

DE J. M. BARRAL
**NAUFRAGO
VOLUNTARIO**



— TROVATA IN UNO DEI PIRENEI —

Datos del libro

Título Original: *Naufragé volontaire*

©1999, Bombard, Alain

©1954, Terra incógnita

ISBN: 9788476518021

Generado con: QualityEbook v0.59

NOTA DEL EDITOR FRANCÉS

SU divisa podría ser la hermosa frase de Séneca: «No hay viento favorable para quien no sabe adonde va.» Muy pronto supo dónde se encontraba el objetivo —el suyo en cualquier caso—. Y lo puso todo en práctica para alcanzarlo, confortado incluso, diríase, por los obstáculos.

El autor de estas líneas, que a la edad de los pantalones cortos había admirado al personaje, reconocerá aquí que sólo descubrió su libro —el que tiene ahora el lector entre sus manos— bastante tarde. Lo había hojeado, le había interesado el tema ya en las primeras páginas... y había dejado el resto de la lectura para días mejores, dudando de que ese «documento» tuviera su lugar en una colección donde los valores de lo imaginario han prevalecido siempre sobre los del puro testimonio. Y luego, cierta noche, alargando la mano, antes de ir a acostarse, hacia un montón de obras «de aventuras», embarcó... y su noche fue corta. Al amanecer había tomado una decisión, fundamentada en un solo descubrimiento: Náufrago voluntario era también un libro escrito para los soñadores.

Hay una especie de secreto oculto entre las páginas de este relato desconcertante, que comienza al modo de un buen reportaje —simpático y atractivo— pero que no tarda en derivar hacia imprevistas aguas: hacia ese océano interior, ese infinito desierto líquido donde, desde los tiempos de la lejana infancia, divagan nuestros compañeros de elección, esos agrimensores de la alta soledad —Robinson Crusoe, Arthur Gordon Pym, el pequeño Jim de La isla del tesoro...—. Tal vez haya llegado la hora de leer (o releer) a Bombard por lo que, en el fondo, es: un «loco» de especie mayor, de los que, gobernados por el sueño, supieron descubrir como por milagro una realidad que la gente llamada razonable, atrincherada tras los muros de la ordinaria prudencia, se reconoce incapaz de ver —de sospechar incluso.

¿Por milagro? A decir verdad, en absoluto. Más bien por furiosa tozudez. O, si se prefieren las palabras en mayúscula, por Fe. Que, como se sabe desde que los mártires existen, necesita pruebas para conseguir sus fines, como el fuego necesita leña para arder. Que un médico formado en la escuela de la ciencia experimental haya elegido para su improvisado «bajel» un nombre que anunciaba con tanta franqueza su color —¡el Hereje!— es algo más que un signo: la reivindicación de una actitud del pensamiento que

pretende hacer tabla rasa con las falsas certidumbres. Pues la auténtica fe, la que no cierra las puertas al libre examen, no ignora que debe acoger todas las dudas.

Acabamos de decir que el secreto de estas páginas debía buscarse del lado del desierto: en el deseo de cierta soledad (elección tanto más patética, por lo que se refiere a Alain Bombard, cuanto es, está claro, una de esas naturalezas hechas para convivir, compartir, festejar). Nos gustaría añadir que ese primer secreto oculta otro, que confiere al texto que va a leerse la extrañeza necesaria para escapar a la estrechez de nuestro siglo. Queremos decir que, pese al éxito prometido y obtenido, la aventura del «náufrago voluntario» es, de modo esencial, el relato de una humillación; y que en esta humillación se oculta su intemporalidad —su fuerza de ejemplo.

Si nos remitimos a las riquísimas horas de la historia de los descubrimientos, lo haremos siempre para comprobar que las que suscitaron peores resistencias fueron, precisamente, las que se apoyaban en más luminosas evidencias: Galileo condenado pese a las demostraciones conjuntas de Cristóbal Colón y Copérnico, las carcajadas en las narices de Semmelweis el día en que expone su teoría de la infección y la asepsia, Pasteur ridiculizado por los defensores de la generación espontánea... Alain Bombard había partido, también, de un dato muy simple: doscientas mil personas perecían cada año en el mar, la mitad de ellas lejos de las costas; y se sabía que, entre estas últimas, la mayoría de las que tenían la suerte de ser recogidas por una embarcación de salvamento entregaban el alma en los tres días siguientes al naufragio... cuando un hombre, para morir de sed, necesita al menos diez días y de treinta a cincuenta días para morir de hambre. ¿No había modo de ayudar a estos náufragos a sobrevivir más allá de las setenta y dos horas fatídicas (¡tras las que solían interrumpirse las búsquedas!)... sabiendo que el mar resulta ser, precisamente, una inagotable reserva de vida?

Que una pregunta tan lógica, induciendo una experimentación cuyos términos se imponían por sí mismos, por decirlo de algún modo, suscitara tantos sarcasmos, tanta acerba ironía, tantas importunidades contra quien la enunciaba e intentaba responderla, a su única cuenta y riesgo, es lo que desconcierta propiamente. Que el interesado es en parte responsable del perverso encarnizamiento de sus detractores, lo da a entender su ingenuidad (que no nos ahorra ninguna duda, ninguna tentación, ninguna «debilidad»): nos ofrece, en cualquier caso, del héroe del asunto una imagen tanto más

atractiva cuanto nos lo muestra falible, frágil y, para decirlo todo, terriblemente humano. Se explica entonces que dichos detractores — envidiosos, soseras o cascarrabias— lo hayan aprovechado también. El lector, ese gran egoísta, no se quejará de ello, pues hallará, como es debido, en ese recorrido erizado de asechanzas, envenenado por la moderna superstición de los «especialistas», sembrado de trampas y de golpes bajos, algunas razones suplementarias para pasar, sin tomar aliento, las páginas que aquí se le ofrecen. Añadamos que Alain Bombard no habrá terminado la aventura de su vida —ni las subsiguientes desventuras— el día en que toque las Barbados tras dos largos meses pasados en el mar. Los escépticos no cejarán por tan poca cosa, barriendo con el reverso de la mano las pruebas que les proporcionen, con el pretexto de que las presentaba un «botarate» a quien la gente sería no tenía que tomar en serio, un saltimbanqui que reconocía candorosamente haber vacilado entre el violoncelo y la medicina —¡fíjense bien!— (¡llegarán a sospechar, en nombre de la supuesta «fantasía» de su andadura, que un submarino lo había reavituallado en plena ruta!) y se le reprocharán incluso los esfuerzos que realice a continuación para que sus tesis sean avaladas, y hacerlas así útiles¹: recuérdese el episodio del trágico ahogamiento acaecido, en 1958, en la barra de Étrel, en Morbihan, con cuya excusa no vacilaron en imputarle la responsabilidad de una imprudencia que otros habían cometido...

«Bombard-el-Gafe», escribiría de él Roger Cons, en un libro que le estaba, en parte, consagrado². Atrevámonos a decir que, a nuestro entender, ese estar abonado a la mala suerte —y a la malevolencia de los censores—, con la perspectiva de los años, imprime en su historia la más valiosa estampilla: la de una sinceridad que extrae su gloria menos del éxito (brillante sin embargo) que de la adversidad con la que nunca se negó a tratar.

Queda el resultado de una experiencia, «ingenuamente» comprobada aquí por un hombre que podrá alardear de haber salvado, durante su vida, algunas decenas de miles de vidas humanas —en un siglo en el que se hace, es cierto, poco caso de este género—. Queda finalmente un libro: colóquese junto a aquellos que dejaron, para nuestra edificación y maravilla, algunos magistrales narradores, primos del astuto Ulises, para quienes la literatura es, en primer lugar, un asunto de aire libre.

J.P.S.

PREFACIO DEL AUTOR

BOULOGNE-SUR-MER, una mañana de primavera de 1951. Estoy durmiendo todavía en mi habitación del Internado cuando suena el teléfono:

—¿El interno de guardia, por favor?

—¿Qué ocurre?

—Un naufragio en el dique Carnot.

—Voy.

Sin sospechar la gravedad del accidente, maldiciendo, me visto a toda prisa y corro hacia la sala de urgencias. Nada todavía. Interrogo al conserje, que me cuenta que una embarcación, el Notre-Dame-de-Peyragues, de la pequeña playa de Equihem, engañada por la bruma, acaba de arrojararse contra el extremo del dique Carnot. Hace frío, pero el mar está en calma y no me preocupo demasiado. El dique es el rompeolas del puerto; muy peligroso con fuerte viento, se puede trepar fácilmente por él cuando el mar está en calma, pues hay escalas dispuestas, cada veinte metros, ante el mar abierto.

Resuena una bocina: es el coche de los bomberos. Se abren los dos batientes de la puerta y, orgulloso de mi importancia, avanzo... Nunca olvidaré el espectáculo de los cuarenta y tres hombres amontonados unos sobre otros, en actitudes de marionetas dislocadas, con los pies descalzos y provistos, todos ellos, de su salvavidas. Pese a nuestros esfuerzos, aquel día, ninguno pudo ser reanimado. Balance de un minuto de error: 43 muertos, 78 huérfanos.

Creo que en aquel instante tomé conciencia del gran drama del naufragio y que aquél fue el germen de lo que iba a ser la expedición del Hereje.

¡Naufragio! La palabra se convirtió para mí en la propia expresión de la miseria humana. Era sinónimo de desesperación, de hambre, de sed; Boulogne perdía cada año, en el mar, a cien o ciento cincuenta de sus hijos, y supe que, en tiempos de paz, unos doscientos mil hombres morían así, en el mundo, cada año. Si una cuarta parte de las víctimas, por término medio, sobreviven al naufragio gracias a las embarcaciones de salvamento, mueren poco después en atroces agonías.

Me había interesado, desde hacía mucho tiempo, en el estudio de la resistencia máxima del organismo humano a las privaciones, y había adquirido la convicción de que un individuo podía, a veces, sobrevivir más

allá de los límites generalmente asignados por la fisiología. Había estudiado ampliamente el caso de los deportados, de los prisioneros y de las poblaciones subalimentadas, y con la deformación, o la formación, del médico, para quien la ciencia es letra muerta mientras no le siga una aplicación práctica, solía concluir mis investigaciones teóricas con esta pregunta: «¿De qué sirve todo eso?».

El problema del naufragio se añadía, ahora, a los demás. Tenía la particularidad de que las condiciones exteriores que contribuyen a la miseria humana ya no dependían, como en el caso de los prisioneros, del capricho de los hombres, contra el que nada podemos, ni, como en las hambrunas de la India, de una súbita sequía contra la que no se puede mucho más, sino de un medio natural, peligroso sin duda pero rico a pesar de todo: rico³ de lo necesario para *VIVIR* o al menos para *SOBREVIVIR* hasta la llegada de socorro, hasta estar cerca de tierra.

En una palabra, pensaba yo que el mar constituye, en efecto, para el náufrago un peligro perpetuo, pero que no es rencoroso y, sobre todo, no es estéril. Vencer el miedo y hallar alimento no son pues, aquí, dificultades insuperables.

Ése fue mi punto de partida por lo que se refiere al medio. Por lo que se refiere al organismo humano que debe sobrevivir en ese medio, por y contra él, al mismo tiempo, había adquirido la convicción, estudiando los casos célebres de prolongada supervivencia en las peores condiciones, de que los fisiólogos no tenían, a menudo, en cuenta el poder del espíritu y su influencia sobre las reacciones del cuerpo, influencia demostrada, sin embargo, por los ayunos de Gandhi, el viaje del capitán Bligh⁴, las expediciones polares de Scott y Amundsen. Existía un malentendido. No había que decir: «En tales condiciones físicas, puede sobrevivirse», sino, empleando una fórmula cara a los matemáticos, era preciso decir sólo que, «iguales por lo demás todas las cosas (lo que reserva el papel del espíritu, y me refiero por ello al valor, a la esperanza de vivir), es posible sobrevivir si se reúnen tales y cuales condiciones físicas.»

De allí regresaba a las estadísticas: ¿no se podía intentar algo para salvar a las cincuenta mil personas que mueren cada año en los barcos de salvamento? ¿Pero qué intentar?

Los grandes relatos legendarios que comencé, entonces, a recorrer parecían considerar irrisoria, ilusoria, cualquier lucha, cualquier esperanza.

La fragata La Méduse embarrancó, el 2 de julio de 1816, en un banco de

arena a ciento ochenta kilómetros de las costas de África. Ciento cuarenta y nueve personas, pasajeros, soldados y algunos oficiales, se hallaban en una balsa improvisada, remolcada por chalupas. Al romperse las amarras en misteriosas circunstancias, la balsa abandonada derivó en pleno Atlántico. Seis barricas de vino y dos de agua dulce estaban a bordo. La balsa fue hallada, sólo, doce días más tarde. Los supervivientes eran quince. Diez agonizaban y murieron, en efecto, apenas fueron recogidos.

El 14 de abril de 1912, el paquebote Titanic chocó con un iceberg. Se hundió en pocas horas. Cuando llegaron los primeros auxilios, tres horas después de la completa desaparición del navío, había ya muertos y locos en las embarcaciones de salvamento. Hecho significativo, ningún niño menor de diez años se hallaba entre aquellos que pagaron su trastorno con la locura, y su locura con la muerte. Tenían aún la edad de la razón.

Esos ejemplos venían a confirmar la sensación que yo tenía de la preponderante importancia de lo moral. Las estadísticas que establecen que el 90% de las víctimas mueren en los tres días siguientes al naufragio se aclaraban extrañamente, pues es necesario más tiempo para morir de hambre o de sed.

Cuando su navío se hunde, el hombre cree que el universo se hunde con él, y sólo porque le faltan dos tablas bajo los pies, al mismo tiempo le falta cualquier valor y cualquier razón. Si encuentra entonces una barca de salvamento, no por ello está salvado, pues permanece allí sin movimiento, contemplando su miseria. No vive ya.

Atrapado por la noche, transido por el agua y el viento, aterrorizado por las olas, por el ruido, por el silencio, le bastan tres días para acabar de perecer.

Náufragos de las leyendas, víctimas rígidas y lívidas, sé que no moristeis del mar, que no moristeis de hambre, que no moristeis de sed, pues, zarandeados bajo el grito de las gaviotas, moristeis de espanto.

De modo que, muy pronto, eso fue para mí una certeza: la mayoría de los naufragos mueren mucho antes de que sus condiciones físicas o fisiológicas se hayan vuelto, por sí mismas, mortales. ¿Cómo combatir la desesperación, un asesino más eficaz y rápido que cualquier factor físico?

PREPARACIÓN

Laboratorio - Material

A fines de septiembre de 1951, uno de mis competidores en la travesía de la Mancha a nado, Jean Van Hemsbergen, me llama por teléfono y me propone un paseo por el mar. Está probando un nuevo tipo de barco de salvamento. Apenas concluida mi guardia en el internado, me encuentro con él en la playa, donde me enseña una canoa del tipo *dinghy*, como lo será más tarde el Hereje, aunque más pequeña. Es un cilindro neumático en forma de herradura, cerrada en su parte posterior por un tablero de madera. Zarpamos hacia las 16 horas, para probar el motor.

Hace buen tiempo: ¿Y si fuéramos a Folkestone?, propone mi amigo. Acepto y, rumbo nor-noroeste, nos dirigimos hacia el faro de South Foreland, cuyo haz, al caer la noche, nos ilumina regularmente. Entonces se levanta el viento, el mar se encrespa. El Hitch-Hiker (así lo había bautizado) se comporta admirablemente y, a las 23 horas, entramos en el puerto inglés. No tengo pasaporte, pero las autoridades me ofrecen todas las facilidades.

El tiempo se ha estropeado mucho y una de esas buenas tormentas del mar del Norte comienza a levantarse. Pese a la confianza que tenemos en el esquife, decidimos esperar la calma para regresar. El lunes hacemos un intento que nos parece pura locura. Renunciamos.

Sin embargo, el mal tiempo persiste. En el hospital deben de comenzar a preocuparse seriamente por mí. He enviado un telegrama, pero debo regresar y retomar mi servicio, pues mi internado sólo concluye el 1 de octubre. Finalmente, el martes, a pesar de la opinión de nuestros amigos, abandonamos a las 9 horas el puerto de Folkestone, con un mar desencadenado. Cruzar la escollera es tan difícil que vacilamos antes de seguir, pero la experiencia es tentadora. En el fondo, los naufragos no eligen el tiempo y, en las tres cuartas partes de los casos, será preciso utilizar las frágiles embarcaciones precisamente con un mar desencadenado.

La proa se hunde en el oleaje y tememos ver, en cualquier momento, cómo el motor se sumerge. Pero no, todo resiste a las mil maravillas. El Hitch-Hiker aguanta magníficamente el mar, el mar absolutamente vacío. El paso de Calais, esa encrucijada que suele estar animada por una circulación intensa, está hoy desierto. Tras haber corrido varias veces el riesgo de zozobrar, desembarcamos en la playa de Wissant⁵, hacia las 18 horas.

Lo habíamos conseguido. Un hombre nos aguardaba en tierra e iba a convertirse, por cierto tiempo, en mi mecenas. Holandés, conocido especialista en salvamento, 1,80 m, 152 kilos, una hermosa mirada clara y leal, un gran poder de persuasión, una gran compasión. Eso, al menos, me pareció entonces.

Aquel día, ambos nos inflamamos y él me ofrece una beca de estudios que me permite experimentar en el laboratorio mi naciente teoría sobre la supervivencia del náufrago. Estableceré científicamente las posibilidades alimentarias de supervivencia, luego los tres nos haremos a la mar para la demostración humana, la única que podrá curar de la desesperación a los futuros náufragos. Estudiaré el trayecto de nuestro viaje. Nuestro mecenas se ocupará de su realización material. Fijamos entonces el Museo Oceanográfico de Mónaco como centro de nuestras investigaciones. Nuestra partida debía efectuarse a finales de año.

La suerte, una vez más, iba a precipitar las cosas y yo iba a comenzar mi experimentación siendo, como todo el mundo, un náufrago involuntario.

Antes de llegar a Mónaco, Van Hemsbergen y yo debíamos ir a Inglaterra para asistir a la boda de una de nuestras amigas. El miércoles 3 de octubre, cuando estábamos probando, en nuestro *dinghy*, un nuevo motor ante la playa de Wissant, se produce una avería tres millas al nor-noroeste del cabo Gris-Nez y comenzamos a derivar. Puesto que habíamos salido para una pequeña prueba, no tenemos a bordo ni velas ni medios de propulsión. Empujados por un viento regular del nor-nordeste, bogaremos durante dos días y tres noches, sin poder aproximarnos a tierra. Tras haberse alejado de nosotros, la costa francesa acabaría avanzando hacia el oeste a partir de la desembocadura del Somme, y no nos preocupamos exageradamente. Aunque incapaces de establecerlo, sabemos que seguimos una ruta hacia el sur. Acabaremos aterrando entre Saint-Valéry y Dieppe. Finalmente, el viernes, hacia las nueve de la mañana, distinguimos una embarcación pesquera, la Notre-Dame du Clergé, hacia la que nos dirigimos utilizando, a guisa de vela, la lona de nuestro bote neumático. Sales de grandes dificultades sin grandes medios. La lección no será inútil. Van Hemsbergen no había bebido nada en dos días. Yo, por el contrario, había absorbido agua de mar en pequeñas cantidades, para calmar mi sed, sabiendo que en tales proporciones no corría riesgo alguno. A guisa de alimento, sólo disponíamos de una libra de mantequilla que, por casualidad, se encontraba a bordo, y que no podía precisamente calmar nuestra sed.

Ya a bordo, mi compañero vacía un gran jarro de agua y yo, convencido de que tengo sed, me dispongo a hacer lo mismo. Al segundo trago, me detengo, pues, en el fondo, no tengo sed. Sólo lo creía. En efecto, gracias a mi régimen, no me había deshidratado y no necesitaba agua. Comprobamos una vez más cómo influye el psiquismo en el organismo, hasta el punto de hacerle creer que tiene necesidades que no tiene.

Tres días más tarde, yo leía en un periódico: «Alain Bombard recogido, muerto de hambre, cerca de Saint-Valéry.» Comenzaban ya a novelar mi historia. Y sin embargo, los dos hombres que, apenas en tierra, se apresuraban a tomar el avión del Touquet para no perderse una boda en Inglaterra no tenían aspecto de cadáveres. Pero las autoridades marítimas se conmueven. Entonces comienza a desarrollarse ese guión cuyas inesperadas peripecias iban a constituir, durante mi viaje, lo que denominé, ¡oh Courteline!, el *Entremés cómico*:

El primer acto se desarrolla en una oficina con las mesas atestadas de papeles. Tras una de ellas, un oficial con cinco galones completos (un capitán de navío) hace correr la voz. Estoy sentado frente a él, como un alumno culpable que no reconoce su culpabilidad.

—¿Sabe que puede usted ser llevado ante los Tribunales marítimos por haber abandonado las aguas territoriales sin permiso de navegación?

—Pero existe cierta tolerancia para las embarcaciones de pequeño tamaño.

—Es cierto, pero se les califica de «artefactos de playa». No se especifica que puedan abandonar las aguas territoriales.

—¿Les está prohibido entrar en aguas marítimas?

—No se especifica.

—¿Y entonces?

El oficial termina diciéndome:

—De todos modos no es posible dejar pasar, así, sus sucesivos excesos.

—¿No le interesa el hecho de que sea sólo un pasajero y de que el propietario estuviera a bordo?

—No tengo por qué responderle; sabrá mi decisión más tarde.

Y nos separamos sin reconciliarnos y, como cada vez, durante esos intermedios iba a favorecerme la suerte; encuentro en la antecámara a un oficial del mismo grado, pero marino de mar en su caso, el comandante de Maupéou, que me abre los brazos y me dice:

—Felicidades, querido amigo.

PREPARACIÓN CIENTÍFICA

LLEGUÉ a Mónaco el 19 de octubre y me presenté en el Museo Oceanográfico para solicitar que me inscribieran entre los investigadores que disponían de laboratorio. Recibido por el subdirector, el señor Belloc, que nunca iba a perder el continuado interés por mi experiencia y una constante amistad para conmigo, obtuve el mismo día todas las facilidades para continuar mis investigaciones. Me puse de inmediato a trabajar.

Debo resumir aquí, brevemente, lo que se sabía y lo que se creía saber, en materia de naufragio, cuando puse manos a la obra.

Existen dos grandes categorías de naufragio: el naufragio «en tierra» (en la costa), y el naufragio en alta mar. De las doscientas mil muertes anuales por catástrofe marítima, algo más de la mitad se produce en contacto con la costa. El salvamento de las víctimas de esta clase de accidentes corresponde a los admirables salvavidas de la Sociedad de Socorro a los Náufragos⁶.

En alta mar, no ocurre lo mismo; y si cincuenta mil hombres se ahogan, cada año, inmediatamente después de la catástrofe, ¿qué sucede con los cincuenta mil que consiguen mantenerse en una embarcación de salvamento? También ahí se presentan dos casos.

Podían distinguirse dos categorías de navíos. Los que están en permanente contacto por radio con la tierra, dialogando con ella a lo largo de toda la travesía: es el caso de los paquebotes y de los grandes navíos de guerra. Si uno de estos navíos zozobra, el mundo entero sabe, milla más o milla menos, dónde se ha producido la catástrofe, y el socorro llega con gran rapidez. Es el caso del Titanic y del Andrea Doria. Bastará con dar a los supervivientes la «inyección de moral» que les permita esperar confiados los socorros; para ellos, el problema de una supervivencia prolongada no se presenta.

Existe otra categoría de navíos: los que sólo mantienen, con tierra firme, algunos contactos por radio, contactos más o menos espaciados —cada seis, doce, a veces incluso veinticuatro horas—. A veces recorren, entre dos de estos contactos, un largo camino. Nadie sabe dónde se ha producido la catástrofe... No se hallará a los supervivientes. Son los navíos llamados «vagabundos»: grandes traineras, cargueros, barcos de pesca en general.

Mi experimento podría proporcionar, sobre todo, una ayuda eficaz a estos náufragos. Ahora bien, ¿qué se hacía por ellos? Me aterró comprobar que a esos hombres se les consideraba, de buenas a primeras, perdidos. Como

máximo, y en los casos más favorables, se emprenderían búsquedas durante diez días. Casi siempre resultarían vanas dada la imposibilidad de localizarlos en alta mar. Transcurridos diez días, ciertas «normas» de nuestra civilización impiden que esas búsquedas puedan proseguirse. Se estima, en cualquier caso, que tras diez días en alta mar no subsiste ya esperanza alguna de encontrar vivos a los supervivientes de un naufragio. Las explicaciones dadas son que ni el hombre ni el material pueden, en estas condiciones, resistir más.

Había que devolver a esos infelices su oportunidad de regresar a tierra. Unos miles de viudas menos por año es un objetivo por el que merece la pena que se arriesgue una vida.

Comencé a reunir una bibliografía completa sobre:

- a) los naufragios anteriores y sus enseñanzas,
- b) la supervivencia de los naufragos,
- c) el pescado y su composición,
- d) el modo de pescarlo,
- e) los vientos y las corrientes favorables.

Al mismo tiempo, iba a realizar, conmigo mismo, en el laboratorio, ensayos de alimentación con estos procedimientos anormales, mientras Van Hemsbergen, que se había reunido conmigo, preparaba las pruebas de distintos tipos de embarcaciones.

Tenían que estudiarse todos los campos. Durante seis meses iba a pasar del análisis químico del agua de mar al estudio de las variedades de plancton, sin olvidar las tablas de composición del pescado. Tenía que basar mi demostración en el hecho de que un bote de salvamento sólo teóricamente está provisto de un montón de objetos indispensables para ese salvamento y que, de hecho, el día en que se necesita, todo lo que puede abandonar la embarcación ha desaparecido.

Yo iba a encontrar, desde el primer día, un aval científico en el *Boletín de los Amigos del Museo Oceanográfico*, que acababa de aparecer. Se trataba de una comunicación⁷ hecha a la Academia de Ciencias, el 17 de diciembre de 1888, por el príncipe Alberto I de Mónaco, fundador del Museo:

«Se desprende de estos hechos que el personal de una embarcación abandonada sin víveres en el Atlántico Norte y, probablemente, en un punto cualquiera de los mares templados o cálidos, podría evitar la muerte por inanición si poseyera, en parte al menos, el material siguiente:

»1°- Una o varias redes de estameña, de uno a dos metros de abertura, con veinte metros de sedal para recoger la fauna pelágica libre o tamizar las matas de sargazos.

»2°- Algunos sedales de cincuenta metros, cada uno de ellos terminado en tres brazadas de hilo de latón recocado, en el que se haya fijado un gran anzuelo, con cebo artificial para los atunes.

»3°- Una pequeña fisga, para arponear los meros de los pecios, y algunos anzuelos brillantes de los que éstos se prenden, a veces sin ni siquiera cebo.

»4°- Un arpón, para los animales más grandes que siguen los pecios.

»Los hechos que acabo de señalar son capaces, en muchas circunstancias, de prolongar, hasta el encuentro con un eventual socorro, la existencia de navegantes que han visto hundirse su navío.»

Era, pues, preciso establecer una ración alimenticia necesaria y suficiente, y demostrar que, en cualquier caso, el mar la proporcionaba.

Ahora bien, ¿cuáles son los productos que pueden extraerse siempre del mar? Agua de mar, pescado y plancton⁸. El agua de mar tiene la siguiente composición media⁹:

COMPOSICIÓN DEL AGUA DE MAR POR LITRO
CINa 27,3 g
MgCl₂ 3,4 g S04Mg 2g S04Ca 1,3 g KCl 0,6 g CO₃Ca 0,1 g
H₂O 965,3 g

El pescado da, en el análisis, para los tres cuerpos principales que lo constituyen y para las especies que yo iba a encontrar durante mi viaje, las siguientes cantidades (en porcentaje)¹⁰:

Por lo que al plancton se refiere, su composición es, claro está, mucho más variable y mucho menos conocida; yo iba a consagrarme a él para intentar hallar los elementos que aún faltaran.

Humedad %	Prótidos %	Lípidos %	Raya	82,2-76,8	24,2-18,2		
1,6-0,1	Tiburón	68,0	15,2	16,0	Dorada	78,9-77,0	19,0-17,2
3,31-1,0	Brama-Raii	78,9	18,4	0,3	Sardina	78,3	21,0-16,3
12,0-2,0	Anchoa	76,2	21,9	1,1	Bonito	69,2-67,5	24,0-18,5
12,5-7,0	Lubina	79,9-77,0	19,9-18,5	2,50-0,8	Mújol	75,6	19,5
3,9	Caballa	74,3-68,9	23,1-17,6	8,4-5,1	Atún	58,5	27,0
13,0	Huevas de pescado	48,8 a 78,3	11,5 a 45,9	1,2 a 16,2			

Me hallaba en la situación de un hombre a quien se le proporcionan materiales en cantidad limitada y a quien se le dice: «Tiene usted que

construirse una casa con eso.» Construí.

En primer lugar, había que beber; todo el mundo sabe que beber es más importante que comer; si una decena de días de dieta total, sin agua, lleva invariablemente a la muerte, sin comer es posible subsistir unos treinta días.

¿Dónde encontrar agua dulce? Llegué rápidamente a la convicción de que el pescado me la proporcionaría en cantidades ampliamente suficientes. La tabla de composición mencionada más arriba muestra que el pescado contiene del 50% al 80% de agua: sería este líquido lo que me salvaría de la sed, pues se trata de agua dulce.

¿Han consumido alguna vez un pescado marino que un ama de casa negligente haya olvidado sazonar? Es absolutamente soso. De hecho, el análisis iba a mostrármelo, la carne de pescado contiene menos cloruro sódico que la carne de los mamíferos, con algunas excepciones sobre las que volveremos al hablar de los próticos. Si conseguía extraer el líquido contenido en esta carne, mis necesidades de agua quedarían cubiertas con tres kilos de pescado diarios. El problema era extraerla, pero eso desbordaba el marco del laboratorio.

Sin embargo, ¿qué iba a ocurrir si no pescaba? Pues bien, como veremos, ésa es la suerte de los naufragos en los tres o cuatro días siguientes a la catástrofe. Si no se bebe, la muerte por deshidratación se produce en unos diez días, de acuerdo con una curva regular. Cualquier realimentación en agua que sólo aporte la ración cotidiana normal mantiene al sujeto en el estadio correspondiente al día en que se toma, y no le devuelve su hidratación normal. Es, pues, importante mantenerse durante los primeros días —los días sin pescado— en el estadio de hidratación habitual, y para ello se puede beber agua de mar.

El agua de mar es peligrosa, todo el mundo lo sabe: beberla en grandes cantidades lleva a la muerte por nefritis. ¿Qué hacer entonces? La solución se desprende de la mera lectura de la tabla de composición de esa agua: muestra, en efecto, que el elemento más importante es el cloruro sódico. Así pues, simplemente consumiría mi ración diaria de cloruro sódico tomándola del agua de mar. Para ello debía absorber de 800 a 900 g de líquido salado. El único elemento que quedaría modificado en el organismo sería la concentración en el nivel del glomérulo de Malpighi¹¹; por ello, el régimen no debía superar los cinco días, al cabo de los cuales la nefritis podía convertirse en un amenazador peligro. «¿Pero y las demás sales disueltas?», objetaron ciertos espíritus pesimistas. Pues bien, a 800 g de agua de mar

corresponden:

- la cantidad de cloruro de magnesio ($MgCl_2$) contenida en un litro de agua de Salies (3,4 g);
- de sulfato de magnesio (SO_4Mg) en un litro de agua de Montmirail (2 g);
- de sulfato de calcio (SO_4Ca) en un litro de agua de Contrexéville (1,3 g);
- de cloruro potásico en un litro de agua de Bourbon (0,6 g);
- de carbonato de calcio (CO_3Ca) en un litro de agua de Vichy «Grande Grille» (0,1 g).

El problema de la bebida parecía, pues, resuelto.

Pasé entonces a la alimentación propiamente dicha. En primer lugar era preciso encontrar una cantidad bruta de alimentos que proporcionaran el número de calorías necesarias, y repartirlas equitativamente en tres grandes familias: los prótidos, los lípidos y los glúcidos.

La tabla de composición del pescado muestra claramente que, desde el punto de vista cuantitativo —lo que los médicos denominan dinámico— los prótidos se hallaban en cantidades ampliamente suficientes.

Pero el problema se complica por el hecho de que el organismo humano es delicado y necesita ciertos prótidos determinados. Algunos, denominados aminoácidos, son indispensables y nada puede substituirlos; son los alimentos que los médicos llaman plásticos. Son diez en total¹². El pescado me los proporcionaría. He aquí las cantidades en algunas especies:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Caballas	5,8	3,8	5,2	7,2	8,1	2,7	3,5	4,9							
1,0	5,4	Arenques	5,5	2,4	4,9	7,1	7,8	2,7	3,4	4,4	0,8	5,0	Sardinas	5,1	4,7	4,6	7,2	8,4	2,8	3,7	4,3	1,0	5,2	Atunes	5,3
5,7	4,7	7,2	8,3	2,8	3,5	4,5	1,0	5,1	Gambas	9,4	2,2	5,3	8,5	8,5	3,4	4,5	4,1	1,0	5,1						

En resumen, debía tener cuidado con ciertos prótidos peligrosos: los ureidos y las bases púricas. Estos sólo existen en abundancia en los peces cartilaginosos. Era, pues, preciso desconfiar de la raya y de los tiburones.

Por lo que a los lípidos se refiere, la única cuestión era saber si existían fosfolípidos o lecitinas, es decir, grasas fosfóreas —y básteme decir, sin extenderme más, que abundan en todos los peces.

Pero entonces se planteaba un gran problema —de hecho, para los dietistas, «el» gran problema—: los glúcidos, los azúcares. Pueden proceder de dos fuentes: la alimentación directa, es decir, una fuente exógena, o una fabricación personal, fuente endógena. Lamentablemente, la fuente exterior

parecía pobre: ¿dónde podía encontrar yo azúcares en el mar? El plancton los contiene en su parte vegetal, el fitoplancton, ¿pero son asimilables y utilizables por un organismo humano? Los azúcares se dividen en tres grandes grupos:

1º- Las osas, azúcares directamente asimilables, llamados también azúcares en C6, pues su molécula está formada por una cadena central de seis átomos de carbono: la glucosa, por ejemplo.

2º- Los sacáridos o azúcares en C¹² (12 átomos de carbono), como la sacarosa: azúcar de caña o azúcar de remolacha, que, aunque no sean directamente digeribles, se «hidrolizan», es decir, se dividen en dos para producir dos moléculas de azúcar en C6.

3º- Finalmente, los polisacáridos, o azúcares en C_n (siendo *n* un número variable, aunque muy grande), como la celulosa: no divisibles, no hidrolizables en cierto número de moléculas de azúcar en C6, no son utilizados por el organismo y son rechazados, intactos, en las deposiciones: por desgracia el plancton contiene exclusivamente azúcares de esta tercera clase; existe, es cierto, en los hígados de pescado un generador de glucosa, el glucógeno, pero consumirlo en abundancia me hacía correr el riesgo de terribles enfermedades por exceso de dos cuerpos indispensables aunque peligrosos: la vitamina A y la vitamina D. Me era, pues, preciso fabricar yo mismo, a partir de otros alimentos absorbidos, los glúcidos que necesitara.

Esta síntesis es posible y se lleva a cabo, normalmente, a partir de las carnes y las grasas, pero exige una importante cantidad de agua: me hallaba en un círculo vicioso: necesitaba consumir bastante carne para obtener mi agua, y sólo experimentar con el hombre podía resolver el debate. Sin embargo, un ejemplo me daba confianza: el de los esquimales, que, durante los seis meses del invierno polar, comen exclusivamente carnes y grasas. Sólo beben el agua de los bancos de hielo, que es salada, y sin embargo no parecen sufrir graves trastornos digestivos.

Son indispensables otros cuerpos, aunque en cantidad infinitesimal: las famosas vitaminas. Estos cuerpos actúan en muy pequeñas dosis, pero su ausencia produce enfermedades graves, las enfermedades por carencia o avitaminosis. Su exceso, en cambio, produce otras enfermedades igualmente graves, las hipervitaminosis. Cuatro de estas vitaminas son absolutamente necesarias y no puede prescindirse de ellas, ni siquiera por un tiempo muy corto: son las vitaminas A, B, C, y D. Por lo que a las demás se refiere, el margen de seguridad es mucho más amplio.

La vitamina A y la vitamina D son, como todo el mundo sabe, extremadamente abundantes en las grasas de pescado (la fuente donde los hombres civilizados van a buscarla es el aceite de hígado de pescado).

Las vitaminas B¹ y B² son también abundantes en la carne de pescado, la vitamina B¹², según creo, no había sido aún detectada, pero el margen de seguridad es mayor por lo que se refiere a este elemento. Mi anemia al llegar pareció demostrar que la vitamina B¹² (factor anti-anémico) sólo se encuentra en el mar en cantidad restringida.

Pero una vez resueltas esas cuestiones, subsistía aún el gran problema de los navegantes: el escorbuto. El escorbuto es una enfermedad por carencia debida a la ausencia de vitamina C, la vitamina contenida en los frutos frescos, las legumbres verdes, los vegetales en general. La ausencia de esta vitamina determina una enfermedad grave, muy temida por los antiguos navegantes.

¿Cómo evitar esta plaga?

Hice el siguiente razonamiento: los animales se dividen en dos categorías, los que fabrican ácidos ascórbicos (ascorbiquigenos), y los que los toman del exterior, con su alimento (anascorbiquigenos). Pues bien, la ballena necesita encontrar su ácido ascórbico en el exterior y se alimenta exclusivamente de plancton o de pequeños crustáceos planctonívoros. Por lo tanto, tenía que encontrar vitamina C en el plancton. El análisis químico verificó la hipótesis.

Me hallaba pues ante una ración que parecía equilibrada: tenía las vitaminas A, B, C, D, indispensables para mi seguridad y, desde el punto de vista calorífico, los prótidos y los lípidos. Sólo partiría, pues, con un problema no resuelto, aunque importante: ¿sería mi ración de agua suficiente para asegurar, en mí, el equilibrio glucídico?

