. Caí de espaldas sobre las adujas de una estacha, asombrado y mudo, pero no con miedo, sino lleno de gozo. ¡Por la lámpara de Aladino! ¡Por mi propia lámpara de pescador! ¡Era la gran luz giratoria de la farola de la isla de Trinidad, a treinta millas de distancia, al destellar sobre las olas, lo que me había engañado! Aquel círculo de luz se hundía ahora por debajo del horizonte, aunque su visión resultó para mí gloriosa. Pero, querido padre Neptuno, como que estoy vivo, tras una larga vida pasada en el mar, gran parte de ella navegando entre coral, ¡hubiera jurado solemnemente que aquello era un arrecife! Todo el resto de la noche seguí viendo arrecifes imaginarios, y no sabiendo en qué momento podía la balandra alcanzar alguno auténtico, voltejeé hacia afuera hasta que se hizo de día, procurando seguir la derrota inversa que había traído, todo por no tener carta náutica. ¡Podía haber clavado en cubierta la piel de la cabra que dejé en Santa Elena!

Navegaba ahora hacia la isla de Granada, para la que llevaba correo de Mauricio. Llegué a dicha isla hacia el mediodía del 22 de mayo y fondeé en la rada de la ciudad de San Jorge, entrando en el puerto en la mañana del 23, después de la salida del sol, lo que hacían cuarenta y dos singladuras

desde que doblé el cabo de Buena Esperanza. Era una buena tirada, y, quitándome el sombrero, volví a saludar al piloto de *La Pinta*.

Lady Bruce, en una nota al *Spray* en Port Louis, decía que Granada era una isla encantadora, y deseaba que la balandra pudiera tocar allí en el viaje de regreso. Al llegar el *Spray* descubrí que se le esperaba con todos los honores.

—¿Cómo es esto? —pregunté.

—¡Ah, oímos que estaba usted en Mauricio! —dijeron—. ¡Y desde Mauricio, después de entrevistarse con *sir* Charles Bruce, nuestro antiguo gobernador, sabíamos que vendría!

Fue una magnífica presentación, y me hizo entrar en contacto con gente que merecía la pena conocer.

El *Spray* aparejó de Granada el 28 de mayo, y luego costó a largo de la orilla de sotavento de las Pequeñas Antillas, llegando a la Dominica el día 30, donde, por falta de información, fondeé en la zona de la cuarentena. Y es que seguía sin carta de las islas, pues en Granada no pude conseguirla. Aquí tampoco hallé la carta náutica que precisaba, pero me pusieron una multa por equivocarme de fondeadero. No había barcos en la zona de la cuarentena ni en las radas comerciales, y no creí que fondear en uno u otro lugar importase mucho. Pero un tipo negro, especie de segundo capitán de puerto, que vino al costado del *Spray*, sí lo creyó, y me ordenó cambiar de fondeadero; que, en honor de la verdad, yo ya había examinado y no me gustaba debido a la mar que recalaba en él.

Así que en vez de saltar al instante a las drizas para hacer el cambio, le dije que me marcharía inmediatamente, en cuanto él me procurase una carta náutica, que le rogué consiguiera y me mandase.

—Pero yo digo que usted tiene que trasladarse antes de conseguir nada —insistió él, y, elevando el tono de voz para que en la orilla la gente pudiera oírle bien, añadió—: ¡Y ahora mismo!

Después, cuando los de tierra comenzaron a lanzar risotadas al ver que la tripulación del *Spray* seguía tranquilamente sentada sobre la borda en vez de izar velas, fue encolerizándose cada vez más.

—¡Le digo que esto es cuarentena! —gritó, mucho más fuerte que antes.

—Está bien, general —repliqué—. En cualquier caso, quiero que me ponga en cuarentena.

—Muy bien, amo —gritó alguien desde la orilla—, muy bien, quedas en cuarentena —mientras otros gritaban al funcionario «que hiciese salir de allí aquella basura de blanco».

En la isla las opiniones se dividieron por igual a favor y en contra de mí. Y el hombre que había levantado tanto alboroto sobre el asunto, se tranquilizó al ver que yo deseaba quedar en cuarentena y envió a buscar a un importante mulato, que pronto vino al costado, almidonado desde el pujamen al gratil. Se quedó de pie en el bote, tan tieso como un remo: una maravilla de importancia.

—¡Cartas! —exclamé yo en cuanto el cuello de su camisa surgió sobre la borda de la balandra—. ¿Tienen ustedes cartas?

—No, señor —replicó con mucha tiesura y dignidad—; no, señor; las cartas no crecen en esta isla.

Sin poner en duda tal afirmación, levé inmediatamente el ancla, como desde un principio tenía intención de hacer, y arrumbé a toda vela hacia St. John, Antigua, donde llegué el primero de junio, habiendo navegado todo el tiempo, con gran precaución, por la mediana del canal.

El *Spray*, siempre bien acompañado, se topó en la entrada con la lancha que traía a los oficiales del puerto, y entre ellos a *sir* Francis Fleming, gobernador de las islas de Barlovento, quien, para satisfacción de «todos los tripulantes», dio instrucciones al oficial encargado para que me remolcara hasta el puerto. Al día siguiente, Su Excelencia y *lady* Fleming, con el capitán de navío Burr, de la Armada británica, me hicieron una visita. En Antigua me ofrecieron el juzgado, libre de gastos, como habían hecho en Granada, y en cada uno de estos lugares, un auditorio muy inteligente llenó la sala para oír una charla sobre los mares navegados por el *Spray* y los países visitados por él.

XXI

Salida hacia Estados Unidos. — En el mar de los Sargazos. — Rotura del estay del foque durante una borrasca. — Recibido por un tornado a la altura de Fire Island. — Cambio de planes. — Llegada a Newport. — Fin de un crucero de más de cuarenta y seis mil millas marinas. — El *Spray* de nuevo en Fairhaven.

El 4 de junio de 1898 salí del consulado de Estados Unidos, con mi rol para navegar en solitario, incluso alrededor del mundo, devuelto por última vez. Antes de entregarme el documento, el cónsul, señor Hunt, escribió en él, como lo había hecho el general Roberts en Ciudad del Cabo, un breve comentario sobre el viaje. El documento, por su vía normal de tramitación, está ahora guardado en el Departamento del Tesoro, en Washington D. C.

El 5 de junio de 1898, el *Spray* se hizo a la mar con destino a un puerto de Estados Unidos, arrumbando directamente al cabo Hatteras. El 8 de junio pasó, de sur a norte, por debajo del Sol (éste en el cénit); aquel día la declinación del astro rey era de 22°-54', y la latitud del *Spray*, poco antes del mediodía, exactamente la misma. Muchos creen que precisamente en la vertical del Sol el calor resultará excesivo. Pero no es necesariamente así. De hecho, siempre que hay alguna brisa que rice la superficie, el termómetro alcanza un punto soportable en la mar, incluso en la vertical del Sol. Con frecuencia el calor es mayor en algunas ciudades y costas arenosas situadas en latitudes más altas.