PREPARACIÓN MATERIAL DEL VIAJE

ADVERTÍ que, mientras que resultaba muy fácil, alegando cifras, convencer a los especialistas, los marinos, por su parte, se mostraban mucho más reticentes. En efecto, aquellos a quienes decía algo de mi trabajo me respondían invariablemente: «Todo eso está muy bien, pero es pura teoría. Tal vez funcione cuando se está encerrado en un laboratorio, pero en el mar es otra cosa; nosotros lo sabemos bien.»

Por lo tanto, había que vencer un factor importante: había que matar esa desesperación que mata; aquello superaba el marco de la alimentación, pero si beber es más importante que comer, dar confianza es más importante que beber. Si la sed mata más deprisa que el hambre, la desesperación gana aún, en rapidez, a la sed. «Recuerda, hombre, que eres espíritu.» Había que ocuparse, también, del espíritu.

¿Pero quién naufraga? ¿El sabio o el marino, el médico o el pescador? Y entonces tuve que abandonar, resueltamente, los senderos trillados: la educación médica volvía a prevalecer sobre la educación del fisiólogo. Era preciso que mi hipótesis dejara de ser, sólo, una hipótesis; que sirviera de algo, y para ello se hacía evidente la necesidad del viaje, de la experimentación humana.

¿Qué viaje había que hacer? Se trataba de hallar un medio de permanecer aislado en alta mar durante un tiempo superior a un mes e inferior a tres. Era preciso hallar un itinerario donde los vientos y las corrientes nos llevaran con seguridad, donde no encontráramos a nadie —para evitar sucumbir a la tentación— y donde, finalmente, demostráramos, impresionando las imaginaciones, que la vida lejos de las costas es posible.

Me sumí entonces en el estudio de las navegaciones «anormales... esencialmente de la navegación solitaria¹³. Ese estudio me mostró, con la mayor evidencia, que para impresionar las imaginaciones era preciso cruzar un océano, que para permanecer en el mar el tiempo necesario y suficiente, había que elegir el Atlántico, y que para estar seguro de llegar a alguna parte, en unos dos meses, sin enfrentarse con la tentación a cada paso, era preciso seguir la ruta de los alisios, repetir dos de los viajes de Cristóbal Colón, el segundo y el cuarto: España, las Canarias, pasar a la altura de las islas de Cabo Verde. Antillas. Evitábamos así las rutas de navegación. En efecto, éstas pasan más al norte hacia América del Norte y las Antillas y más al sur

hacia América del Sur. Evitábamos también el mar de los Sargazos y la Región de las Calmas, donde estaríamos perdidos sin beneficio para nadie.

Durante todos esos trabajos, había llevado yo, en Mónaco, una vida muy activa. Pasaba largas jornadas en la biblioteca, hojeando los ficheros y extrayendo de ellos, con la ayuda del bibliotecario, el señor Comet. «alimento» para la semana. Salía casi cada día con uno de los barcos del museo, o el Pisa o el Eider. Finalmente, exprimía a destajo los más variados pescados, intentando obtener el mayor rendimiento posible, tanto desde el punto de vista del sabor como del de la cantidad de agua recogida. Había comprobado, en efecto, que el mejor modo de obtenerla era exprimir el pescado en un sencillo exprimidor para fruta.

Poco a poco, trababa conocimiento con mi futura alimentación y, ante los resultados, adquiría confianza.

En el laboratorio, la teoría parecía confirmarse día tras día. Milagrosamente, había logrado que corrieran pocos rumores sobre mi proyecto. Creo, por otra parte, que la sonriente ironía y la benevolente incredulidad de los más posibilitaban esta tranquilidad. A decir verdad, iba a saber, incluso, que yo era el único que creía «en ello».



Las fechas que habíamos fijado para nuestra partida fueron retrasadas poco a poco. La tripulación debía componerse de tres hombres: Van Hemsbergen, nuestro mecenas y yo. Luego de cinco, más tarde de seis hombres. Tras haber decidido utilizar una verdadera embarcación de salvamento, nuestro patrocinador quería hacernos probar un artefacto heteróclito.

Quisiera contar esa historia, que contribuyó, y no poco, a convertirme en un «jinete solitario».

Nuestro mecenas había introducido ya una modificación en nuestros proyectos y, deseando vernos partir en un artefacto más propicio a nuestra experiencia, había decidido utilizar un catamarán, una especie de balsa polinesia con dos cascos unidos por un entablado intermedio, en definitiva una especie de patín de pedales, aunque propulsado a vela.

Nos hizo llegar entonces un artefacto «modelo» muy honrosamente construido para jugar en la playa, pero sólo para eso, con la misión de intentar llegar a Córcega y volver.

Tras haber pasado muchos días montando aquel «bote» absurdo —¡Dios del cielo, cómo se reían los ribereños!—. Van Hemsbergen y yo nos hicimos remolcar, cierta mañana de finales de noviembre, hasta el exterior del puerto. A las 11 horas se levanta una leve brisa. El artefacto navegaba a buena velocidad y regresábamos ya cuando se rompió una de las derivas. Sin embargo, parecía que todo iba a terminar bien. Debo decir que los dos flotadores estaban abiertos por la parte superior, para poder sentarse en ellos como en una canoa. Con el fin de evaluar la estabilidad del artefacto, habíamos dejado abiertas las barquillas y, a veces, una ola penetraba en el flotador de sotavento. Ocurrió lo inevitable: de pronto se llena de agua y todo el aparato vuelca. Nos hallamos entonces en plena bahía de Montecarlo y el viento nos empuja hacia el cabo Martin. Abordamos allí, hacia las ocho de la noche; primero yo, a nado, luego Jean, arrastrado por un remolque. Por otro lado, intervino la policía, pues, habiéndome desgarrado el muslo con las agudas rocas del cabo, habían denunciado que un hombre desnudo y ensangrentado había sido visto merodeando por los bosques.

Estaba escrito que, antes de ser un náufrago voluntario, tendría yo que sufrir varios naufragios involuntarios.

La prueba hubiera debido revelar a nuestro mecenas la inutilidad de persistir por ese camino. Pero, muy al contrario, hizo elaborar los ambiciosos planos de un gran catamarán de catorce metros de largo, con camarote y cocina (!); resultaba evidente que nuestros objetivos y nuestras concepciones se alejaban cada día más. Ante mis tímidas sugerencias o protestas, se respondía que era preciso dar a la expedición un carácter internacional, que, por lo demás, zarparían varias embarcaciones, que quedaba tiempo; que íbamos a dar, incluso, la vuelta al mundo. Estábamos sumiéndonos en la utopía. ¿Y qué pintaban, en todo ello, los náufragos?

Poco a poco fue arraigando en mi cabeza la decisión de atenerme a nuestros anteriores proyectos, de prepararlo todo y poner a mis compañeros ante el hecho consumado. Me decía que entonces, viéndolo todo listo, aquellos dubitativos tomarían por fin una decisión y la expedición, en las primitivas condiciones, podría entonces comenzar realmente. Me hicieron saber que todo estaría listo en mayo o junio. En el fondo, decidí prepararlo todo para esa fecha y, una vez dispuesto, partir. Nuestro gran amigo lo aprobaría entonces.

En aquellos momentos, es decir, a fines de marzo, yo había puesto a punto, prácticamente, mi experimento y mi teoría. Mi vecino de laboratorio había sido el doctor S.K. Kon, de la universidad de Reading, que fue a Mónaco para estudiar los gambarotti¹⁴, y me había propuesto presentarme a unos especialistas que me proporcionarían ciertas informaciones que yo necesitaba. Fui, pues, a Inglaterra, donde, gracias a él y al doctor Maggee, del ministerio de Sanidad, hablé con representantes de la Marina y la Aviación, uno de los cuales, el doctor Wittengham, iba a hacerse amigo mío. Me indicaron su interés y sus dudas (cuando las tenían). Tras hablar con nuestro mecenas, el propio Wittengham vino más tarde a Mónaco. Al abandonar Inglaterra, lamentablemente, habían resultado inútiles mis dos intentos de hablar con el profesor Mac Cane, el especialista en plancton de Cambridge.

Aquel corto viaje tendría curiosas repercusiones. Al pasar la aduana, en Calais, un aduanero me dijo:

—Bueno, ¿y la Mancha?

Riendo, respondo:

—¡Oh!, queda muy lejos ya, ahora cruzo el Atlántico.

Incrédulo, se rió de momento, pero luego, reflexionando, se dijo: en el fondo, por qué no... y avisó a un periódico inglés.

Así, poco a poco, la prensa se apoderó de nuestra historia. Vino a verme un periodista en mi laboratorio de Mónaco y comenzaron a aparecer artículos que deformaban, con frecuencia groseramente, la verdad. Sin saberlo, había puesto en marcha un mecanismo ante el que el asunto del aprendiz de brujo resultaba pura broma. Comenzó la puja; se hablaba del «primer premio del conservatorio Bombard», del «profesor Bombard», etc. Todo aquel ruido hacía el efecto de una publicidad de mal tono y comenzaba a impedirme trabajar. En cambio, como de todo hay en la viña del Señor, acudían a montones los voluntarios. No, no corría el peligro de marcharme solo. Puesto que no pensaba partir sin Van Hemsbergen, faltaba sólo un miembro para

completar la tripulación. Cierta día se presentó en mi hotel un inglés alto y pelirrojo, flemático y tranquilo, que se ponía, con su sextante y su barco, a mi disposición. Se trataba de Herbert Muir-Palmer, ciudadano panameño, más conocido con el nombre de Jack Palmer. Excelente navegante, había efectuado —ya no me acuerdo cuándo— un viaje de Panamá a El Cairo, a través del Atlántico; luego, acompañado por su mujer, había vuelto de El Cairo a Mónaco, a bordo de su pequeño yate de diez metros, el Hermione, pasando por Chipre, Tobruk y el estrecho de Mesina. Hacía casi un año que estaba en Mónaco, con poco dinero, como suelen estarlo los viajeros. Le hablé exactamente de mis proyectos: ponernos, dos o tres, en las mismas condiciones que los náufragos, con un artefacto improvisado, sin víveres ni agua, para demostrar al mundo que la supervivencia es posible, a pesar de todo, en estas condiciones. Me pidió unas horas para pensarlo, pues no deseaba comprometerse a la ligera. Finalmente, regresó y me dijo sencillamente:

—*Dr. Bombard. I am your man.*

Cada día me parecía más encantador y yo me alegraba de aquel «hallazgo». Pero sólo estábamos en tierra aún. A mi pesar, no podía dejar de preguntarme continuamente: «¿Qué sucederá cuando tengamos hambre? ¿No nos lanzaremos los unos contra los otros? Conozco las reacciones de Hemsbergen, ¿pero y Palmer?» Por esta razón, en vez de partir directamente de Tánger o Casablanca, decidimos convertir el Mediterráneo en un banco de pruebas. Ese mar con engañosas apariencias de lago debe servirnos para probar el material y a los hombres. Cuanto menos clemente sea, más favor nos hará. Así sabremos lo que nos espera, estaremos dispuestos para afrontar el Atlántico.

Volviendo a los anteriores proyectos, me había puesto de acuerdo con el constructor de nuestro Hitch-Hiker para obtener un barco parecido, aunque más grande. Sin embargo, las conversaciones se demoraban. Recibía, de todos lados, solicitudes más o menos serias, gente que se ofrecía para acompañarme. Los periodistas me asaltaban.

Entre las cartas había, a veces, ideas encantadoras o barrocas. Uno me proponía embarcar con un objetivo puramente culinario: nos autorizaba a devorarlo en caso de que la experiencia fracasara. Otro me confesaba que había intentado suicidarse tres veces; solicitaba partir con nosotros, considerando que yo había encontrado uno de los medios más seguros. El tercero me ofrecía a su suegra, proponiéndome que iniciara mis esfuerzos de

salvamento librando a una pareja del abismo en el que se sumía por culpa de aquella dulce criatura. ¿Y qué decir, por fin, de aquel que me preguntaba cómo regar sus flores con agua de mar, puesto que yo afirmaba que calmaba la sed, y de quienes, sin perder el norte, me ofrecían probar un material más o menos perfeccionado?...

El 15 de mayo, jueves, recibo una llamada telefónica: era Jean-Luc de Carbuccia, convertido en amigo fiel, que me proponía editar mi futuro libro y me ofrecía un contrato gracias al que mi expedición podría bastarse a sí misma, y mi mujer esperar tranquila.

El sábado 17 di un salto hasta París, donde, tras una entrevista a todo trapo con el constructor, obtuve el bote que iba a convertirse en el Hereje. Triunfante, regresé a Mónaco con mi trasatlántico. La expedición podía zarpar, por fin, precisamente cuando yo comenzaba ya a no creerlo. Envié un telegrama a Van Hemsbergen y a nuestro mecenas. Éste llegó la víspera de la partida, diciéndome:

—Es el más hermoso día de mi vida, es mi aniversario y la partida de la expedición. Van Hemsbergen tiene un compromiso, pero vengo a substituirle.

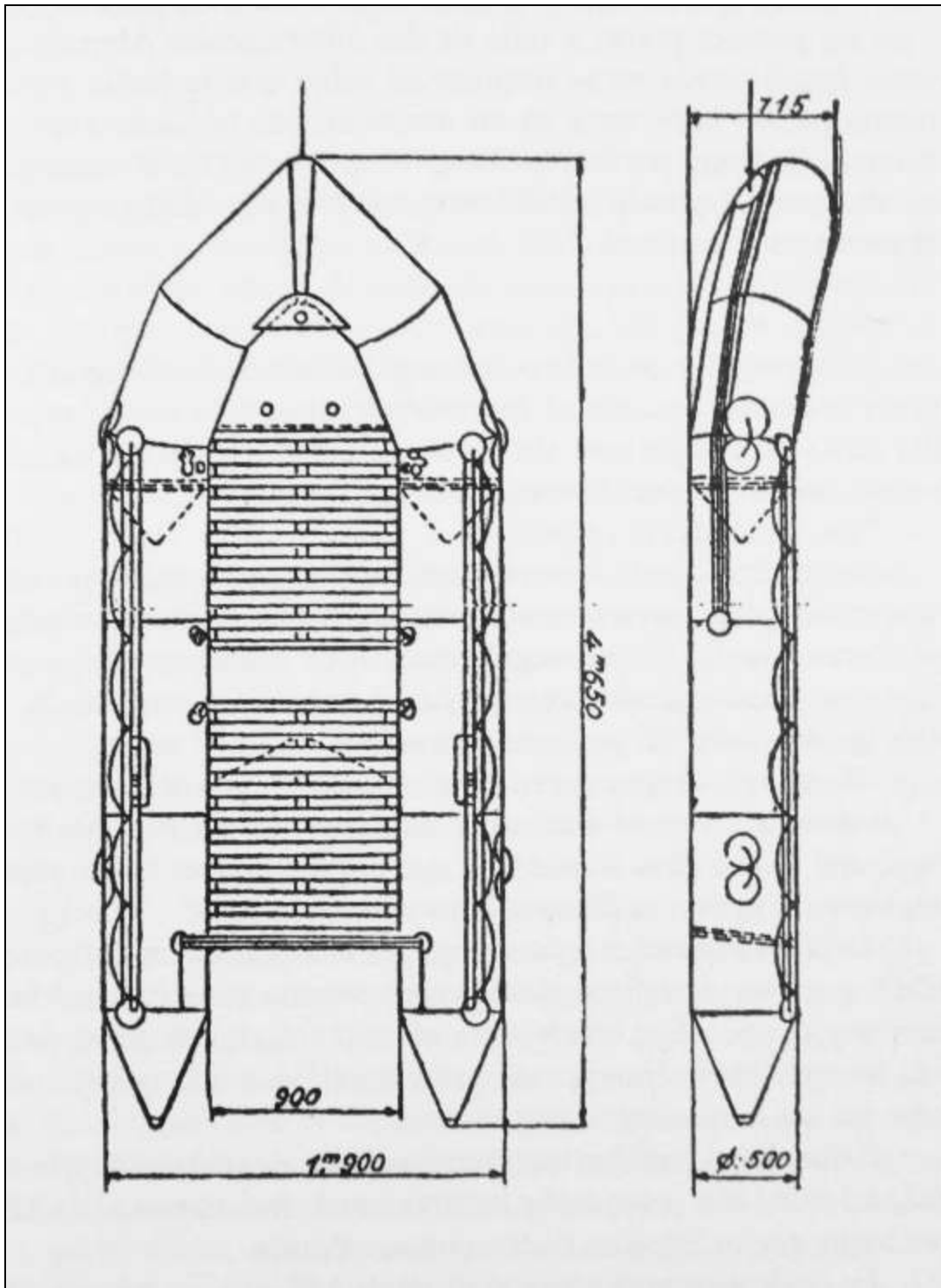
Tuve que convencerle entonces de que sus 152 kilos complicarían las cosas en una embarcación tan frágil y que le sería mucho más útil a la expedición permaneciendo en tierra para preparar la próxima etapa.

Estábamos ahora dispuestos para partir al día siguiente, 24 de mayo.

El constructor, el aeronauta Debrouelle, ponía definitivamente a punto nuestro bote neumático en el puerto de Mónaco. El bote-balsa neumático medía 4.60 m por 1.90 m. Reunía las condiciones necesarias para una expedición como la nuestra: era un cilindro de caucho hinchable, en forma de herradura muy alargada, cuyos extremos quedaban unidos, por detrás, por un panel de madera —podíamos así evitar el roce, fatal para una pared neumática, que habrían ocasionado nuestros sedales de arrastre—. Un delgado suelo de madera descansaba sobre el fondo de caucho.

La embarcación no contenía ni un solo elemento metálico. Los flotadores estaban divididos por cuatro tabiques en compartimentos estancos, individualmente manejables y que podían cerrarse a voluntad. Ya se verá qué útil fue, durante el viaje, esa disposición. El fondo de la embarcación era prácticamente plano. Un espinazo central, rígido, la dividía longitudinalmente, formando así dos curvaturas que, al hacer ventosa, aumentaban la adherencia con el mar, sin por ello ofrecer resistencia a las olas. De la propulsión se encargaba una vela cuadrada de unos 3 m². Por

desgracia, tenía el inconveniente de ir fijada a un mástil colocado demasiado hacia adelante, lo que impedía remontar el viento. Sin embargo, dos derivas fijadas lateralmente, en la conjunción del tercio medio y el tercio delantero, aseguraban cierta maniobrabilidad. Aquellas dos planchas sólo debían servir, de hecho, para llegar a tierra.



Ahora ya sólo quedaba obtener un permiso de navegación. Puede parecer que era sólo una formalidad. De hecho, fue algo muy distinto y, por unos instantes, llegué a temer que la expedición no pudiera partir, a falta de esa autorización. Algunos días antes había tenido yo la sorpresa de saber que se

había dictado, contra mí, en el Norte y en mi ausencia, una condena a dos mil francos de multa por infracción del reglamento de la circulación en alta mar. Deseando justificarme, tomé de inmediato un tren para recurrir la sentencia.

En el imponente marco de un tribunal se desarrolla el segundo acto de lo que he llamado el *Entremés cómico*. Soy acusado de haber utilizado en alta mar, sin permiso de navegación, un barco tolerado con el nombre de «artefacto de playa». Tomo entonces la palabra:

—Señor Presidente, quiero explicar primero que, como mínimo, resulta curioso verme solo ante el tribunal, pues era sólo el pasajero a bordo de un esquife en el que estaba su propietario. Por otra parte, ¿puedo preguntarle si, habiéndolo solicitado, me habrían concedido el permiso de navegación?

—No se lo habrían concedido ni negado. No es necesario.

Entonces, como el diablo que sale de una caja, el señor Substituto del Fiscal de la República, que hasta entonces había permanecido en silencio, se lanza a una violenta diatriba:

—Debiera indicar al tribunal que el acusado es un peligro público, que con su nefasto ejemplo puede arrastrar a la perdición a muchos jóvenes. Fue condenado, en ausencia, a una multa de dos mil francos. De hecho, puesto que cometió dos infracciones, solicito que sea condenado a dos multas.

—Señor Presidente, estoy preparando una experiencia que tendrá, tal vez, una resonancia internacional: me atrevo a solicitar, por vos y por mí, que no dicte condena alguna.

—Es evidente que el acusado viene de Mónaco, no lejos de Marsella. Es un bromista; esa experiencia sólo existe en su imaginación...

Entonces el tribunal, tras haber deliberado, me condena a dos multas de dos mil francos cada una, dejando la sentencia en suspenso, por el siguiente motivo: «Infracción al reglamento de la circulación en alta mar» utilización de un artefacto de playa como navío de alta mar.» No tenía tiempo de apelar: regresé, pues, a Mónaco.

Desde que la prensa se había apoderado de nuestra historia, el destile de curiosos y periodistas no había dejado de aumentar. El arte de la foto instantánea, en la que todos creen ser los primeros en hallar el mejor punto de vista, no tiene ya secretos para mí. No podía trabajar, desde hacía varias semanas, sin que los reporteros me obsesionaran. El día de la partida se convirtió en una verdadera feria. No podía caminar por la calle, junto a mi

mujer, sin que un desconocido me abordase:

—Por favor, bese a la señora Bombard para que podamos fotografiarle.

El ruido que se hacía en torno a la expedición colocaba nuestra partida en muy mala situación. Ciertamente es que la prensa informativa debe mantener al público al corriente de lo que ocurre y que no siempre es la exposición de los hechos, sino la anécdota original, lo que interesa al gran público. Pero de ese modo se falseó por completo el espíritu de la empresa ante la mirada de mucha gente, y se la desacreditó incluso ante otros. El «sensacionalismo» de nuestra partida era voceado a los cuatro vientos, olvidando el objetivo que nos habíamos fijado en el Mediterráneo: la pura y simple prueba de los hombres y el material. En justa compensación, la menor contradicción aparente en lo que habíamos anunciado o, incluso, lo que es más grave, en lo que nos habían hecho decir, podía desacreditar por completo la expedición. Se olvidaba que la experiencia está hecha, primero, de tanteos e intentos. Muy a nuestro pesar, nos habían convertido en estrellas del escenario de la actualidad. De hecho, el Mediterráneo, como ya he dicho, sólo iba a ser y sólo podía ser un ensayo. Debíamos esperar ser abucheados al primer desfallecimiento. El problema planteado por la intervención, demasiado pronto, de la prensa era tanto más grave cuanto nuestra experiencia contravenía normas generalmente admitidas y el sentido común.

Yo era un hereje por varias razones, íbamos a intentar, con un artefacto que parecía no navegable, dirigirnos a un punto determinado de antemano. Esta primera herejía afectaba, directamente, a los técnicos del mar y de la navegación. Varios especialistas, en efecto, nos habían asegurado que no pasaríamos de las islas de Hyères. Más grave era el hecho de que atacase la creencia general según la cual no es posible vivir, exclusivamente, de los recursos del mar, y que el agua salada no es potable. Finalmente, citando un artículo que sobre nosotros apareció en un periódico «serio», «mientras experimentados marineros nunca se creen lo bastante al abrigo de los furiosos del mar, de los vientos y las corrientes, un novicio no vacila en confiar su vida y la de su compañero a una simple cáscara de nuez, que ni siquiera ha sido verificada por un inspector de navegación».

De modo que bauticé nuestro bote como el Hereje.

Por fortuna, disponíamos del apoyo de numerosas personas autorizadas. Gracias a la personal intervención del secretario de listado para la Marina nacional, el señor Jacques Gavini, recibo por fin mi permiso de navegación. El Hereje podía, de este modo, llevar hasta América nuestro pabellón.

EL MEDITERRÁNEO

I

La partida

25 de mayo de 1952

A primeras horas de la mañana nos habíamos encontrado en el pequeño puerto de Fonvieille. Algunos periodistas nos acosan, enseguida, con preguntas. Tras haber respondido del mejor modo, compruebo que se embarque el material en el bote neumático. Comenzaba a llegar la muchedumbre, pero la partida estaba prevista sólo para las tres de la tarde, hora en la que el viento se hacía más fuerte. El equipo de técnicos trabaja sin descanso poniendo a punto nuestra radio, benévolamente ayudados por algunos radioaficionados monegascos y de Niza. Hacia las dos llega un oficial del juzgado que sella los bidones previstos para el caso de que nuestra experiencia alimenticia fracasara. En medio de los fotógrafos que me asaltan sin cesar, un emisario del Museo Oceanográfico me avisa de que ni el sábado ni el domingo pueden remolcarnos hasta alta mar con el barco del Museo.

Hay un punto que debe comprenderse bien. Nuestro bote neumático no podía remontar en absoluto el viento. Para convertirnos en náufragos, debíamos alejarnos lo más posible de la costa, pues si se hubiera levantado un viento desfavorable habríamos sido arrojados enseguida a tierra. Para evitarlo, era preciso que nos remolcaran, como la Kon-Tiki, hasta una decena de millas de la costa. Por fortuna, en aquellas fechas había allí un crucero americano que podría prestarnos una de sus lanchas rápidas.

La muchedumbre se hacía cada vez más densa. Se había levantado viento del sudoeste y existía el peligro de que nos devolviera rápidamente a tierra si partíamos a la hora prevista. Los espectadores, evidentemente, deseaban con impaciencia vernos salir del puerto, pues estaban cansados de esperar. Puesto que el comandante del crucero americano aceptó dejarnos un remolque para el día siguiente, al amanecer, decidimos retrasar la partida; Jack pensaba que el viento nos sería favorable al día siguiente, el parte meteorológico local lo anunciaba y, por una vez, sus pronósticos fueron exactos. Cuando la concurrencia supo que demorábamos el embarque, algunas personas, algunos periodistas incluso, furiosos por haberse molestado inútilmente, comenzaron a refunfuñar, a gritar que era una tomadura de pelo. Entonces me abordó un hombre bastante alto, de estilo *cowboy*, que llevaba un sombrero de ala

ancha:

—Jovencito, un consejo. Sé de lo que hablo: vengo de América del Sur. Nada de bromas, sobre todo. Si tu compañero muere por el camino, no lo tires por la borda. Cómetelo. Todo sirve para comer. Yo he comido, incluso, tiburón.

—De acuerdo, seguiré tus consejos.

—Y pensar que vas a «tocártelos» durante varios meses y que, en tierra, todo el mundo va a compadecerte mientras...

Regresé a mi hotel, entretanto, para descansar un poco.

A las cuatro y media de la mañana nos encontramos en el pequeño puerto. El grupo se ha aclarado. Sólo quedan los amigos fieles. La atmósfera es mucho más densa y como súbitamente real. Se acabó la «feria». Se trata ya de una partida para un gran y duro viaje. Poco a poco va haciéndose en mí una certidumbre: «Ya está, todo comienza.» Concurrencia poco numerosa: Ginette. Jean. Jean-Luc, algunos reporteros, los técnicos suizos. Jack y yo tomamos el último café con leche y encargamos un último emparedado de jamón. Cuando nos lo traen, instantes más tarde, con el espíritu vuelto ya hacia nuestra gran aventura, lo rechazamos. A fin de cuentas, dejar de comer enseguida o dentro de unas horas... Ignoramos aún hasta qué punto el recuerdo de ese emparedado «frustrado» nos obsesionará en las largas horas de ayuno que seguirán.

¡Las cinco! Puntual como suele ser cualquier marina de guerra, la lancha del cazatorpedero americano entra en el puerto. El comandante ha querido, a pesar de la hora temprana, dirigir personalmente las operaciones. Todo está listo. Jack y yo nos instalamos silenciosamente en el Hereje. Con la garganta seca, no hemos dicho ni dos palabras desde el amanecer.

—*Ready?* —suelta el comandante.

—*Yes.*

—*Go on.*

Y, lentamente, la lancha comienza a remolcarnos hacia el mar abierto que nos aguarda. Estamos sentados a ambos lados, sobre el cilindro de caucho, con los pies colgando hacia el interior.

El mar no tarda en levantarse. Tenemos ya una prefiguración de lo que será el mal tiempo: las olas son osadas, cortas, desorganizadas, y numerosas interferencias provocan precoces rompimientos. La lancha cabecea y se bambolea. Nuestro bote, a pesar del oleaje que lo asalta, mantiene un flexible equilibrio que me parece un buen augurio para nuestra seguridad. Tenemos lo

que en física se llama una «estabilidad de plataforma» perfecta. Sin cabeceo ni balanceo, nuestro bote neumático supera con suavidad las olas. Todos, en la lancha americana, tienen que agarrarse para asegurar su estabilidad; de vez en cuando, el badajo de la campana de maniobra, desequilibrado por el oleaje, emite una nota clara. Jack y yo, con las manos libres, hacemos gestos de despedida. Desde la misma partida un *Hereje* afirma una de sus superioridades sobre un *Ortodoxo*.

En el navío, Ginette hace valerosos esfuerzos para sonreír; unas gafas oscuras contra un sol ausente ocultan mal sus lágrimas.

A pocos centenares de metros de la orilla, dos o tres embarcaciones engrosan la flotilla. La primera de nuestras partidas comienza a parecer ya un carrusel. Modesto carrusel, esta vez, pues en cada nueva etapa, los partidarios de la Herejía triunfante iban a ser más numerosos. Entonces éramos poco conocidos, mal comprendidos.

Pero mientras respondíamos a las sonrisas con otras sonrisas, a los adioses con grandes gestos de la mano, Jack y yo teníamos la muy fuerte sensación de estar ya lejos, de no formar ya parte de «su» mundo, de ser ya una sola cosa con esa frágil embarcación que iba a ser, durante tanto tiempo, nuestro único universo y que representaba ya, para nosotros, el centro del mundo.

Las cabrillas blancas, cuyos numerosos rebaños iban a ser nuestra principal compañía, hacían ya su aparición.

Entre las salpicaduras que comenzaban a mojarnos ya con su fina lluvia, la campana de nuestro remolcador resonó y, tras un gesto de Jack, la amarra fue largada.

Un último adiós. El carrusel de las embarcaciones donde viajan los periodistas da todavía una vuelta a nuestro alrededor. Hacemos, maquinalmente, gestos de despedida. Los seres humanos, sin que lo sepan, son ya extranjeros para nosotros. Nos separa de ellos, ahora, la aventura, mejor que si fuera un muro. Sí, eso es, lo experimentamos de pronto con fuerza, como una revelación brutal: ¡estamos separados de los hombres! Nuestra vida en el mar es ya más real, más verdadera, más esencial para nosotros que las relaciones con esos seres, tan cercanos aún, sin embargo. «¡Marchaos, marchaos ya!». Son las únicas palabras que, dirigiéndonos a ellos, tendrían aún sentido, las que querríamos gritar, las que ni siquiera murmuramos.

Poco a poco, las embarcaciones se alejan. Hemos aquí solos ya, totalmente aislados en ese elemento que no es el nuestro, en ese corcho que nos

mantiene. El Miedo, ese enemigo que tan a menudo me atacó durante esos siete meses, hace bruscamente su aparición, como si el último barco que ha desaparecido de nuestro horizonte acabara de entregarle el escenario. Sólo fue, esta vez, una breve prueba si la comparo con las profundas heridas que iba a infligirme más tarde. Tuvimos, en efecto, otras ocasiones de conocer el Miedo, el de verdad, no esa ligera angustia de la partida sino la pavorosa revuelta del cuerpo y del alma enloquecidos por los elementos, como si todo el universo ya sólo fuera un único e ineluctable peligro.

El viento comenzaba a soplar a ráfagas. La bruma ocultaba la tierra, que seguía dormida. Ya sólo podía percibirse la cima de la «Cabeza de perro» y la punta italiana de Bordighera.

A lo lejos, de las lanchas se veía, sólo, su estela blanca. Estábamos frente a aquel desconocido que buscábamos. Habíamos imaginado tan a menudo esa soledad que era, para nosotros, como un fabuloso regalo: un regalo en el que se ha soñado durante largos años y que se recibe por fin. Allí estaba el agua, allí estaba el viento y aquel chapoteo a nuestro alrededor. Hasta hoy, sólo nosotros habíamos faltado a la cita. Ahora habíamos llegado y el círculo se cerraba, nos parecía que todo estaba en orden.

II

Cabotaje a la vista de las costas

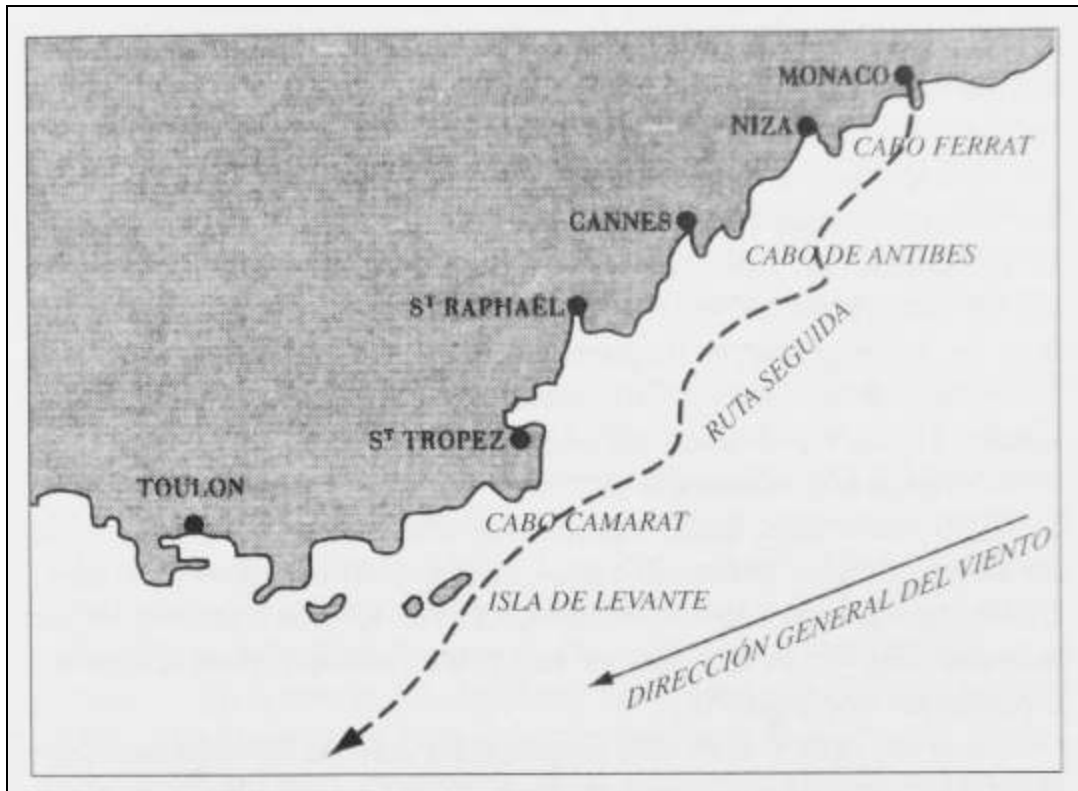
25-28 de mayo

¡QUÉ silencio cae, entre Jack y yo, y nos abrumba primero! Todo el porvenir oculto pero inminente gravita sobre nosotros.

No izamos de inmediato la vela. Jack temía que cediera por la influencia del viento y prefería probar progresivamente su resistencia, y también la del mástil. Para no ser arrojados hacia Niza, utilizamos entonces, por primera vez, nuestra ancla flotante¹⁵. Dócilmente, el Hereje se plegó a nuestros deseos y giró, apuntando hacia la costa italiana.

Se levantó entonces el día; disipándose la bruma, la costa se dibujaba, cercana y peligrosa. Ante todo era preciso alejarse lo más posible hacia alta mar, para evitar los numerosos cabos que, avanzando hacia el este, representaban otros tantos escollos en nuestra ruta.

Las trampas tendidas en nuestro camino eran: el cabo Ferrat, el cabo de Antibes, las islas de Lérins (ante las costas de Cannes). El siguiente obstáculo: el cabo Camarat, acompañado por la isla de Levante, que los menos pesimistas augurios habían considerado infranqueable para nuestro esquife. Pasada la isla de Levante, la costa se alejaba hacia el oeste: ante nosotros el mar quedaba libre.



El viento disminuyó. Izamos entonces la vela. La operación era muy complicada, pues era preciso llegar al mástil, a proa. El bote era como una bañera medio cubierta en su parte anterior y abierta en su parte posterior: el estrecho espacio de 2 metros por 1,10 m en el que nos apretujábamos. No podíamos caminar sobre la tienda levantada a proa sin correr el peligro de reventar el frágil abrigo y era preciso hacer prodigios de equilibrio sobre uno de los dos flotadores para avanzar. El regreso a la plataforma era más acrobático aún. Por lo general, me tendía con los brazos hacia delante y, luego, me arrastraba tirando con las manos.

El Hereje comenzó a moverse entonces. Tenía buen aspecto así: izada la vela mayor, tensa la escota, trazaba orgullosamente una estela desproporcionada con respecto a su velocidad, pero sentíamos que avanzábamos. Se formaba un gran remolino detrás de nosotros. Por aquel hervor, que parecía seguirnos, íbamos a evaluar primero nuestra velocidad. Más tarde, tras haber adquirido la costumbre de mi media, la tracción de la vela en la escota me permitiría apreciar el ritmo de la marcha. De momento, apenas navegábamos a un nudo y medio, pero avanzábamos.

Sin embargo, hacia las once, el viento nos abandona cuando cruzamos ante las costas del cabo Ferrat. Decididamente, no es fácil convertirse en náufrago.

El silencio era impresionante y, a nuestro pesar, debíamos hacer esfuerzos

para romperlo. Cada cual pensaba en lo que acababa de abandonar. Recuperábamos, por fin, una conciencia normal de los acontecimientos, nuestros recuerdos y nuestras pesadumbres de hombres-tierra reaparecían. Los seres queridos a los que habíamos abandonado recuperaban, en nuestros espíritus, su auténtico lugar. No éramos ya héroes en potencia, volvíamos a ser los hombres que realmente éramos.

Para reaccionar, mantenemos entonces nuestro primer consejo de estado mayor, haciendo cada cual un gran esfuerzo para mostrarse ante el otro calmo y sereno. Tal vez lo más duro sea lograr que nuestras voces mantengan su timbre habitual, pues tendemos a hablar en voz baja.

Pero era también lo más importante: ambos advertíamos perfectamente que, si seguíamos murmurando así, el Miedo reaparecería en todas partes saliendo del mar para escuchar aquella mala plegaria.