El *Spray* saltaba ahora alegremente hacia casa, dando su habitual buena velocidad, cuando de pronto, al entrar en las latitudes de los caballos, sus velas cayeron a telón, en un calmazo absoluto. Casi había olvidado yo este

cinturón de calmas o había llegado a considerarlo un mito. Sin embargo, ahora lo encontré muy real y difícil de cruzar. Pero fue como tenía que haber sido, porque después de sortear todos los peligros del mar, la tempestad de arena en la costa de África, la «lluvia de sangre» en Australia y el riesgo de guerra al aproximarme a Estados Unidos, de no haber encontrado calma chicha en las latitudes de los caballos me habría perdido una experiencia interesante. Pero no estaba ahora fuera de lugar un giro filosófico del pensamiento, ya que de otra manera uno, estando casi a punto de rendir viaje, habría perdido la paciencia. Durante este período leí en cubierta noche tras noche, a la luz de una vela. No había el más mínimo soplo de viento, y la mar quedó como un espejo, tersa y monótona. Durante tres días estuve viendo en el horizonte a un gran velero con aparejo de cruz, igualmente encalmado.

Los sargazos, esparcidos sobre la mar en racimos, o en ristras curiosamente extendidas hacia sotavento formando estrechas avenidas, estaban ahora aglomerados en amplias extensiones, en las que extraños animales, grandes y pequeños, nadaban dentro y fuera, siendo el más raro entre ellos un diminuto caballito de mar (hipocampo) que capturé y llevé a Estados Unidos, conservado en una botella. Pero el 18 de junio comenzó a soplar una borrasca del sudoeste, y los sargazos volvieron a dispersarse en hileras y avenidas.

Aquel día tuve viento bastante y de sobra. Y lo mismo podía haberme dicho de la mar. El *Spray* se hallaba en el centro de la turbulenta Corriente del Golfo y saltaba sobre las inquietas olas igual que una marsopa. Como si quisiera recuperar el tiempo perdido, sólo parecía querer tocar las crestas de las olas. Con aquellos violentos pantocazos y esfuerzos, la jarcia empezó a resentirse. Primero partió el estrobo de la escota de la mayor, y después faltó, por la percha, el motón de la driza de pico. Había que antagallar y hacer reparaciones, cosa que inicié en cuanto toda la tripulación estuvo en cubierta.

El 19 de junio tuve un buen día, pero el 20 por la mañana soplaba otra borrasca, en compañía de una mar cruzada que rodaba, sacudía y lo sumía todo en gran confusión. Precisamente cuando ya estaba pensando en acortar el aparejo, el estay del petifoque faltó por la encapilladura de la espiga del

palo y cayó, con foque y todo, a la mar. Ver caer la hinchada vela, y, bruscamente, contemplar sólo un espacio vacío donde había estado antes, me produjo la sensación más extraña. Sin embargo, tuve la presencia de ánimo para correr a proa y meterla a bordo con la primera ola que la alzó, antes de que la lona se rifara o quedase a remolque por debajo del pantoque de la balandra. Y por la cantidad de trabajo que pude realizar en tres minutos o menos, encontré que el viaje en nada me había atrofiado las articulaciones. De todos modos, no padeciendo escorbuto y hallándome ahora a pocos grados de latitud de mi meta, pensé que podría finalizar el periplo sin necesidad de los servicios de médico alguno. Sí, mi salud era todavía buena y podría brincar alegremente por cubierta, pero ¿sería capaz de trepar? Aquella vez el gran rey Neptuno me sometió a una dura prueba, porque habiéndose ido el estay, el mástil mismo se cimbreaba igual que una caña, y subir a él no resultó fácil. Pero conseguí izar un aparejo, hecho con pastecas, hasta el calcés del palo, y el estay quedó arridado (templado) y firme a la espiga del mástil; porque llevaba a bordo pastecas y motones de respeto y cabos con los que hacer cualquier aparejo, y el foque, ahora con una faja de rizos, pronto tiraba otra vez hacia Estados Unidos, igual que un «galeote». Sin embargo, de no haber ido el palo del *Spray* bien trincado en la fogonadura, con sus correspondientes cuñas, llaves y barrotines, al faltar el estay volante habría bailado igual que John Walker. El concienzudo trabajo que había realizado en la construcción del barco me había resultado muy útil.

El 23 de junio me encontré por fin cansado, cansado, cansado de chubascos adversos y de incómodas olas chapuceras. Durante días y días, allí donde había esperado la compañía de por lo menos alguna goleta de vez en cuando, no avisté un solo barco. Respecto al sordo aullar del viento en la jarcia y a los golpes continuos de las olas contra los costados de la balandra, estaba bien, y ni el *Spray* ni yo habríamos podido pasarnos sin ello; ¡pero era tan fuerte ahora, y duraba tanto! A la hora de la meridiana de aquel mismo día teníamos encima un temporal de viento del noroeste. En plena Corriente del Golfo y a finales de junio, el granizo rebotaba con fuerza sobre el *Spray* y las chispas eléctricas llovían de las tétricas nubes, pero no en forma esporádica o intermitente, sino a torrentes. No obstante,

aprovechando los momentos de viento favorable, fui haciendo una derrota oblicua hacia la costa, donde, el 25 de junio, a la altura de la isla de Fire, nos agarró un tomado que, una hora antes, había barrido la ciudad de Nueva York con una lluvia de chispas eléctricas que hundieron casas y convirtieron muchos árboles en astillas que volaron por los aires; incluso barcos que se encontraban bien asegurados en los muelles, rompieron amarras y abordaron violentamente a otros, causando grandes daños. Aquella resultó el clímax de las tempestades del viaje, pero habiendo visto su indudable cariz, tuve tiempo de arriar y aferrar bien el aparejo y de trincar todos los efectos de la balandra, de modo que pude recibirlo a palo seco. Incluso así, al ser alcanzado por el tornado, el *Spray* retembló de quilla a perilla y escoró hasta quedar con los baos casi verticales; pero, borneando sobre un ancla flotante dada por la proa, consiguió adrizarse y presentar su extremidad proel al furioso temporal deshecho. En la vorágine de aquella tempestad no pude hacer otra cosa que vigilar, porque ¿qué es el hombre ante un huracán de esta naturaleza? Durante el viaje había presenciado una tempestad eléctrica a la altura de las costas de Madagascar, pero fue diferente a ésta. Aquí los relámpagos duraban más, y los rayos caían en el agua todo alrededor del *Spray*. Hasta aquel momento había ido arrumbado a Nueva York, pero cuando todo terminó, me levanté, icé velas, viré por redondo y me puse a ceñir por babor, aproando hacia un puerto tranquilo donde meditar; de manera que, con aparejo reducido, el *Spray* alcanzó la costa de Long Island mientras yo vigilaba las luces de los barcos costeros, que ahora empezaban a dejarse ver. Los recuerdos sobre el viaje, tan próximo ya a su final, me asaltaron furtivamente; muchas tonadas que yo había canturreado una y otra vez, volvían de nuevo. Me encontré repitiendo fragmentos del himno que una buena mujer de Fairhaven cantaba cuando yo reconstruía el *Spray*. Quería oír, una vez más y sólo una, en profundo recogimiento, aquel himno metafórico:

Arrastrado y zarandeado voy
en alas de la mar y del viento.