Aprovechando el respiro que se nos concedía antes de entregarnos a la maniobra, ponemos a punto la organización material de nuestra vida a bordo. Se lanzan primero dos sedales de arrastre, para abastecer nuestras futuras necesidades, luego decidimos el empleo del tiempo, más minuciosamente de lo que habíamos podido hacer hasta entonces, a pesar de nuestra larga preparación en tierra. En primer lugar, cómo organizar las guardias. De día, uno de nosotros iba a ocuparse del remo-governalle y el otro descansaba entonces, pues pensé que una vida tan anormal exigía la mayor relajación posible. El gran problema era la noche; en un mar tan frecuentado como el Mediterráneo, era indispensable que uno de ambos velase constantemente. Dividimos entonces la noche en dos cuartos o, mejor dicho, en dos guardias: uno velaría de las 20 horas a la 1 hora de la madrugada; el otro le relevaría de 1 hora a 8 horas.

Cada objeto fue, luego, colocado en una posición que nos permitiera tomarlo sin tantear, incluso en la mayor obscuridad. Delante, al abrigo de la tienda, protegidos del agua de mar y de la humedad por bolsas impermeables y estancas, habíamos colocado todo el material de fotografía, las películas, los libros de navegación, el sextante, el botiquín, el material de señalización en caso de peligro, los víveres de socorro verificados antes de la partida y el material de reparación. El compás fue colocado en su habitáculo, ante el hombre del timón, que debía mantener los ojos clavados en él.

Nada había mordido aún los anzuelos cuando llegó la hora de la comida. Substituimos entonces el ancla flotante por una red para plancton que, prestándonos el mismo servicio, nos filtraba además un alimento útil desde el

punto de vista plástico o cualitativo, si no dinámico o cuantitativo¹⁶. Una hora de arrastre nos proporcionó unas dos cucharadas soperas de un puré de sabor bastante agradable y substancial, aunque poco atractivo para la vista. Se trataba, en su mayoría, de zooplancton, copépodos casi exclusivamente, de ahí su sabor a puré de gambas o de langosta, un auténtico regalo... Debo decir que Jack me miró con desconfianza mientras yo consumía mi parte. Pero no quiso parecer temeroso y adelantó, por fin, los labios, como un europeo extraviado a quien unos indios siux hicieran probar una confitura de babosas. Con gran sorpresa por su parte, la comida no le pareció de sabor repugnante y, discretamente, triunfó. Poco a poco la calma volvía a nuestros espíritus y cuando el sol se puso tras aquella maravillosa jornada de primavera, nuestra presencia en aquel artefacto herético nos parecía ya normal, y toda nuestra angustia había desaparecido. Esa progresiva normalización, esa calma que sucede al hervor, esa cicatrización de la separación iban a acentuarse en el Atlántico y me hicieron considerar, rápidamente, aquella extraña vida como una vida normal, una vida completa. Mi teoría se verificaba ya. Bastaba con doblar el cabo de las primeras horas de adaptación.

Se dice que el agua de mar es laxante. Es posible que el sulfato de calcio y el sulfato de magnesio que contiene provoquen ese efecto cuando se está en tierra, en condiciones consideradas normales, pero, tras mi experiencia, niego en absoluto que lo sea en el mar¹⁷.

Jack se había mostrado mucho más desconfiado en la absorción de agua de mar y, prefiriendo esperar una hipotética presa o una lluvia poco probable para saciar su sed, se abstuvo de ella, a pesar de mis consejos y mis observaciones. Era una flagrante prueba del peligro que hace correr una tradición en exceso arraigada en los espíritus. Ni siquiera mi ejemplo consiguió convencerle.

En tierra, sin embargo, mi razonamiento le parecía irreprochable y había aceptado intentar la experiencia. Pero una vez colocado en las condiciones reales, el «tabú» arrojado desde hace generaciones sobre el agua de mar seguía reinando, como dueño, en su espíritu. Se encontraban así, en la misma embarcación de salvamento, el tipo de naufrago clásico, ortodoxo, y el naufrago moderno, herético. De pronto, la voz de mi compañero me sacó de esas reflexiones.

—Alain, son las tres. Es la hora en que esperan nuestras emisiones, podríamos aprovechar la calma¹⁸.

—Intentémoslo.

No teníamos ilusión alguna, pues Jean Ferré se había encargado de quitárnosla al partir. Sabíamos que nuestra emisora, montada como un «mecano», era un artilugio de laboratorio, que se estropearía a la menor sacudida. Sabíamos que la humedad iba a comprometer, para siempre, el aislamiento de los circuitos. Sabíamos que la emisora no funcionaba y no funcionaría nunca, pero eran las tres...

Desde hacía ya largos minutos, un poco por todas partes alrededor del Mediterráneo, algunos radioaficionados que nada sabían del ridículo carácter técnico de nuestro material, registraban las ondas.

—Las tres —repitió Jack.

Pensé en mi mujer, sola en Mónaco, en Radio Genève, en el bidón de agua del que habíamos prescindido para embarcar la radio; imaginé las llamadas telefónicas que, a las cuatro, alertarían a mi mujer: «Hace una hora que estamos buscándoles.»

¡Y si Jean Ferré se hubiera equivocado! ¡Y si el material, en el fondo, hubiera sido preparado y puesto a punto para mí, como juraban sus constructores! ¡Y si pudiéramos conectar con la tierra! Había recuperado todas mis esperanzas. Aquel conjunto de hilos y lámparas vivía ahora para mí, iba a animarse. No podían haberse burlado de dos hombres que partían hacia semejante aventura.

—Jack, icemos la antena.

¡Ah, la antena! ¿Han probado de hacer volar una cometa sin levantarse de la silla? Los «técnicos» habían previsto que ganáramos esta apuesta: hacer volar la cometa, soporte de la antena, desde nuestra plataforma de tres metros de largo.

Debíamos de estar muy ridículos agitándonos de aquel modo, titubeando a cada ola, para que se produjera el milagro. Finalmente, la cometa cayó sobre una ola, húmeda, inútil. Nos invadió una sensación de horror. ¿Y si a pesar de nuestros amigos, en tierra, seguían esperando?

Pronto, Jack, iza la «antena de socorro», una simple caña de pescar. Nuestro mástil dominaba entonces las aguas desde cinco metros, la altura de una ola. El hilo que lo prolongaba se hincó en el chasis del emisor. Cautamente, puse la bombilla testigo, atornillé el amperímetro y le dije a Jack:

—Hazlo girar.

Entre sus piernas comenzó a roncar el generador. Yo tenía la impresión de que una misteriosa corriente nos recorría a ambos. Las lámparas se

enrojecieron. Como si disparara el último cartucho, oprimí el pulsador de morse...

Lo repetí cien veces. Hice girar todos los botones. Comprobé todos los hilos, puse mis dedos para «probar» los 250 voltios supuestos. Una gota de agua, un golpe en el cuarzo habían bastado...

Sin que yo le dijera nada. Jack había dejado de hacerlo girar; su mirada respondía a la mía.

Se acabó, realmente se acabó, lo hemos abandonado todo.

La noche de aquel primer día en el mar cayó en un deslumbramiento multicolor, y un primer faro se encendió a nuestra derecha: era el de Antibes, que pudimos reconocer por la descripción que de él da el *Libro de los faros*¹⁹.

Se produjo entonces el fenómeno con el que nosotros contábamos: se levantó la brisa de tierra y nos llevó mar adentro. Quienes habían apostado que, antes de doce horas, seríamos arrojados a la costa habían perdido ya. Era una clara victoria y el hecho de haberla obtenido nos dio valor desde el primer día. Agradecemoslo, a fin de cuentas, a quienes dudaron. Sin ellos, nunca habiéramos conocido esa alegría.

Comienza la primera noche. El azar me ha designado para velar hasta la 1 de la madrugada. Mañana invertiremos las guardias. Esa combinación se reveló muy pronto indispensable, la primera guardia, de las 20 horas a la 1 de la madrugada, resultó incomparablemente más dura que la segunda, más larga sin embargo.

Si, durante la jornada, nuestras posturas son variadas y azarosas a veces, por la noche nos instalamos del modo siguiente: el hombre del timón, es decir yo, se sienta junto al gobernalle, con la espalda apoyada en un chaleco salvavidas y el compás entre las piernas (una incómoda actitud para que no corra el riesgo de dormirse). Sus pies tocan el extremo de la tienda que oculta al durmiente. Con el fin de tener lugar suficiente para tendernos, hemos colocado el material a lo largo del borde izquierdo de esa bañera. Un espacio de sesenta centímetros de ancho y un metro ochenta de largo queda así dispuesto. La tienda sirve de cobertor y las bolsas, de almohada.

Jack duerme ahora. Sin embargo, no soy el único que vela. En cuanto cae la noche, una intensa actividad comienza a reinar a nuestro alrededor. Los animales marinos parecen acercarse para examinarnos. Los resoplidos de las marsopas, las zambullidas, los saltos de los peces alrededor del bote pueblan la noche de extraños fantasmas, temibles al comienzo pero pronto familiares. El chapoteo de las olas se funde en un murmullo regular del que brotan

algunos gritos, como la voz de un solista acompañada por una orquesta en sordina. «La mar, la mar repetida siempre», expresándose «en un tumulto semejante al silencio»²⁰. Eso era, en efecto. La agitación regular del mar acaba pareciendo tan silenciosa como las serenas cimas de la alta montaña. ¡Oh, qué relativas son las nociones de silencio y de ruido! ¿Recuerdan ese molinero que despierta cuando se detiene la rueda del molino? Y el silencio es, a veces, tan expresivo como el ruido. ¿Acaso Bach, ese gran orquestador, no utilizó un admirable acorde de silencio en la *Tocata en re menor*? ¡Un calderón sobre un silencio!

Soplaba el viento, nuestro bote se deslizaba lentamente. La brisa de tierra duró toda la primera noche. Antes de dar con la zona de los vientos regulares, contábamos sobre todo, para avanzar, con la cotidiana alternancia de las «brisas de tierra» y las «brisas de mar». La mar sopla por la mañana, es la brisa que va hacia tierra; se detiene para recuperar el aliento, luego aspira la brisa vespertina, como si hiciera provisión de aire para la noche. Profunda respiración del océano: avanzábamos, con aquel vivo aliento, en un gigantesco balanceo²¹.

Aquella primera noche nos demostró que la guardia era una tarea indispensable. Nos cruzamos, en la obscuridad, con una decena de navíos. Muy bajo sobre el agua, nuestro fanal debía resultar prácticamente invisible, insuficiente en cualquier caso para darnos seguridad. Para evitar el peligro con los medios de a bordo, tuvimos entonces una idea.

Cuando un navío estaba a la vista y parecía acercarse peligrosamente a nosotros, proyectábamos en la vela la luz de nuestra linterna, asegurándonos así una gran superficie luminosa. De ese modo debíamos ser visibles de muy lejos. ¡Qué sorprendente espectáculo debía resultar aquella mancha de luz sin foco que, perdida en la superficie de las olas, parecía flotar entre las crestas y las concavidades! ¡No resucitó, en el espíritu de ciertos marinos, algunas de las leyendas del mar! Gigantesco fuego de san Telmo. ¿les pareció tal vez que anunciaba a la Dama Blanca o al Barco Fantasma? Pero tal vez, sencillamente, nuestro «último velero» pasara desapercibido, pese a nuestra orgía de luz.

Finalmente, concluye mi turno de guardia y cedo a Jack las responsabilidades del piloto.

Dormía como un bienaventurado cuando mi compañero me despertó, en la madrugada del 26 de mayo. Me sentí, primero, como perdido. Ya había

experimentado, en mi infancia, esa sensación de algo desconocido, ese desconcierto total, al despertar en una habitación de hotel. Aquel primer despertar en el mar resucitaba en mí, curiosamente, aquella sensación olvidada desde hacía mucho tiempo, y que sólo volveré a experimentar en mi primer despertar en tierra, tras haber llegado a las Antillas.

Como estaba previsto, el viento había cambiado y nos empujaba hacia tierra; por primera vez echamos al agua nuestras derivas, intentando así navegar recibiendo el viento en un ángulo de 90". Era lo máximo que nuestro esquife podía «aguantar», siéndole imposible navegar contra el viento. Nuestras dos derivas resultaron muy eficaces y, aunque nuestra velocidad era reducida (un nudo como máximo), al menos no nos acercábamos peligrosamente a la costa: disponíamos por fin de un medio para mantenernos, sin demasiado esfuerzo, en una ruta más o menos paralela a la tierra.

El hambre, sin embargo, comenzaba a dejarse sentir con dureza. Hasta entonces sólo habíamos experimentado una sensación de «comer-con-retraso». Ahora se instalaba una verdadera obsesión, acompañada de un calambre en el estómago, la «sensación de constricción y de torsión», dice la pregunta de internado. Salvo por esa molestia, que no me sorprendía, me sentía perfectamente dispuesto. Jack parecía más afectado. Consintió cuando le propuse un primer examen médico. Su lengua estaba seca, saburral; en el dorso de las manos aparecía una pequeña erupción. El pulso era lento pero fuerte y no manifestaba señales graves de deshidratación. Tenía sed pero, a pesar de mis consejos, se empeñaba en no beber. Sin embargo, mi ejemplo hubiera debido tranquilizarle, puesto que yo soportaba perfectamente la ración de agua de mar que seguía absorbiendo con regularidad «según el plan previsto». Ambos íbamos restreñidos, desmintiendo así los enojosos pronósticos de los «hombres-de-indispensable-orinal-para-náufragos²²». En cambio, aunque la sed fuera inexistente para mí, soportable para mi compañero, el hambre comenzaba a resultar cada vez más dolorosa. Evocábamos enternecidos, por turno, aquel emparedado rechazado antes de partir, y el objeto se convertía para nosotros en algo más real, más desesperadamente tentador que todos los delicados menús que podíamos imaginar. Tendremos siempre hambre de él, será siempre lo que «habríamos podido comer». Aprendí así cómo desea el hombre pero, sobre todo, cómo lamenta.

Por la tarde, cuando no estaba de guardia en el remo-gubernalle, soñaba en

las meriendas que hacíamos en el internado de Boulogne y de Amiens, y entonces, insidiosamente, en mi cerebro se deslizaba este pensamiento: «¿Qué diablos has venido a hacer en esta galera si tan bien estabas en tu pequeña y confortable vida?»

Simpáticas marsopas retozaron a pocas decenas de metros. Parecían confiadas y su compañía nos consoló como una presencia amiga. Y además, ellas pescaban; ¿por qué nosotros no? El día era hermoso y tranquilo y pude filmar lo que nos rodeaba. Por desgracia, nada que comer aún, salvo una cucharada de plancton. Habríamos podido pescar más, pero la red que hacía las veces de ancla flotante nos habría frenado demasiado y no era prudente, tan cerca de la costa, malgastar condiciones aunque fueran sólo medio favorables.

Finalmente, por la tarde. Jack cedió a mis instancias y comenzó a beber algunos tragos de agua de mar. Yo acababa de explicarle que si no lo hacía ahora, se deshidrataría de tal modo que, más tarde, cualquier absorción de agua de mar resultaría inútil, peligrosa incluso. Con gran alivio por mi parte, se había rendido por fin al razonamiento. Al día siguiente, todas las señales de deshidratación habrán desaparecido. Incluso su sed se habrá calmado. Nos divertimos mucho ante esa conversión a la herejía y nuestro humor se volvió excelente.

Las noches que iban a seguir nos reservaban una agradable sorpresa: dispondríamos cada mañana de medio litro de agua dulce gracias a la condensación. El agua se depositaba en el fondo de nuestra embarcación como el vaho en el techo de una tienda bien cerrada. Puesto que la atmósfera estaba muy cargada de humedad, conseguíamos cosechar así una cantidad significativa del precioso líquido, y como nuestro esquife no había embarcado aún ni una sola gota de agua de mar, podíamos muy bien beberla tras haberla recogido por medio de una esponja. La cantidad recogida, evidentemente, no bastaba para nuestro consumo, pero era una ayuda. Sobre todo era agua dulce, tan, tan dulce...

Por la noche, el viento es francamente desesperante. Ha sido irregular toda la jornada, tanto en fuerza como en dirección: calma chicha, seguida diez minutos después por una brisa violenta y cambiante. El mar se agita muy pronto. El bote, sin embargo, resiste contra ese execrable Mediterráneo que, decididamente, «es un sucio mar». ¿Será acaso, como creo, la embarcación de salvamento ideal?

No hemos visto la costa en todo el día. Sabemos sin embargo que no está

lejos, pero está sumida en una espesa neblina de calor. Jack no ha fijado la situación con el sextante. ¿Dónde estamos exactamente? Hacia las seis de la tarde, reaparece la costa. ¿Será ya l'Esterel y Saint-Raphael, o es aún el cabo de Antibes? Sin que hayamos podido responder a esta pregunta, el sol se pone por segunda vez desde que nos hicimos a la mar. De inmediato, fielmente, los faros nos envían su luminoso mensaje: estamos entre Saint-Raphael y el cabo Camarat. Bastante mar adentro pero, de todos modos, peligrosamente cerca. Tenemos realmente mucha hambre y con atenuado optimismo, por ello, abordamos la segunda noche. Paradójicamente, no tarda en manifestarse el viento de mar. ¿Fracasará la expedición tan cerca de su inicio, en el cabo Camarat, como predijeron los «especialistas»? Son demasiadas preguntas; me duermo.

Qué alivio cuando Jack me despierta, para mi guardia, a la una de la madrugada, ver a estribor, ya doblado, el cabo Camarat. En cualquier caso, no será éste nuestro punto de ataque. Nos queda por dejar atrás la isla de Levante y los inmediatos peligros de la costa francesa ya sólo serán un recuerdo. ¡No es tan fácil como todo eso convertirse en naufrago!

¡Aquel 27 de mayo no voy a poder arrancarlo de mi memoria! Nos aguardaba una jornada mágica. Ante todo, aquel día, se calmó nuestra gran preocupación: a media tarde, dormitaba yo con el sedal atado al tobillo. Aprenderé más tarde a no cometer semejante tontería, pues un animal demasiado grande, mordiendo el anzuelo, habría podido seccionarme el pie con facilidad.

De pronto, el hilo se tensa con violencia. Acababa de caer un mero espléndido. Lo retiramos enfebrecidos, un poco como debe sacarse del pozo de un oasis el primer cubo de agua tras la travesía del desierto. ¡Qué suerte! El animal fue correctamente vaciado, cortado luego en filetes regulares, ¡manías de civilizado! Dejamos la mitad anterior para el día siguiente y nos repartimos la parte posterior. Tengo violentos deseos de vomitar cuando acerco a mis labios esa carne rosada; mi compañero debe sentir el mismo asco, pero yo ya lo he hecho en el laboratorio. Debo predicar con el ejemplo. Veamos, sé que es bueno y el primer bocado pasa bien. Se ha roto el tabú, ¡victoria! Pisoteamos la educación y desgarramos a bocados esa carne que, milagrosamente, nos parece ahora sana y apetitosa. El resto del pescado es extendido sobre la tienda para secarlo al sol, tras haber extraído de él el líquido utilizando mi «exprimidor de fruta». En las siguientes comidas, devoramos así la carne pescada.

Cada civilización considera tabú algunos alimentos. ¿Comerían ustedes saltamontes o gusanos blancos? No. Y un musulmán no puede comer cerdo. Por mi parte, en Inglaterra llegué a comer ballena. Por desgracia, yo sabía que era ballena: no me gustó. ¡Cuánta gente sólo come caballo o gato si cree comer buey o conejo! Todo es cuestión de costumbre. ¿Habrían tragado nuestras abuelas, con tanta desenvoltura como nosotros, el bárbaro *steak tartare*? Por lo demás, tras haber comido demasiado aquel primer día, creo que estuve muy a punto de marearme.

Aquel día el viento era muy cálido, muy débil. Por añadidura, nuestro estómago lleno nos hacía optimistas. De modo que con mucha calma y seguridad vimos cómo se nos acercaba una patrullera de la marina nacional, que acababa de salir del puerto de Toulon. A pesar de todo, sentimos lo que debió de sentir Tántalo cuando el capitán nos ofreció, riéndose, algunas botellas de cerveza fresca. Las rechazamos con estoicismo. El hecho, que yo sepa, no se ha dicho en parte alguna. ¡Qué publicidad habría recibido, en cambio, nuestra aceptación! El incidente del Sidi-Ferruch, encontrado diez días más tarde, lo prueba ampliamente.

Por fin, tras aquella jornada fasta pero inmóvil, se levantó un viento favorable con los últimos fulgores del sol poniente, y los brillos de la tierra se fundieron lentamente en la noche. La tierra de Francia desapareció. Pese a las predicciones, no habíamos embarrancado en ella.

III

En alta mar

28 de mayo-7 de junio

ME sorprende comprobar hasta qué punto sentimos, nosotros, los seres humanos, incurables terráqueos, un profundo consuelo cuando podemos percibir, aún, la tierra. Pues bien, aquella mañana del 27 de mayo, no sin cierta angustia, la vimos desaparecer definitivamente. Navegábamos entonces en el 210 del compás²³, es decir, siguiendo una ruta teórica hacia el sudoeste. Sin embargo, siendo la declinación²⁴ de 10° oeste, eso nos daba sur-suroeste. Bajábamos, pues, poco a poco, a igual distancia de Córcega y de Cerdeña, al este, y de las Baleares al oeste, aunque acercándonos lentamente a éstas. Durante el estudio de las corrientes que había realizado yo antes de la partida, aprendí que una corriente poco conocida, pero probable, la «corriente de las Baleares», tal vez nos empujara hacia el oeste.

¡Acabábamos de consumir, ay, la última migaja de mero! Tendríamos que ayunar de nuevo. Habíamos pescado uno; sería bien extraño si no seguían otros. Volveríamos a comer plancton y a beber agua salada. No había que preocuparse por la bebida, al menos, puesto que Jack le daba ya seriamente al agua de mar.

Aquel día 29, nos cruzamos muy cerca con dos cargueros, el uno griego y el otro inglés (el Dego), que nos saludaron al pasar. Algo excepcional, pues, en los precedentes días, al igual que en los siguientes, las embarcaciones encontradas habían ignorado e ignorarían nuestra presencia. ¿Voluntariamente? ¿Acaso no nos veían? De todos modos, poco a poco voy convenciéndome de que un náufrago debe ir en busca del socorro, puesto que hay pocas posibilidades de que el socorro acuda a él. A fin de cuentas, todo el mundo conocía nuestra presencia en el mar, sin víveres y sin agua. El hecho es tan extraño que me inclino a creer que nuestra posición a ras de agua impedía que nos distinguieran. Eso debe ocurrir también con los náufragos reales. Ciertamente, sólo hay que contar con uno mismo.

Al anochecer, el viento del este iba a levantarse y a hacemos tomar la propia ruta de las Baleares. El hambre comenzaba, de nuevo, a atenazarnos cruelmente. Habíamos terminado nuestro mero la víspera a mediodía y

ningún pez, se había prendido del sedal. Los peces parecían no querer seguimos a mar abierto y el mar adoptaba, en nuestra imaginación, el aspecto de un desierto. Nos zambullíamos en la noche.

Hice la primera guardia. Al comienzo, todo me pareció normal. Aguzados por el hambre, nuestros sentidos estaban alerta. Aguzando el oído, en el gran silencio del mar, creí percibir, hacia las 11, extraños ruidos a nuestro alrededor. ¿Era juguete de una alucinación? Me dominó la inquietud. Me obligué a razonar. Los hombres estaban lejos, tan lejos que apenas si nos seguía el pensamiento de algunos. Ahora bien, los sorprendentes ruidos seguían brotando del mar. La noche era negra y no se veía nada. Imaginé entonces algunos delfines, algunas marsopas danzando una zarabanda, en nuestro honor sin duda, alrededor de nuestra frágil embarcación, que seguía con regularidad su camino. Pero el ardor, la duración, la magnitud de la fiesta me asombraba. La curiosidad me mantuvo despierto hasta el amanecer, y lo esperé con impaciencia. Al alba, descubrí alrededor del Hereje inmensos fantasmas grisáceos de metálicos reflejos.

«¡Ballenas!», exclamé enseguida. Y tiré con violencia del brazo de Jack. Contamos unas diez que evolucionaban, lentamente, a nuestro alrededor en una apacible ronda. Los cetáceos debían de tener un tamaño de veinte a treinta metros. A veces, uno de ellos, dirigiéndose hacia nosotros, se sumergía a pocas brazas de la embarcación; veíamos todavía la cola cuando su cabeza emergía por delante. Aquellos grandes animales nos parecían tranquilos, dóciles y llenos de buenas intenciones para con nosotros. Jack, sin embargo, se sentía inquieto por la inesperada presencia. Temía que un gesto de mal humor o la torpeza de una de aquellas grandes bestias nos hiciese zozobrar. Me contó brevemente la aventura de los dos hermanos Smith que, durmiendo en una ligera barca, habían despertado la cólera de una ballena al golpearla sin advertirlo y sus terribles coletazos les habían hecho volcar. Cuando, con el día, las ballenas se hubieron alejado, se prometió no dejarme velar a solas, pues no compartía mi confianza en la amabilidad de nuestras visitantes nocturnas. Aquello me encantó, pues, a continuación, utilicé aquel inocente subterfugio para que me hiciera compañía en los momentos más deprimentes de mi guardia.

La jornada del 30 no tuvo historia y nada se añadió al menú. Poco a poco nos acostumbábamos a esa vida anormal; en cierto modo, estábamos rodándonos. Sin embargo, subsistía una incógnita: ¿Cómo se comportaría el bote durante una tormenta? ¿Aguantaría el mal tiempo, como había hecho de

Boulogne a Folkestone? Yo lo creía. Jack, en cambio, estaba menos seguro de ello, pero aceptaba correr el riesgo. Mejor era, ciertamente, correr riesgo de accidente en ese mar muy frecuentado, que afrontarlo a mil quinientas millas de cualquier costa.

Al anochecer del 30 de mayo, una gran alegría nos invadió. Unas setenta y dos horas después de haber dejado de divisar la costa francesa, divisamos el monte Toro, punto culminante de la isla de Menorca, dibujándose en el crepúsculo. Jack lo había previsto a mediodía cuando, a costa de mil dificultades, había determinado nuestra posición por medio de una altura solar meridiana. La operación, que en condiciones normales me resultaba ya incomprensible, había adquirido en aquellas en las que nos hallábamos un aspecto de excepcional hazaña. Para Jack se trataba de hacer coincidir, por medio de sextante, la imagen del borde inferior del sol con el horizonte. La operación es delicada ya en lo alto de la cubierta de un navío: ¡háganla pues en un flotador de caucho que salta al albur de las olas!

—¡Tierra! ¡Menorca!

¡Qué alegría, dolorosa de tan fuerte como es, qué verdadera y devastadora alegría invade al náufrago cuando aparece, en la dirección prevista, la tan esperada tierra! Nos parecía que era ya hora, pues el hambre nos atormentaba horriblemente. En los últimos dos días sólo habíamos comido algunas cucharadas de plancton.

No habíamos llegado, sin embargo, al final de nuestras penas. ¡Nos serían necesarios doce días aún, es decir, el doble del tiempo que acabábamos de pasar en el mar, para alcanzar aquella ribera que divisábamos, que tan al alcance de la mano nos parecía! De haberlo sabido, tal vez nos hubiéramos desesperado. Pero, inconscientes, comenzábamos ya a hacer proyectos de vida en tierra. Las fórmulas de los telegramas se inscribían ya en nuestros espíritus. La visión de la primera comida en una pequeña posada aldeana fascinaba nuestras imaginaciones... cuando, de pronto, el viento cayó y la vela comenzó a flamear. Escrutamos el cielo a nuestro alrededor: se cubría; abundantes nubes se amontonaban en el sudeste, se preparaba la tempestad. Pronto, el ancla flotante al mar, pues no nos atrevíamos todavía a «ver venir²⁵». Una vez arriado todo el trapo, cubrimos la embarcación de cabo a rabo para pasar la noche, a la espera de que la borrasca amainase. Cayó sobre nosotros de golpe²⁶. Nos hallábamos confinados en un espacio estrecho, con las rodillas dobladas, tan incómodos como era posible, pero seguros. Las olas rompían en la proa del Hereje y oíamos el agua burbujeando sobre nuestras

cabezas al pasar sobre la embarcación. Era como si estuviéramos en la gran noria de Viena, arrastrados por un gigantesco balanceo, pero horizontales siempre. Como un pulpo, el Hereje se pegaba al oleaje. Yo estaba ahora convencido de que nada podía comprometer la perfecta estabilidad de nuestro bote neumático. Podía redactar nuestro diario de a bordo. En el interior de la embarcación, nada se movía. Fuera, sin embargo, aumentaba el furor de las olas.

Intercambiamos pocas frases durante la larga espera, entrecortada por momentos de exclamaciones. Agachados bajo la tienda, en el espacio reservado para el sueño, nos mirábamos, fatalistas. Todo estaba iluminado por la luz amarillenta que se filtraba a través de nuestro abrigo. Amarillo era Jack, amarillo era yo, hasta la atmósfera adoptaba ese color de junquillo. Sin embargo, nos domina la angustia de sentirnos impotentes entre los desencadenados elementos; en esa espera pasiva, desesperante, hacemos pronósticos. Intentamos adivinar adonde nos llevará la tempestad. Jack se entrega, en una hoja de papel, a complicados cálculos para evaluar nuestra deriva y llega a la conclusión de que seremos arrojados al fondo del golfo de Valencia. Consulto de inmediato las *Instrucciones náuticas* y me entero de que se trata de una región peligrosa a la que los vientos se arrojan tormentosos antes de proseguir hacia el terrible golfo de León. Habíamos querido evitar, a toda costa, ese golfo. ¿Pero qué puede nuestra voluntad de hombres unidos a la suerte de ese pedazo de corcho? Nos confiamos a la Providencia y, prudentemente, intentamos aprovechar la inactividad involuntaria para recuperar nuestras debilitadas fuerzas.

Mientras, en la obscuridad de la tienda, nuestra imaginación trabaja. ¿Qué está ocurriendo ahí arriba, en esa furiosa lucha del cielo y el mar, que nos arrastra como una brizna de paja? Contamos las horas, aguardando el fin de la noche que nos permita, tal vez, volver a ser hombres y no ya simples cosas a merced de los elementos.

Tras una última jornada de mayo, soportable pero que poco a poco nos alejaba de nuestro objetivo, el 1 de junio amanece sobre un mar encrespado y con una niebla que podría cortarse a cuchillo. ¡Ni siquiera vemos el extremo de nuestro esquife!

Más tarde, la niebla nos permitió divisar, a un centenar de metros, un gran trasatlántico que se dirigía hacia Barcelona a todo vapor. El viento giró entonces al este-nordeste; aumentaba el peligro de ser arrojados a la costa española. Estábamos tan debilitados que fue preciso relevarnos tres veces

para devolver a nuestra embarcación los veinticinco metros de sedal que colgaban inútilmente. Hacia mediodía, Jack intentó establecer la situación, aunque el pálido sol apenas perforara la baja cúpula que pesaba sobre nosotros. No lo consiguió e intentó, entonces, evaluar nuestra deriva. A su entender, debíamos de haber sido arrastrados al golfo de Valencia, en los alrededores de un rosario de islotes, las Columbretes, que flanquean la ciudad ante sus costas. Dos trampas se nos tendían por delante. Teníamos que pasar una jornada tanto más larga y deprimente cuanto se anunciaba enloquecedoramente inactiva.

De pronto, un ruido lejano y raro me advirtió de que algo extraño ocurría en el mar. Nos deslizamos fuera de nuestro abrigo, dispuestos a cualquier eventualidad, cuando el estupor nos dejó inmóviles. A cien metros del Hereje, a babor, acaba de aparecer una masa de inmaculada blancura, irreal y, sin embargo, inmensa, un ser vivo brotado del fondo de las edades. La fantástica visión se acerca insensiblemente a nosotros: por si acaso, cargo mi fusil submarino. Reconozco ahora, con estupor, en ese monstruoso animal de veinte o treinta metros, una ballena albina de la especie más rara, sobre todo en el Mediterráneo: una ballena blanca²⁷.

Ante todo, debía demostrarme a mí mismo y demostrar más tarde que no me hallaba, en aquel instante, en estado de demencia. De modo que, arrojando mi inútil arma, tomé la cámara y filmé tranquilamente la amenazadora proximidad del monstruo. Luego, jadeantes, aguardamos la continuación de los acontecimientos. Los ojos enrojecidos del animal me fascinaban, pero Jack espiaba con terror cada movimiento de la terrible cola, cuyo capricho podía, en cualquier momento, barrer nuestra frágil embarcación de la superficie del mar. Por mucho que evocase nuestro último encuentro pacífico con un grupo de ballenas, no dejaba de sentirme inquieto mientras aquel animal, solitario e inesperado, se acercaba. La bestia llegó muy cerca, se zambulló bajo el bote y, bonachona, evolucionó a nuestro alrededor como para permitirnos admirar a placer su resplandeciente pelaje de nieve. Luego, lentamente, viró y se sumió en el espesor de la niebla.

Apenas nos hubimos repuesto de la alarma y discutiendo aún sobre la fantástica aparición, aguzamos de nuevo el oído. ¿La inmaculada ballena habría sido la señal precursora de sortilegios destinados a conmovier nuestros espíritus? No había transcurrido una hora aún tras la desaparición del gigantesco animal cuando, distintamente, en la bruma, nacía el aullido de una sirena. La señal de socorro nos puso a ambos de pie. A decir verdad, yo había

ya distinguido, varias veces, poco tiempo antes, un ruido parecido, aunque atenuado y fugaz, de modo que, dudando de la certeza de mi oído, había guardado para mí el incidente. Se me ocurrió la idea de que había una tierra cerca. ¿Pero por qué despertar esta esperanza en el espíritu de mi compañero, si era vana? Ahora, no era ya posible dudar. Aquella llamada, que sólo podía proceder de unos hombres, se hinchaba, se acentuaba hasta el punto de cubrir el ruido de nuestras voces: se apoderó de nosotros una especie de vértigo al no poder localizar su procedencia.

Es muy difícil reconocer el origen de una señal de niebla. Me parecía que venía del sudoeste, pero Jack la oía al noroeste. Ignorando por completo nuestra posición, desplegamos la carta del Mediterráneo, y forzándonos a la calma, nos pusimos a buscar la tierra de la que debíamos estar más cerca. Nuestros dedos se unieron en el mismo punto: un islote perdido, el islote de Colúmbreles, situado a unas diez millas al sur del lugar donde Jack había supuesto que nos hallábamos.

De pronto, sin transición alguna, nos invadió la certidumbre de un peligro inminente: ensordecidos ahora por el súbito rugido de un motor que cubría el grave aullido de la sirena, creímos que un navío se arrojaba contra el Hereje. La catástrofe era inevitable. Nos lanzamos de un salto sobre todo lo que podía resultar sonoro en la embarcación; agarré una marmita y la golpeé repetidamente con el tornillo del exprimidor de pescado mientras Jack martilleaba, furiosamente, su escudilla con una tapa. Una especie de desesperado frenesí multiplicaba nuestras fuerzas a medida que el infernal rumor iba creciendo a nuestro alrededor —motor y sirena mezclándose con inaudita violencia—. Luego todo cesó de pronto. Se hizo un silencio trágico. Jack y yo quedamos petrificados, y luego aumentamos el ruido de nuestras improvisadas alarmas.

Súbitamente resonó de nuevo el rugido del motor y, luego, la siniestra llamada de la señal de socorro. Tuve la clara sensación de que, si la prueba se prolongaba, la locura iba a apoderarse de nosotros. Lúcidamente, evalué la intensidad igual de los discordantes sonidos que nos envolvían, al parecer, por todas partes. Conté los minutos: diez, diez mortales minutos pasaron y nos parecieron los más largos de nuestras vidas. Luego, el estruendo cesó de nuevo, suspendiendo al mismo tiempo nuestra frenética agitación. Entonces, como por arte de magia, la bruma se desgarró de pronto en una ráfaga de viento y apareció el inmenso desierto del mar, completamente libre hasta el horizonte. Nada en un círculo de treinta kilómetros de radio, absolutamente

nada. Quedamos pasmados. Nuestros sentidos no habían sido víctimas de una ilusión, estábamos seguros de ello. Pero en el débil estado de nuestras facultades intelectuales, nos era casi imposible apelar a la razón lógica para intentar comprender lo que nunca hemos dejado de llamar «El misterio de Columbretes». De común acuerdo decidimos, en los siguientes minutos, intentar olvidar de momento aquella pesadilla real, por miedo a que poblara nuestras noches... Era preciso reponer, urgentemente, nuestras fuerzas. Más tarde, confrontando nuestras impresiones, pensamos en un submarino que hubiera subido a la superficie para renovar su provisión de aire. Pero los submarinos no tienen sirena de niebla. De modo que el misterio permanece... Los naufragos de todos los siglos serán siempre los mismos, sometidos a los desconocidos sortilegios del mar.

Una prueba personal, más sencilla pero no menos trágica, me aguardaba: durante aquella noche de pesadilla, del 1 al 2 de junio, yo había advertido dolorosos pinchazos en la mandíbula, característicos de un absceso en formación: el absceso se formó y empeoró rápidamente: se debía, sin duda, a la infección de una herida reciente. La carne de pescado cruda no había sido favorable a la cicatrización. Por otra parte, el menor arañazo tardaba días y días en cerrarse y manifestábamos cierta tendencia a la infección. La idea de emplear penicilina, que se me habría ocurrido de inmediato si se hubiera tratado de mi compañero, me pareció demasiado radical y concluyente para el cobaya que yo era. El dolor se hizo pronto tan violento que, tras haber esterilizado con la llama de la lámpara mi cuchillo de bolsillo, practiqué una ancha incisión y la espolvoreé con sulfamidas. El sufrimiento fue, por unos momentos, casi inaguantable y Jack parecía enloquecido. Pero el alivio llegó luego, inmediato y duradero: a fin de cuentas, el tratamiento no había sido tan malo.

Las ballenas seguían agitándose a nuestro alrededor. Iban a hacerme pasar una de las noches más ruidosas de toda la travesía. El viento sigue soplando a ráfagas. El mar se abate sobre la proa de nuestro bote con su habitual ruido, pero es posible escuchar, destacando claramente de ese fondo sonoro y monótono, los estornudos y los resoplidos que hacen los gigantes cetáceos que nos rodean. Tranquilizados por la noche y por nuestra pasividad, se acercan mucho y debo decir que tampoco yo me siento muy seguro. Realmente temo que, olvidando su longitud, esas curiosas ballenas se levanten demasiado pronto y, entonces, adiós corcho neumático y adiós los que en ella estamos...

Nuestra luz atraía a todos los vecinos posibles: marsopas, peces de todas las especies retozaban, a cual mejor, en sus rayos. De pronto, dos llamitas verdes ascendieron detrás de nosotros, viniendo de las profundidades, Habríanse dicho los ojos de un gato iluminado, en la noche, por los faros de un automóvil. Era una raya de pequeño tamaño, atraída por aquella insólita luz. A pesar de mis esfuerzos, no conseguí arponearla; fue una suerte, pues, privados de agua como estábamos, su carne, con tanta concentración de sal como el agua de mar, habría hecho correr un gran peligro a nuestros riñones.

Aquella noche, hice un falso movimiento y un remo cayó al mar. Era una catástrofe: sólo teníamos dos; se hacía, pues, imposible remar. Lo buscamos en la superficie con una antorcha eléctrica, pero sin resultado. Ahora éramos incapaces de llegar a una costa cercana si el viento no nos ayudaba a ello.

Al día siguiente, 2 de junio, el cielo se había aclarado, pero el viento, aunque había girado al sudoeste, seguía siendo de gran violencia. ¡Si hubiéramos podido frenar, al menos, nuestra deriva hacia el terrible golfo de León que nos amenazaba! Jack estimaba que habíamos derivado unas cincuenta millas diarias. Hacía cinco días que no comíamos y el hambre aumentaba o, mejor, la sufríamos de un modo nuevo. Nuestro estómago ya no nos atormentaba. No, se trataba de una fatiga generalizada, unas «gananas de no hacer nada». Algunas fotos de este período nos muestran pálidos y agotados, con bolsas bajo los ojos. Un gran edema deformaba mi rostro. Una invencible somnolencia se apoderaba de nosotros, tendíamos a hacer las marmotas. Dormir, dormir mucho tiempo, ése era nuestro único deseo. Dormitaba, pues, hacia las nueve de la mañana, cuando Jack, que pilotaba, gritó:

—¡Alain, Alain! *A fish!*

Doy un salto y descubro al mero que, utilizando nuestros remolinos, nada despreocupado entre las puntas de los flotadores. Esta vez es grande, al menos tres o cuatro kilos. Con el hocico en el remo gobernalle, de vez en cuando se rasca en él el lomo, como un asno contra un muro. Sobre todo, no hay que fallar. Mi fusil submarino está cargado. En un abrir y cerrar de ojos, ya en posición de tiro, apunto cuidadosamente al animal. Mi arpón roza el agua; el pez, curioso, se acerca enseguida para identificar el extraño objeto. ¡Fatal curiosidad! Aprieto el gatillo, el arpón se hunde quince centímetros en su cabeza, queda muerto en el acto. El agua se tiñe de rojo. Tras haberlo izado a bordo, permanecemos largo rato estupefactos ante la presa, devorándola primero con los ojos. Creo que la espera fue excelente, pues permitió a nuestros estómagos secretar a gusto y prepararse para recibir la

buena substancia animal. Prácticamente, nuestro estómago se relamía de antemano (¡oh, el reflejo de Pavlov!).

Beber fue nuestra primera preocupación. Decidí probar con aquel pescado de buen tamaño la técnica de las incisiones dorsales, bastante análoga, en suma, a la que se emplea para recoger la resina de los pinos. ¡Qué voluptuosidad beber, por fin, un líquido que no fuese salado! Como la vez anterior, la primera comida fue difícil de digerir. Nuestros estómagos no apreciaban, del todo, aquel régimen barroco, pescado crudo y ayuno, ayuno y pescado crudo. No importa, teníamos provisiones para dos días. La moral se recuperó a ojos vista. Sin embargo, la tempestad seguía sacudiéndonos severamente, pero hacía calor y teníamos con qué verlas venir.

Tras días terriblemente inactivos, tres días de vida contemplativa y, de nuevo, «faltaron los víveres». No habíamos dado ni un solo paso en dirección a las islas; muy al contrario, nos habíamos alejado de ellas con regularidad y, la mañana del cuarto día, recomenzaría el ayuno. Por buena que fuese nuestra moral, aquella perspectiva nos abrumó. Era evidente que no podíamos sobrevivir mucho tiempo con este régimen. El Mediterráneo no permite la supervivencia. Sin embargo, nos cruzamos bastante a menudo con navíos, en un terrible tumulto de motores, pero ni uno solo nos veía o, si nos veía, no se molestaba. Sé muy bien que no les llamábamos, ¿pero qué habría ocurrido en caso contrario? Se hacía necesario intentar, algún día, la experiencia.

Finalmente, el 5 de junio por la mañana, undécimo día de nuestro viaje, los elementos se calman y nos abandonan, agotados pero confiados, hambrientos pero decididos a desafiarlo todo y a proseguir. ¿Dónde estamos? Es la primera pregunta que nos hacemos. Al mediodía, Jack establece finalmente nuestra posición —por primera vez, desde hace seis días—. Estamos a ciento cincuenta millas al nor-nordeste de Menorca. Hemos descrito una curva durante la tormenta y muy pronto vamos a cruzarnos con la ruta que seguimos algunos días antes. Pero, siguiendo así las contrastadas costumbres de este mar desconcertante, el viento ha caído por completo, ni un soplo a nuestro alrededor.

El agua está tranquila, un espejo perforado, de vez en cuando, por unos puntos negros que saltan y vuelven a caer, dibujando círculos concéntricos. Estamos literalmente rodeados de atunes y marsopas que saltan en todas direcciones. Ante nuestros ojos se abre una despensa. Es preciso, a toda costa, intentar obtener algunos víveres. Cuando vuelvo a pensar en la tentativa que hice aquella mañana, no puedo evitar una sonrisa. Decidí, en

efecto, intentar el arponeo de un atún. A mi entender, es preciso que te impulse realmente el hambre para lanzarse a una empresa de este tipo. Aunque arponear un atún no represente una hazaña, querer izarlo a bordo es una apuesta que divertiría a todos los pescadores submarinos avisados. Me pongo las gafas, ajusto el tubo respirador y me zambullo; Jack me pasa el fusil. Consigo, rápidamente, acercarme al banco de atunes. «¡Blam!». Mi arpón, disparado, se clava vibrando en la masa compacta. Aquel día estuve a punto de ser pescado por el pez, pues era el atún el que me arrastraba. Por fortuna, la resistencia de los sedales de pesca tiene un límite, aunque sean de nylon. ¡Alabado sea Dios! Para aquel viaje no se necesitaban alforjas y vuelvo a bordo, con grandes dificultades, ayudado por Jack, habiendo perdido sólo mis ilusiones y un arpón. Lo difícil que me resulta izarme me hace agradecer a la Providencia que Jack esté allí: solo no me habría resultado posible llevar a cabo el esfuerzo.

Y prosigue el ayuno: 4 de junio. 5 de junio, 6 de junio... Los días se arrastran, monótonos y cada vez más agotadores. Nuestra ración de agua de mar es nuestra única bebida con, por todo alimento, el plancton, que cada día nos da más asco. Cualquier movimiento nos cuesta un esfuerzo sobrehumano y doloroso. El hambre se ha vuelto hambruna; ha pasado del estado agudo al estado crónico. Comenzamos a consumir nuestras propias proteínas —dicho de otro modo, estamos en el estadio de la autodestrucción—Ya no pensamos, dormimos o dormitamos las tres cuartas partes del tiempo.

El viento es raro pero, afortunadamente, sigue acercándonos un poco a la meta. El viernes 6 de junio, al anochecer, decidimos que ha llegado el momento de intentar nuestra señalización. Detendremos un barco: sabremos así cuáles son nuestras posibilidades de ser descubiertos en caso de apuro. Podremos también enviar noticias a los nuestros. Debían de estar muriéndose de inquietud y, además, cada día temíamos ver llegar unos socorros que no habíamos solicitado y que habrían puesto fin a la experiencia. Ahora bien, aunque «las pasáramos canutas», como habíamos deseado, por otra parte, la cuestión de la supervivencia no nos había preocupado. En efecto, el problema de la subsistencia no se plantea en el Mediterráneo, donde el naufragio debe ser rápidamente descubierto por los numerosos navíos que surcan ese mar. En cambio, resulta primordial en un gran océano solitario, como el Atlántico. Ahora que habíamos probado los hombres y el material, deseábamos llegar a Tánger o Gibraltar y lanzarnos más lejos. Jack habría querido estar en condiciones de partir antes de septiembre. En efecto, está convencido de que

los tifones comienzan, en las Antillas, en esa época. De hecho, terminan en septiembre y, de noviembre a marzo, nadie los ha visto nunca. No comprendo aún el porqué de ese error.

Estaba decidido, pues; intentaríamos, en cuanto anoheciera, detener un navío y. ¡qué importaba ya!, pedir víveres de socorro. Ni un solo instante, hasta entonces, habíamos sentido la tentación de probar nuestros víveres condensados. Son productos que no es fácil obtener y que podían resultarnos muy útiles en la travesía del Atlántico. Y, finalmente, atravesar recurriendo a esas reservas no significaba nada para nosotros: sólo debían servir si no podíamos resistir ya. Con una relativa buena salud, ni siquiera habíamos pensado aún en probarlos. Lo repito, la prueba habría perdido entonces todo su significado.

18 horas. Un navío a proa por estribor. Ponemos en marcha el dispositivo preparado desde hace tiempo. Jack dispara dos cohetes de explosión. Ninguna reacción por parte del navío. Tomo mi heliógrafo, un aparato que envía el sol a los ojos del observador, de acuerdo con el principio del espejo que los niños dirigen a la cara de los viandantes, e intento llamar la atención del barco haciendo brillar el aparato siguiendo el ritmo del S.O.S. El navío prosigue su curso. ¿Es posible, realmente, que no nos haya visto? De momento, la cosa nos parece por completo imposible. Sin embargo, ahora estoy seguro de que nadie nos vio, a bordo de la embarcación, pues lo habrían comunicado, aunque sólo fuera un pasajero.

Inmediatamente después de que el navío ha desaparecido por el horizonte, el silencio se hace en la mar llana. Sin embargo, aunque los hombres se muestren indiferentes, los animales seguirán manifestándose.

Aquella velada iba a terminar con una visión extraña e inolvidable al mismo tiempo. Precisamente cuando el sol se ponía, vi cómo el astro se reflejaba, con mil facetas, en el mar. Mientras contemplaba aquel resplandeciente espejo, cuál no sería mi sorpresa al comprobar que se trataba de centenares y centenares de tortugas marinas, cuyos caparazones, soldados unos a otros, por decirlo de algún modo, formaban una costra sólida en la superficie de las olas. De vez en cuando, de aquella masa emergía una cabeza que clavaba en nosotros unos malignos ojillos de gárgola. Un falso movimiento por mi parte, para acercarme e intentar arponear una, y la masa entera se esfumó, como una placa de metal que se hunde oscilando. Luego, la noche reinó de nuevo sobre todo, tan indiferente a la calma como a la tempestad.

Sábado 7 de junio.- El día se levanta. Va a hacer un calor tórrido. Sólo el barómetro da una nota pesimista: desciende regularmente. Jack sigue durmiendo. Le despierto en voz baja: «¡Jack, un barco a dos millas!» De nuevo recurrimos al dispositivo de alerta; Jack toma las bengalas: una, dos, la tercera. Pese a las explosiones y a la luz en el amanecer, el navío prosigue tranquilamente su ruta. Es demasiado pronto para el heliógrafo. ¿Qué hacer? ¿Se nos escapará también ese barco? ¿Debe un náufrago renunciar a cualquier esperanza de que le remolquen? Postrer recurso: tenemos un bote de humo anaranjado, visible de día; lo arrojamamos al mar y la nube comienza a cubrirnos. Un largo instante de inquietud. ¿Quién puede medir el tiempo cuando la espera alarga los segundos?

La nube se disipa y comprobamos que la pesada masa avanza hacia nosotros. Con gran sorpresa por nuestra parte, el paquebote no reduce la velocidad al aproximarse. Es el Sidi-Ferruch.

A viva voz, desde la pasarela, el capitán grita: «¿Desean algo?», como si le hubiéramos molestado sólo para responderle: «¡No, nada!». «Envíe nuestra posición y algunos víveres de socorro», solicitamos. El navío traza entonces un gran círculo y se inmoviliza a unos quinientos metros. Pese a mi estado de agotamiento, debo tomar el remo. Atraco, pues, y los pasajeros nos hablan amistosamente, al igual que el segundo, que nos hace llegar algunos víveres y agua. Aparece entonces el capitán, muy del estilo «cabo cuartelero». «Vamos, vamos, no tenemos tiempo para hacer experimentos», grita. Un perfecto *gentleman*, en suma. Jack se enoja y calla. Hace cinco días que no ha fumado y esperaba, por lo menos, un cigarrillo; pero no quiere pedirlo. El segundo se apresura y todo termina sin que ni siquiera nos hayan propuesto subir a bordo. El Sidi-Ferruch se aleja entonces, llevándose a su amable capitán.

Ignoramos qué caro va a costarnos este encuentro y cómo van a reprocharnos ese irrisorio avituallamiento. Se utilizará para olvidar los diez días, de catorce, que hemos pasado sin víveres y sin agua, y los otros cuatro en los que vivimos sólo de mero y jugo de pescado. Nos convertiremos en unos bromistas por habernos atrevido a pedir un mínimo socorro, cuando nuestra suerte fue sensiblemente análoga a la de los náufragos de la Medusa.

Y además habíamos resistido catorce días. Incluso con vino y agua, la mayoría de los náufragos de la Medusa estaban muertos cuando fueron recogidos, al finalizar el duodécimo día.

IV

Del 7 al 21 de junio

EL Sidi-Ferruch se aleja rápidamente. Le deseo, capitán, no tener que hacer nunca «experimentos»²⁸. Su navío lleva, aunque lo ignoremos aún, toda la carga de risas, de calumnias e, incluso, de historias que van a verter sobre nuestras cabezas durante los siguientes meses.

Jack exhala su furor, indignado por la falta de cortesía del capitán francés. Sólo puedo estar de acuerdo. Pero finalmente los nuestros se tranquilizarán y no hemos sucumbido a la tentación de subir a bordo del navío... El experimento prosigue. Nos abandonamos, sin reservas, al goce de beber por fin agua dulce, y exploramos la bolsa de víveres. Contiene galletas de marinero, cuatro latas de carne y un bote de leche concentrada.

El barómetro no ha mentido; a pesar del sol radiante, el viento sopla de nuevo con mucha fuerza, y en la buena dirección —nos empuja hacia el sur-sudoeste—. Menorca se acerca y, regalo dominical, a las 12 horas del domingo 8 de junio, la cima del monte Toro reaparece, con mucha mayor claridad que ocho días antes. ¿Podríamos acostar esta vez?

El archipiélago de las Baleares comprende seis islas, de las cuales las tres principales son Menorca, Mallorca e Ibiza. Menorca, a la que divisamos aquella tarde, es la isla que está más al este. Situada al sur de la costa este, su capital. Mahón, es célebre por un combate que allí libró el duque de Richelieu²⁹. Podemos elegir entre dos puertos para abordar la isla: al este la capital y al oeste el pequeño puerto de Ciadadela. Es imposible, en efecto, abordar la costa norte, flanqueada por acantilados y que ha visto numerosos naufragios, especialmente el del Général-Chanzy, en 1910. Tenemos que rodearla, pues.

Nos dirigimos primero hacia la punta nordeste, pensando que así podremos llegar a Mahón por la noche. El viento decide otra cosa y, ligeramente rechazados hacia el oeste, llegamos a la mañana siguiente a unos pocos cables de la costa norte. ¿Dónde están. Dios mío, las floridas calas que para nosotros evoca este nombre: las Baleares? Las playas están sólo en la costa sur. Durante tres interminables jornadas derivaremos ante esas costas sin poder abordarlas. Sin embargo, estamos muy cerca; las filmo con ardor. Si un

viento violento nos apartara otra vez de ellas, la película tendría que testimoniar a nuestro favor.

Durante la jornada del lunes, derivamos poco a poco hacia la punta noroeste de la isla. Estamos tan cerca que puedo ver un conejo corriendo por la colina. El suplicio del hambre ha concluido: cada día puedo entregarme a la pesca submarina. ¡Qué coto de caza. Dios mío! Durante toda nuestra navegación a lo largo de la costa y en nuestra estancia en la isla, pescaré una hora casi cada día, sin obtener nunca menos de seis kilos de pescado. Estamos, sin embargo, impacientes por llegar a puerto: proseguir ese viaje por el Mediterráneo nos parece inútil y deseamos terminar rápidamente con esa primera etapa para que nos transporte, lo antes posible, a Málaga o a Tánger, a los inmediatos alrededores del estrecho de Gibraltar, en fin. Estaremos entonces al pie del cañón, para lanzarnos al Atlántico.

El martes 10 nos encuentra, al anochecer, a escasas decenas de metros de la punta noroeste. Pero el viento que, aunque muy débil, nos había llevado hasta allí, nos abandona cuando doblamos el cabo Menorca. Ni una bahía, ni una cala, ni un fondo en el que podamos echar el ancla. Para colmo de desgracias, el viento de tierra nos arroja a mar abierto. ¿Desaparecerá de nuevo Menorca, tierra prometida? ¿Vamos a recomenzar el círculo infernal de nuestras tribulaciones por el golfo de Valencia? Intentamos otra vez detener nuestra deriva hacia el norte recurriendo al ancla flotante. Por desgracia, también la corriente nos lleva al norte y, con desesperación, el miércoles 11 de junio, decimotercero día de nuestro viaje, despertamos a más de quince millas de esa tan deseada costa. Pero recuperamos muy pronto el ánimo. Tras levantarse una pequeña brisa marina, nos acercamos de nuevo, lentamente, a la costa, siempre hacia la punta oeste —cabo Menorca—. Sabemos que una vez doblado ese cabo, a una milla hacia el sur aproximadamente, se halla el pequeño puerto de Ciudadela, que nos parece un remanso de gracia. Y qué alegría, hacia las 10 de la mañana, cuando divisamos por fin, flanqueando la costa, una decena de barcas de pesca que se desparraman en todas direcciones. Ninguna parece habernos visto. Una de ellas se dispone a sacar las nasas al nordeste de donde nos hallamos. Es imposible que pueda regresar sin encontrarlos. Estamos decididos a pedir que nos remolque hasta el puerto. Sin embargo, sigue sin habernos divisado. ¿Doblabamos el tan esperado cabo Menorca? Cuando estamos a punto de alcanzarlo, el viento vuelve a abandonarnos. ¿Va a recomenzar todo? No, a veinte metros de la costa, una barca de pesca se aproxima, nos lanza un cabo y, diez minutos después,

creyendo soñar, hacemos nuestra entrada en el encantador puertecito que, en pocos minutos, nos adoptaría y nos seduciría al mismo tiempo. Peligrosa seducción, por lo demás, para mi compañero, que, con muchas agallas, de maravillosa resistencia y estabilidad de carácter en el mar, no sabía resistir la dulzura de las escalas.

Nuestra entrada atrajo, en gran número, a la población. En la punta del muelle se hallaba un oficial español, de cierta edad, con la mirada brillante e inteligente. Tras haber visto nuestro pabellón, se dirigió a mí que, sostenido por dos amables asistentes, me aguantaba penosamente sobre las piernas. Se entabló una rápida conversación:

—¿Es usted francés?

—Sí.

—¿De dónde viene?

—De Francia.

—¿Con eso? —dice mirando al Hereje y, luego, añade—: ¿de qué puerto?

—Montecarlo.

—Querido señor, si pretende usted que crea...

Le tendí un recorte de periódico que hablaba de nuestra futura partida. Entonces, ante nuestro pabellón, el viejo oficial español retrocedió, se puso firmes y dijo:

—¡Caramba, señores, viva Francia!

Conmoverlo, le hice comprobar que nuestros víveres de socorro seguían íntegros.

¡Qué contraste con las cuarenta y ocho horas precedentes! Primero, y enseguida, telegramas a los nuestros. Luego, una gran jarra de cerveza, muy helada, que nos pareció una bendición de los dioses, servida en un café cuya anfitriona se mostró, con nosotros, maternal durante toda nuestra estancia.

Y el hechizo de una tierra de ensueño se ofreció a nosotros. Nuestros guías, convertidos en amigos, nos revelaron las riquezas y la seducción de aquella feliz y pequeña isla.

Gracias, Guillermo, que nos introdujiste en las moradas donde se hallan los recuerdos de los conquistadores, moros, franceses, ingleses y españoles, con los muebles de la reina Ana, armas españolas y maravillosos manuscritos flamencos... Gracias por decirme un día: «Esta casa es la tuya», lo que, en boca de un hombre de tu raza, no son palabras vanas.

Tú. Agustín, me hiciste probar esos manjares típicamente menorquines, en especial esa *sobrassada* cuyo ardiente recuerdo guardo todavía.

Vosotros. Fernando y García, me revelasteis las pequeñas y confortables calas donde los meros, los mújoles y las lubinas retozaban haciéndome soñar, a mí, pescador que había permanecido tanto tiempo con las manos vacías. Una sola cosa, sí, habría podido faltarme: pero mi otro amor, la música, estuvo presente en esa inolvidable etapa. Guillermo me llevó, el domingo siguiente, a casa de un compositor local, donde conocí al maravilloso pianista mallorquín don Mas Porcel, alumno de Alfred Cortot, y de nuevo me impregnaron Bach, Falla. Schumann y Debussy. ¡Qué duro resultaría marcharse!

Sin embargo, el lunes, con la ayuda de nuestros amigos marinos que nos alentaban y del maravilloso ayudante militar de Marina, Manuel Despujol, que tan bien nos había recibido al llegar, abandonábamos el delicioso puertecito entre los aplausos de la concurrencia. Un sardinero nos remolcaría un rato hacia Alcudia y nos dejaría a unas cinco millas de la costa menorquina.

Algo que iba a hacérsenos familiar se produjo entonces por segunda vez. Tras unos diez minutos, soltaron la amarra y de nuevo estuvimos solos. Nuestra ruta era corta, esta vez: queríamos llegar a Mallorca, que se hallaba a cuarenta millas. Podíamos estar allí al día siguiente muy de mañana. El gran problema era evitar ser arrojados hacia la costa norte, cosa bastante difícil, pues nuestras derivas, mal fijadas y mal utilizadas, no resistían ya, y el viento soplaba del sudeste. El punto que nos parecía más fácil de alcanzar era Alcudia, el puerto de la costa nordeste. Al principio todo pareció ir muy bien y la mañana del martes 17 nos encontró en el buen camino, en medio del canal. Nos encontramos varios sardineros que nos saludaron amistosamente. La estancia en tierra no había sido muy larga y nos habíamos vuelto a acostumbrar rápidamente a la vida del Hereje. Por lo demás, habíamos tomado algunos víveres, considerando inútil proseguir la experiencia entre ambas islas. Las reservas de socorro seguían conservándose, preciosamente, para el Atlántico. Finalmente, hacia las dieciocho horas, la querida isla de Menorca, muy baja en el horizonte, desapareció por el este mientras Mallorca, majestuosa y altiva, se precisaba en el sol poniente.

Todo fue a las mil maravillas. Las luces de Alcudia se hacían más intensas: ya sólo estábamos a cinco millas del objetivo. De pronto, tranquilamente como solía. Jack, que llevaba la barra, me informó: «Alain, estamos derivando terriblemente hacia el norte, el viento sopla ahora de pleno sur. Eso no me gusta en absoluto, pues los dos vientos, sur y norte, producen terribles

tormentas en el estrecho. En fin, volvamos a probarlo.» Lamentablemente, las escarpadas rocas de Mallorca desfilaron ante nosotros. ¡íbamos a ser arrojados de nuevo hacia el golfo de Valencia! Sólo quedaba una solución, el ancla flotante. ¡Decididamente, qué mar desesperante! ¿Cuándo lo abandonaremos, cuándo encontraremos por fin vientos regulares? Realmente, me lo juré muchas veces, nunca volvería a lanzarme al Mediterráneo sin tener, por lo menos, un motor auxiliar. Debíamos pasar otra noche de inacción. ¿Qué nos aportaría la mañana siguiente? Comenzábamos a estar hartos del Mediterráneo.

Con verdadera aprensión miramos a nuestro alrededor al amanecer el 18. El viento había caído pero comprobamos, con desesperación, que estábamos aproximadamente en la misma posición que el martes 10 a la misma hora, tal vez algo más hacia alta mar; a unas veinte millas al nordeste de la punta N.E. de... Menorca. Todos los problemas —doblar el cabo, atravesar el estrecho— debían resolverse de nuevo.

Para colmo de desgracia, el viento del norte comienza a soplar tempestuosamente. Lejos de las costas, no temíamos nada, pero aquí, rodeados de acantilados, es terriblemente peligroso. Sólo puede hacerse una cosa: intentar regresar a Ciudadela, donde esperaremos que el tiempo se calme. Hay que actuar deprisa, pues el viento se hace cada vez más violento. Rápidamente, en unas cuatro horas (es decir, a una media de cinco nudos), regresamos hacia la tierra. Pero el mar se ha desencadenado y nos resultará imposible doblar el fatídico cabo. Cuando nos decidimos a regresar hacia el este para entrar en una bahía donde podamos hallar una calma relativa, una barca de pesca se cruza con nosotros y nos lanza un cabo. Pero esta vez la maniobra es más difícil, mucho más difícil: a cada ola, el cabo se afloja y se tensa luego, en una violenta sacudida puntuada por un brusco pizzicato.

Todo va bien mientras nos mantenemos frente al oleaje, pero Jack no oculta su preocupación: «¿Qué ocurrirá cuando nos pongamos de través y, luego, con el viento de atrás?». Bruscamente, el cabo se tensa cuando nos hallamos en una cresta. La ola cae en ese momento preciso. El Hereje vuelca, caemos al agua. Nado vigorosamente mientras Jack me grita: «¡La cuerda, Alain, la cuerda!». Busco una cuerda para arrojarle, muy sorprendido, pues nada muy bien, pero se explica: «Tengo una cuerda rodeándome las piernas, no puedo nadar.» Por fortuna, el remolcador se acerca y subimos a bordo. Entonces, casi en el agua aún, grito: «Jack, el experimento continúa, ¿no es cierto?». Me responde, con su flema británica: «¿Quién lo duda?». ¡El bueno de Jack!

Ya he dicho que en el mar eras un tipo maravilloso. ¿Por qué tiene que haber escalas?

El Hereje parece una tortuga boca arriba. Poco a poco, de la tienda que los ha retenido, salen objetos que flotan. Desafiando el peligro de ser arrojados a la costa, que aumenta a cada minuto, los pescadores españoles giran en torno al lugar del «naufragio». A cada objeto que aparece, me sumerjo para recuperar el máximo: primero la vela, luego las bolsas impermeables (¡alabado sea Dios, las películas impresionadas se han salvado!), algunas películas, el remo, los sacos de dormir... En la lista faltan, lamentablemente, la cámara, los aparatos fotográficos, el material de radio, el compás, los gemelos. El mástil se ha roto, la tienda ha reventado.

Entramos con el rabo entre las piernas en el puerto de Ciudadela, arrastrando el Hereje. ¿Qué ha ocurrido?

Éramos remolcados con excesiva rapidez y en una posición que nuestra navegación a vela no nos permitía. De ahí una pareja de torsión viento-tracción que, combinada con una ola rompiente, nos ha hecho volcar. Moraleja: no abandonarse jamás a la deriva, incluso con viento favorable, sin lanzar el ancla flotante para recibir las olas por delante.

En fin, nuestras vidas se han salvado, la embarcación está intacta, nuestra voluntad no ha sufrido, y eso es lo principal.

V

La batalla del material y Tánger

EN cuanto desembarqué, envié un telegrama para conseguir que substituyeran el material que habíamos perdido y que necesitábamos. La respuesta no se hizo esperar: «Jean Ferré llega a Palma.» Así pues. Jean probablemente estaba ya en Palma. Sólo teníamos que vivir la vida esperando al delegado de los «miembros de tierra».

El jueves salí temprano para una gran sesión de pesca submarina.

Estaba pescando tranquilamente con Fernando, el campeón de pesca submarina de Menorca, cuando apareció un chiquillo como mensajero para avisarme de que dos franceses, que traían noticias de mi mujer, preguntaban por nosotros. «Ya está, Jean ha llegado», pensé. Monté en mi bicicleta para devorar cinco kilómetros bajo un sol tórrido, llegar al puerto y dar con dos desconocidos que se habían apoderado del diario de a bordo de Jack y lo copiaban sin el menor rubor. Algo sorprendido, recibí sin embargo a mis compatriotas lo mejor que pude y les expliqué los objetivos de nuestra experiencia. Sabían mucho ya, pues habían interrogado al comandante del puerto y se habían tomado tiempo para compulsar nuestro informe de mar.

Ambos hombres me acosaron a preguntas toda la mañana, nos persiguieron luego hasta la casa de unos amigos que nos habían invitado a comer, donde nos fotografiaron sin el menor miramiento. Supe entonces que ignoraban, incluso, la dirección de Ginette. Satisfechos de sí mismos, los dos reporteros emprendieron el vuelo, poco después, hacia Palma, dejándonos más bien pasmados. Vamos, estaba decidido, no nos preocuparíamos más de semejantes importunos.

El viernes por la mañana recomenzó la comedia: habían llegado dos franceses; preguntaban por nosotros. Nos largamos inmediatamente, para no verles. Una hora más tarde aparecían, sudorosos, jadeantes y furiosos... Jean Ferré y Sánchez, el cónsul de Francia en Mahón, convencidos de que el sol mediterráneo nos había freído los sesos y que estábamos como para encerrarnos.

Traían malas noticias. El promotor de la expedición se negaba a seguir ayudándonos.

¿Cuál era la razón de ese súbito abandono? Casi todos los diarios, que nos

tomaban en broma, habían asegurado que, tras el encuentro con el Sidi-Ferruch, la expedición Bombard había fracasado. Era preciso aclararlo: dejando a Jack en Menorca, decidí ir a París, vía Mallorca. En la gran isla, me lo facilitó todo el señor de Fréminville, cónsul de Francia, y el lunes 23 nos dirigíamos a París. No hablaré de ese viaje en coche que fue, tal vez, una de las etapas más peligrosas: a las 8 de la mañana, Valencia: a las 12 h 30, Madrid: 19 h. San Sebastián: 6 h de la mañana. Poitiers. En resumidas cuentas, un récord.

En París, iba a reanudarse la lucha. Sólo deseaba una cosa, obtener el material necesario para reparar nuestro esquife y continuar el viaje. Era evidente que no nos tomaban ya en serio. Por todas partes se preparaban expediciones, algunas de las cuales eran cosa de la mayor fantasía: Ken Tooky, travesía San Sebastián-Dublín en canoa, travesía del paso de Calais en scooter. Y nos ponían a todos en el mismo saco. Dábamos risa. Por su lado, aunque los constructores no hubieran perdido por completo la confianza, vacilaban en ayudarnos. Por lo que a nuestro mecenas se refiere, subyugado por los «especialistas» triunfantes, se negaba a financiar nada, con el pretexto de que no quería «colaborar en mi suicidio». Ni siquiera se daba cuenta de que disminuía peligrosamente nuestras condiciones de seguridad. ¿Qué había ocurrido? ¿Por qué intentaban ahora detener la expedición?

Comenzaba a percibir las razones de este cambio. Habían creído que embarrancaríamos, tras unos días, en la costa italiana. Ahora, cuando teníamos posibilidades de conseguirlo, perdían los nervios. Sin embargo, yo no quería demostrar la inutilidad del material de salvamento, sino mostrar, sencillamente, que si ese material faltaba o estaba incompleto el naufrago podía salvar la piel. Entraban en juego intereses que me eran ajenos. La maniobra se concretó en Tánger, donde mis sospechas se convirtieron en certidumbre. La expedición estaba en peligro; sin embargo, tras agotadoras discusiones, obtuve el material de reparación. Así pues, más cansado y desmoralizado, regresé el domingo 29 de junio a Palma de Mallorca. Jack y el Hereje tenían que unírseos allí en el vapor Ciudadela. Desde allí, intentaríamos llegar lo más lejos posible hacia el estrecho. Si debíamos detenernos en alguna parte, estábamos decididos a hacer que nos llevaran a Tánger. Allí, la gente pensaría lo que quisiera, pero resultaría difícil ya detenernos en nuestra experiencia atlántica. Yo temía, sin embargo, que ciertas maniobras logran que me fuese retirado el permiso de navegación. ¡Y entonces, adiós experiencia! Probablemente no se diría: «No ha podido

proseguir su experiencia», sino: «Ya ven que no puede llevar a cabo su experiencia, de modo que su teoría es falsa.»

Tal vez fuera ese temor lo que me daría fuerzas para llegar hasta el final.

El material de recambio llegó por avión: un mástil, dos derivas, un compás y algunos libros. ¡Sólo Dios sabe las dificultades que tuvimos con la aduana por esos pocos objetos! Sin el señor de Fréminville, estaríamos aún, según creo, discutiendo. Finalmente, todo fue llevado al Yacht-Club, que nos había ofrecido su generosa hospitalidad, y el domingo por la mañana todo estaba listo. Jack decidió entonces que zarparíamos bastante avanzada la noche, para aprovechar el viento de tierra que nos empujaría fuera de la bahía. Por una vez, habíamos decidido salir del puerto por nuestros propios medios. Intentaríamos llegar a África o a la costa española.

El momento de zarpar fue mucho menos solemne que la primera vez. Remábamos lentamente, Jack y yo, acompañados por una pequeña barca del club. Se levantó el viento del este. ¡Adiós, Mallorca! Una vez más, habíamos partido.

Aquella vez fue un crucero de placer. El lunes por la mañana, en las proximidades de la isla aún, pesqué algunos hermosos mújoles. Teníamos la subsistencia asegurada. ¡Qué magnífica jornada! El viento nos empujaba en la buena dirección. Jack esperaba poder llegar a Alicante, en la costa sudeste de España. De allí intentaríamos «cabotear» lo mejor que pudiéramos hasta Málaga. Estábamos decididos, sobre todo, en cuanto el viento nos abandonara, a aprovechar la primera ocasión para llegar a Tánger a bordo de un carguero. Resultaba vital para nuestra expedición alcanzar el Atlántico y cruzar las «Columnas de Hércules». El legendario lugar comenzaba realmente a fascinarme. Nuestra sed de experiencias se sentía estrecha en aquel mar cerrado. Sólo en el Océano podría florecer realmente. Comenzaba a hacer mucho calor. Yo me bañaba cada día. Jack prefería abstenerse. Al anochecer del lunes, Mallorca había ido esfumándose poco a poco. Intentamos llegar lo más al sur posible de Ibiza. En la mañana del martes, divisamos esa costa por delante y a estribor. El viento seguía siéndonos favorable. La pesca submarina cubría, ampliamente, nuestras necesidades. De vez en cuando nos visitaban las marsopas. El martes por la tarde, hacia las cuatro, comprobamos con inquietud que, a pesar del viento que debía empujarnos, nos era imposible avanzar. Una corriente anulaba nuestra marcha hacia el oeste.

Si el viento cambiaba, corríamos el riesgo de ser devueltos a Mallorca.

Decidimos, pues, flanquear la costa y lanzar el Hereje a una de las numerosas playitas que la bordeaban. ¡A los remos! ¡Iza, eh, iza! La costa parecía muy cercana, pero sólo nos aproximamos a ella al caer la noche. Nos sentíamos asustados ante los centenares de arrecifes que nos rodeaban. Finalmente, cuando todo se hacía ya oscuro, encontramos la abertura de una pequeña bahía, maravillosa, pues el agua era allí muy clara. La noche fue cálida y muy estrellada. ¡Qué gozo dormir en tierra! Estábamos a unas quince millas de la capital de la isla. No importaba, lo habíamos decidido: en cuanto fuera posible la alcanzaríamos para embarcar hacia Tánger. Resultaba inútil dar vueltas en redondo por el Mediterráneo.

Un simpático granjero nos invitó a beber un vino agrio y muy purgante. Nada sabía de los acontecimientos mundiales, ignoraba incluso los nombres de Taiman, Stalin y Hisenhovver. Ni siquiera imaginábamos que pudieran existir aún, en el mundo, seres tan apacibles. ¡Qué deliciosa noche bajo las estrellas y en una confortable yacija de agujas de pino! Teníamos la sensación de estar en otro mundo.

Al día siguiente, Jack me pidió que fuera a pescar. Me sumergí y obtuve, casi enseguida, una magnífica lubina. El jueves y el viernes pasaron en ese obligado reposo, entre los altos acantilados rojos que presidían un fondo multicolor, digno de los atolones coralíferos, cruzado por los relámpagos luminosos de los peces que reflejaban, al pasar, el sol. Nos sentimos casi decepcionados al comprobar el sábado, hacia las seis de la madrugada, que el viento se había levantado y podía llevarnos hacia el puerto de Ibiza. Abandonamos aquel lugar encantador, casi sin atrevernos a quebrar con nuestros remos el liso espejo de aquella acogedora bahía, última visión de paz antes de caer en el oleaje del mar. En cuanto salimos de nuestro abrigo nos fue necesario azocar de verdad. El viento había vuelto a caer, pero a fin de cuentas nos aprovechábamos de que no soplara en contra. Lamentablemente, lamentablemente —y eso parece ya un estribillo—, a mediodía volvió a levantarse contra nosotros y fue preciso atracar en otra pequeña bahía, junto a un islote llamado Tagomago: la playa de Es Canà.

Comenzábamos a aficionarnos a aquellas improvisadas escalas y, con la despreocupación que le caracterizaba, Jack llegaba a preguntarse qué necesidad teníamos de seguir zarpando por aquel mar ingrato. La noche del doce, nos abordan dos guardias civiles y uno de ellos nos dice, acariciando su fusil:

—Está prohibido atracar si no es en un puerto. Háganse enseguida a la mar.