Y otra vez:

Pero todavía mi pequeño barco arrostra
los vientos huracanados y las tempestuosas olas.

Después de aquel tornado no volví a ver al piloto de *La Pinta*.

Las experiencias cosechadas durante el viaje del *Spray*, que había durado más de tres años, fueron para mí como la lectura de un libro; de un libro que se hizo más y más interesante a la vuelta de cada página, hasta llegar a la última, donde ahora estaba, y que resultó ser la más interesante.

Al hacerse de día vi que la mar había cambiado de color, de verde oscuro a verde claro. Arrojé el escandallo y obtuve sondas de trece brazas. Poco después aterré, algunas millas al este de la isla de Fire, y desde allí navegué a longo de la costa, con una buena brisa soplando por la popa, hasta entrar en Newport. Tras la furiosa galerna, el tiempo era notablemente bueno, y el *Spray* dobló punta Montauk a prima tarde; al oscurecer, punta Judith le quedaba por el través; y de la misma bordada entró luego en Beavertail. Pero aún tenía que pasar un peligro más —el puerto de Newport estaba minado—. El *Spray* navegó entonces bien pegado a las rocas, barajando las piedras, allí por donde ningún barco de cierto calado, amigo o enemigo, se atrevería a pasar y donde no molestara al buque de guardia en el canal. Era una faena ajustada, pero resultaba más seguro afeitar a las rocas que a las minas. Al deslizarme junto a una punta baja, por el través del buque de guardia, el viejo y querido *Dexter*, que yo conocía bien, alguien de a bordo gritó:

—¡Ahí va una embarcación!

Encendí inmediatamente una luz y escuché el saludo:

—¡Ah del *Spray*!

Era la voz de un amigo, y yo sabía que un amigo no dispararía contra el *Spray*. Amollé ahora de la escota de la mayor y la balandra cayó hacia las luces de las balizas del puerto interior. Donde por fin fondeó y rindió viaje, sin novedad, a la una de la madrugada del 27 de junio de 1898, tras un crucero de más de cuarenta y seis mil millas marinas alrededor del mundo y una ausencia de tres años, dos meses y dos días.

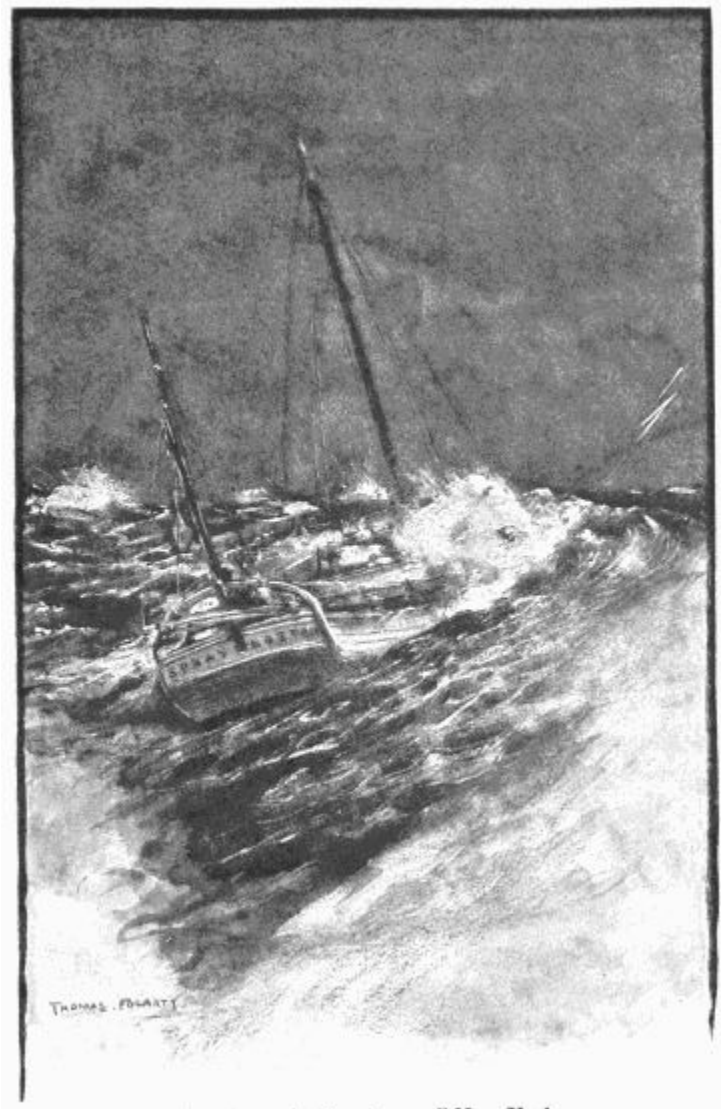
¿Se encontraba bien la tripulación? ¿Lo estaba yo? El viaje me había beneficiado en muchos aspectos. Incluso gané peso, pues en realidad pesaba casi medio kilo más que cuando salí de Boston. ¿Había envejecido? El dial

del reloj de mi vida había dado marcha atrás, puesto que todos mis amigos decían: «Slocum vuelve a ser joven». Y así era; por lo menos me sentía diez años más joven que el día que derribé el primer árbol para la reconstrucción del *Spray*.

También mi barco se hallaba en mejor estado que cuando zarpó de Boston para el largo periplo. Estaba aún tan sano como una nuez, y tan estanco como el mejor barco a flote. No hizo una gota de agua —¡ni una gota!—. La bomba de achique, que había utilizado muy poco antes de alcanzar Australia, después ni siquiera tuve que volver a montarla.

El primer nombre que quedó registrado en el libro de visitantes del *Spray* en los puertos de Estados Unidos fue el de alguien que siempre había dicho: «¡El *Spray* volverá!». Pero mi barco no quedó satisfecho hasta que lo llevé más lejos, a su lugar de nacimiento, en Fairhaven, Massachusetts. Yo mismo quise volver al lugar del verdadero comienzo, allí donde, como dije, empezó mi rejuvenecimiento. Así que, el 3 de julio, con viento favorable, el *Spray* valseó magníficamente, primero costeano y luego río arriba por el Acushnet, hasta Fairhaven, donde lo amarré precisamente al pilote de cedro clavado junto a la orilla para asegurar al *Spray* después de su botadura. No lo pude traer más cerca de casa.

Si el *Spray* no descubrió continentes durante su viaje puede que fuera porque ya no había ninguno que descubrir; no buscó nuevos mundos, ni navegó para desafiar los peligros de los océanos. La mar ha sido muy denigrada, pero es bueno encontrar el propio camino hacia tierras ya descubiertas, y el *Spray* halló que incluso la peor mar no es tan terrible para un barco bien equipado. El viaje no costó nada a rey, país o tesoro público alguno, y el *Spray* llevó a cabo todo lo que se había propuesto.



El *Spray* en la tormenta de Nueva York.

No obstante, para alcanzar el éxito en cualquier empresa uno tiene que ponerse al trabajo de forma inteligente y estar preparado para cualquier emergencia. Mirando retrospectivamente hacia mi propia pequeña realización, veo tan sólo una caja de herramientas de carpintero de ribera, bastante sencilla, un reloj de hojalata y algunas tachuelas de sujetar alfombras, no muchas, para facilitar la empresa descrita en esta historia. Pero, por encima de todo, lo que hay que tener en cuenta son los años de

aprendizaje en que yo estudié diligentemente las leyes de Neptuno, leyes que luego obedecí cuando navegué a ultramar; ¡mereció la pena!

Y ahora, espero que sin haber aburrido a mis amigos con detalladas explicaciones científicas, teorías o deducciones, únicamente añadiré que me he esforzado en relatar sólo la historia de la aventura misma. Habiéndolo hecho a mi modesta manera, amarro por el momento el barco, tomando bitadura con los cables de mal tiempo, y dejo al *Spray* bien seguro en puerto.



De nuevo amarrado al viejo pilote de Fairhaven.

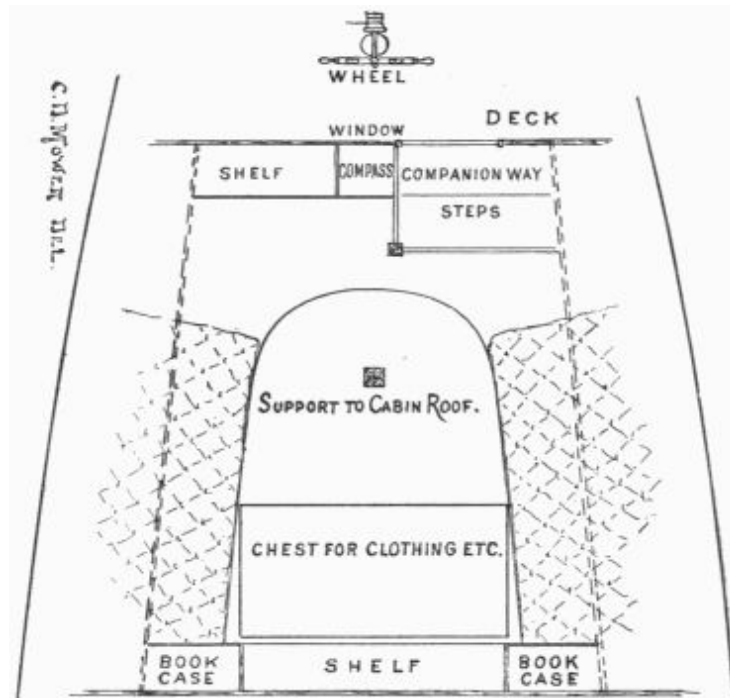
APÉNDICE

Líneas y plano de velamen del *Spray*

La prosapia que se le conoce. — Líneas del *Spray*. — Sus cualidades de autogobierno. — Plano de velamen y sistema de gobierno. — Un logro sin precedentes. — Palabras finales de ánimo a los futuros navegantes.

Por un sentido de moderación hacia los marinos de gran experiencia, en los capítulos precedentes, preparados para su publicación en un serial del *Century Magazine*, me he abstenido de entrar plenamente en los detalles de construcción del *Spray* y en los métodos primitivos empleados para hacerle navegar. Careciendo de experiencia alguna sobre yates, no podía saber que las elegantes embarcaciones que se ven en nuestros puertos y en aguas costeras no eran capaces de hacer lo mismo o más que el *Spray*, navegando, por ejemplo, a un rumbo fijo con la caña trincada.

Estaba al corriente de que ningún barco había navegado antes de esta forma, alrededor del Globo, pero no me habría atrevido a decir que algún otro no pudiera hacerlo, o que, de haber querido, muchos hombres no hubiesen podido conseguir navegar de la misma manera con barcos de cierto tipo de aparejo de vela. Por eso resultaron para mí bastante graciosas las tajantes declaraciones de un experto, diciendo que tal cosa no se podía realizar.



Plano de la popa de la cabina del *Spray*.

Cuando me hice a la mar con el *Spray*, éste era un barco enteramente nuevo, construido según una balandra que llevó el mismo nombre y que, de acuerdo con la tradición, inicialmente había sido empleada como ostrero, hacía unos cien años, en la costa de Delaware. En la Aduana no había constancia o registro alguno respecto donde fue construido. Lo único que se sabía es que tuvo un armador en Noank, Connecticut, y después otro en Bedford. Y cuando el capitán Eben Pierce me lo regaló a mí, al final de su vida natural, estaba, cómo ya he dicho, apuntalado sobre un campo en Fairhaven. Se suponía que sus líneas eran las de un pesquero del mar del Norte. Al reconstruirle, tabla por tabla y tablón por tablón, añadí a su franco bordo 30,5 centímetros en el centro, 45,7 centímetros a proa, y 36,5 centímetros a popa, aumentando con ello su arrufo y haciéndole, según pensé, más barco de altura. No voy a repetir la historia de la reconstrucción del *Spray*, que he detallado en el capítulo primero, limitándome a señalar que, cuando estuvo terminado, sus dimensiones fueron: 11,2 metros de eslora entre perpendiculares; 4,32 metros de manga y 1,27 metros de puntal

en la bodega, y su tonelaje, 9 toneladas netas de arqueo y 12,71 toneladas brutas.