—No es posible. El viento es contrario.

—No es cosa nuestra —decidió entonces, rojo de cólera.

—Pues bien, caballeros, embarquen con nosotros y ya verán.

El golpe da en el blanco y los dos representantes del cuarterismo internacional parecen desconcertados. Finalmente, tras una consulta, el cuartel general da orden de que nos dejen esperar el viento adecuado para partir.

Al día siguiente, nado en busca del almuerzo, con las gafas en la cara, cuando dos pies encantadores prolongados por dos piernas hechiceras transforman mi horizonte submarino. Ambas piernas pertenecen a Manuela, la mayor de tres hermanas chilenas. El baño termina cuando somos cinco, sentados en círculo en el mar y comiendo una sandía. Manuela tenía un Mallarmé y lo hojeo. Leo:

...¡Partiré! Steamer que balanceas tu arboladura,
Leva el ancla hacia una exótica naturaleza.
Un Tedio, desolado por las crueles esperanzas,
Cree aún en el supremo adiós de los pañuelos.
Y, tal vez, los mástiles, invitando a las tormentas,
Son de aquellos que un viento inclina hacia los naufragios
Perdidos, sin mástiles, sin mástiles, ni fértiles islotes...
¡Pero, oh corazón, escucha el canto de los marineros!

El tiempo cambia, la copa de los árboles se inclina hacia el oeste. Ha vuelto el viento. Partimos. Aquel mismo día entramos en el puerto de Ibiza. El Yacht-Club nos recibe con la acogedora hospitalidad española. Decididos a terminar con el Mediterráneo, embarcamos el viernes en el Ciudad de Ibiza que nos lleva a Alicante.

Rascándonos el bolsillo, encontramos luego bastante para pagar nuestro billete en el Monte-Biscargui, como pasajeros de cubierta, no alimentados, de Alicante a Ceuta. Aunque al principio nos miran con desconfianza, luego toda la tripulación nos trata maravillosamente. Unos pasajeros me prometen un concierto cuando pase por Bilbao.

Conducidos por el primer oficial mecánico, visitamos cada escala. También el radio se muestra muy simpático, aunque cierto día de «cogorza» reconociese que nos considera *un poco locos*.

El capitán me regaló una camisa, pues el viento había desgarrado la mía.
Jack recibió los zapatos del radio; comíamos gracias al *steward*.

VI

Balance de los primeros resultados y llegada a Tánger

¿QUÉ conclusiones se pueden extraer ya de esa primera parte de nuestra experiencia?

La bebida - Justo después de la partida, durante tres días yo y dos por lo que se refiere a Jack, bebimos agua de mar —del 25 al 28 de mayo—. Durante este tiempo, los orines emitidos fueron normales, no hubo sensación de sed, pero no hay que esperar la deshidratación para beber agua de mar. Conseguimos disminuir considerablemente la sed exponiendo al sol nuestro rostro cubierto por un trapo húmedo. Los dos días de mero nos proporcionaron luego, como estaba previsto, agua y alimento; el único inconveniente consiste en que una realimentación demasiado rápida presenta algún peligro. Siguieron seis días de agua de mar y rozamos, entonces, el límite de seguridad; luego dos días más: no se advirtió ningún inconveniente renal. Dicho de otro modo, de catorce días cuatro bebimos agua de pescado y diez, agua de mar. El hecho de haber podido interrumpir nuestro obligado régimen de agua de mar nos permitió, sin inconvenientes, doblar su duración.

El alimento - El hambre se manifiesta del modo siguiente: dolores del tipo de calambres con irradiación anterior en ambos hombros —el primer día y una parte del segundo.

El tercer día, los dolores cesan y dan paso a una somnolencia y una fatiga permanentes. Es importante, para disminuir las necesidades alimenticias, provocar una aminoración de la actividad del organismo y llevar una vida prácticamente vegetativa. Nuestra tensión arterial apenas varió pero, a este respecto, creo que la experiencia no duró lo bastante para ser concluyente.

Gran peligro de oftalmía y conjuntivitis, a causa de la importante refracción solar en la brillante superficie del mar.

Finalmente, comprobé que ninguno de los inconvenientes atribuidos a la absorción de agua de mar —diarrea, vómitos— había aparecido en mi compañero ni en mí mismo. Muy al contrario, sufrimos un tenaz estreñimiento, pero sin molestia, sin dolor, sin que blanquearan las mucosas y la lengua, sin fetidez de aliento, durante doce días. Cierto es que los gases seguían siendo abundantes. Nada de lipotimias³⁰.

La piel estaba seca desde el tercer día, pero nunca presentamos petequias³¹.

No hubo edemas en los tobillos. A mí, durante dos días, se me hinchó mucho el rostro, es evidente en la película. Mala cicatrización y pronunciada tendencia a la supuración.

Sufrí el quinto día un absceso dental en el primer molar inferior derecho, que, a continuación, se redujo correctamente, dejando, sin embargo, un endurecimiento y un dolor incluso. Las mucosas sólo estuvieron secas al principio, especialmente las labiales.

No pretendo entrar aquí en detalles. Quisiera sin embargo hacer un resumen de mi material y hablar de mi compañero. El material no desmintió mis previsiones: pese a las más fuertes olas, aguantó en cualquier circunstancia. Sólo deben fortalecerse dos cosas: el mástil y la implantación de las derivas.

Por lo que a Jack se refiere, en el mar resultó el más perfecto de los compañeros. Al conseguir llevarnos de Mónaco a las costas españolas, llevó a cabo una hazaña que muchos avezados marinos creían imposible: los mejores expertos nos esperaban, en el mejor de los casos, en Córcega o en Sicilia. Además, demostró ser un compañero activo, valeroso y desinteresado. Siempre dispuesto a ocupar los lugares menos confortables; siempre ojo avizor en los momentos más duros. Nunca salió una queja de sus labios; nunca se mostró más pesimista de lo que la situación exigía. Demostró que era posible tomar la estrella en tan rudimentario esquife. En ningún momento perdió la confianza. Era el compañero ideal para semejante experiencia.

Jack Palmer me habría acompañado e, incluso, arrastrado hasta el fin si yo hubiera sabido prever, tan sólo, que una escala en exceso larga significaría para él desaliento y abandono. Me llevó a Tánger, a pie de obra para mi gran experiencia atlántica. Sin él, nunca lo habría conseguido.

¡Ceuta por fin! Era un día festivo. Nadie trabajaba y el capitán se negó a seguir adelante para soltarnos en la bahía de Tánger. Se negaba incluso a escuchar nuestros argumentos. Finalmente, cuando el radio intervino a nuestro favor, aceptó llevarnos ante Tánger si obteníamos la triple autorización de la policía, la aduana y el puerto. Eran las 10 h 30; en principio el barco partía a las 15 horas. Y, a nuestras espaldas, el capitán se desternillaba ya: «¡Por lo de la autorización, en día de fiesta y, además, en tres administraciones, estoy tranquilo!». A las 12 h 30, todo había terminado. Las autoridades españolas habían llevado a cabo las formalidades tras una simple petición, tanto la policía como la aduana; por lo que al comandante del

puerto se refiere, había hecho constar en el diario de a bordo del Monte-Biscargui la orden de largarnos ante Tánger.

A las 9 lloras g.m.t, el Monte-Biscargui salió del puerto de Ceuta, y a las 21 h 30 el Hereje, tras haber sido hinchado en cubierta, fue depositado en el mar. El capitán, muy escéptico sobre la continuación de nuestra experiencia, reconoció pese a todo que, con semejante tiempo, nunca hubiera podido echar al agua una ballenera, pues con viento algo fuerte el estrecho se agita y hierve. El Monte-Biscargui nos saludó por última vez con la sirena. Y henos ya aquí, dirigiéndonos en la obscuridad hacia las luces de la ciudad internacional donde yo iba a encontrar amistades activas y eficaces, pero también temibles enemigos que nos separarían, a mi compañero y a mí.

A medianoche llegamos a Tánger. Atracamos en plena obscuridad en el Yacht-Club. ¡Ahora el Mediterráneo quedaba a nuestras espaldas! Tánger es una grande y hermosa ciudad. El prejuicio nacional ha perdido aquí cualquier significado. Cuando me dirigí al consulado, a la mañana siguiente, para recoger mi correspondencia, el señor Bergére, el vicecónsul, se puso a mi disposición para obtenerme un billete de avión hasta Francia, pagadero en París. Mejor aún, el señor Mougénot me adelantó dinero para pagar dicho billete. El consulado me había prestado lo bastante para comprar ropa correcta y alojarme en el hotel.

Error fatal para nuestro equipo, abandoné a Jack el lunes 28 de julio para dirigirme a París. En efecto, para lanzarnos al Atlántico se hacía indispensable cambiar el Hereje. No podíamos intentar, por primera vez, una experiencia de este tipo sin tener a nuestro favor todas las posibilidades. Ahora bien, nuestro bote neumático no sólo acababa de recorrer más de 1.000 millas por el Mediterráneo sino que, además, antes había servido ya durante tres años. Nuestro «mecenas» había hecho preparar uno nuevo. Se trataba de obtenerlo.

Gracias a la amabilidad de los directivos de Air France, aquel mismo día pude llegar a París.

Allí, el clima se había estropeado más desde mi última estancia. Ni un céntimo a la vista. Fui a ver a nuestro «mecenas» y le expuse los primeros resultados; insistí en las razones por las que debía continuar. Al finalizar nuestra entrevista, me abrió los brazos y me dijo: «Tanto si continúa conmigo como sin mí, estoy dispuesto a ayudarle.»

Dio la orden de que me entregaran la embarcación. La expedición proseguía. Nos citamos para cenar. ¿Qué ocurrió entretanto? Sigo

ignorándolo; lo cierto es que, cambiando de nuevo de opinión, se negaba a concedernos el barco. Quiso impedirnos, a toda costa, proseguir. Conseguí, entonces, que decidiera ir a Tánger, persuadido de que Jack sabría convencerle. Antes de la marcha, las conversaciones que habíamos mantenido con algunos ingenieros hubieran debido demostrarle el interés de los resultados que yo había obtenido.

En realidad, me pareció mucho más interesado por los problemas que le preocupaban: saber si los náufragos podrían utilizar un pulverizador o un destilador de pilas para desalar el agua de mar, o si un motor movido por una cuerda que rodeara la embarcación podía funcionar. Y yo zarpaba para demostrar que era posible vivir en el mar... sin víveres ni patentes. Animados al principio, en apariencia, por el mismo ideal, ahora exponíamos intenciones que resultaban ser muy distintas. Entonces, tras haber obtenido directamente de fábrica un bote neumático nuevo, regresé a Tánger con el objeto de mis sueños. Mi «mecenas» me acompañaba. Aquel día mantuvimos una larga conversación con Jack. Convirtiéndose en abogado de la teoría oficial, nuestro «mecenas» quería convencerle de que una embarcación neumática sólo podía aguantar diez días en el mar. A fin de cuentas, aquello era algo que no podía decirnos a nosotros, y Jack se indignó. Pensé entonces que habíamos ganado y que nuestro promotor nos concedería la ayuda que necesitábamos. Me propuso comprar un receptor de radio, para que pudiéramos disponer, por lo menos, de una hora segura que nos permitiera tomar la estrella.

—Es muy caro —le dije.

—¿Cuánto?

—Aquí, en Tánger, de cincuenta a sesenta mil francos.

—¿Y en Francia?

—Casi el doble.

—Se lo regalo.

Nos dirigimos a la tienda, nuestro hombre paga, hace que establezcan la factura a nombre de: «Dr. Bombard. Museo Oceanográfico, Mónaco.» Al día siguiente se marchaba... llevándose la radio.

EL ATLÁNTICO

VII

Salida de Tánger

DESDE hace unos días Jack ha cambiado. Su entusiasmo se apaga poco a poco. Más tarde sabré que le ha dicho a uno de nuestros amigos: «Si Alain me deja más tiempo aquí, no podré ya partir...»

Para compensar esos desengaños, llegan las ayudas: el señor Cleemens nos ofrece artilugios de pesca, el Club Náutico nos recibe principescamente; Mougenot se pone en contacto con Le Guen, antiguo radio de Leclerc, para obtener un receptor; el señor Tarpin, un papelero, me regala un par de gemelos; el señor Bergère me ayuda en el último momento.

Pese a esas activas simpatías, la espera es interminable. Jack encuentra siempre una razón para retrasar la partida: el viento, la marea, la estación. Es el navegante y lo acepto. Cierta día, sin embargo, me entero por un taxista de lo que todo el mundo, salvo yo, sabe en Tánger: Jack está decidido a hacer cualquier cosa para impedirme proseguir, y está convencido de que nunca podré partir solo. Desanimado por unos instantes, pienso en abandonarlo todo. ¿Pero qué dirán entonces? «Ya ven, no era posible, la teoría es falsa.» ¡No! Sé que es cierta. Lo probaré, continúo.

Finalmente, empujado, arrastrado, Jack pone manos a la obra sin entusiasmo. Me ha propuesto, primero, volver al Mediterráneo. Me he mantenido firme. El agregado naval norteamericano, Pilots-Charts³² en mano, afirma que ir a Casablanca, y con más razón aún a las Canarias, es imposible. Yo sé que es posible. Durante un año estudié las corrientes en el Museo Oceanográfico. La estación no está demasiado adelantada. Muy al contrario, sé que dentro de un mes nuestras posibilidades serán máximas.

De mala gana, tras haber aducido la marea, los vientos, la carencia de cartas, Jack acepta intentarlo el lunes 11 de agosto. Pero como sé que no está convencido, la duda entra en mi espíritu: le bastaría con hacer girar la embarcación durante mi sueño y despertaría en el Mediterráneo. Pasar el tiempo vigilándose mutuamente, ¡qué programa! Ahora bien, se ha levantado el viento del este. Probablemente tenemos para tres días. Admirable ocasión para cruzar el estrecho de Gibraltar, ese río que se arroja en el Mediterráneo. Una barca española nos remolca. Qué ansiosa sorpresa cuando, en vez de hacernos llevar hacia el oeste, hacia el Atlántico, Jack ordena:

—Hacia el cabo Malabata.

Es en dirección este, hacia el Mediterráneo. Aduce que debemos esperar al abrigo que el viento sea menos violento.

El mar, en efecto, está bastante agitado, pero si no aprovechamos el viento favorable, nos será imposible entrar en las «fauces del monstruo». La expresión corresponde perfectamente a lo que siento: debemos abandonar el Mediterráneo para entrar en algo mucho más grande, que me parece desmesurado. ¿Qué sería para el Atlántico, ese océano que se tragó un continente para arrebatarse el nombre, hundir nuestro frágil esquife?

La barca española nos arrastra regularmente hacia el este y nos detenemos en una playita, al pie de la casa de un amigo, el conde Ferreto Ferreti. Toda la jornada del martes pasa en la ociosidad. Por la mañana del miércoles, el viento sigue soplando. Jack va a Tánger hacia las nueve de la mañana: sólo para hacer unas compras. Anuncian que es el último día en que el viento va a sernos favorable, y debemos partir, como muy tarde, a las dieciocho horas. A las dieciocho horas, Jack no está. No puedo más, siento que si vacilo, todo va a fracasar.

Con la ayuda del aduanero Jean Stodel, a quien dejo una nota para Jack —«Tomo la responsabilidad de partir solo, para conseguirlo hay que creer; si fracaso, será responsabilidad de un no-especialista. Hasta la vista, hermano. Alain»—, parto, lleno de cólera, ambición y confianza.

VIII

Solo a bordo

MI primer objetivo era cruzar el estrecho y llegar lo antes posible a alta mar para encontrar la «corriente de las Canarias». La costa me asustaba, y me apartaba de ella lo más posible; era un ingenuo. No pensaba en mi soledad, pues era necesario luchar. Se trataba, ni más ni menos, de pasar de un mundo a otro. Abandonar el Mediterráneo por el Atlántico no es cosa sencilla. Es penetrar, en pocas millas, en otro espacio y otro tiempo. La unidad de referencia iba a pasar del día a la semana, de la milla al centenar de millas. Pero para llegar al Atlántico era preciso, como los pretendientes de los cuentos orientales, llevar a cabo una prueba casi imposible. Quien haya visto, durante una inundación, el agua corriendo a seis o siete nudos, arrastrándolo todo a su paso, puede hacerse una idea de la fuerza del torrente contra el que yo tendría que luchar. Para remontar corriente semejante, los grandes salmones del Norte necesitan esa fuerza nueva, exigente, infatigable que les da el Amor. Para cruzar el estrecho, yo necesitaré la fuerza de la Aventura, el gran deseo del campo libre, la llamada del océano —ese océano que se lanza contra mí como para impedirme responder a ella—. Por fortuna contaba, para forzar esa barrera, con un aliado, aunque tuviera el tiempo contado: el viento del este. Corriente de aire contra corriente de mar: asiera la partida que se jugaba. Aquella primera noche me fue imposible dormir. Cualquier falta de atención por mi parte me arrojaría, definitivamente, al vertedero mediterráneo. El viento se mantuvo toda la noche y volé por la superficie de la corriente. Ciertamente no eran luces lo que faltaba a mi alrededor, pues los navíos eran muy numerosos. El cabo Espartel se desvanecía. Por la mañana, en la niebla, al sudeste de mi posición, parecía doblado.

Durante toda aquella jornada, la corriente multiplicará sus esfuerzos mientras el viento decae. Intento ponerme de través. Lamentablemente, me acerco al sur pero veo que la tierra avanza. Estoy agotado. Pero «debo pasar o morir». Sé que pasar es posible. El Espartel, sin embargo, crece a ojos vista. ¡Horror!, cuando lanzo una ojeada al compás, advierto que la aguja indica la punta del cabo hacia el sudoeste. Ya está, he vuelto al estrecho. El río de Gibraltar sigue corriendo con grandes torbellinos que mi bote cruza. ¡Qué vamos a hacerle!, rememorando mi infancia de remero, recuerdo que, contra

una corriente, es más fácil avanzar cerca de la costa. Y el Espartel crece, crece. ¡Sorpresa!, creo que la gran mansión blanca, a cuya altura estaba yo hace un rato, ha quedado un poco atrás. Unos minutos angustiosos. ¡Claro que sí! Ahí está el Espartel, lo doblo y, en el deslumbramiento del ocaso, aquel jueves para mí memorable, entro en el océano prometido. La contracorriente que me ha arrastrado, tallando su curso en el vasto río hostil, me ha llevado a mi cita con la gran experiencia.

Tras aquella tensión, llegado por fin al océano, siento el primer asalto de la soledad. Mi enemiga, ya conocida, no ataca bruscamente, pero su presencia, poco a poco, irá invadiéndome al hilo de aquellos días atlánticos. Tendrá que aguardar a que yo esté realmente «en el océano»; de momento, estoy aún «en la costa»; por otra parte, los problemas afluyen y me impiden fijar el pensamiento sobre la «instalación a bordo de la soledad». Sólo cuando estos problemas estén resueltos, la soledad se convertirá entonces en *el* problema.

De momento, en primer lugar, ¿adonde ir? ¿Casablanca o las Canarias? Evidentemente, preferiría hacer escala en Casablanca. Pero me pregunto aún qué efecto habrá producido mi solitaria partida. ¿No me tomarán por un loco furioso y me confiscarán el material en la primera escala? ¿No será mejor evitarlo a toda costa? No, a fin de cuentas es preciso que me detenga, pues los míos deben estar inortalmente inquietos al saberme, ahora, solo. Tomo entonces conciencia de que en mí se ha introducido un sentimiento turbio: al fin y al cabo, si me detienen, no será ya culpa mía. ¿No resultaría eso cierto alivio? No me atrevo a responder afirmativamente, pero me doy cuenta de que el miedo ha ganado terreno. El problema inmediato que debo resolver es no embarrancar en la primera playa, algo que los «expertos» deben esperar desde mi solitaria partida. Con un viento nor-nordeste, pongo rumbo oeste-sudoeste. Si puedo mantener el rumbo, trazaré la cuerda del arco Tánger-Casablanca.

Aprendamos primero a navegar. Sé utilizar el compás y la vela. Queda la regla Cras para determinar mi ruta. Tras unos tanteos, lo logro. ¡Qué maravillosa sencillez! Basta con poner el centro más al sur, sobre un meridiano o un paralelo, y leer la cifra que se tiene ante los ojos, así se obtiene la ruta teórica. Luego basta con añadir la declinación con su signo y la ruta real queda por fin determinada.

Eso me ocupa toda la jornada del viernes 15. Pocos barcos a mi alrededor. Por fortuna, los sedales proporcionados por el señor Cleemens resultan muy

eficaces. Pesco, sobre todo, grandes castañas (o brama raii). Tengo comida y bebida. Y en abundancia. ¡Por qué no estará Jack aquí! Se ha desanimado precisamente cuando la cosa se hacía interesante y útil. ¡Soy ahora un verdadero náufrago! Vamos, cada día me tomaré la tensión, el pulso...

El sábado 16, un gran barco viene a visitarme.

Es una trainera de Algeciras. Los pescadores se asombran al ver la cantidad de pescado que saco del agua. La distracción de la pesca me ha permitido matar el tiempo, pues el viento es francamente desesperante: se levanta regularmente a mediodía, en la buena dirección, y me abandona con la misma regularidad hacia las ocho de la noche. Comienzo a trabajar el sextante. Medir la altura del sol a mediodía no es difícil: basta con hacer coincidir en la mira el borde inferior del sol con el horizonte. Una escala da entonces el valor del ángulo sol-observador-horizonte; pero eso no era todo: ¿cómo podía obtener, con esta simple medida, mi latitud? Tras algunas investigaciones, logro mi objetivo³³. No me era necesario saber la hora exacta, bastaba calcular el ángulo que formaba el sol con el horizonte en el momento de alcanzar lo alto de su curva. Esta medida me era suficiente, pues, descendiendo prácticamente por el mismo meridiano (Tánger está situado aproximadamente a 8° 15', Casablanca a 9° 50', es decir, una desdeñable diferencia de 1° de longitud, aproximadamente), no necesitaba buscar mi longitud.

Compruebo cada día mis puntos en el sextante por medio de observaciones costeras, lo que me permite confirmar o, con mayor frecuencia al principio, desmentir mi resultado instrumental. Afortunadamente, a mediodía, el mar suele estar muy tranquilo, de ahí una línea de horizonte bastante clara y poco móvil.

El sábado 16, veo pasar los aviones de línea que hacen escala en Casablanca. Su trayectoria me es muy útil: me permite verificar mi ruta. Da igual, me siento terriblemente solo. Comienzo a preguntarme si voy a proseguir o abandonaré en Casablanca. Para no ocultar nada, el miedo, o al menos una continua angustia, no me abandona. Mientras siga costeando, todo irá bien, ¿pero y luego? Cuando miro hacia el Atlántico, me aterra su inmensidad. Realmente, aquí ya nada es comparable a lo que acabo de abandonar.

El domingo 17 de agosto, estoy en plena forma, tal vez porque esta mañana me he reído mucho: al despertar, era todavía casi de noche cuando, como un relámpago, muy lejos en el cielo, ha pasado ante mis ojos un platillo volante.

He corrido a filmarlo y, luego, he comprendido mi equivocación: era el planeta Júpiter que, con el cabeceo del oleaje, había cruzado mi campo visual. La historia me divirtió mucho y, con la ayuda del buen humor, recuperé la confianza. ¡Qué poco necesitamos! Cada vez más, durante los siguientes meses, mi espíritu iba a ser presa de los caprichosos juegos de la alegría y las penas.

La jornada transcurre con su habitual monotonía: algunos barcos, algunos aviones. No he visto la costa en todo el día, pero sé que está allí y esa certeza me permite conservar toda mi confianza. Por la noche, los faros me envían tres mensajes «personales». Es Medehia, Port Lyautey, pienso. Y me duermo optimista.

Duermo bien todas las noches, fijando la barra y la vela. Despierto sin embargo con bastante regularidad, dos o tres veces por noche, justo el tiempo necesario para echar una ojeada al compás, a la vela y a la costa, y ver si todo va bien, luego vuelvo a dormirme en esa abrumadora calma que ni siquiera un soplo turba. Parece como si el viento temiera molestar mi apacible sueño. Así pues, qué desagradable sorpresa fue, al alba del lunes 18, verme rodeado por una niebla opaca. Aprecié más que nunca la utilidad del compás.

Aprovechando la bruma intento aprender navegación astronómica para determinar mi posición, con el fin de no depender únicamente del sol a mediodía. Pero mi libro está en inglés y los autores suelen empeñarse en explicar el porqué de las cosas en vez de mostrar el modo de hacerlas. Finalmente, los resultados son bastante enojosos, lo que no afecta en demasía mi moral. Sin embargo, en la niebla, algunos ruidos de sirena ponen a dura prueba mis nervios. Ya no es una sola, como en Columbretes, sino ecos que repercuten sin fin. Dan la impresión de unos animales extraños que se hablan y responden. Por primera vez, quizá, advierto realmente lo que puede ser la soledad. Pienso en esa presencia, en ese punto de referencia, en esa boya de salvamento que mi compañero constituía. ¡Si aceptara reunirse conmigo en Casa o en las Canarias! Estando solo, todo te engaña, todo parece burlarse. No tener a nadie junto a uno que pueda confirmar tus impresiones o combatir las... Realmente tengo la impresión de que podría ser presa de un espejismo, de que nada podría hacerme ya discernir entre lo falso y lo real. ¡Oh, detenerme en Casa y no volver a partir! Necesito contacto humano. En fin, hoy no he visto la tierra pero tal vez perciba una luz. No, estoy solo, solo, la tierra se oculta, las luces se esconden. Voy a desalentarme cuando un petrolero de Stanvanger me adelanta, confirmando mi ruta:

—¿Casablanca?

—Siempre con el mismo rumbo. ¡Buen viaje! —me gritan.

El martes es, más bien, una sensación de rabia lo que me anima: mi régimen es ocho horas de viento por dieciséis de calma... ¡Cuándo encontraré, pues, el famoso alisio! Por fortuna, los aviones, que son ahora más numerosos, confirman mi dirección. Me acerco, no cabe duda. Si el viento se mantiene, entraré en Casa esta noche o mañana por la mañana. Hago ya cálculos de media para saber en cuánto tiempo podría ir de las Canarias a las Antillas. Pienso que en unos cincuenta o sesenta días. Decididamente, la moral va mejor. El pescado sigue siendo abundante. Una gran castañola cae sobre mí. Para desprenderse de los remolinos del bote, en los que ha quedado atrapada, ha saltado y, por desgracia para ella, del lado malo. Comienzo a desear de nuevo una buena comida cocida.

A las 14 h 30 brillan al sol los depósitos de Fedala; anoto en mi diario: «Agua fresca esta noche o mañana.»

A las 20 h 30 estoy a cien metros del dique de Casa. He fallado la entrada y el oleaje me impide ver las boyas de señalización. Qué voy a hacerle. Paso la noche fuera. El ruido de las olas rompiéndose contra el dique no es tranquilizador, pero de todos modos duermo. En el fondo, se duerme mejor en alta mar que junto a la costa. Para el que navega, la tierra es mucho más peligrosa que el mar.

Como el miércoles 20, cuando despierto, reina una calma chicha, remo vigorosamente y entro en el puerto del Yacht Club, donde soy la sensación. Me muestran el diario de la mañana que publica, como titular: «El Hereje, a punto de zozobrar en el golfo de Cádiz.» Tendría que comenzar a compadecerme de mi suerte. El comisario especial Auradoux lo arregla todo con la policía y la aduana (¡es difícil para un resucitado!). El doctor Furnestin, director de la Oficina de Pesca de Marruecos, me regala una red para plancton. Más adelante hablaré del maravilloso recibimiento que me hicieron en Casablanca. Decido partir, sean cuales sean las circunstancias, el domingo 24 a las diez de la mañana.

IX

Casablanca-Las Palmas

SE reanuda el debate. Dos hombres que realmente me habían asado a luego lento para ponerme a prueba, me dicen: «Zarpa, estás listo»; son Furnestin y un ingeniero de minas, Pierre Elissague. Todos mis nuevos amigos están a nuestro alrededor, inquietos, ansiosos, pero sin opinar. No intentarán influir en mi decisión. Sin embargo, tres hombres se cruzan de brazos y pontifican: el presidente del club, el capitán del barco de salvamento y el propietario de la lancha que debe remolcarme. Estoy solo en la sala del club cuando oigo a dos periodistas:

—Podemos marcharnos, no zarpará.

—¿Cómo?, sólo espero que la niebla disminuya para que me remolquen.

—No, el remolque le ha abandonado.

El presidente ha avisado de que cualquier embarcación que me remolque tendrá que abandonar el pabellón del club, lo que equivale a una expulsión.

Me dirijo entonces hacia el presidente del club y le digo:

—Perdone, debo encontrar a alguien que me remolque, pues me hago a la mar. Si me ahogo, siempre podrá alegar su oposición a mi partida.

Dejando allí mis objetos valiosos y frágiles, incubando mi cólera, voy en busca de alguien que quiera remolcarme. Hay dos yates, uno de ellos, el Maeva, perteneciente a Jean-Michel Crolbois, que acepta. Me vuelvo entonces hacia una barca de periodistas que evoluciona a mi alrededor:

—¿Quieren ir a buscar mis cartas?

Van, y me las trae la campeona de natación Gisèle Vallerey. (El incidente, en los periódicos, va a convertirse en: «¡Ya ven que es un cuentista, se olvidaba las cartas!»)

Abandonamos lentamente el puerto de Casablanca. Me escoltan numerosas lanchas. Saludo a mis amigos y nos zambullimos en la bruma. Comienzo, desde entonces, a escribir el diario de mi travesía en solitario.

Domingo 24 - Suelto la amarra ante las costas de El Hank; calma chicha. Bruma. Tengo un nudo en el estómago, no tengo hambre a pesar de todos los atunes que retozan a mi alrededor. La bruma y el viento desaparecen por la noche ante los impasibles y precisos guiños del faro de El Hank.

Lunes 25, por la mañana - En el mismo lugar, el viento se levanta, buena dirección N.-N.-E., ¡pero qué niebla! No hay modo de apreciar mi distancia de la costa.

14 horas. Una costa a pleno sur, ¿pero qué será eso?

18 horas. Creo que es Azemmour. Sería verdaderamente maravilloso. Pesca a carretadas. Debiera ver el faro de Sidi-Bou-Afi dentro de quince millas. Debería estar al sudoeste.

21 horas. Estupendo, ahí está el faro previsto.

Martes 26, por la mañana - Ante las costas de Mazagán. El tiempo es muy claro. Es una suerte para doblar el cabo Blanco del norte. Si no derivase, sería preciso entonces mantener el rumbo a 240 y seguir así siete días. ¡Siempre que tenga valor para ello! Mi sextante comienza a serme familiar. Marco la carta. Esta noche veré el faro del cabo Cantin. Debiera ser mi última visión de la tierra antes de las Canarias.

Anocheecer. La costa parece venir hacia mí. Sin embargo, mi trayectoria le es paralela. Por la noche, no hay cabo Cantin. Y puesto que su faro llega a treinta millas, estoy lejos aún. La pesca al crepúsculo es realmente milagrosa (bonitos, brama raii).

Las cuatro de la madrugada. Faro del cabo Cantin, al sur, sudoeste. ¡Estupendo!

Miércoles 27- La costa es muy clara. ¡Qué visibilidad!, lo reconozco todo gracias a las «vistas de costa» de las *Instrucciones náuticas*³⁴. El cabo Safi es visible. He hecho, salvo el domingo, unas sesenta millas diarias. La pesca es maravillosa. Ahora voy a perder de vista la tierra. Será preciso mantenerse oeste-sudoeste durante seis días. Sin debilidad. El primer peligro es, en efecto, el que señalaba Furnestin: dificultades para pasar entre Juby y Fuerteventura. Decido que cuanto más al oeste mejor será. La costa, hacia Mogador, es muy visible. Por fortuna, las *Instrucciones náuticas* precisan que el cabo y la isla son visibles desde muy mar adentro, lo que me tranquiliza. El sextante cuesta más de manejar y, por lo de la longitud, ¡ejem! Me parece estar derivando hacia el oeste, pero el viento cesa también por la noche. Lo que no facilita, precisamente, la navegación a la estima.

No puedo leer de nuevo sin un pequeño estremecimiento retrospectivo esta frase de mi diario de a bordo:

Jueves 28- Última visión, muy breve, de Mogador, luego todo se esfuma. Poco viento, me parece que derivo hacia el oeste.

Eso espero.

3 horas. El viento se eleva del norte-noroeste. Cuidado con la deriva. ¡No tengo que bajar hacia el sur! Me siento horriblemente solo. Nada a la vista. Navegante novato, no sé dónde estoy, sólo supongo que lo sé. Si fallo las Canarias, es el Atlántico sur, la trágica ruta de la balsa de la Medusa. El viento es maravilloso: ¡siempre que aguante!

Viernes 29- El viento ha aguantado, me ha sido incluso necesario «hacer girar el rodillo», es decir, reducir la superficie de la vela. *9 horas.* Me cruzo con un gran carguero, que lleva en sentido contrario el mismo rumbo que yo. Debe de venir de las Canarias. Estoy, pues, en el buen camino. Si no surgen problemas de aterraje...

Sábado 30- ¡Señor, qué noche acabo de pasar! Estoy molido, no he pegado ojo. Ayer, hacia las 16 horas, la gran zarabanda; tuve que echar mi ancla flotante. Realmente me pregunto: 1º, cómo una embarcación tan frágil puede «aguantar» los embates del mar; 2º, cómo puede resistir mi corazón. La moral se resiente; creo que me detendré en las Canarias. Siempre que esta noche pueda dormir, y además, siempre ese horrible miedo a pasar entre ambas tierras sin verlas, ni a la derecha ni a la izquierda.

Domingo 31- Durante la noche, he derivado hacia el sur más de lo que esperaba y, a las 15 horas, he podido detener un barco portugués que me confirma la posición. Me ofrece bebida y comida. Lo rechazo; de hecho, desde este punto de vista, todo va bien. Pesco cada día magníficas caballas y, no cabe duda, comienzo a acostumbrarme al pescado crudo. El agua del Atlántico parece deliciosa comparada con la del Mediterráneo. Es mucho menos salada y calma perfectamente la sed. ¿Irán tan bien todo cuando sea necesario prolongar esta situación durante varias semanas? Mi ruta es buena; estoy a setenta millas al nor-nordeste de Alegranza. Treinta y seis horas más ojo avizor y estaré en el interior del archipiélago. ¡Siempre que no salga de allí. Dios mío! Adorables pajaritos negros y blancos me hacen compañía cada tarde, a las cuatro exactamente.

Lunes 1 - He pasado una de las noches más duras de todo el viaje, desde Mónaco, pues hace muy mala mar. Pero, realmente, me siento bien pagado.

Ayer por la noche, al acostarme a la buena de Dios (por la noche, fijo la barra y duermo), me dije: «Si he navegado bien, tengo que ver la primera isla mañana por la mañana, a la izquierda», y esta mañana, al levantarme, descubro a unas veinte millas al sur, a la izquierda, las dos islas de encantadores nombres: Alegranza y Graciosa. ¡Qué buen presagio! Ahora me toca no fallar en el aterraje. Pero tengo confianza. Ya gané la primera vez, ganaré también la segunda.

Martes 2 - Me aterroriza ver qué distancia separa esas islas, unas de otras, y el espantoso vacío en el que voy a sumirme si no encuentro la costa. Pues me resulta imposible volver sobre mis pasos. Debo saberlo para el porvenir. Cuando haya abandonado las Canarias, o si no las encuentro, cualquier esperanza de regreso me estará prohibida. La distancia más pequeña que deberé recorrer, entonces, será de más de seis mil kilómetros. Evidentemente, creo que podré aguantar, ¡pero qué atroz inquietud para todos los míos y qué triunfo para los que predijeron que nunca llegaría a Las Palmas! Si quiero convencer, tengo que probar. Dije que llegaría a Gran Canaria, quiero atracar allí y no derivar. Me hubiera sido fácil abordar las primeras islas divisadas. Quiero probar que puedo ir a donde quiera. Es primordial para el náufrago que, como yo, debe poder alcanzar el punto que se ha señalado.

Por la tarde. Mi bote de salvamento, cuyas posibilidades de navegación todo el mundo había negado, me deja cada día más estupefacto. Debo, cada mañana hacia las once, deshincharlo un poco para evitar que el aire dilatado por el sol lo haga estallar. Vuelvo a hincharlo cada noche. Prácticamente no embarco agua y duermo tranquilamente. Las primeras noches fueron muy difíciles. Despertaba sobresaltado, a cada instante, con la sensación de que había ocurrido una catástrofe, pero he adquirido confianza. Puesto que, de día, el barco no ha volcado, ¿por qué va a volcar de noche? Me es imposible permanecer día y noche con la barra en la mano. Pues bien, he advertido que mi bote, cuando el viento sopla de popa, va en línea recta, aunque yo haya fijado el gobernalle, y me confío rápidamente a la regularidad del viento. Puedo, pues, dormir tranquilo cuando esté lejos de tierra, ¡pero qué va a suceder cuando tenga que atracar? No puedo remontar el viento; sólo puedo navegar con «viento de costado».

Miércoles 3- ¡Dios mío. Dios mío!, ¿qué ocurre? Toda la noche acechando el faro de Las Palmas, debiera estar allí y no veo nada. ¿Qué hacer? ¿Qué

hacer? ¿Debo detenerme esperando que se disipe la niebla? ¿Debo, por el contrario, proseguir hacia el sur?

A mediodía. Por fin, un avión emprende el vuelo a mi derecha; no ha tenido todavía tiempo de elevarse; ¡ahí está la tierra, voy a ganar!

3 horas. Se ha terminado, nunca alcanzaré esa tierra. Creía que el avión había despegado de la parte norte y ahora, cuando la costa aparece, advierto que he dejado desfilas cuarenta kilómetros de tierra y que apenas me quedan unos diez para atracar. El viento sopla hacia el norte, yo derivo hacia el sur, arrastrado por una violenta corriente; voy a pasar a tres millas de la tierra, pero nunca la alcanzaré.

6 horas. ¡Tal vez! Tal vez me quede una oportunidad, una contra-corriente compensa mi deriva. La punta sur de la isla, que mira a la inmensidad del Atlántico sur, todavía está a mi izquierda. ¡Tal vez!...

Tuve razón manteniendo la esperanza mientras escribía esas líneas. Hacia las 10, estoy a cien metros de la orilla, pero reconozco haber tenido tanto miedo que, por un instante, pensé en abandonar el bote y ganar la costa a nado. Ahora, el problema es no desgarrarse contra los arrecifes. Los pescadores me han visto y una densa muchedumbre me señala el lugar por el que puedo llegar a la arena, entre dos agudos entrantes de roca. Evito el peligro, abordo. Es la primera vez que una embarcación de caucho ha demostrado que podía navegar durante nueve horas con un viento tan desfavorable. He tenido tanto miedo, un miedo tan violento, que necesitaré varias horas para poder caminar. Pero, a fin de cuentas, he tocado la isla que deseaba alcanzar.

Había demostrado no sólo que sabía navegar sino también que navegaba deprisa: de Casablanca a las Canarias había tardado, exactamente, once días (del 24 de agosto al 3 de septiembre), lo que suponía un tiempo muy bueno. En efecto, para el mismo recorrido, Gerbault había tardado catorce días. Le Toumelin, doce días y Ann Davidson, veintinueve días.

¿Cómo me las compuse, en realidad?

Ciertamente, y por primera vez en mi vida, efectué una navegación instrumental lejos de las costas. Sin embargo, como no confiaba en mis medidas astronómicas, controlaba también mi navegación a la estima: cada día anotaba el número de millas que estimaba haber avanzado en la dirección indicada por el compás. Eso me daba una ruta ideal —que suponía que yo no había derivado en absoluto—. Aplicaba a esta ruta un «margen de seguridad» correspondiente a mi probable deriva, dadas la dirección y la fuerza de la

corriente —informaciones facilitadas por las *Instrucciones náuticas*—. En efecto, no había que olvidar ese rápido torrente, que se adivina sin comprobarlo físicamente. Este movimiento invisible, pero tan real como el movimiento browniano, me arrastraba insidiosamente hacia el sur, haciéndome correr el riesgo de pasar entre las islas y la costa africana. Cada día anotaba, pues, tres posiciones: la que era calculada, la que era estimada y, más pesimista, aquella en la que podía encontrarme si todas las condiciones desfavorables habían actuado al máximo. Basándome en estos puntos, trabajaba para no caer en la trampa que se abría ante mí.

«Pero, puesto que zarpaba para cruzar el Atlántico, ¿qué importancia hubiera tenido, para usted, no encontrar las islas y partir de inmediato hacia el gran salto?». Evidentemente, mis tres razones hacían imposible esa partida inmediata hacia la gran aventura. En primer lugar, la preocupación que habrían sufrido los míos, que me creían partido por un viaje máximo de quince días. Luego, el hecho de que, moralmente, no estaba preparado para fallar el objetivo; me habría parecido del peor augurio terminar mal esa primera etapa que me había fijado. Por fin, si tras unos quince días nadie tenía noticias de mí, los poderes públicos no habrían dejado de intervenir; se habrían iniciado búsquedas; los salvadores me habrían encontrado o no, pero en caso afirmativo, mi experiencia habría acabado; en el negativo, ¿quién habría creído en mi buena fe viéndome llegar a las Antillas setenta u ochenta días después de haber salido de Casablanca?

Tras once días de navegación, regresé, pues, a tierra. El pueblecito de Castillo del Romeral, a unas diez millas al sur de Las Palmas, me dedicó un recibimiento principesco. Cuando mi embarcación fue señalada, los habitantes habían acudido de todos lados, convencidos de que se trataba de un verdadero naufrago, y en la playa me aguardaba una verdadera asamblea general, compuesta por gente sencilla y acogedora, vestidos con telas claras y de vistosos colores.

Las costas de Gran Canaria son extremadamente rocosas y, aunque yo había podido atracar en una playita donde dominaba la arena, no dejaba de ser cierto que grandes salientes de lava seguían amenazando, a derecha e izquierda, mi neumático flotante, por poco que se le hubiera ocurrido desplazarse. ¡Qué importa!, tras haber pasado un calvario, mi bote recibía los honores, así como el orgulloso y pequeño pabellón tricolor que yo había izado. En pocos segundos, el Hereje, completamente cargado, es izado sobre

los vigorosos hombros de veinte hombres. Por mi parte, yo soy sostenido, a trancas y barrancas, por dos amables autóctonos. Manuel, el «jefe» del pueblo, se acerca a mí y, eterna pregunta, quiere saber de dónde vengo. Le doy mi habitual respuesta:

—De Francia, de Niza, después Baleares, Tánger, Casablanca, y once días de Casablanca a aquí.

Es evidente que aquello supera su comprensión. Mira a su alrededor, para ver si los demás han oído la inverosímil respuesta. «*Ames habent, el non audient.*» Veo muy bien, a pesar de su innata cortesía con el huésped, que cierto escepticismo planea sobre su rostro. Necesitarán varios días para admitir que he dicho la verdad. Mientras, en casa de Manuel me sirven un huevo frito. El «cofrade» del lugar, «practicante», es decir, enfermero diplomado y maestro de escuela, está allí. Pese al sueño y la fatiga que me abruman, debo pasar la velada contando mi historia, en un curioso español formado por palabras francesas «iberizadas», pero que mis interlocutores consiguen comprender.

X

Tierra, tentación, titubeo

PREGUNTO cuándo y cómo podré ir a Las Palmas para telegrafiar mi llegada y ponerme en contacto con las autoridades francesas y españolas. Me tranquilizo: un coche (deliciosamente apodado «Pirata») me llevará mañana a la capital de la isla. Manuel desea tanto como yo ponerse en contacto con las autoridades. Quisiera librarse de ese sujeto molesto o, al menos, ponerse en regla con la aduana y la policía. En este mismo punto de la costa tuvo lugar el naufragio de un yate, hace un mes aproximadamente: el Dandy, procedente de Finlandia vía Casablanca. Al parecer, con la inocencia común a los pescadores de todos los países, los de aquí recogieron a continuación todos los restos que pudieron encontrar a lo largo de la costa: «Todo lo que está en el foso es para el soldado.» En virtud del refrán, les pareció lícito quedarse para sí el modesto botín. El bueno de Manuel parece haber tenido, desde entonces, algunos problemas serios con la Matrícula marítima (también él) y no desea en absoluto que la cosa vuelva a empezar conmigo. Mientras, voy a acostarme. ¿Dónde? En la escuela. ¿Pero cómo? No hay camas de sobra. No importa, dormiré en una camilla de curas. Sin muelles, pero creo que pocas veces habré pasado tan buena noche en un colchón mullido y con buenos resortes. Me parece que la tierra se mueve un poco. ¡Estoy a punto de marearme!

El 4 de septiembre, por la mañana, el «Pirata» está allí, esperándome. Mi amigo Manuel lanza grandes gritos cuando le hablo de pagar. Un último adiós y el «Pirata» se pone en marcha.

¡Qué esplendor el de esa isla que, esta mañana, me revela su aspecto más silvestre! Picos descamados y amenazadores que dominan grandes ríos de lava en los que anidan encantadoras aldeas de iglesias blancas y tejados llanos. Muchachas de fresca tez van a buscar el agua matinal (pues el agua es el gran problema de las Islas Afortunadas). Con el talle arqueado y noble el porte, caminan sin molestia alguna llevando en la cabeza los más variados recipientes, que van desde la más clásica jarra de arcilla al moderno barril de lata.

Los bananeros cubren todos los llanos de esta costa este de la isla, y me familiarizo con esos arbustos verdes, de hojas planas, a los que su progenie

condena a muerte. Cada arbusto vive un año y da un racimo; tras ello, deja paso a los jóvenes. Un implacable machetazo corta la efímera existencia y el retoño que crece bajo la protección materna comienza una vida activa, de la que ignora aún si será igualmente breve.

Pocos árboles en esta región, pues hay poca agua; hermosas palmeras datileras tan sólo, mágicas para mí, acostumbrado como estoy a los áridos horizontes de las llanuras líquidas.

A lo lejos, una catedral con doble torre me anuncia Las Palmas. Las *Instrucciones náuticas* me habían descrito la iglesia, visible desde el mar, con tanta precisión que mis guías estaban convencidos de que yo la había visto ya.

Las Palmas, la capital, está flanqueada por un maravilloso puerto, el Puerto de la Luz —una de las grandes escalas del Atlántico—. No tardo en conocer al comandante del puerto, hermano de un gran cardiólogo. Esperaba mi llegada. Mis amigos del diario *Le Petit Marocain* habían efectuado, unos días antes, el trayecto Casa-Canarias en el Armagnac, gran avión comercial que realizaba su primer viaje. Habían intentado descubrirme durante su recorrido, aunque en vano; y, al llegar, habían preguntado por mí. Aquí, por lo tanto, todo el mundo estaba al corriente.

Antes de lanzarme al «gran salto», pregunto al comandante del puerto si tiene la bondad de hacer que verifiquen mi sextante, para evitar los errores instrumentales.

—*Con mucho gusto.*

En algunos periódicos, la cosa se convertirá en: «Pidió lecciones de navegación. El comandante del puerto se negó, al no desear contribuir a su suicidio.» Tras haberlo leído, un ingeniero me propuso enseñarme navegación, viendo en ello el mejor medio de impedir mi muerte. Como perdí su carta, no pude agradecersele. Si esas líneas caen, algún día, ante sus ojos, que vea en ellas la expresión de mi agradecimiento.

Estaba todavía en casa del comandante del puerto cuando vino a buscarme el secretario del consulado; y fue el comienzo de una maravillosa amistad. Básteme decir que el señor Farnoux fue realmente, para mí, un segundo padre, alojándome en el consulado y disfrutando conmigo los encantos de la isla. En efecto, era un recién llegado en Las Palmas. Mientras yo estaba en su oficina, el más importante comerciante de la colonia francesa de Las Palmas, el señor Barchillon, fue a presentarse. No tardamos en formar un trío inseparable. El señor Barchillon se convirtió de improviso en nuestro mentor

y, bajo su fraternal égida, se me abrían los más variados medios mientras la isla desplegaba su prodigioso encanto. A esos hermanos de Francia se añadieron los maravillosos amigos del Yacht-Club. Contrariamente a la mayoría de los clubes, éste comprendía un 75% de navegantes por sólo un 25% de ociosos. Perdón, hermanos, por no poder nombraros aquí a todos, ¿pero cómo dejar de nombrarte a ti, Collachio, a ti Caliano y a ti Angelito, cuando evoco las delicias de Capua con las que me rodeasteis, haciendo así más difícil la decisión de mi partida? Había decidido no regresar a Francia, esperar unos ocho días para reparar, ponerlo todo a punto y volver a zarpar sin ir a batirme en París para poder proseguir en mejores condiciones. El cónsul aprobaba esta decisión. Mis amigos Barchillon y, sobre todo, el piloto en jefe Angelito, me suplicaban que reflexionase:

—Conozco el mar —me decía Angelito—, y lo que has hecho es magnífico, tu demostración es brillante pero, créeme, no pescarás en medio del Atlántico.

Pobre Angelito, ignorabas que era la única objeción que no debías hacerme. Los marinos, si ahora me detenía, no dejarían de afirmar:

—Sí, eso está muy bien, pero fuera de la plataforma continental habría sido incapaz de obtener un solo pescado.

Había que hacer la segunda parte de la demostración: había demostrado que con pescado crudo era posible sobrevivir; había que demostrar ahora que se podía pescar incluso en los lugares donde los ortodoxos afirmaban que era imposible.

El cónsul y Barchillon habían comprendido la razón de mi decisión y se habían puesto a mi disposición para ayudarme, uno en virtud de sus funciones y el otro de su fortuna. Ya sólo esperaba un telegrama de Ginette diciéndome «Hasta la vista». Tardaba, hasta el punto de que tuve tiempo de hacer una larga salida en yate hacia Fuerteventura. Nada llegaba. Finalmente, cierta mañana, en el consulado me esperaba un telegrama: «Anunciamos feliz nacimiento Nathalie. Felicidades *Hereje*.»

Mi hija, adelantándose a la llamada, había querido nacer antes de la gran partida. De nuevo iba a sufrir la tentación de la tierra: tenía que regresar a Francia, pues no podía partir sin ver a mi hija.

Cuando anuncié en el club mis intenciones, quienes, por amistad, se oponían a mi «gran salto», creyeron haber triunfado. Manuel, de Castillo del Romeral, fuera de sí, se plantó en el consulado:

—¿Es cierto que Bombard ha abandonado?

El cónsul le dio sólo una respuesta evasiva. En el fondo de sí mismos, todos pensaban: «Es sincero cuando quiere continuar, pero no me preocupa: su mujer sabrá detenerle e impedir que cometa esta locura.»

Gracias a la caución consular, me reservaron una plaza en el avión directo Las Palmas-París, y el 12 de septiembre volé hacia Francia. En la escala de Casablanca, la muchedumbre de mis amigos me aguardaba en el aeródromo.

En Orly, sorpresa: hay dos periodistas. Algunos periódicos comienzan a afirmar que el viaje ha terminado —a consecuencia del nacimiento de mi hija—. Ahí podré yo medir el valor y la admirable abnegación de mi mujer. Ella confía, me ha visto trabajar, sabe que es posible, conoce los resultados que espero obtener: salvar vidas, gran cantidad de vidas. Decir que es feliz viéndome partir, ciertamente no, pero comprende la necesidad, sabe que mi demostración necesita este viaje. No hará nada para retenerme.

Y ahí se sitúa la continuación de lo que he denominado el *Entremés cómico*.

Al día siguiente de mi llegada, dos gendarmes llaman a la puerta del internado de Amiens:

—Quisiéramos hablar con usted en privado —me dicen cuando acudo.

—¿...?

—Pues bien: tenía usted que pagar 8.000 francos de costas judiciales, no los ha pagado, tiene que acompañarnos, o a casa del recaudador o a la cárcel.

—¿Cuántos días de cárcel?

—¡Doce! —y me muestran una orden de detención.

¡Lamentablemente no tenía tiempo para ir a la cárcel! Pago, pues, los 8.000 francos —precisamente los que debían financiar la continuación de mi viaje.

Libre, paso allí diez días encantadores, que me ablandan, mientras los periódicos afirman: «No volverá a partir», y Palmer declara en Tánger: «¡Proseguir más allá de las Canarias, en esta estación, es una locura, un suicidio!». Un escepticismo casi general rodea mi proyecto. Sólo el nacimiento de mi hija despierta el interés. Un rodeo para ver a un amigo enfermo, en los alrededores de Poitiers, y tomo el avión hacia las Canarias, vía Casablanca. Hago allí una escala de algunos días para hablar de plancton con la Oficina científica de la Pesca de Marruecos. Se trata de estudiar las posibilidades de pesca en las regiones que voy a atravesar.

Quiero intentar obtener, también, un receptor de radio. He renunciado definitivamente a un emisor, aunque me ofrezcan uno. Mi razonamiento es el

siguiente: en primer lugar estoy solo, pues Jack no vendrá ya conmigo ahora, y estoy absolutamente decidido a no buscarle sucesor. Me sería, pues, realmente difícil, si no imposible, hacer funcionar un generador y emitir al mismo tiempo. Además, soy incapaz de reparar la menor avería; bastaría un mal contacto para que todo el mundo me creyese muerto. ¡Imaginen el efecto sobre la moral de mi familia! Nada de emisor, pues, pero un receptor me sería de gran utilidad. En efecto, la longitud se obtiene con el cálculo de la diferencia entre la hora solar en el lugar considerado y la hora correspondiente al meridiano cero elegido arbitrariamente. Actualmente, el meridiano cero es el meridiano de Greenwich, a partir del cual se determinan los grados de longitud. Hay cuatro minutos de diferencia con la hora en este meridiano —cuatro minutos más al este, cuatro minutos menos al oeste—. Lo que supone una hora cada quince grados³⁵.

Un receptor me permitiría librarme de la servidumbre del cronómetro: podría cada día saber la hora y comprobar mi reloj, pero necesito algo resistente. Ahora bien, los fondos escasean: «Sea lo que Dios quiera», espero que en Casablanca me ayuden. Sin embargo, estaba muy lejos de imaginar aquel recibimiento: en el aeródromo me esperaba un centenar de personas. Había incluso una hermosa dama que llevaba un ramo de flores con los colores de la ciudad de París. Estaba allí también un representante de los antiguos marineros, que entendía de salvamento y había tomado, enérgicamente, mi defensa cuando alguien había dicho: «Lo que necesita no son libros de navegación, sino más bien un libro de oraciones.» Me anunció que, indignado por la anécdota de los dos gendarmes. *Le Petit Marocain* había abierto una suscripción para pagar mi multa. El primer suscriptor había sido el almirante Sol, que mandaba la Marina en Marruecos. La suscripción proseguía. Iba a ser, por fin, un hombre con los antecedentes penales en regla, si no vírgenes. Terminaba así el *Entremés cómico*³⁶.

¡En marcha, reincidente!

Y comienzan a llover las invitaciones. Los antiguos marineros quieren recibirme. Mi amigo Pierrot me cede su apartamento. La Oficina de Pesca me recibe como a un hijo, ni siquiera pródigo, y comienzo a buscar una radio. Mientras, no adelgazo. Algunos de mis amigos me invitan a cenar a las 11 de la noche y se extrañan de mi poco apetito. Ignoran que, para que nadie se enfade, he tenido que aceptar una primera cena a las 7 de la tarde y que, a fe mía, el apetito disminuye. Por fin una radio en el horizonte. Mi amigo

Élisague y su *alter ego*, Frayssines, me ofrecen un admirable aparato con batería que tengo aún delante mientras escribo. Hacen que le fabriquen una funda impermeable, de nylon, que envuelve incluso el extremo de la antena telescópica. Además, me regalan unos «chirimbolos de higiene de caucho», destinados a conservar al abrigo de la humedad la sal de silicio que utilizaré para preservar los órganos de mi aparato de la posible condensación.

Finalmente, supremo honor, cierta mañana recibo una invitación procedente del Almirantazgo. Un hombrecillo vivaz, vestido de blanco, me recibe y, pese a una apariencia amistosa, comienza a apretarme seriamente las tuercas. Me habla de mi objetivo, de mis medios, me tiende algunas trampas sobre navegación; en resumen, intenta informarse.

Si supiera usted, almirante, qué alegría me dio usted aquel día; esperaba desde hacía mucho tiempo que alguien intentara hacerme decir la verdad. Al terminar aquel interrogatorio, amistoso pero duro, el almirante me dijo:

—Ahora lo hemos comprendido y vamos a ayudarle.

Almirante, gracias a usted, hasta cierto punto, cada vez que, en alta mar, encontraba un pabellón extranjero —español, inglés u holandés— me sentía una unidad de la marina francesa. Usted me dio su personal portulano del Atlántico y, sobre todo, fue el único marino que, antes del éxito, me escribió: «Lo conseguirá.» *Scripta manent*, almirante, y usted lo sabía cuando tuvo el detalle de dedicarme mi carta³⁷.

Sin embargo, era ya hora de partir. Casablanca se me hacía cada vez más querida y llegaría un momento en que la partida iba a ser, para mí, desgarradora. El 5 de octubre, tomo de nuevo el avión hacia Las Palmas. ¡Hasta pronto, Casablanca!

El avión me deja en Tenerife, desde donde nos dirigimos a Las Palmas. Iba a esperar allí quince largos días aún, mientras la música, la amistad, la naturaleza y los deportes se esforzarían por retenerme.

La música eran los conciertos en el teatro; la amistad eran el club, los yates amigos. Maeve y Nymph Errant, llegados durante mi ausencia (maravillosa amistad del mar: recuerdo que una noche, once *yachtmen* se habían reunido en el Nymph Errant; representaban, en total, nueve naciones —tres ingleses, un americano, un italiano, un español, un suizo, un danés, un holandés y un francés—).

La naturaleza eran las admirables excursiones a la Cruz de Tejeda, a Agaete, en compañía de encantadores guías: Calmano y Collacchio.

Los deportes eran aquellas animadas reuniones en la piscina, donde la

adorable campeona de España hacía deslumbrantes demostraciones y donde yo era derrotado, en los doscientos metros *crawl* por el dinámico señor Boiteux, padre.

«¡Cuidado, Alain, si te quedas demasiado tiempo, jamás podrás marcharte ya!». Cuántas veces me atormentó esta exhortación durante mis largas noches sin sueño. Y sin embargo, nada podía hacer, el viento seguía soplando del sur. Mientras no cambiase sería inútil intentar una partida. ¿Qué me proporcionaría la luna nueva?

Finalmente, el 18 de octubre el viento cambió, se fijó la partida para el día siguiente.

XI

Hombre de agua salada

38

EL domingo 19 de octubre el viento parece favorable. Se ha establecido de nor-nordeste: es, efectivamente, el alisio que yo esperaba, impaciente, para partir.

Un yate francés me arrastrará fuera del puerto. El clima de la partida es tal que no sólo encuentro la amistad que en aquel momento necesito, sino también una comprensión que me llega al corazón. El señor Farnoux, cónsul en Las Palmas, que por la mañana me ha llevado a misa (¡a mí, al hugonote!), me acompaña al Yacht-Club. Su primera intención era subir a bordo del remolcador, escoltarme hasta alta mar y sólo allí despedirse de mí. Pero ambos estamos conmovidos y, sin duda por temor a conmoveirse más, me dice de pronto, en un tono casi huraño:

—¡Bueno, no, no voy a venir! Un abrazo. Esta tarde no estaré allí, no me lo reproches.

¡Como si pudiera reprocharle algo! Le abrazo también: ésa será nuestra despedida. Me dirijo hacia el Hereje con el padre de Boiteux. El material y los víveres, previamente controlados por las autoridades consulares, se han embarcado ya, así como el receptor de radio que acaban de darme... Angelito, el piloto en jefe, procede a un último examen y comprueba que mi sextante dé el punto exacto. Durante estos preparativos, a nuestro alrededor comienza a formarse una verdadera muchedumbre. Me entregan un banderín del club, me hacen firmar en el libro de oro, todos mis amigos están allí, incluso los desconocidos son amistosos. Me quedaré sorprendido, pasmado, tras haberme hecho a la mar, al encontrarme a la cabeza de una verdadera procesión de embarcaciones que me escoltan a la salida del puerto de Las Palmas, mientras todas las sirenas de los navíos atracados aullan, saludando mi partida. Veleros de todos los tamaños y todas las formas viran y revolotean a mi alrededor, con sus velas blancas parecidas a gaviotas; sus ocupantes hacían, de vez en cuando, la señal de la cruz, para darme buena suerte. Todos sentíamos, en el fondo del corazón, que la gran prueba iba a comenzar.

Como para alentarme en mi viaje, una gran goleta de tres mástiles, el buque escuela de los oficiales de la Marina española, se hallaba en el lugar preciso

donde yo había decidido abandonar el remolque. Me pareció que el destino, colocando allí aquel testimonio de los antiguos tiempos de la navegación, había querido hacerme una señal, expresarme también su adiós, pues aquél era uno de los últimos representantes de los barcos fantasmas de antaño, de los viajes del escorbuto, de los naufragos de la Medusa, de todos aquellos que nada encontraban para comer en el mar y sobre quienes el mar, «*man eater*³⁹», se había cerrado. Apenas había soltado la amarra del remolque cuando vi que el pabellón del buque escuela se arriaba lentamente para saludarme: todos los alumnos oficiales, alineados en la borda, se descubrieron a mi paso. Pensé, muy a mi pesar, que en todas las marinas del mundo se saluda así a los muertos. Pero yo izaba mi vela para dar testimonio de la vida. Me arrastró por entre aquellos ligeros veleros que evolucionaban y saludaban, unos con su pabellón, otros con su vela mayor. Dentro de poco estarían lejos.

Ya no distinguía más que el buque escuela y me creía solo por fin en el mar cuando recibí el último saludo, el más glorioso: los *midships* encapillaron las tres grandes gavias y las soltaron al mismo tiempo, con gran ruido de viento y velas poniéndose a la capa. Fue para mí como un latigazo, como si saludaran ya mi éxito y no mi partida.

El anochecer era extremadamente tranquilo. El viento se mantenía del nor-nordeste y el bote avanzaba con regularidad, a una velocidad media de tres nudos y medio⁴⁰ hacia el sur de Gran Canaria. Mis proyectos eran los siguientes: descender primero hacia el sur-sureste antes de orientarme directamente hacia el oeste. Me hallaba exactamente a 28" de latitud norte y 15" de longitud oeste. Debía dirigirme hacia los 60" de longitud oeste, aproximadamente, y a algún lugar entre los 12" y 18° de latitud norte. Había decidido no poner de inmediato rumbo al oeste, para evitar el mar de los Sargazos que, con la región de las Calmas, era la más temible trampa que tenía que esquivar.

Al norte de la ruta que debía tomar, la corriente ecuatorial del Norte y el Gulf Stream forman, ambos, un gigantesco torbellino que agita, en una circunferencia de quince mil kilómetros, inmensas masas de algas cuya procedencia sigue siendo un misterio: el mar de los Sargazos, del que toda vida se ha retirado. Se dice que nadie nunca ha pescado allí un pez comestible. Lo cierto es que la región es, para la navegación, una de las más peligrosas, pues constituye una verdadera trampa, una especie de red vegetal en la que las algas atrapan con más seguridad que una malla. El mar era,

pues, temible al norte. Al sur, los vientos no lo eran menos, pues allí estaba la región de las Calmas: los dos alisios, tan poderosos uno como otro, procedente el uno del este, de Portugal, y el otro del sudeste, del Congo, se libran a una gigantesca lucha de influencias en esa tierra de nadie de violentos chaparrones, imprevisibles torbellinos, inquietantes calmas, verdadero Estado que separa el hemisferio norte del hemisferio sur. Esa anárquica violencia de los elementos estuvo a punto de resultarle fatal a Mermoz: yo sabía que, si caía en ella, no podría liberarme. A mi derecha un torbellino de corrientes, a mi izquierda un torbellino de vientos.

Lamentablemente, el viento favorable que soplaba a la partida no iba a durar mucho: al anochecer, me abandonó; contemplando mi inútil vela, me preguntaba cuánto tiempo iba a durar aquella calma, pero nada me permitió preverlo; lenta e invencible, la corriente empujaba al Hereje hacia al sur. En el mástil había fijado el fanal para que me vieran los numerosos navíos que cruzan entre Gran Canaria y la isla de Fuerteventura. El remo-gobernalle sujeto, con la lona de la tienda hasta el cuello, como una manta, la cabeza en los cinturones salvavidas, me duermo hacia las ocho y media. Sin viento, el Hereje derivaba lentamente. Hacía fresco y la noche era muy luminosa.

Al día siguiente y al otro, el viento seguía sin soplar y me hallaba exactamente en la misma posición que el día de mi llegada, cuando la niebla me ocultaba la isla. Carecía de puntos de orientación, sabiendo sólo que tenía una isla a la derecha, otra a la izquierda y que no se veía nada. Esperaba con impaciencia el momento en que, llegado a pleno Atlántico, sería inútil que me iluminara por la noche, pues ningún navío se cruzaría en mi ruta.

El lunes aparecieron a mi alrededor los primeros signos de vida. Por desgracia sólo eran, aún, pececillos que nadaban ante la embarcación, como para dirigirme. Era difícil atraparlos y, por lo demás, no me habrían alimentado demasiado. Comenzaba a temer que la calma se prolongase cuando, por la tarde, el viento se levantó y me permitió, por fin, poner rumbo al 21°. Mantendría esa dirección durante unos diez días para alcanzar un punto situado a un centenar de millas al oeste de las islas de Cabo Verde y, desde allí, poner rumbo directamente a las Antillas. Aquel día, escribí en mi diario:

«Moral excelente, pero sol tórrido. Tengo mucha sed. He bebido un poco de agua de mar, pues los peces brillan por su ausencia: todo lo que he podido pescar apenas llega al kilo y medio, es decir, una cantidad de agua absolutamente insuficiente. Pero bueno, se irá tirando. El agua me parece

poco salada comparada con la del Mediterráneo.»

Aquella noche, vi mi experiencia como realmente era: de un modo por completo nuevo comparado con aquel banco de pruebas que había sido el Mediterráneo, un lago frecuentado, civilizado, surcado por los navíos. Entraba ahora en el Océano sin medida, sin encuentros, el Océano que iba a juzgar, realmente, mi tentativa. Desde el comienzo, todo contribuía a hacer sensible esa aterrorizadora desproporción. El alisio se hacía cada vez más fresco. Pronto llegó la tormenta. Llevándome unas veces en sus crestas, otras en su seno, las olas me protegían o me exponían al viento, sucesivamente. A mi alrededor, rompían las olas. ¿Qué sucedería si me encontraba justo en el punto de ruptura de una masa líquida?

Impotente pero confiando en la estabilidad de mi bote, me dormí esperando una noche sin sueños. Fue una noche de pesadilla. Me pareció que el agua subía a mi alrededor, que lo había invadido todo. Comencé a debatirme. ¿Tenía todavía un barco debajo? ¿Estaba dentro? ¿Estaba fuera? Nado. Nado más aún. Muerto de angustia, despierto; el Hereje está sumergido por completo. Advierto que una ola acaba de romper justo sobre nosotros. Hay que achicar a toda costa. Sólo los poderosos flotadores de caucho sobresalen aún y, a uno y otro lado, está el mar; el Hereje prosigue imperturbablemente su ruta, como un pecio, pero no tengo derecho, no tengo tiempo para desalentarme. Casi instintivamente, achico primero con ambas manos, luego con mi sombrero: absurdo instrumento para aquel trabajo imposible. Era preciso achicar lo bastante deprisa, entre las más grandes olas, para que el Hereje, aligerado, emergiese de un modo suficiente. Aun provisto de un verdadero achicador, me habría sido necesario aguantar un ritmo ya extenuante: cada ola importante que nos alcanzaba propinaba un gran golpe al espejo de popa y, luego, el océano caía de nuevo, haciendo inútil, irrisorio, desesperante el trabajo de los diez minutos o el cuarto de hora precedentes. Me cuesta mucho comprender, a mí mismo, cómo pude, transido, aguantar así dos horas, pues necesité dos horas de trabajo antes de poner de nuevo, definitivamente, la embarcación a flote. Náufrago, si eres siempre más tozudo que el mar, vencerás.

Estaba salvado, pero el agua lo había impregnado todo y, cuando el sol lo hubiera secado, el Hereje corría el riesgo de quedar cubierto por una delgada película de sal que se humedecería cada noche con la humedad. El bote se había convertido en una verdadera marisma salobre. El material embarcado estaba en bolsas impermeables; la radio, en especial, no había sufrido. Las

cerillas, en cambio, están empapadas. Las extiendo a mi alrededor para que sequen al sol. No sé si dará resultado, pero hay que probarlo siempre. Tengo un centenar de cajas, afortunadamente, pues ahora necesitare una caja entera para encontrar una cerilla que se inflame. Diviso de nuevo la tierra; pienso que es la última vez. En cualquier caso, ahora estaba seguro de que el Hereje nunca podría volcar. Se había comportado como esperaba: como un acuaplano, una plataforma, en la cresta de la ola por donde se había deslizado sin ofrecer resistencia. Existían ya muchas posibilidades de que el barco, por lo menos, llegara entero a la otra costa.

La noche siguiente, temiendo que se reprodujera la desventura y viendo que el viento aumentaba, arrié la vela; y para evitar que una ola, cayendo sobre el bote, invadiera su interior, lancé el ancla flotante, exponiendo así la proa al oleaje. Pero era una lástima perder tan buena velocidad. Sigo sin haber pescado nada aunque, a mi alrededor, unos círculos concéntricos parecen probar que afluyen los animales. Como había previsto, dentro de dos días tendré pescado.

El jueves 23 no escribí nada en mi diario, pues no tuve tiempo, ya que dediqué toda la jornada a trabajos de costura. El viento se había levantado en la buena dirección: era, en efecto, el alisio del nordeste, que debía llevarme hasta las Antillas. El destino, como se sabe, es irónico; apenas se había establecido el viento cuando la vela se desgarró en toda su anchura, esa vela fiel que me había llevado de Mónaco a las Canarias. Había decidido, al partir, utilizarla el mayor tiempo posible, dispuesto a sustituirla por la vela nueva cuando no cumpliera ya su misión. Pero no pensaba, ay, que fuera tan pronto. Lanzo, pues, el ancla flotante, arrió la vela y fijo la nueva a la verga. Media hora después, una violenta ráfaga de viento se la lleva como una cometa, con un aleteo; la veo emprender el vuelo y caer a lo lejos, en las olas. Había arrancado con ella todos los cabos que la sujetaban, incluidas la escota y la driza.

Tendré que recurrir, pues, a mi vieja vela desgarrada y, resignado, comienzo a zurcirla. Mi material consiste, en total y para todo, en un carrete de hilo negro, ordinario, y unas agujas no menos ordinarias, de modo que debo zurcir punto a punto (como si dijéramos día a día). No puedo extender ante mí toda la obra, pues me falta espacio. Tengo que ir avanzando, poco a poco, por el desgarrón, como he ido avanzando por las olas, como avanzaré por el tiempo. Al anochecer, el trabajo está apenas terminado; muy cansado y no deseando exponer mi obra a una prueba demasiado dura, pues es, a fin de

cuentas, la última vela que me queda, y no deseo que me la arranquen, duermo con el ancla flotante; a veces hay que saber perder, también, unas horas preciosas.

Durante todo el resto del viaje tendré cierto miedo a mirar, ante mí, esa vela con ese remiendo de tela que la atraviesa, como una herida dispuesta a abrirse de nuevo, pero tengo miedo, sobre todo, del propio miedo, pues sé que la fatiga del mar nos hace supersticiosos y la superstición nos hace débiles y cobardes. De ahí data el inicio de una larga lucha moral, sin duda tan vital como la que debía librar contra los elementos. Advertí que, cuando todo iba mal, no pensaba en ella, pero que después de cualquier mejoría volvía a sentir temores. Me hacía entonces preguntas sobre mi material. ¿Aguantaría hasta el fin? Tal vez mi angustia se explique por el hecho de que toda aquella noche la pasé helado. Comenzaba a temblar, empapado, con la piel impregnada de sal. Nunca me ha gustado tanto el sol; acechaba el amanecer, le imploraba como a un salvador. Eso suponía conocerlo mal u olvidar, como podrá verse más tarde, que existen amigos pérfidos.

Hasta entonces había progresado muy poco y, algo más grave, no sabía cuántas millas había avanzado. Así comenzarán mis errores de cálculo en el establecimiento de mi longitud, errores que estuvieron a punto de serme funestos; volveré a hablar de ello más adelante. Cierto es que estoy en la zona de los alisios fuertes, donde se inicia el viento, joven y vigoroso, y sopla todavía con su primitiva violencia. Sólo más tarde se apaciguará y, diseminándose por una mayor superficie, su fuerza disminuirá por ello.

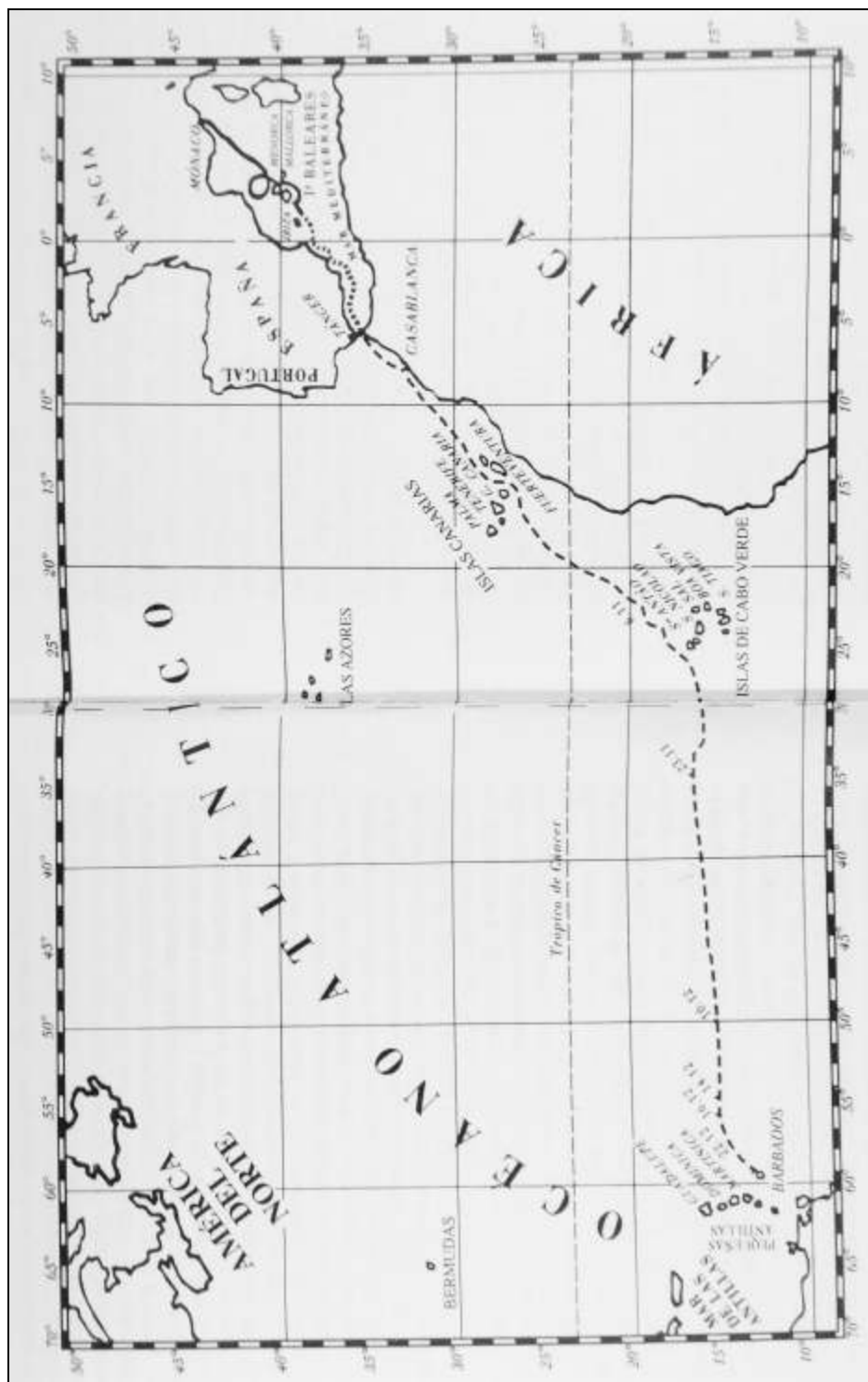
De momento, las olas son altas y blancas en su cresta; es el mar que muestra los dientes al reír, como un niño travieso. Y al igual que a los niños se les oculta el temor, izo mi remendada vela. Apenas he adquirido cierta velocidad cuando comienza la pesca; a mi alrededor aparecen grandes manchas verdes y azules. Son peces que, al principio, no se acercan demasiado y sólo se muestran con desconfianza. En efecto, al menor gesto se alejan rápidamente, se zambullen y desaparecen en la profundidad de las aguas. Sin embargo, es preciso que consiga pescar. Paso todo el día del 21 de octubre trabajando para doblar la punta de mi cuchillo. Lentamente, sin romperla, en mi remo plano, como en un yunque; fijo entonces con un cordel el mango de mi cuchillo en el extremo del remo para intentar arponear el primer pez que se acerque lo bastante. A bordo todo puede servir de cuerda: una corbata, los cordones de los zapatos, un cinturón, unos cabos... Un náufrago tendrá siempre. Yo no quería utilizar el *emergency fishing kit*⁴¹,

pues en la mayoría de los casos los náufragos carecerían incluso de ese estuche. Tenía que pescar con los medios de a bordo. Durante este trabajo, ante mi gran asombro, algunos pájaros siguen pasando sobre mi cabeza. Estaba convencido de que, en cuanto hubiera abandonado la tierra, ya no habría. Otro prejuicio de terráqueo. Nunca pasé un solo día sin divisar pájaros. Uno de ellos, en especial, parecía haberse encariñado conmigo: todos los días del viaje, hasta que llegué, acudía hacia las cuatro para trazar algunos círculos por encima del Hereje.