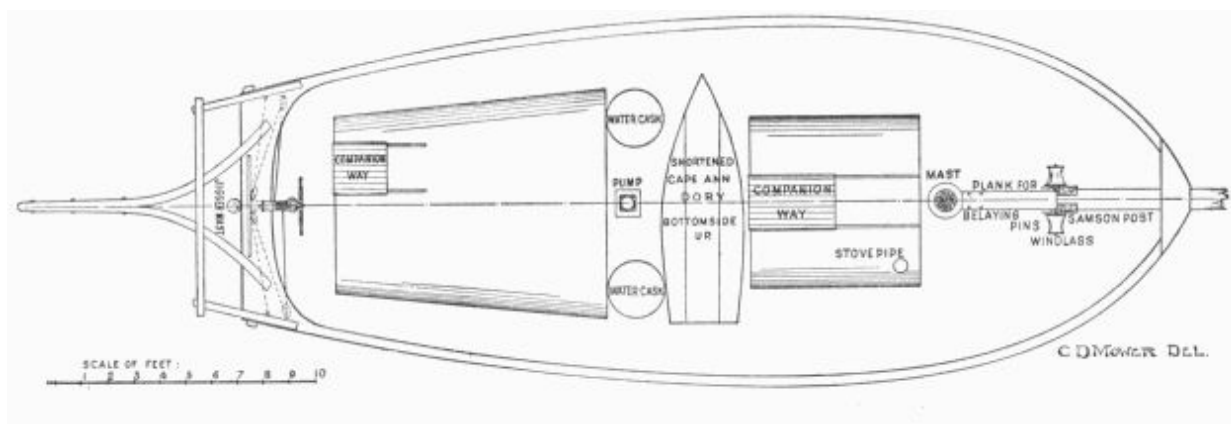
Reproduzco con gusto las líneas del *Spray*, con aquellos comentarios que mis conocimientos, realmente limitados sobre navegación con aparejo de cuchillo, me permiten, ya que pasé mi vida de marino principalmente en barcos con aparejo de cruz. Para poder darlos con exactitud no se escatimaron trabajos. Se llevó el *Spray* de Nueva York a Bridgeport, Connecticut, y, bajo la supervisión del club náutico de Park City, se le sacó del agua y se midió cuidadosamente, por todos los medios, para asegurar un resultado satisfactorio. El capitán Robins hizo un modelo a escala del *Spray*. Nuestros jóvenes balandristas, que se solazan en los «lirios del mar», no tendrán, como es natural, una opinión favorable de mi barco. Están en su perfecto derecho a sostener sus pareceres, pero yo sigo aferrado al mío. Les ofenden las cortas extremidades del casco, pero su ventaja se hace más patente con mar gruesa.

Algunas cosas de la cubierta del *Spray* podrían alterarse sin afectar básicamente al diseño del barco. No veo ninguna buena razón, por ejemplo, para que, con una tripulación compuesta por varias personas, el tronco de la cabina no vaya en el centro del barco en vez de tan a popa como el de mi balandra, lo que deja un espacio muy estrecho entre la caña y el mamparo donde arranca la escala de bajada a la cabina. Algunos declaran incluso que yo podía haber mejorado la forma de la popa. No sé qué decir al respecto. Los filetes líquidos escapan con limpieza de las afinadas líneas de agua de la popa, después de bañarlas hasta el último centímetro, sin producir succión alguna debido a un mal corte de aquélla.

Los marinos de aguas tranquilas dicen: «¿Dónde está el lanzamiento de la proa y la popa?». Pero ellos no han cruzado nunca la Corriente del Golfo con un nordestazo, como no saben qué es lo mejor con toda clase de tiempos. ¡Por vuestras vidas, no construyáis una toldilla lanzada (de cola de pato) en una embarcación de altura! Igual que un marino juzga con «un golpe de vista» el barco donde va a embarcar, por lo menos cuando siente suficiente interés para mirarle, así juzgué yo al *Spray*, y no me engañó.

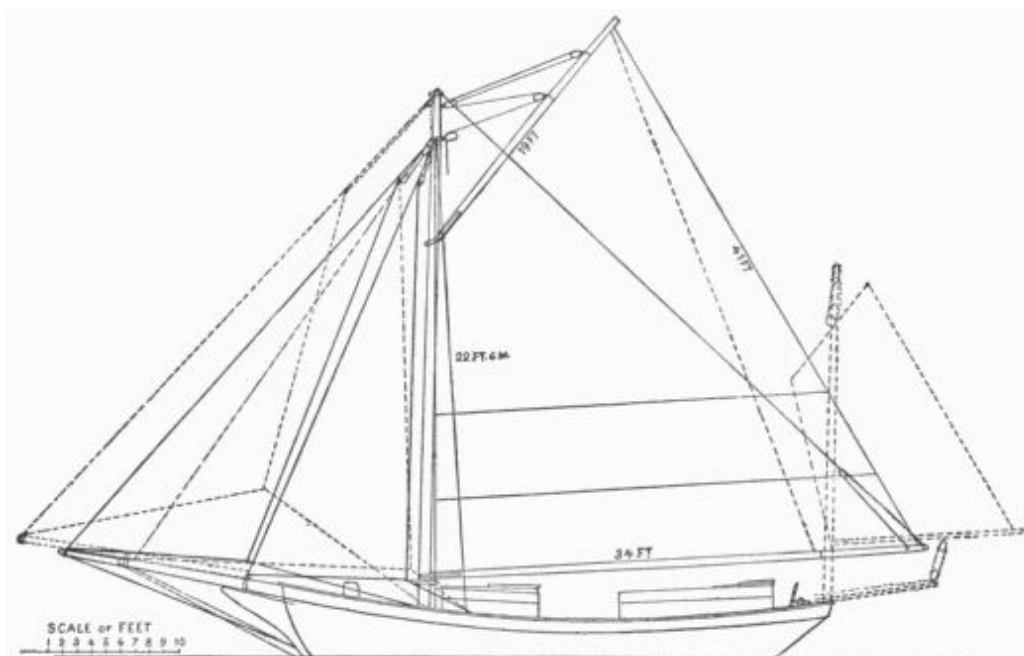
El *Spray* navegó la parte de viaje que abarca desde Boston hasta el estrecho de Magallanes con aparejo de balandra, quedando sometido a las

condiciones de tiempo más variadas. El aparejo de yol, adoptado después, constituyó una mejora sólo en cuanto al hecho de que redujo el tamaño de una vela mayor, bastante pesada, y en que favoreció ligeramente sus cualidades de gobierno ciñendo mucho. Con el viento de popa no usé el baticulo, que invariablemente iba entonces aferrado. Con la botavara bien lascada y el viento abierto dos cuartas por la aleta era como el *Spray* navegaba mejor. Nunca me llevó mucho tiempo hallar la cantidad de caña o el ángulo de timón requerido para que el barco se mantuviera a rumbo, y, cuando lo encontraba, amarraba la rueda con dicho ángulo. La vela mayor le daba entonces el andar, y el foque, con las escotas cazadas al medio o ligeramente a una u otra banda, contribuía mucho a su estabilidad de rumbo. Entonces, si el viento era fuerte, constante o racheado, a veces izaba también el foque volante, guarnido a un botalón firme al bauprés, con las escotas cazadas al medio, lo que resultaba bastante seguro incluso con viento atemporalado. Necesité una fuerte cargadera para el pico, porque sin ella no habría podido arriar rápidamente la vela mayor cuando lo hubiera deseado. La cantidad de caña necesaria variaba según la fuerza del viento y su dirección. Estos extremos se aprenden pronto en la práctica. Brevemente resumiré que, ciñendo mucho (es decir, con el viento abriendo cuatro o menos cuartas) con vientos ligeros y a toda vela, el *Spray* necesitaba poco o ningún ángulo de timón. Al refrescar el viento yo subía a cubierta, si estaba abajo, y giraba la rueda del timón una cabilla más o menos, volvía a trincarla y la dejaba otra vez.



Plano de la cubierta del *Spray*.

Responder a las preguntas que podrían formularse respecto a la manera de afrontar cada contingencia sería un placer para mí, pero sobrecargaría este libro. Sólo puedo decir que mucho se aprende con la práctica, y que, teniendo afición a la navegación a vela, después de la experiencia el mejor maestro es el sentido común. ¿Mecanismos para ahorrarme trabajo? No tuve ninguno. Izaba las velas a mano. Las drizas laboreaban por motones corrientes de barco, con roldanas normales de patente. Por supuesto que todas las escotas iban amarradas a popa.

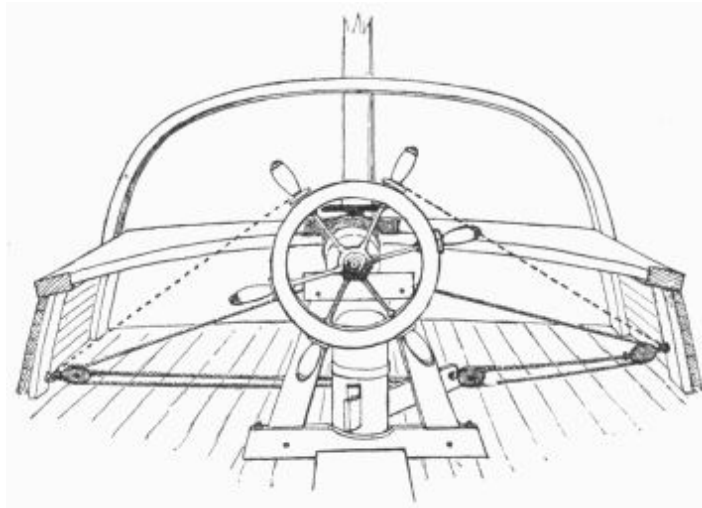


Plano vélico del *Spray*. Las líneas continuas representan las velas originales del *Spray* preparadas para el largo viaje. Con ellas cruzó el Atlántico hasta Gibraltar, y luego navegó de nuevo hasta el suroeste de Brasil. En aguas de América del Sur el bauprés y la botavara se acortaron y se añadió un palo de mesana extra a popa para formar un aparejo de yola con el que se realizó el resto del viaje, la vela de mesana que se indica mediante líneas de puntos. La vela más adelantada es un petifoque utilizado ocasionalmente, ajustado a un palo de bambú añadido como extensión al bauprés. La manera de fijar y reforzar el palo de mesana no está indicado en este dibujo, pero se puede observar en parte en los planos de las páginas 287 y 289.

El molinete utilizado tenía forma de chigre, o de rollete, como creo que se llama. Dispuse de tres anclas, de 18,2, 45,4 y 81,7 kilos, respectivamente. El molinete, el ancla de 18,2 kilos y el arco de violín y las orejas del bauprés, al final del tajamar, pertenecían al *Spray* original. El lastre, de

hormigón, iba bien trincado abajo, con candeleros. Sobre la quilla no había hierro, plomo u otros pesos.

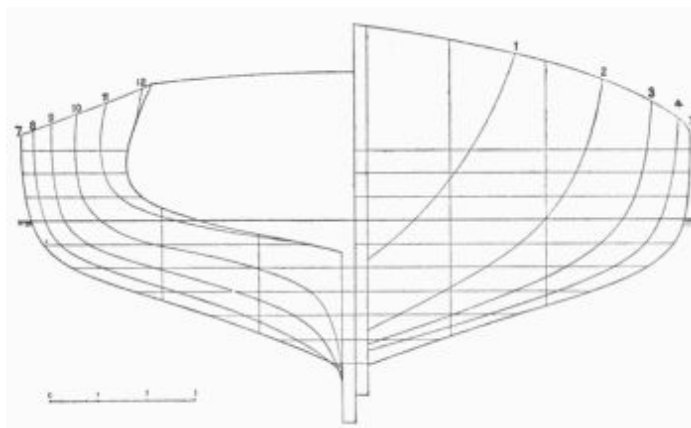
Si alguna vez tomé medidas del *Spray* con una cinta, no las apunté, y aun después de hacer a su bordo el viaje más largo no podría decir, de repente, la longitud del mástil, o de la botavara, o del pico. No supe con exactitud dónde estaba el centro vélico del aparejo, excepto en lo que me afectaba prácticamente en la mar, ni me importaba más que una filástica rota. Sin embargo, los cálculos matemáticos cuadran perfectamente a un buen barco, y el *Spray* pudo haberlos tenido, pues era fácil de equilibrar y el trimado resultaba igualmente sencillo de mantener.



Rueda del timón del *Spray*. Las líneas de puntos son los cabos utilizados para sujetar la rueda. En la práctica se ataban los cabos sueltos, uno sobre el otro, en torno a las principales radios de la rueda.

Algunos de entre los más veteranos y competentes capitanes de los grandes veleros de altura me han preguntado cómo era posible que el *Spray* mantuviera un rumbo fijo navegando por delante del viento; que fue exactamente lo que hizo mi barco durante semanas seguidas. Uno de estos caballeros, amigo y capitán muy estimado, testificó como perito del Gobierno, en un famoso juicio por homicidio celebrado en Boston poco tiempo antes, que un barco de vela no podría mantener el rumbo el tiempo suficiente para que el timonel de guardia pudiera dejar la rueda del gobierno y cortar la garganta del capitán. Normalmente así sería, y uno puede hasta

afirmar que con un barco de aparejo cruzado siempre será así. Pero en el momento de la tragedia en cuestión, el *Spray* daba la vuelta al mundo sin nadie al timón, excepto por algunos intervalos más o menos raros. Sin embargo, puedo decir aquí que esto no habría influido en la vista del caso por asesinato de Boston. Con toda probabilidad, la Justicia puso su mano en el verdadero criminal. En otras palabras, en el caso de un tipo de barco y de aparejo similares a los del buque de la tragedia, yo mismo habría testificado igual que lo hicieron los peritos náuticos en el juicio.



Plano de cuadernas del *Spray*.