Pero, sobre todo, me interesaban los peces.

El sábado 15 de octubre, tras haber tocado y herido varios y haber acariciado la esperanza, viéndolos agitarse al extremo de mi improvisado gancho, de poder por fin comer algo, saqué del agua la primera dorada. Estaba salvado: tenía al mismo tiempo alimento, bebida, cebo y anzuelo, pues tras su opérculo en forma de gancho había un maravilloso anzuelo natural, que se encuentra ya en las tumbas de los hombres prehistóricos y cuyo uso reinventé.

Había creado mi primer sedal. Ahora podría comer y beber, cada día, en abundancia; nunca más tendría hambre y sed. Ahí estaba, para el náufrago que yo era, la primera y más decisiva victoria de la herejía.



Por otra parte, eso fue, en efecto, lo más herético de mi condición de náufrago.

Los primeros días no estuve, aún, por completo solo en el mar: grandes barcos, que parecían dirigirse hacia las Canarias, se cruzaban conmigo: sin

embargo, ni uno solo se molestó. Nunca sabré si me vieron, pero es muy probable que a un náufrago le cueste mucho que le descubran. Tenía, una vez más, pruebas de ello. En cambio, los peces afluían ahora alrededor del Hereje y no iban a abandonarme ya. Los pescadores y los especialistas habían declarado, formalmente, antes de mi partida: «En cuanto haya abandonado las islas, ya no pescará nada.» Ahora bien, las manchas verdes y azules se habían convertido en siluetas de grandes peces que, familiares ahora, retozaban alrededor del bote. Durante el viaje me familiarizaría con esos lomos multicolores cuya presencia buscaba yo cada mañana, como la de unos amigos. De vez en cuando, un chasquido parecido a una detonación me hacía volver la cabeza, justo con el tiempo de ver el relámpago plateado de un cuerpo cayendo de nuevo al agua.

El viento soplaba con regularidad. Yo dejaba la vela día y noche, pues, al no tener ya islas que evitar, me mostraba mucho más dócil al soplo que me empujaba y, navegando con viento de popa, corría ante las olas que me adelantaban lentamente. Al igual que la velocidad proporciona al ciclista su equilibrio, ellas me daban seguridad, pues, si me detenía, la ola chocaba violentamente con el espejo de popa y rompía inundándome. Me dominó entonces lo que podríamos llamar «la angustia del material», la angustia y el temor de que el material no aguante, sobre todo mi vela herida.

Escribo en mi diario:

«Creía, antes de partir, que lo más duro sería encontrar comida y bebida, pero no: es "la angustia del material", y la de la humedad, que no es menos atroz. De todos modos, tengo que cubrirme con la ropa empapada que tengo, sin ello me mataría el frío.»

Y anoto, ya aquel día, como conclusión:

«El náufrago nunca tendrá que quitarse la ropa, aunque esté húmeda.»

Había comprendido, desde dos días después de la partida, empapado hasta los huesos, que las ropas, incluso húmedas, mantienen el calor del cuerpo. Iba vestido normalmente, como un náufrago, con un pantalón, una camisa, un jersey y una chaqueta.

Instruido por la experiencia, no me reía ya del atavío de las pescadoras de mejillones y gambas de la región del Boulonnais, que llevan siempre encima su vestido más cálido, las más gruesas medias de lana, sus zapatos más impermeables y entran en el mar con todo ese atavío.

El domingo 26 de octubre, escribo ya en mi diario:

«No consigo determinar mi longitud. La hora de la culminación tendría que bastar.»

La cuestión es grave: el principio era que la altura del sol en el horizonte, a mediodía, tendría que darme la latitud, teniendo que facilitarme la longitud el hecho de que el mediodía cambiaba de hora. Ahora bien, yo había zarpado de los 15°; tenía, pues, que encontrar, normalmente a mediodía, el sol en lo más alto de su curso (a la una de la tarde según mi reloj). En realidad, había tenido el sol en lo alto de su curso a las doce y cuarto. Consideraba, pues, que era preciso hacer una corrección de unos 45 minutos. Más adelante se verá qué error me hizo cometer este cálculo.

Aquel día encontré, en mi bolsillo, una nota de mi amigo John Staniland, el capitán del yate *Nymph Errant*, que debía abandonar las Canarias tres semanas más tarde. Era su dirección, que me había dado antes de mi partida, pidiéndome que le telegraficara en cuanto hubiese llegado a una de las islas que forman el archipiélago de las Antillas: «*John Staniland, core of King Harhour master, Bridgetown, Barbados.*» Y había añadido: «*To await arrival of British yacht*», lo que significaba: «Llegarás antes que nosotros». Sabía, naturalmente, que llegaría mucho antes que yo, pero quería demostrarme, quería hacerme creer, en fin, que yo sería el primero en llegar al otro lado. Sin embargo, yo me mostraba muy optimista al escribir: «Si estoy donde pienso, habré alcanzado los 21° norte el miércoles y, cambiando de ruta el jueves para poner rumbo al oeste, habré tardado diez días para recorrer setecientas millas; tras ello me quedarán todavía mil ochocientas, es decir, veinticinco días a la misma velocidad.»

Pero la esperanza está siempre permitida, y en mí la esperanza era viva, como lo seguirá siendo hasta el fin. Tenía la impresión de haber zarpado la víspera. Hacía, sin embargo, ocho días que estaba en el mar. Me han preguntado a menudo si me había aburrido. No es posible aburrirse con el mar. Esta aventura era un corte absoluto en mi vida. Aunque cada día me pareció extremadamente largo, el tiempo no contaba ya, pues había perdido cualquier base de referencia: las horas de las citas, cosas que hacer en un momento concreto; y los días se esfumaban sin que tuviera conciencia de ello. Sólo más tarde, cuando esa vida se convirtiese en mi vida normal, el tiempo volvería a contar, a hacerse largo, pues podría comparar los días a otros días exactamente semejantes.

La segunda semana comenzó con un día festivo que me produjo cierta

nostalgia. Era mi aniversario. Tras mi llegada a Barbados, cuando me preguntaban mi edad, solía responder: «Cumplí veintiocho años en el mar.» Sin embargo, el destino iba a mostrarse clemente y a ofrecerme, aquel día, mi regalo de aniversario. El anzuelo fijado a un cabo se arrastraba tras la embarcación cuando, de pronto, una de esas grandes aves que los ingleses llaman *shearwater* y cuyo nombre francés no he conseguido encontrar (en español se llaman «pardelas»), se lanza sobre el cebo que era un pez volador sin cabeza. Tiro de ella hasta traerla a bordo, algo inquieto por el efecto de sus picotazos en los cilindros de caucho. Apenas llegada a bordo, por fortuna, sufre un violento mareo, vomita y mancha mi embarcación con sus deyecciones. Estaba fuera de combate y, a pesar de mi repugnancia, le retorcí el cuello.

Ciertamente era la primera vez en mi vida que comía un pájaro crudo, pero, a fin de cuentas, si comemos cruda la carne picada, ¿por qué no un pájaro? Aconsejo vivamente a quienes capturen un ave marina que no la desplumen, sino que la despellejen, pues la piel es extremadamente rica en grasas. Dividí mi pájaro en dos partes; una para aquel mismo día, la otra, que puse al sol para que se secase, para el día siguiente. Pero no vayan a creer que, por fin, iba a comer algo que no supiera a pescado. En este punto, sufrí una horrible decepción. La carne era excelente, pero tenía un fuerte sabor a marisco.

Durante la noche, sufrí una violenta emoción: por encima de la tienda advertí una curiosa luz. Al principio pensé en el fuego. De hecho, era mi pájaro, que lanzaba a su alrededor fuertes fosforescencias, hasta el punto de que la extraña luz, proyectándose sobre la vela, le daba un aspecto fantástico.

El 28 de octubre se produjo un acontecimiento que iba a tener, a continuación, gran importancia —pero de momento no le presté atención—. Rompí la pulsera de mi reloj, al que se daba cuerda automáticamente con los movimientos de la muñeca. Lo sujeté con una aguja en la parte delantera de mi jersey, pensando que también así le daría cuerda, pero los movimientos que podía yo hacer en mi esquife no eran suficientes. Se detuvo poco después y, entonces, era ya demasiado tarde para darle cuerda. En adelante sería ya imposible saber con certeza en qué lugar me hallaba con respecto al oeste, es decir, en la dirección que más me importaba: la de las islas que quería alcanzar. Este incidente me reveló cómo el hecho de vivir al azar, de hacer sólo lo que me apetecía, de no conocer de antemano el trabajo que debía realizar, comenzaba a pesar mucho para mí. Decidí inmediatamente establecer un horario. Es, creo, extremadamente importante que el hombre

siga siendo dueño de sus acciones y que no le dirijan los acontecimientos.

En primer lugar, para romper con la presencia única y constante del mar, decidí llevar una vida «campesina», es decir, levantarme y acostarme con el sol.

De madrugada recojo los peces voladores que, durante la noche, sin ver la trampa, golpeaban contra la vela y caían en la superficie de la tienda. Iba a contar, desde el tercer día y durante todo el viaje, una media de cinco a quince cada mañana. Elijo para el desayuno los dos más hermosos. Tras ello, pesco durante una hora, aproximadamente, lo que basta para mi alimento cotidiano. Divido entonces mi provisión en dos partes, una para el almuerzo y otra para la cena. ¿Por qué no había cambiado las horas de mis comidas? ¿Por qué esperar, como en tierra, la mañana, el mediodía y el anochecer para comer? Porque, tras haber modificado ya la naturaleza de mi alimentación, consideraba inútil introducir un nuevo trastorno en mi régimen, cambiando las horas de trabajo de un estómago. Este se acostumbra a secretar jugos gástricos a la hora habitual de las comidas, para estar dispuesto a asimilarlas luego. Era, pues, inútil imponerle un trabajo suplementario.

Tras la pesca llega la hora de la inspección sistemática de mi embarcación.

El menor roce puede serle fatal, basta con que el lomo de un libro, una pequeña tabla, mi radio incluso, rocen siempre el mismo lugar para dañar y agujerear, en pocos días, el caucho. Quienes vean el Hereje expuesto en París, en el Museo de la Marina⁴², podrán comprobar que, a pesar de todas mis precauciones, es visible una superficie de desgaste en la parte derecha, en el lugar donde apoyaba yo la espalda. Al cabo de cuarenta y ocho horas, en efecto, me asustó comprobar que el mero hecho de apoyar la espalda contra la pared había hecho desaparecer la pintura. Era preciso, pues, interponer, entre ella y yo, algo que suprimiera el roce, pues tras la pintura llegaría la trama del tejido y, entonces, ¡adiós a la impermeabilidad! Ausculto entonces el bote, pegando mi oreja a lo largo de las paredes para saber en qué lugar puede existir un roce, exactamente como se ausculta un corazón para saber si hay un «soplo». Auscultaba, pues, los «soplos» de mi bote, intentando averiguar en qué lugar podía producirse el roce que me hubiera sido mortal. Como un pulmón, el cilindro lleno de aire me transmitía los aires a través de su masa sonora; el menor silbido me habría servido para descubrir cualquier escape. Utilizaba, además, la siguiente precaución: sucediera lo que sucediese, mi bote no iba a deshincharse regularmente en toda su superficie; cierro, pues, durante la noche los tabiques estancos que, durante el día, por lo general,

estaban abiertos; cuando vuelvo a abrirlos, a la mañana siguiente, si la presión de uno de los segmentos hubiera disminuido, se habría escuchado un silbido en el momento en que se restableciese la presión entre los distintos compartimentos. Gracias a Dios, el fenómeno no se produjo nunca. Esta inspección o, mejor, esta palpación, esta auscultación, me libraron, varias veces, de la catástrofe. Semejante vigilancia debe ser un imperativo categórico para todos los náufragos.

Viene luego media hora de gimnasia para ayudarme a mantener la flexibilidad de mis músculos y mis articulaciones. Finalmente, la pesca de las dos cucharadas de café de plancton necesarias para luchar contra el escorbuto, lo que exigía de diez a veinte minutos. Pero cualquier red arrojada al mar era un freno y yo me hallaba ante el siguiente dilema: recoger poco plancton e ir deprisa o recoger mucho para alimentarme, pero dejar de avanzar. Decidí pues lo siguiente: mientras el pescado fuese abundante, sólo consumiría plancton como medicamento (vitamina C).

A mediodía, llega la hora de tomar la estrella. Para obtener un resultado satisfactorio, media hora antes, realizo varias medidas, pues mi bote se agita siempre mucho. Poco a poco, el sol asciende y el progreso del ángulo se hace nulo; en este momento, está en el meridiano. A pesar de las terribles dificultades debidas a mi escasa elevación sobre el horizonte, adquiero rápidamente habilidad en el pequeño deporte. El gran peligro era considerar la cresta de una ola como el horizonte real. Afortunadamente, las olas eran extremadamente fuertes pero regulares, pues ninguna costa próxima quebraba su ritmo; había descubierto su periodicidad y sabía que, al cabo de seis o siete, me encontraría sobre una alta cresta desde donde dominaría el horizonte. Las contaba, pues, sin mirarlas, con el ojo en el ocular del sextante y, a la séptima, «echaba la ojeada». Era preciso, en aquel momento, hacer coincidir rápidamente el borde inferior del sol con el horizonte, dando un movimiento circular al sextante para que el sol estuviera exactamente en la tangente. Si mis latitudes al principio sufrían un error de unas diez millas, tras una semana, aproximadamente, alcanzaban una precisión de una milla.

La tarde es el momento más largo y penoso de la jornada —horas difíciles, sin medio alguno de evitar el implacable sol—. Las consagro al trabajo médico, científico e intelectual. A las 2, observación médica completa: tensión arterial, temperatura, estado de la piel, estado de los fáneros⁴³, estado de las mucosas, temperatura del agua, temperatura de la atmósfera, estado de la atmósfera, observaciones meteorológicas. Viene luego el examen

«subjetivo» —psíquico y moral— acompañado por ejercicios de memoria. Entre las distracciones: música, lectura, traducciones.

Cuando el sol se coloca detrás de la vela, dándome así un respiro, procedo al examen médico vespertino: cantidad de orina, fuerza muscular, número de deposiciones. Luego el resumen de las observaciones de la jornada: la pesca del día, la cantidad y calidad del pescado, el modo cómo lo he utilizado, la toma de plancton, su naturaleza, su sabor, su cantidad, los pájaros que he visto por fin. La noche, al caer, me proporciona el reposo y me concedo una o dos horas de radio tras la comida vespertina.

Durante toda la jornada se plantea un constante problema: saber cómo colocarme, pues la posición sentada comienza a hacerme sufrir. Me siento en el borde de la embarcación, con las piernas colgando, pero entonces corro el riesgo de que se me carguen las piernas y de tener edemas en los tobillos; o instalado en el fondo, con la espalda apoyada en el cilindro, con las piernas sobre el de enfrente, pero rápidamente el dolor de las piernas levantadas, martirizadas por los remos, me fuerza a cambiar de posición. A veces permanezco tendido cuan largo soy, pero como comienzo a adelgazar, mis huesos me martirizan a través de la piel y la posición se hace pronto insoportable. Permanecer de pie es casi imposible; la posición más parecida a la vertical me fuerza a mantenerme con las rodillas flexionadas, apoyadas en el cilindro, contemplando perpetuamente el mar. Por otra parte, me he tranquilizado atando a mi cinturón una cuerda de veinticinco metros, fijada a la implantación del mástil. El bote mantiene, es cierto, una estabilidad perfecta, sin embargo basta con que cambie de lugar para que una oscilación haga inestable mi posición: tengo que estar siempre apoyado en algo. Afortunadamente, no tenía que soportar cabeceos ni balanceos, sólo una simple oscilación. A pesar de todo, tengo la sensación de que bastaría una ola para que todo concluyera. A mi alrededor se aplastan, con estruendo de truenos, enormes olas que se derrumban en cuanto son desequilibradas por su propia fuerza. Una sola de ellas, al caer, puede poner fin a la experiencia y a mi vida.

Aquel 28 de octubre, anoto: «Buena señal: no tengo sueños alimentarios. Es la prueba de que no tengo hambre, pues el hambre es, en primer lugar, una obsesión. De hecho, no deseo nada.»

El 29 de octubre, me impresiona por primera vez lo trágico de mi situación. Lo que cambia, con respecto a las etapas precedentes, además de la longitud de la travesía, es su carácter ineluctable. Imposible detenerse, imposible

volver atrás; imposible, incluso, pedir socorro. Soy sólo un elemento en este inmenso movimiento. Formo parte de un mundo sin medida humana. A menudo siento escalofríos en el espinazo, y ahora, desde hace varios días, no se ve ya ningún barco. Ayer vi mi primer tiburón desde las Canarias. Pasó deprisa. Por lo que a las doradas se refiere, se hicieron pronto mis amigas; volveré a hablar de ellas con frecuencia, pues son la única presencia amistosa a mi alrededor. Por la noche, cuando despierto, me impresiona la belleza de estos animales que trazan surcos paralelos al mío —que la fosforescencia del mar transforma en trazos luminosos.

Presa de no sé qué curiosidad, quiero ver el efecto que producirá en estos animales el haz de una lámpara eléctrica proyectado hacia ellos. Enciendo mi linterna y la superficie del mar se ilumina enseguida. Los peces se concentran alrededor del haz luminoso. Estoy sumido aún en el arrobamiento de estas evoluciones, que yo dirijo a mi guisa, cuando, brutalmente, un choque me obliga a apoyarme en el borde del bote. Es un tiburón, un gran tiburón de cola muy asimétrica. Se ha vuelto boca arriba para venir hacia mí. Todos sus colmillos brillan bajo la luz eléctrica; su vientre es blanco. Golpea varias veces el bote con el hocico. ¿Quiso morder en aquel momento? No lo sé: siempre me han dicho que los tiburones, cuando intentaban apoderarse de una presa, se ponían boca arriba. Sólo puedo afirmar que tuve mucho miedo; no estaba todavía acostumbrado a tan brutales maneras. El único tiburón que había visto hasta entonces, entre Casablanca y las Canarias, me había seguido a respetuosa distancia. Pero éste nació sin duda demasiado lejos de cualquier costa para mostrarse tan civilizado. Tras apagar mi luz, espero que vaya a alejarse. Durante mucho rato, sus coletazos chasquean a mi alrededor como latigazos y me salpican, regularmente, de la cabeza a los pies. De vez en cuando aparece su vientre, mancha blanca entre un fosforescente castillo de fuegos artificiales. Finalmente, harto sin duda de mi pasividad, se aleja. Es probable que quisiera mordirme, ¿pero han intentado alguna vez morder un balón de fútbol? Sé que es prácticamente imposible y, poco a poco, me tranquilizo, aunque deseando que tan indeseables huéspedes no vuelvan a acercarse a mí. Y me juro no volver a iluminar nunca la superficie del mar. A partir de aquel día, alentado por la total ausencia de barcos a mi alrededor, y también para ahorrar petróleo, decido suprimir mi fanal nocturno. La moral es buena todavía, aunque comienzo ya a sufrir el frío nocturno, la inmovilidad y la humedad, que es verdaderamente atroz. Los primeros efectos de la experiencia comienzan a manifestarse en mi cuerpo. Anoto en

mi diario:

«He perdido la uña del dedo meñique del pie derecho; además, una extraña erupción, debida probablemente a la sal, ha aparecido en el dorso de mis manos: tengo un miedo terrible a la furunculosis, que sería para mí un dolor espantoso, y que quisiera intentar no cuidar para no falsear los datos de la experiencia. Tengo a bordo antibióticos, pero si los utilizo, los futuros naufragos objetarán que, en caso de naufragio, ellos no tendrán medicamentos. Estoy decidido a utilizarlos sólo en último extremo.»

Primeros asaltos de la soledad y la fatiga; me abandono a comparar mi situación con mi vida normal:

«¡Ah! Realmente es duro el precio que estoy pagando por los días de buena vida que pasé en tierra». Y, siempre optimista, cuento con que sólo me quedan ya de 25 a 40 días.

Es divertido (en aquel momento era más bien trágico) ver cómo la ruta en la carta adopta un significado terrestre: sigo escribiendo en mi diario:

«Cuando haya llegado a los 21° norte, giro a la derecha y tomo 255 en vez de 230» (hasta en las cifras, que toman aspecto de carreteras nacionales). Tengo entonces realmente la impresión de que voy a doblar por la primera a la derecha. Aquel océano sin límite se orienta, para mí, como una ciudad, por el mero hecho de ir a alguna parte.

«Escribiendo mi diario, no he tomado mi latitud: qué vamos a hacerle, lo haré mañana, tengo tiempo. En fin, en el mismo recorrido. Colón tardó, en la misma estación, 22 días: yo pienso tardar de 35 a 40. Hay que aprender a vivir contemplativa y vegetativamente, pues desde que reflexiono todo parece más largo.» Me hago entonces la pregunta:

«Si no estuviera solo, sería más fácil. Eso creo. ¿Oh, Jack, por qué, por qué? En fin, criticar no sirve de nada. ¡Dios mío, qué fuerte es este alisio! Si mi vela lo soporta, mejor, llegaré más deprisa, pero estoy empapado.»

El jueves 30, un verdadero delirio de optimismo se apodera de mí. Escribo palabra a palabra:

«Veintitrés días aún» (lo que me haría llegar el 23 de noviembre): añado de todos modos: «Si todo va bien.»

Muchos se sorprenderán ante ese optimismo, y lo creerán posterior al viaje, invocando en especial los plazos que yo mismo había fijado para mi empresa. Pero lo hice porque era necesario conceder un amplio margen a la preocupación de los míos. Si hubiera dicho: «Tardaré treinta y cinco días», y no sesenta, se hubieran puesto en marcha al vigésimo día, mientras que,

gracias a la precaución tomada, sólo comenzarán a moverse al trigésimo o cuadragésimo día.

«Qué hermosa jornada, tranquila y sin incidentes; como lo fue la noche. He soñado en mi discoteca; un avión ha pasado justo por encima de mí. Ciertamente no me ha visto. Sigo amenazado por el menor roce.»

Esta última observación alude al esquife de socorro, que yo había colocado en la proa de mi barco para poder hincharlo rápidamente en caso de accidente y echarlo al mar. Durante la noche, la botavara de mi vela ha rozado continuamente el caucho, hasta hacer un hermoso y redondo agujero. Basta, pues, una noche de roce con un cuerpo extremadamente ligero para que un agujero completo perfora el tejido recauchutado. ¡Qué lección, qué maravillosa lección! A decir verdad, la primera de las conclusiones era bastante terrible: en caso de accidente que dañara el Hereje, no tenía ya nada para mantenerme en el agua. Cierto es que, en aquel esquife, las posibilidades de supervivencia habrían sido, de todos modos, extremadamente escasas. Aquel bote de caucho era un pequeño *dinghy* individual, hecho para recuperar a la gente que cae al mar cerca de las costas; no creo que me hubiera permitido atravesar el Atlántico. El agujero, sin embargo, me priva del placer de poner a remolque el pequeño bote y fotografiar el Hereje en medio del Atlántico, nadando con su vela izada. Me acercaba cada vez más, por la fuerza de las cosas, a la condición real del náufrago. Como para él, mi embarcación se convertía en mi oportunidad postrera.

«Cuidado, cuidado, cuento con demasiada frecuencia los días y eso es lo que hace que el tiempo me parezca largo. La pesca ha disminuido claramente, en número de presas, pero su peso aumenta; puedo ahora beber diariamente mi pescado limitándome a rajar la piel, sin ni siquiera tener que exprimirlo, que cortarlo a trochos, como hacía hasta entonces, trocitos que iba depositando en mi camisa para escurrirla después. Realmente, el jueves treinta el tiempo es magnífico. El alisio joven comienza a envejecer; se ha convertido en una buena brisa que me empuja en la dirección deseada. Estoy entonces, aproximadamente en el tiempo previsto, en los 21° 28' N.»

Mucho más tarde sabré que, en realidad, me hallaba aproximadamente en la longitud 18 o 19. Creía entonces que me quedaban 35° que recorrer hacia el oeste y 4 hacia el sur, es decir, unas 1.800 o 1.900 millas, y pensaba haber recorrido aproximadamente la cuarta parte del trayecto. Más adelante veremos cuál era la realidad. El viernes 31 de octubre, anoto en mi diario de a bordo:

«Afortunadamente, el viento se ha levantado un poco durante la noche y ahora corro de nuevo: me sobrevuela un magnífico *shearwater* e intento pescarlo, pues recuerdo con nostalgia el pájaro de mi aniversario. ¡Ay! Éste se muestra absolutamente recalcitrante.»

Ayer la velada fue deliciosa, tuve buena música: la *7a Sinfonía* de Schubert. El viaje estará bajo el signo de esta sinfonía, es curioso, pues no suele interpretarse, y sin embargo la escucharé seis veces durante los sesenta y cinco días que permaneceré en el mar.

Inverosímil optimismo, aquel día escribí aún: «A partir del sábado 22 de noviembre, tengo una oportunidad de ver tierra.» Iba a tocarla, verla y tocarla, sólo el 23 de diciembre, es decir, un mes más tarde. Pero mis primeras dudas sobre mi navegación comenzaban a aparecer ya, puesto que a las 4 escribo:

«Decididamente, la navegación no es cosa sencilla. Está siempre la maldita declinación; ahora bien, mi carta, mi "portulano del Atlántico", no la incluye. El problema, pues, estriba en saber si trazo bien la ruta que me da el compás, y si realmente me he inclinado hacia el oeste, o si ha sido la variación oeste la que ha aumentado. En ese caso, navego mucho más hacia el sur de lo que pienso. Mi cambio de latitud hubiera debido informarme sobre ello, pero mi velocidad es tan difícil de medir que es imposible intentar una real navegación a la estima. Me baso en un avance medio de 80 millas diarias (más tarde sabré que era una estimación absolutamente delirante), pero debo hacerlo mejor (¡me mostraba más delirante todavía!). En fin, lo importante es permanecer entre los 17 y 18 grados norte. Mañana, si mi rumbo es bueno, debiera de estar, aproximadamente, en los 20° 20' norte. ¡Qué maravilla, el alisio! Mi longitud aproximada es de 20° 40' (también esto era un error, pues me hallaba en los alrededores de los 18°), es decir, que me quedan 33° por recorrer hacia el oeste; dicho de otro modo, 1.700 millas a razón de 80 millas diarias; es decir, 22 o 23 días de navegación.»

Y añadido:

«Si el viento se mantiene, la cosa debiera de ir así; en el fondo soy tan buen navegante como Cristóbal Colón.» ¡Oh, soledad!, comienzas a preocuparme seriamente —pues lo que acabo de escribir muestra de modo típico que tengo razones para preocuparme—. Comprendo por fin la diferencia entre soledad y aislamiento; del aislamiento en la vida normal, sé cómo puedo salir: sencillamente por la puerta, bajando a la calle, o con el teléfono para escuchar la voz de un amigo. El aislamiento sólo existe si te aislas. Pero la soledad,

cuando es total, nos abrume. ¡Ay del hombre solo!... Me parece que, de cada punto del horizonte, la soledad inmensa, absoluta, todo un océano de soledad se agazapa sobre mí, como si mi corazón diera por fin a ese todo, que sin embargo no era nada, su centro de gravedad.

El día en que solté la amarra, en Las Palmas, creí que te dominaba, soledad, y que sólo tendría que acostumbrarme a tu presencia a bordo. Pero no te llevé conmigo, ¡qué presuntuoso era!, como si mi embarcación o yo pudiéramos contenerte: fuiste tú la que me invadiste. Nada puede romperte, al igual que nada podría aproximar el horizonte. Y si, para escuchar mi voz, comienzo a hablar en voz alta, estoy más solo todavía, náufrago en el silencio.

«Hoy. 1 de noviembre, alcanzo los 20" norte y giro a la derecha. Me dirijo hacia el oeste, con muy poco de sur, pero algo de todos modos. Intentaré ganar algunos grados en longitud; he virado de bordo, es decir, que mi vela ha pasado del lado derecho al lado izquierdo; normalmente, debiera permanecer en esta posición, sin modificarla, hasta la llegada.» Debo decir que, de hecho, ya no dirigía mi barco; había fijado mi remo de modo que la dirección siguiera siendo la del compás, y no lo tocaba ni de día ni de noche.

Sólo de vez en cuando, cada dos horas aproximadamente, tenía que dar un golpecito para enderezar el remo, que se había movido un poco. Por la noche dormía en una constante humedad, incluso cuando había hecho buen tiempo durante el día. Dormía así doce horas. ¿Cómo podía tener tanto sueño en semejantes condiciones? En primer lugar porque tenía confianza; sabía ahora que mi esquife aguantaba las olas que lo asaltaban por todas partes, sabía que si una ola catastrófica caía sobre él, podía acontecer un accidente grave, pero que no volcaría. Finalmente, me hacía ese razonamiento, algo simplista pero muy reconfortante: puesto que nada me ha sucedido durante el día, ¿por qué voy a temer nada de noche?

Nunca me protegía la cabeza, cubriéndome con la tienda hasta la garganta, como una manta, con el rostro siempre fuera, dominado por un cielo estrellado como nunca después lo he visto. Y de vez en cuando me iluminaba una luz de cabecera —me refiero a la luna.

El alisio es regular y tranquilo. No me atrevo a leer demasiado por miedo a que, algún día, habiéndose agotado mis pilas, no tenga ya nada que hacer para ocuparme: y dan ya signos de debilidad. Salvo por algunas, escasas, encapilladuras, aquellos días, comienzo de todos modos a estar algo más seco. Lo aprovecho para rehacer mis cálculos cada día, y los resultados optimistas parecen decirme aún: hacia el 23 estarás en tierra, hacia el 23

estarás en tierra, hacia el 23 estarás en tierra. La longitud estimada dice 27° 30', el número de pájaros comienza a disminuir claramente, los peces, un poco. Ahora tengo que pescar durante más tiempo —de dos horas a dos horas y media—. No he encontrado todavía matas de sargazos; cierto es que voy a pasar al sur, para intentar evitarlos. Advierto que gano en latitud, pues, ahora, la emisora francesa que mejor escucho es Dakar, y en longitud, porque aparecen las emisoras americanas. Sin embargo, en el Atlántico, las ondas pertenecen a dos naciones: Inglaterra (gracias a la BBC) y Rusia.

El domingo 2 de noviembre tardará en borrarse de mi recuerdo, pues acabo de cometer una buena imprudencia: «¿Podía hacer otra cosa?», anoté en mi diario. Sí, sin duda.

Desde hacía varios días mi salud era menos buena. El cambio de alimento y la humedad permanente habían hecho aparecer en mi cuerpo una dolorosa erupción de granitos. Esperaba poder evitar las escaras gracias a un pequeño cojín neumático, el único ejemplar que tenía. Un falso movimiento debió de hacerlo caer al mar y, cuando lo advertí, flotaba ya a algunos centenares de metros. Arrié la vela, arrojé el ancla flotante y, luego, zambulléndome, partí en su búsqueda. Buen nadador, conseguí alcanzarlo en pocos minutos. Cuál no sería mi terror cuando, al querer regresar a bordo, advertí que mi embarcación huía ante mí y que, a pesar de todos mis esfuerzos, era incapaz de reducir la distancia que me separaba de ella. El ancla flotante, como un paracaídas, se había puesto en paralelo. Ya nada frenaba la deriva del bote. La fatiga iba ciertamente a dominarme antes de estar en condiciones de alcanzar al fugitivo... Confieso que, por unos instantes, creí que el *Hereje* iba a proseguir su viaje sin mí. Durante mi entrenamiento para la travesía de la Mancha, en 1951, estaba en buena forma física y nadé veintiuna horas seguidas. Ahora, debilitado por las privaciones y por una vida sin ejercicio, ¿cuánto podría aguantar? Había abandonado inmediatamente el cojín a su suerte y había comenzado a nadar con todas mis fuerzas. Creo que nunca, ni siquiera durante mi carrera en Las Palmas con Boiteux padre, fui tan deprisa. El esfuerzo comienza a dar sus frutos: advierto que la distancia que me separa de mi embarcación comienza a disminuir; pero luego sólo consigo mantener mi posición. Y, de pronto, creo que el *Hereje* está reduciendo su marcha. Aumentando mis esfuerzos, consigo alcanzarlo por fin y me izo, penosamente, a bordo. Por un milagro, las cuerdas del ancla flotante se habían desenredado por fin. Estaba agotado, moral y físicamente. Me juré que sería el último baño de la travesía.

Mis relaciones con mis vecinos marinos comienzan a organizarse. Me rodea una familia que pronto se me hace simpática. Está compuesta por cinco o seis doradas y un petrel que, cada día, a las cuatro, viene a hacerme una pequeña visita. Es un minúsculo pájaro negro, con puntitos blancos en la cola, del tamaño de un gorrión de París. Me pregunto cómo ha podido recorrer semejante distancia para venir a pescar su vida en pleno mar. Me aborda, cada día, por detrás; da cuatro pequeños pasos, pues camina sobre el agua, y desaparece cuando el sol se pone. Las doradas, por su parte, son mucho más fieles y permanecen conmigo las veinticuatro horas del día. Por lo demás, las reconozco muy bien: intentando pescarlas, el primer día, les hice unas heridas que siguen abiertas. Advierto a este respecto que a los peces, como a los seres humanos, les cuesta cicatrizar en agua de mar. Una de mis seguidoras tiene una gran llaga oval, del tamaño de una moneda grande, en el tercio posterior de su lomo; otra está herida bajo la aleta lateral. Hay cinco o seis a las que reconozco del mismo modo y a las que, muy pronto, les doy nombres; la más grande se llama Dora, me sigue con regularidad, adoptando además las mayores precauciones para que no pueda tocarla por segunda vez, pero permanece cerca, lanzándome de vez en cuando una ojeada cuando se pone al abrigo del barco, o volviéndose de lado para mirar hacia arriba. Cuando el viento se calma y no voy lo bastante deprisa, todas vienen a dar coletazos al cilindro de caucho, como si le preguntaran por qué estoy demorándome así. Llegan, regularmente, otras nuevas, y son éstas las que puedo pescar: basta con utilizar el anzuelo-espina, fijarlo en un hilo o un cordoncillo y poner como cebo un pez volador recogido por la mañana sobre mi tienda. Hago que resbale rápidamente por el agua, como si se tratase de un pez vivo que rozara la superficie antes de sumergirse; las doradas se lanzan encima de inmediato, «como la miseria sobre el pobre mundo», ¡y hala, agarro una! Todas las recién llegadas se dejan engañar por la estratagema, pero las veteranas, que me conocen bien, ni siquiera se molestan.

La noche del 3 de noviembre, en pleno castillo de fuegos artificiales, pesco un horrible pez de aspecto serpentino, provisto de terribles colmillos que, por la noche, destilan un veneno blancuzco; es curioso, aunque se haya debatido mientras se hallaba bajo el agua, apenas lo he sacado de su elemento parece haber muerto, y no hace ya ni una sola contorsión, mientras que los pescados, por lo general, siguen agitándose mucho después de su captura. Creo que es así porque se trataba de un animal de las profundidades; tiene unos ojos inmensos con respecto a su cabeza y enormes colmillos; de momento no lo

reconozco y es, para mí, un perfecto extraño; ante su aspecto cobrizo y la venenosa apariencia de la baba que derrama sobre el saco de dormir, en el que ha mordido, lo tomo cautamente por la cola y lo devuelvo al agua.

Supe más tarde que se trataba de un gempílido, esa caballa-serpiente que había irrumpido en el saco de dormir de uno de los miembros de la tripulación de la Kon-Tiki; al parecer, ese animal se siente especialmente atraído por los sacos de dormir, pues también en mi caso se encariñó con ese objeto. En adelante, lo utilicé con desconfianza, recordando con espanto los venenos orgánicos que utilizan los indios de América del Sur para envenenar sus flechas. Aquel mismo día, a las 11, un navío se cruza en mi ruta, a unas diez millas. No me ve:

«¡Pobre náufrago de verdad! Cuenta sólo contigo mismo para salvar tu vida; yo estaba entre el sol y él, ¡y no me ha visto! Sin embargo, se detuvo más de diez minutos para tomar su longitud. ¡Qué lástima! Hubiera podido tranquilizar a los míos: el navío va hacia el nordeste, probablemente de América a las Azores⁴⁴.»