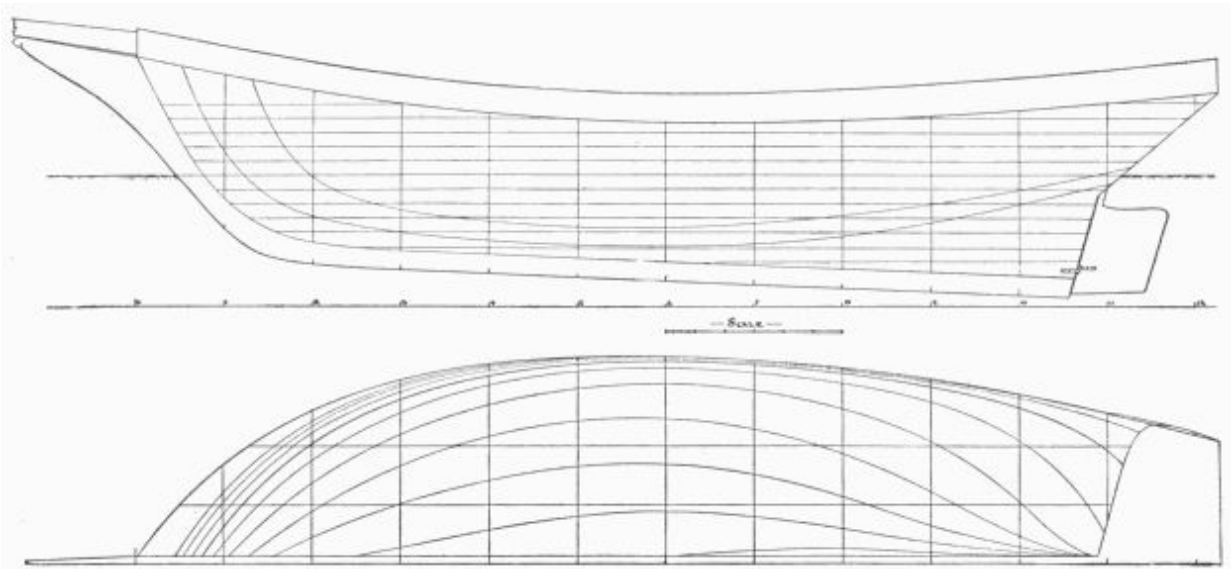
Pero examinemos la derrota seguida por el *Spray* desde la isla de Thursday a las Cocos, a dos mil setecientas millas marinas de distancia, navegadas en veintitrés días, sin nadie al timón en dicho tiempo, de tierra a tierra, excepto aproximadamente durante una hora. Ningún otro barco en la historia de la navegación realizó alguna vez, en circunstancias similares y durante un viaje tan largo y prolongado, semejante hazaña. Resultó, sin embargo, una deliciosa navegación de verano. Nadie, excepto los que lo han experimentado, puede conocer el auténtico placer de navegar con el viento a un largo, sobre los grandes océanos. Para disfrutar del goce máximo que supone dar la vuelta al mundo no es necesario navegar solo. No obstante, por una sola vez y siendo ésta la primera para mí, resultó sumamente agradable. Mi amigo, perito del Gobierno y el capitán de más talla entre los de altura, estando ayer mismo en la cubierta del *Spray* quedó convencido de las

famosas cualidades de mi barco y habló entusiásticamente de vender su granja en cabo Cod y hacerse otra vez a la mar.

A los jóvenes que proyectan embarcarse yo les diría: ¡adelante! Los relatos sobre malos tratos son en su mayor parte exageraciones, como también lo son las historias acerca de los peligros de la mar. Yo tuve un excelente aprendizaje en los llamados «barcos duros» del duro Atlántico occidental, y en los años que pasé a su bordo no recuerdo haber sido llamado una sola vez por otro nombre que el mío propio. Todas aquellas reminiscencias me hicieron querer al mar. Debo también señalar que ningún oficial de los barcos en que navegué siendo muchacho, y después hombre, levantó nunca un dedo contra mí. No viví entre ángeles, sino entre hombres que podían ser provocados. Mi deseo fue, no obstante, servir lealmente a los oficiales de mi barco dondequiera que estuve; y las cosas resultaron bien. Peligros hay, desde luego, en el mar lo mismo que en tierra, pero la inteligencia y destreza que Dios ha dado al hombre los reducen a un mínimo. Y aquí llegamos otra vez al barco marineramente bien diseñado y merecedor de surcar los océanos.

Cuando la mar muestra todo su poder, enfrentarse a los elementos no es, desde luego, cuestión de poca importancia. Es precisamente entonces cuando se tiene que conocer al mar y saber que se conoce, y no olvidar que la mar se hizo para navegar por ella.

En los planos del *Spray* figuran las dimensiones de un barco al que yo llamaría marinero en cualesquiera condiciones de tiempo y por todos los mares. Sin embargo, sería necesario añadir que, para asegurar una garantía razonable de éxito, la experiencia debe navegar con el barco. Mas para obtener éxito como navegante o marinero no es necesario colgarse del cuello un balde de brea. Y, por otra parte, preocuparse mucho por los botones dorados que uno ha de llevar, nada añade a la seguridad del barco.



Secciones longitudinales y líneas de agua del *Spray*.

Puede que algún día encuentre una razón para modificar el diseño de mi querido y viejo *Spray*, pero de acuerdo con mi limitada experiencia en cuanto a seguridad se refiere, recomiendo con la mayor firmeza sus líneas generales en vez de las de los corredores deportivos. La práctica a bordo de embarcaciones como el *Spray* enseñará a los jóvenes principiantes y les capacitará para barcos más importantes. Yo mismo creo haber aprendido más en el *Spray* sobre el arte de navegar que en cualquier otro barco en que anteriormente surqué las olas. Y respecto a paciencia, la mayor de todas las virtudes, incluso a través de los pasos del estrecho de Magallanes, entre la escarpada tierra firme y la lúgubre del Fuego, donde la intrincada y difícil navegación me obligó a llevar permanentemente el timón, aprendí a sentarme a la rueda de gobierno, contento con avanzar diez millas diarias luchando contra la corriente. Y cuando perdí allí un mes completo, encontré alguna antigua tonada que susurrar mientras repasaba otra vez la misma derrota, batallando igual que antes. Ni siquiera treinta horas pasadas a la caña en plena tempestad agotaron mi resistencia física, y echar mano a un remo para meter o sacar el barco de puerto cuando había calma tampoco fue una experiencia extraña a los tripulantes del *Spray*. Para mí, siempre que el barco navegó, los días transcurrieron felizmente.

Este libro fue editado
originalmente para

www.epublibre.org

Más libros, más libres.



JOSHUA SLOCUM (20 de febrero de 1844 - 14 de noviembre 1909) fue el primer hombre en navegar en solitario alrededor del mundo. Canadiense de nacimiento, nacionalizado estadounidense, marino y aventurero, y un destacado escritor. En 1900 contó su aventura en *Navegando en solitario alrededor del mundo*. Desapareció en noviembre de 1909, mientras navegaba a bordo de su barco, el *Spray*.

A los doce años se independizó de su familia, enrolándose en los pesqueros de la bahía de Fundy. La escuela del mar fue dura y provechosa para él, y nueve años más tarde, después de haber pasado por todos los empleos de a bordo, obtuvo su primer mando de capitán en el *Northern Light*.

Constructor, arquitecto naval, pescador, armador, Slocum tuvo siempre trabajos relacionados con la mar; pero nada le hacía tan feliz como la navegación en solitario, que practicaba a la menor ocasión. Esta pasión le llevó en el año 1895, a dar la primera vuelta al mundo en solitario, en un pequeño velero que él mismo había reconstruido de una arrumbada balandra.

El logro de Slocum fue más que destacable, ya que su yola *Spray*, de 11.2 metros, no incluía ninguno de los aparatos de navegación, ni de las velas que los regatistas actuales consideran imprescindibles para llevar a cabo tal aventura. No existía la navegación por satélite, ni los pilotos automáticos, ni los enrolladores, ni los *winches* automáticos; pero a pesar de todo, el pequeño barco de Slocum estaba tan bien equilibrado que podía mantener el rumbo correcto durante semanas hasta llegar a puerto; un hecho que incluso

los mejores marineros de la época encontraban difícil de creer. El *Spray* recorrió 46.000 millas alrededor del mundo durante 3 años, 2 meses y 2 días. Ningún otro barco en la historia ha realizado jamás, en circunstancias similares, esta hazaña en un viaje tan largo e ininterrumpido.

Slocum inició su última singladura el 4 de septiembre de 1909, con la intención de remontar el Orinoco. Ni de su querido barco ni de él, se han vuelto a tener noticias. Continúa, sin embargo navegando en el corazón de todos los marinos.

Notas

[*] Las ilustraciones de Thomas Fogarty y George Varian se han tomado del original en inglés disponible en la web del Proyecto Gutenberg. Las traducciones de los textos a pie de imagen son del editor digital. (*N. del editor digital*). <<

[¹] Todas las palabras en cursiva en el diálogo siguiente, en español en el original. (*N. del T.*) <<

[2] La primera mujer de Slocum, Virginia A. Walker, con quien se casó en 1871, en Australia, y que siempre había acompañado al capitán en sus viajes, falleció en 1884 y fue enterrada en Buenos Aires. (*N. del T.*) <<

[3] Sobre esta alga yodífera (*Macrocystis pyrifera*) y otras interesantes observaciones recogidas por Charles Darwin en la Tierra del Fuego, etc., véase su magnífico libro *El viaje del Beagle*: Editorial Fama, Barcelona. (*N. del T.*) <<

[4] El señor J. Cuthbert Hadden, en el *Century Magazine* de julio de 1899, demuestra que la lápida tiene un error respecto al año del fallecimiento de Selkirk. Debe decir 1721. (*N. del E.*) <<

[5] *Akbar* no era el nombre registrado, que no es necesario señalar. (N. del A.) <<

[6] El Murrumbidgee es un pequeño río que serpentea entre las montañas de Australia, y el último lugar donde podría buscarse a una ballena. *(N. del A.)*

<<

[7] Acerca de esta cuestión, tratada con humorismo por Slocum, remitimos al lector al *Primer viaje de descubrimiento*, a bordo del *Endeavour*, de 1768 a 1771, del capitán James Cook. Los tres importantes viajes de este distinguido navegante británico fueron editados, siguiendo el diario de Cook, por John Barrow, de la Royal Society, en 1860, y han sido publicados en España, con el título de *Viajes del capitán Cook*, por Editorial Fama, Barcelona, 1957. (N. del T.) <<

[8] El señor Andrews J. Leach, en su informe del 21 de julio de 1879 —a través del gobernador Kynnersley, de Singapur— al secretario de las Colonias. Joseph Chamberlain, dice, refiriéndose a la visita del *Iphegenia* al atolón: «Al pasar de las profundidades oceánicas, es decir, del azul más oscuro, al círculo del coral, el contraste fue de lo más notable. El color brillante de las aguas, transparentes hasta una profundidad de más de diez metros, ora púrpura, ora del azul celeste más azul, luego verde, con las blancas crestas de las olas destellando bajo un brillante sol; el círculo formado por islas cubiertas de palmeras y cuya separación era indiscernible por el sur; las playas de blanquecinas arenas; las todavía más blancas rompientes de los pasos entre las ínsulas, y, finalmente, la laguna misma, de unas siete u ocho millas de anchura de norte a sur y de cinco o seis de este a oeste, presentaba una panorámica inolvidable. Tras algún retraso, el señor Sidney Ross, hijo mayor del señor George Ross, salió a recibimos, y, poco después, acompañados por el médico y por otro oficial, fuimos a tierra.

»Al llegar al embarcadero encontramos varado en la playa para limpiar fondos, etc., al *Spray*, de Boston, un yol de 12,7 toneladas brutas, propiedad del capitán Joshua Slocum. Había llegado a la isla el 17 de julio, a los veintitrés días de salir de Thursday Island. Este extraordinario navegante solitario aparejó de Boston hace unos dos años, solo, cruzó hasta Gibraltar, navegó hacia el cabo de Hornos, pasó el estrecho de Magallanes, cruzó hasta las islas de la Sociedad, de allí a Australia, y, a través del estrecho de Torres, a la isla de Thursday». (*N. del A.*) <<

[9] Acerca del nacimiento, vida y muerte de los atolones de coral, remitimos al lector al interesante libro *Secretos del mar*, del «Reader's Digest». Madrid. (N. del T.) <<

[10] En el relato que hace el derrotero de Findlay de algunos de estos sucesos hay una discrepancia en la cronología. Yo sigo los relatos recogidos de los nietos del capitán Ross y de los registros existentes en el lugar. (N. *del A.*) <<

[¹¹] El coronel Saunderson era el mejor amigo del señor Krüger, hasta el punto de aconsejar al presidente que dejara de asentar más cañones. (*N. del A.*) <<

[12] En 1902, con el dinero que le proporcionaron este libro y una serie de conferencias, Slocum pudo comprar una granja en West Tisbury, Massachusetts, a la que le puso por nombre Fag End. (*N. del T.*) <<

[13] El obispo de Melbourne rechazó dedicar un día a rogativas para pedir lluvia, recomendando a sus diocesanos que economizasen el agua durante la estación lluviosa. De igual modo, un navegante debe acopiar viento, ganando buen barlovento cuando sea posible. (*N. del A.*) <<