¡Si hubiera sabido, en aquel momento, lo que el porvenir me reservaba! Un nuevo elemento de error se había introducido en mis cálculos: la tabla náutica da la hora de la puesta de sol para mi latitud y la longitud cero. Normalmente debo tener 4' de diferencia por grado. Lo mismo ocurre con las horas de salida y puesta de la luna. Ahora bien, aunque mi longitud estimada no corresponde en absoluto a la longitud que me da la hora de la culminación solar y la hora de la puesta de sol, resulta que coincide exactamente con la hora que me indica la puesta de luna. No veo en absoluto a qué puede corresponder todo ello. Un oficial de la Marina nacional me dio luego la explicación: se trataba, en realidad, de un fenómeno de refracción.

Comienzo a consagrar mi tiempo a los juegos, especialmente a ejercicios mnemotécnicos. A pesar de que nunca me han gustado los cálculos, consagro horas y horas a interminables cálculos de medias, dividiendo mentalmente las 2.700 millas que me quedan por hacer por el número de millas que recorro cada día, para saber el número de días que debo pasar todavía en el mar; y repito seis, siete, ocho, nueve veces las operaciones, obteniendo cada vez un resultado distinto.

Para aumentar mi angustia, distintos terrores supersticiosos comienzan a apoderarse de mí, habitual cortejo de la soledad. Si no tengo la pipa a mano cuando la busco, veo en ello un mal presagio. Mi pequeña muñeca, regalo de unos amigos al zarpar de las Canarias, es realmente una presencia para mí. La

miro y me dirijo a ella de vez en cuando, hablándole con monosílabos; luego comienzo a soltarle discursos, a explicarle los gestos que voy a hacer el siguiente minuto. No espero respuesta, no es todavía un diálogo; lo será más tarde. De momento es sólo la necesidad de afirmarse, de afirmar algo. Otra superstición divertida es la de las cerillas. Me quedan aún algunos cigarrillos y enciendo uno de vez en cuando; a mi entender, el número de cerillas que debo rascar para conseguir encender el cigarrillo corresponde al número de días que necesitaré para terminar el viaje. Lo calculo así: tomemos como base de referencia que no puedo llegar antes del 23 de noviembre; si lo consigo con la primera cerilla, llego el 23; si lo logro con la segunda cerilla, llego entre el 23 y el 25; ya ven adonde puede llevar eso; en realidad, si la cosa me lleva demasiado lejos, me mantengo en mis cuentas, pues soy un optimista — quiero decir que recuerdo todo lo que me parece bueno y olvido todo lo que me parece malo—. Es un prejuicio de lo más saludable.

Comienzo a saber medir con exactitud el movimiento de mi barco cuando avanza a velocidad normal y consigo también, cuando el viento es moderado, estimar mi marcha midiendo la tensión de la escota sobre la vela.

El viento, que había caído desde hacía dos días, vuelve a soplar: unos cuatro nudos, ¡perfecto! Tendría que continuar así y, entonces, en veinte días...

Martes. 4 de noviembre - La luna me da 9° de diferencia con el sol y 3 con mi estima. Ya no comprendo nada: mi radio comienza a no funcionar, ya sólo la oigo algunas horas por la noche, cuando la escucha es más favorable. Sigo en mi estima tomando la luna como óptimo. Ayer, buena carrera hacia el oeste, estoy en los 18° 58' norte; hace cinco meses, estábamos a la vista de Menorca e íbamos a hacer, al día siguiente, nuestra primera etapa. ¡Cuánto camino recorrido desde entonces! A las 18 horas, no he pescado nada en toda la jornada. Me hace rabiar, tanto más cuanto estoy rodeado de peces piloto. A las 19 horas, por fin, agarro mi cena: no estaré en ayunas toda la noche. Una magnífica gaviota blanca y algunas marsopas retozan a mi alrededor. Tiempo ideal, viento medio que da al Hereje toda su eficacia y no deja romper las olas: ¡que dure! Mis orines son absolutamente perfectos. Reminiscencia de la última semana en tierra; la comparación es dura. Y pensar que vendrán días en los que añoraré éste.

Sin embargo es difícil y, sobre todo, más largo de lo que creía. En fin, normalmente, dentro de doce días tendré que cambiar de carta y tomar la del

mar de las Antillas; sólo me quedarán entonces unas 600 millas por recorrer. ¡Casablanca-Las Palmas, vamos! He dejado de poner un fanal, por la noche, desde hace mucho tiempo. Tal vez he perdido así la ocasión de dar noticias y la cosa comienza a pesarme, pues ya no puedo leer. Antes de partir tuve que resolver el viejo problema: ¿si estuviera usted aislado durante varios meses, qué libros se llevaría? Dosificando los géneros, tomé un Moliere y un Rabelais completo, un Cervantes, un Nietzsche y el *Teatro* de Esquilo, en edición bilingüe, Spinoza, extractos de Montaigne y algunas partituras musicales: las dos *Pasiones* de Bach y los *Cuartetos* de Beethoven.

«Por lo que se refiere a una colisión, reconozco que no lo creo, el mar está vacío, vacío, no hay nadie. Pondré una luz hacia los 50 grados, es decir, dentro de unos doce días (*sic*), a menos que el tráfico aumente antes.»

El miércoles 5 de noviembre, nueva superstición: entro en profundas consideraciones sobre los miércoles de mi viaje.

Decimoctavo día - Es curiosa la importancia que han tomado los miércoles desde el comienzo de mi aventura (al menos eso creo). En aquel momento estoy seguro de que llegaré a tierra un miércoles.

El miércoles 11 de junio, primera etapa en Ciudadela. El miércoles 18 de junio, tras el naufragio, regreso a Ciudadela.

El miércoles 9 de julio, desembarco en la playa de Ibiza. El miércoles 16 de julio, entrada en el puerto de Ibiza. El miércoles 23 de julio, entrada en el puerto de Motril. El miércoles 13 de agosto, partida en solitario de Tánger. El miércoles 20 de agosto, llegada a Casablanca. El miércoles 3 de septiembre, llegada a las Canarias. El miércoles 10 de septiembre, anuncio del nacimiento de Nathalie.

El miércoles 24 de septiembre, llegada a Casablanca, procedente de París.

El miércoles 1 de octubre, me dan la radio.

Y el miércoles 5 de noviembre, a mitad del recorrido Casa-blanca-Antillas.

Los tiburones vienen aún, frecuentemente, a visitarme, pero me he acostumbrado y siento por ellos el mayor desprecio. ¡Qué miedosos, qué cagones! Basta con darles un golpecito en la nariz y huyen. Así sucede la escena: un tiburón se acerca y golpea, con el hocico, alguna parte del bote; tomo entonces el remo y, con violencia, le asesto un golpe en la cabeza; huye tan deprisa como puede y, sin esperar el cambio, se zambulle en las profundidades. Mis doradas deben de divertirse mucho, pues, de todos modos, cuando un tiburón de ese tamaño se acerca, ellas se van

prudentemente. Deben de estar adquiriendo mucha estima por mí, puesto que son cada vez más numerosas alrededor del Hereje. Pero debo decir que, aunque las doradas me serán siempre fieles, casi todos los peces piloto me abandonarán cuando me encuentre, más tarde, con el Arakaka. En el fondo son unos cobardes, unos oportunistas que se van con el que consideran más fuerte.

Aquel mismo miércoles 5 de noviembre tuvo lugar un espectáculo mágico: yo había encontrado ya numerosas escuadrillas de peces voladores. La mayoría de las veces, emprendían sencillamente el vuelo planeando, pero cuando eran atacados por mis doradas, tomaban a veces impulso en la cresta de una ola; y mientras su cola rozaba la superficie, daban verdaderos aleteos para emprender el vuelo, con nuevo impulso, contra el viento, venciendo así a sus agresores. Sin embargo, éstos son muy hábiles; con la aleta dorsal en la superficie del agua, aguardan casi siempre a los peces voladores cuando éstos vuelven a sumergirse y, creyendo hallar el mar libre, se dirigen directamente a las fauces, abiertas de par en par, que les aguardan. Pero hoy el espectáculo es particularmente impresionante: enormes bancos de peces voladores atacados por una bandada de *shearwaters*. Cuento once *shearwaters* a mi alrededor y me pregunto cómo lo han hecho para aventurarse tan lejos de la costa (estoy, en aquel momento, muy cerca de las islas de Cabo Verde, pero lo ignoro).

Todo iría bien si mis posaderas no me preocuparan un poco. ¿Estará acercándose la furunculosis? Tengo, además, un pequeño acceso de parotiditis⁴⁵, pero estoy, en fin, lleno de esperanza; dentro de cuatro días podré decir:

«¡Tal vez la semana próxima!... Vamos, podría ser peor. De todos modos, comienza a obsesionarme el pensamiento de la comida. Me prometo, a la llegada, una verdadera orgía de fruta. Estoy harto de pescado y pájaros.» Hablando de pájaros, quiero hacer aquí una pequeña reflexión. Al náufrago se le dice: «Si ves pájaros en gran número, la tierra está cerca.» En aquel caso era cierto: la tierra se hallaba a unas sesenta millas. Sólo que me era imposible llegar a ella, pues el viento y la corriente se oponían. Pero se le dice también al náufrago: «La tierra está en la dirección hacia la que vuelan los pájaros.» Pues bien, vuelan hacia el oeste, donde la tierra se halla a unas 1.500 millas; y no hacia el sudeste, donde se encuentran las islas de Cabo Verde. ¿Por qué darnos unas esperanzas que, de hecho, sólo nos ayudan a

morir, puesto que se desvanecen como otros tantos espejismos? Mi diario dice entonces:

«Hace calor: ¡una buena caña de cerveza! Lo que más me hace sufrir es seguir sin tener agua dulce.

«Estoy harto de comer pescado, pero más aún de bebérmelo. ¡Otra cosa, por favor! ¡Si al menos lloviese! Pues el sol se cubre con frecuencia; el mar está aún, a menudo, muy agitado, y sin embargo no llueve, nunca ha llovido aún. ¿Cuándo va a llover?»

De hecho, no tengo sed, tengo simplemente ganas de cosas buenas, como el hombre que, sin hambre ya para unos macarrones, comería de buena gana un pollo. La necesidad de agua dulce me persigue más que atormentarme.

En la noche del 6 de noviembre, soy atacado de nuevo por un tiburón que, esta vez, no me suelta; éste es especialmente duro: ha debido de comer ya hombre. Fijo mi cuchillo al extremo del remo mientras él golpea mi bote. Estoy dispuesto a defenderme y, cuando se pone boca arriba para atacarme de tres cuartos, le clavo el arma en el cuerpo y le abro el vientre de la cola hasta casi las fauces. El mar se tiñe de un color negruzco, escapan sus tripas y veo que mis doradas se lanzan sobre el herido y le desgarran las entrañas. Qué voraces son las buenas bestias. En fin, por una vez el cazador es devorado por el cazado.

El bote debe de ser una compañía muy original y útil, pues me rodea ahora una verdadera colonia de acuario; nunca en mi vida he visto tantos peces, ni siquiera en el acuario de Mónaco. Los que me predijeron que no podría pescar nada se han lucido. Por desgracia, el régimen comienza a darme algo de diarrea; las deposiciones se hacen más numerosas. No se trata, sin embargo, del agua de mar, pues hace ya mucho que no la bebo en absoluto.

Algo más tarde, estoy escribiendo cuando, bruscamente, aparece un nuevo tiburón, y éste es mucho más grande: mide de cuatro a cinco metros; por fin voy a poder filmarlo y me lanzo sobre mi cámara⁴⁶. ¡Qué terrible aspecto tiene! El hocico aplanado, las fauces anchas: tiene realmente un aire feroz. Preparo mi dispositivo de alarma, cerrando los tabiques estancos de los flotadores. De todos modos, debo ser prudente, pues si el animal consiguiera perforar uno de los compartimentos, ya sólo podría contar con los otros cuatro. Pero estos animales, siempre cobardes, son mucho menos agresivos de día que de noche. Éste, tras haber olfateado mi remo-gobernalle, se mantiene a distancia; se limita a dar unas vueltas a mi alrededor.

Pienso en mi pequeña sesión de natación del otro día, y me daría de bofetadas; realmente la cosa hubiera podido terminar mal; si un tiburón de la misma envergadura me hubiese atacado...

Sigo oyendo la radio por la noche, pero se hace cada vez más débil, apenas un soplo. Me veo obligado a pegar la oreja al receptor. Me resulta absolutamente imposible tomar la estrella. No sé servirme de la estrella polar y, por otra parte, los espejos de mi sextante han sido atacados por el agua de mar, hasta el punto de que la estrella polar no es bastante luminosa para ayudarme. No tengo ya el menor vínculo con la tierra, ni siquiera tengo noticias y la propia noción de voz humana se difumina. Ya sólo tengo una voz, sólo una presencia, la mía; sólo soy ya un animal parecido a los que me rodean. Mis reacciones, mis sensaciones van a ser, cada vez más, las tuyas. Comemos lo mismo, todos buscamos nuestros peces voladores. El petrel acude cada día, regularmente, a la cita de las cuatro. Las doradas son mis protegidas. Sufrimos el mismo sol. Ellas permanecen a la sombra de mi barco como, por la noche, yo estoy a la de la vela. Como para el pez, mi base de referencia es el oleaje, mientras que para los hombres, en tierra, es el paso de peatones, la hilera de árboles o la procesión de sus semejantes.

Cuando pienso que hay gente que, en tierra, da importancia a su modo de vestir... cuando pienso que hay gente que lleva una existencia civilizada... yo, ahora, vivo al hilo de los días, me dirige el sol, he vuelto a la vida primitiva. Todavía hoy reconozco conmovirme cuando releo mi diario de los días en los que comenzaba a agotarme, pues veo cómo cambia progresivamente mi escritura. La soledad parece allí cada vez más dolorosa, cada vez más obsesiva. Aquel diario se había convertido en mi único interlocutor: mientras que, en los primeros tiempos, escribía una página o una página y media por día, ahora relleno diariamente de dos a tres páginas y media. Escribo poco de una tirada, pero a menudo. Temo, sin embargo, no tener papel bastante⁴⁷.

Viernes 7 de noviembre: vigésimo día - Las cerillas canarias se niegan, en absoluto, a inflamarse. Por fortuna, tengo algunas cajas de cerillas marroquíes que son buenas; puedo ponerlas en remojo en agua de mar y secarlas al sol, y luego, de todos modos, siguen funcionando; pero tendré que economizarlas.

Noche favorable, viento regular, he dormido bien. Mientras velo para tomar la hora de la salida de la luna, tengo la impresión de que el mar es un elemento extraño, formidable, en el sentido etimológico del término. Me parece que un sistema tan irreductiblemente distinto al nuestro como el de

otro planeta se halla allí, bajo mis pies, vivo pero impenetrable. Se encienden, aquí y allá, unos fulgores en las profundidades, signos de una vida que sólo puede adivinarse, pero que parece intensa; diríanse prolongados relámpagos en un cielo tormentoso. Todos los peces de los alrededores comienzan a saltar en todas direcciones, actores de un drama del que no tenemos idea alguna y del que no vemos nada, porque esa delgada capa a la que llamamos superficie nos separa de una vida absolutamente inaprensible.

Vigésimo primer día - Por la mañana, una gota de agua en el caucho me revela una pequeña fuga de aire; tengo parches, pero mi cola no aguanta lo bastante. Los pego, pues, por medio de una cola «fisiológica»⁴⁸. ¡Prefiero no dar detalles! ¡Ojalá aguante!

Buena pesca matutina, pescó tanto como quiero al amanecer y al ocaso. ¡Oh, los expertos! Por otra parte, me hago una pregunta: ¿cómo se puede ser experto en algo que nunca se ha experimentado? Por extrapolación, sin duda: lo que resulta muy poco científico.

Aparecen, por fin, algunas nubes: ¡qué bueno resulta ponerse, desnudo, a la sombra! Lo aprovecho para examinar las pequeñas erupciones debidas a la transpiración, pero mis extremidades están intactas y las funciones fisiológicas no se han alterado. Tengo una barba que da miedo. «Ginette, querida, estoy impaciente porque eso termine; ¡ni un solo barco a la vista, aún!»

Aquel día leí el artículo Pez Espada, en la *Pequeña Enciclopedia de la Pesca*: «Temible y temido adversario de los cetáceos; utiliza su arma segundo y no como estoque, como podría creerse; otra cosa ocurre cuando, en una rabia tan ciega como incomprensible, ataca las embarcaciones, utilizando entonces su puntiaguda espada como un disparo de catapulta.» ¡No resulta muy tranquilizador! En fin, esperemos que las posibilidades de encontrarlo sean escasas.

Creo que mi compás me juega malas pasadas, pues marchó por los 290/280 y mi ruta es ligeramente inferior al 260, a menos que recorra mucho más camino de lo previsto, pero no contemos con ello; tengo la intención de llegar hasta los 17 grados (estoy en los 17° 30'), tras ello intentaré mantenerme en esa latitud. No quiero dar con la región de las Calmas a un centenar de millas de la costa. El mar es algo curioso; por lo general está bien organizado: gran oleaje, de dirección uniforme, que rompe lentamente.

Luego, de pronto, bruscamente, sin notable aumento del viento,

desordenado chapoteo sin causa aparente. Es curioso, pero muy desagradable. Me siguen aún mis doradas y pesco bien.

Sin embargo el tiempo me parece terriblemente largo; comienzo a apostar, totalmente y sin vacilaciones, por una llegada durante la semana del 23 al 30 de noviembre. Ni por un segundo pienso que seguiré en el mar en pleno mes de diciembre.

El sábado 8 de noviembre, al despertar, anoto: «Gran bandada de pájaros», y sin embargo estoy a mil millas de la tierra más cercana. Grandes cantidades de peces voladores, del tamaño de una sardina grande, aterrizan en mi bote; ¡qué deliciosa fritada podría hacerse! Pero en fin, crudo tampoco es malo, parecen por completo anchoas. Mis queridas doradas no se separan de mí, y sobre todo Dora, que es enorme y que no quiere en absoluto dejarse pescar.

Mucho sol hoy... Las noches son frescas y es realmente agradable. Escucho todavía, muy débilmente, la radio; unos diez minutos cada noche, lo bastante para saber que hay una tormenta sobre Boulogne y Dunkerque. ¡Pobre Ginette!, qué mala sangre debe hacerse. ¡Cómo deseo que todo haya terminado, por ella más que por mí! Ahora quisiera no seguir perdiendo latitud.

Será, ay, la última vez que escuche la radio; a partir de aquel día se mantendrá, para mí, en silencio. Estoy entonces en los 17° 14', es decir, al norte de la Guadalupe, entre Antigua y Barbuda. Luego escribo: «Siempre estoy impaciente porque llegue la noche, en primer lugar porque eso significa que ha pasado un día, luego porque me duermo, confiando para todo en la Providencia, finalmente porque no veo los inquietantes peligros que pueden asaltarme.»

Esa especie de pasividad es bastante típica del hombre que ha permanecido solo mucho tiempo; acaba por no dominar ya, por doblar la espalda preguntándose lo que puede sucederle. Así, cualquier jornada en la que no me ha sucedido nada es una jornada favorable. Aquel día me sigue un gran cilindro verde, de dos o tres metros de largo por veinte centímetros de diámetro. No es un alga, porque se mueve y se agita; ¡no tengo las menores ganas de bañarme!

El 9 de noviembre, el viento, que había seguido siendo bastante fuerte, se hace mucho más violento. Perfecto, porque avanzo a cinco nudos; ¡siempre que mi remendada vela aguante! Sin embargo, esa noche quedo muy mojado, ¿acaso no corro el riesgo de pagar muy caro ese aumento de velocidad, con

una inmovilidad forzosa si en ello pierdo mi vela?

Hoy, con el día de la partida, es mi cuarto domingo en el mar. Espero tener que pasar, sólo, dos más en el agua; en fin, tal vez a partir de mañana pueda decir «la semana que viene».

Ya no como peces voladores; son un maravilloso cebo para las doradas que me rodean y, además, estoy realmente harto.

En la noche del 9 al 10 de noviembre, y también la jornada del 10, sufrí una ventolera bastante fuerte. Eso acelera mi marcha, pero me obsesiona siempre el miedo a que mi vela ceda. Hace ocho días que no he visto un barco. Por primera vez pesco realmente un gran pez volador, del tamaño de una caballa grande; es delicioso.

«Mañana será muy difícil tomar mi latitud, pues hay muchas nubes.»

De nuevo el terrible peligro que no ha dejado de amenazarme se acuerda de mí: una ola llena a medias el bote, y está a punto de volcarlo. Si alguna vez volcara, creo que mi muerte sería segura. Ahora puedo confesarlo: habiendo previsto esta catástrofe, llevaba en el bolsillo de la camisa barbitúricos en cantidad suficiente para que, si caía en el agua, no tuviera que debatirme durante treinta horas, nadando desesperadamente. No tenía posibilidad alguna de encontrar nada. Lo mejor hubiera sido, entonces, dormirme enseguida.

Contrariamente a lo que pueda creerse, tengo cada vez más miedo; pues por mucho que haya pasado veinte días expuesto a todos estos peligros, es terrible que siga bastando una ola y sólo una para... El hecho de que nada haya ocurrido durante veinte días no cambia las cosas. Permaneceré hasta el fin a merced de una ola, hasta el fin, hasta el último día. Si el accidente se produce dentro de diez días, estaré en la ruta de los navíos, pero ahora no puedo esperar nada.

XII

Entre dos aguas

«*11 de noviembre* - Sé muy bien que el náufrago, cuando divisa por fin una costa grita: ¡tierra, tierra! Yo, en la jomada del 11 de noviembre, iba a gritar: ¡lluvia, lluvia!»

Había advertido, desde hacía mucho tiempo, en la superficie del mar, que se hacía una extraña calma, exactamente como cuando se deja manar aceite, y de pronto exclamé: ¡la lluvia, es la lluvia, ya viene! Me preparé mucho antes, desnudo, para poder por fin lavar mi cuerpo de toda la sal que lo cubría: estaba sentado en el borde del bote. Con la tienda extendida sobre mis rodillas, manteniendo entre mis piernas un gran asiento de caucho hinchable, que podía servirme de depósito de setenta litros, esperaba. Un estruendo de diluvio anunció la llegada de la lluvia. Oía a lo lejos, exactamente como sal crepitando, el ruido del agua que caía en el agua. Aguardé más de veinte minutos, viendo acercarse poco a poco lo que para mí era un maná celestial. Las olas dejaron de romper, aplastadas por el agua del cielo. Cuando la nube me alcanzó por fin, el viento comenzó a soplar con violencia. La nube avanzaba lentamente, empujada por el alto torbellino vertical que formaba aquel pequeño ciclón. Luego, la verdadera lluvia tropical comenzó a cubrirme y a llenar, rápidamente, mi tienda que se doblaba bajo aquel peso, entre mis rodillas. Probé aquella primera agua dulce. ¡Horror! La arrojé al mar, pues había captado la sal de la tienda. Una vez lavada, aunque el líquido olierá espantosamente a caucho, me pareció un verdadero regalo. Lavé mi cuerpo voluptuosamente. Aquella lluvia tropical fue de corta duración, pero extremadamente abundante; no sólo me permitió beber aquel día, sino también conservar, en mi asiento-depósito, más de quince litros de agua. Por fin tendría a mano una rumorosa almohada —mi reserva de agua que, cada noche, me daría la sensación de que mi vida del día siguiente estaba asegurada—. Pues aunque no tuviera qué comer, aunque no pescara, tendría allí bebida suficiente.

Durante veintiún días había permanecido sin beber una sola gota de agua dulce, salvo la del pescado exprimido. Pero me hallaba en perfecto estado de receptividad: sólo había experimentado la maravillosa sensación que produce un líquido al pasar entre los labios. Mi piel se hallaba en perfecto estado de

conservación, aunque estropeada por la sal. Mis mucosas no se habían desecado nunca, mis orines habían sido siempre normales, en cantidad, en olor y en color; por consiguiente, era por completo seguro que durante veinte, veintiún días (y más tiempo aún, pues podía continuar), los náufragos podían vivir sin agua dulce. Sin embargo, la Providencia me evitaría la dura prueba de tener que beber, otra vez, el soso jugo de pescado; a partir de aquel día, y hasta el fin, tendría bastante agua del cielo para calmar mi sed. Temí varias veces que mi provisión se agotara, pero la lluvia regresaba justo a tiempo.

Había intentado, en vano, lavar de sal mis ropas y el material para dormir; lamentablemente, seguiría siendo, hasta el final, «el hombre de agua salada», hablando como los polinesios, pues la sal y siempre la sal me impregnaría hasta el fin del viaje.

Aquel día iba a proporcionarme una alegría y un terror. La alegría fue encontrar una nueva clase de pájaro, uno de esos hermosos volátiles que los ingleses llaman *white tailed tropic bird*, lo que literalmente puede traducirse por «cola blanca de los trópicos» —y que en Francia se denomina un «paja-en-el-culo» (factón, en español)—. Imaginen una paloma blanca de pico negro, con un copete prolongando la cola. Con aire impertinente, utiliza esa «paja» como un gobernalle de profundidad. Me lancé sobre el *Raft Book*, el manual de los náufragos, que tenía conmigo, y leí que el encuentro con aquel pájaro no demostraba, forzosamente, que uno se hallara cerca de tierra. Pero puesto que sólo podía proceder de la costa americana, pues es por completo desconocido en el viejo continente, era una buena señal. Por primera vez tenía la certidumbre de haber encontrado un mensajero que venía del continente hacia el que yo me dirigía.

Iba a ser presa de un indescriptible terror hacia las dos de la tarde. De pronto, mientras leía apaciblemente mi Esquilo, mi remo-gobernalle recibió un violento choque: «Caramba, otro tiburón», pensé, y me di la vuelta. Divisé entonces un pez espada de gran tamaño, que parecía de mal humor. A unos seis metros, encolerizado, con la aleta dorsal erizada, me seguía y había golpeado mi gobernalle tintando alrededor de mi barco. ¡Era realmente un combatiente! Si me limitaba a herirlo, tomaría distancia, volvería a atacarme y el Hereje habría terminado. Además, mientras preparaba mi arpón a toda prisa, un movimiento en falso lo hizo caer al mar. Era el último. ¡Estaba desarmado! Fijando entonces mi navaja a mi fusil submarino, confecciono una improvisada bayoneta, decidido a vender cara mi vida si el ataque se produce.

La intolerable angustia iba a durar doce horas. Cuando cayó la noche, los relámpagos luminosos que dejaban su estela y el ruido que hacía su aleta dorsal hendiendo las olas me daban la posición del pez espada. Varias veces su lomo golpeó el fondo del bote pero, de todos modos, parecía temerme. Nunca se atrevió a acercarse por delante. Corría hacia mí y desviaba bruscamente su curso al alcanzarme. Advertí que tenía miedo... tal vez tanto como yo.

Cualquier ser vivo tiene una defensa, y lo que asusta al atacante es ignorar su naturaleza. Los relámpagos de su estela desaparecieron hacia medianoche, pero pasé de todos modos una noche en blanco.

Aquel día había tenido otro encuentro, que me pareció también un lejano mensaje de la tierra. Era una de esas bolas de cristal que sirven para fijar las redes de los marinos. Absolutamente incrustada de pequeños crustáceos cirrópodos, percebes y anadies, era evidente que estaba en el agua desde hacía mucho tiempo, pero era a fin de cuentas un signo de los hombres.

¿Es debido a las emociones, a la fatiga?, lo cierto es que, al finalizar la jornada del 11 de noviembre, lo veo realmente todo negro. Por la noche, llueve tanto que temo, por un instante, tener demasiada agua dulce tras haberme hecho tanta falta, y escribo:

«Sería realmente paradójico ahogarme en agua dulce: y, sin embargo, es lo que va a sucederme si sigue lloviendo como ha llovido. Tengo agua, por lo menos, para un mes. ¡Qué chaparrones. Señor! ¡Y, además, un mar desencadenado! Por la mañana, un sol muy pálido, pero, de vez en cuando, llueve aún.»

He visto mi primer «sargazo», o al menos eso he creído (en realidad se trataba de una magnífica medusa con el flotador azul y violeta, llamada por irrisión *Portuguese man of war* —«acorazado portugués»—. Sus traidores filamentos, que se hunden en las profundidades, pueden provocar picaduras cuyo efecto duradero, extremadamente peligroso, puede llegar a producir ulceraciones).

Advierto, tras esas noches de insomnio o de forzada vigilia, hasta qué punto es importante dormir bien: «Cuarenta y ocho horas sin sueño y lo veo todo negro: comienzo a resentirme, terriblemente, de todas esas pruebas. Además, la región está infestada de atunes y peces espada; los veo saltar por todos lados, a mi alrededor. Los pájaros, los atunes, tienen un pase, pero no me gustan en absoluto los peces espada. En fin, de todos modos avanzo; sin embargo, aceptaría de buena gana tardar cinco o seis días más a condición de

poder descansar y disfrutar de cierta calma. Nada es más impresionante que este mar plomizo y rompiente.» En efecto, a mi alrededor el mar parece haberse puesto de luto; es negro, negro como la tinta, recorrido de vez en cuando por una cresta blanca a la que la fosforescencia del plancton hace brillar en la oscuridad. Diríase un vestido de noche marcado, aquí y allá, por flores blancas —un luto para japonesas—. Ni una sola estrella ya, no hay modo de ver el cielo, que es bajo, que intenta aplastarme. Ahora comprendo lo que significa «un tiempo pesado»; en efecto, me pesa sobre los hombros.

A las diecisiete horas, el 12 de noviembre, anoto:

«¡Lluvia, siempre lluvia, basta, basta! Me pregunto, de todos modos, si no estaré más cerca de la costa de lo que mi estima dice, pues el número de pájaros aumenta; hay diez a mi alrededor, y mi libro de pájaros dice que si se ven más de seis a la vez significa que se está entre 100 y 200 millas de la costa.» No sospecho que apenas estoy un centenar de millas más allá de las islas de Cabo Verde.

En la noche del 12 al 13 de noviembre, un tiburón (o, al menos, lo que pienso que es un tiburón) viene a hacerme una visita. ¿Cómo saber si se trata de un tiburón o de un pez espada? Siempre que encuentro un tiburón, de día, estoy muy tranquilo: le propino el habitual golpe de remo en el hocico y luego se larga. Pero por la noche, temiendo que uno de esos peces espada de todos los diablos me perfore con su arma, evito intervenir: me veo obligado a permanecer a la expectativa hasta haber identificado al intruso; y aguardo, despierto, que se haya alejado. Se acabó mi tranquilidad nocturna. De modo que tiburones y demás bestezuelas se divierten, impunemente, jugando al balón con mi bote sin que me atreva a intervenir.

Ahora ya no deja de llover a mares. Bajo ese diluvio, me veo obligado a tender por completo la tienda sobre mi cabeza, y el agua acumulada se infiltra, de todos modos, por los intersticios que he dejado. Al cabo de cierto tiempo, amenaza con reventar mi abrigo por la mera presión que ejerce sobre las estacas. Me veo, pues, obligado a echarla por la borda. Poca gente puede entender qué desgarrador puede resultar para un náufrago tener que desembarazarse de sus reservas de agua dulce. Ahora, incluso sin tiburones ni peces espada, ya no es prácticamente posible el sueño. El agua cae sin descanso. Cada cuarto de hora me veo obligado a evacuarla. Es difícil imaginar qué malevolente puede ser el agua que cae sobre un improvisado abrigo y chorrea por todas partes; se mete en los menores orificios.

Poco a poco arraiga en mí una confusa creencia en la hostilidad de ciertos objetos inanimados. Así, cuando quiero tomar la estrella, me siento tras haber medido mi ángulo y comienzo a hacer mis cálculos, con el lápiz, al lado. Basta con que, diez segundos después, me vuelva para intentar cogerlo: ¡ha vuelto a encontrar el modo de desaparecer! La manía persecutoria me acecha, mientras que antes aceptaba riendo esas pequeñas contrariedades, recordando la historia del cordel o la de la tetera en *Tres hombres en un barco*.

«*Viernes 14 de noviembre* - He sufrido más en estas últimas cuarenta y ocho horas que en todo el resto del viaje. Estoy cubierto de granitos y mi lengua está sucia; eso no me gusta nada. La tempestad ha sido corta y violenta; me veo obligado a interrumpirme y lanzar el ancla flotante durante algunas horas, pero he vuelto a izar la vela hacia las 9 h 30; sin embargo, sigue diluviando y todo está empapado. La moral aguanta, pero comienzo a estar físicamente cansado de esta perpetua humedad, pues, por falta de sol, nada se seca. En fin, no creo haber perdido demasiado tiempo. Imposible tomar mi latitud, no tengo sol ni estrellas, y otro de esos malditos chaparrones se prepara en el horizonte. El sol, cuando brilla, es fuerte; el viento, menos penoso. El mar se ha calmado bastante, ¡pero ayer recibí una buena! Suele decirse: "Tras la lluvia, el buen tiempo"; lo espero con impaciencia.»

Por la noche, una gigantesca ola, tomándome por detrás y arrastrándome a impresionante velocidad, llena de nuevo el Hereje y rompe, con un golpe seco, mi remo gobernalle.

La embarcación se pone inmediatamente de través y mi vela chasquea violentamente, con siniestro ruido, tirando peligrosamente de sus improvisadas costuras. Me arrojo hacia adelante para arriar todo el trapo, pero mi peso al caer de pronto sobre la tienda hace un ancho desgarrón a la altura de una estaca. El irreparable siete se produce precisamente cuando iba a tener que sufrir los embates de las olas. Lanzo al mar las dos anclas flotantes. Dócilmente, el Hereje vuelve la popa hacia la dirección habitual y hace frente a las fuerzas enemigas que lo asaltan sin descanso. Estoy entonces físicamente agotado y, jugándome el todo por el todo, decido tomar un descanso que me es absolutamente necesario. Cierro, pues, herméticamente la tienda y decido dormir veinticuatro horas, sea cual sea la evolución del tiempo o la violencia de los elementos.

Las ráfagas han durado unas diez horas, durante las que mi cascarón se ha mostrado admirable, pero el gran peligro no había pasado. Sólo se reveló

cuando el viento, disminuyendo, dejó tras de sí un mar desencadenado. Cuando el viento y el mar despliegan juntos sus fuerzas, el oleaje, como mantenido por un puño de hierro, corre y no cae, pero cuando es su propio dueño parece tardar mucho más en calmar su cólera: cae entonces con todo su peso, aplastándolo todo a su paso.

«Sábado 15 de noviembre, 13 h 30- Aprovecho la lluvia para escribir un poco. Ya sólo me quedan dos remos y un gobernalle; esperemos que resistan. Llueve a mares desde las diez de la noche de ayer; ni el menor sol, estoy empapado. Todo está empapado y no hay modo de secar nada; mi saco de dormir parece una bayeta. Imposible tomar la estrella: esta noche ha hecho tan mal tiempo que por un momento me he preguntado si no estaría en la región de las Calmas; por fortuna, el viento que sopla es el alisio; voy bien, demasiado deprisa a veces: ¿será peligroso para mi vela? ¿Cuándo despejará el tiempo? Hoy, el azul ha hecho un intento, pero al oeste, y el viento viene del este. En fin, tal vez mañana. ¡Otra buena noche en perspectiva! Hacia las 7 de la mañana me ha sobrevolado, bastante bajo, un avión; he intentado señalar mi presencia, en vano: mi lámpara no ha funcionado; en fin, es el primer signo de humanidad desde el 3 de noviembre. Esperemos que le sucedan otros. El oeste está ahora despejado, me pregunto cómo.»

Durante aquella jornada pude observar un fenómeno al que denominé la lucha del azul y el negro, y que me pareció una verdadera batalla cósmica entre el buen y el mal tiempo. La cosa había comenzado al oeste, por un punto azul, del tamaño de una gorra de gendarme, como dice la canción, y realmente no creí que aquello pudiera tener consecuencias. Las nubes negras, de un negro denso como la tinta, sin una fisura, parecían conscientes de su fuerza y se lanzaban regularmente al asalto del infeliz pedacito de azul. Pero pareció que el azul quería desbordarlas por las alas y, en pocas horas, al sur y al norte, es decir, a mi derecha y a mi izquierda, podían divisarse algunos puntos perdidos de azul que iban a ser, según parecía, devorados por la gigantesca mancha de tinta, que proseguía su marcha. Mientras el negro procedía por masivos empujes, el azul, en cambio, parecía avanzar por infiltración; poco a poco, el negro fue disminuyendo y el buen tiempo prevaleció. Finalmente, como por arte de magia, hacia las 4 de la tarde, el azul había ganado. «¡Dios mío, qué bueno es el sol! Estoy cubierto de granos, pero ahí está el sol.» En realidad, estaba comenzando a vivir el período más penoso de todo el viaje.

No sabía en absoluto dónde me hallaba: el sol, ausente desde hacía tres días, me había dejado en una ignorancia absoluta y, no sin aprensión, el domingo 16, tomé el sextante para tomar la estrella. ¡Qué maravilla! No había bajado, había permanecido en una latitud que pasaba justo al norte de la Guadalupe: exactamente a 16° 59'. Era lo esencial. Por lo demás, mi embarcación parecía un verdadero campo de batalla. Mi sombrero había sido arrancado por la tormenta y ya sólo tenía, como protección contra el sol de los trópicos, una delgada gorra de lona impermeable, absolutamente insuficiente en semejante clima. Mi tienda se había desgarrado por dos lugares y, aunque el propio bote no hubiera sufrido, en su interior todo estaba empapado de agua salada. Incluso después de las largas jornadas de sol que iba a pasar, la humedad nocturna seguiría impregnando toda mi ropa de abrigo y mis utensilios de dormir. No iba ya a saber qué era una noche seca hasta llegar a tierra.

Un acontecimiento muy preocupante me mostró que era preciso, más que nunca, permanecer alerta.

Durante la tempestad, había tenido que proteger la parte posterior del Hereje contra la resaca de las olas, que podían, en cualquier momento, llenar el frágil esquiife. Había, pues, tendido grandes pedazos de lona recauchutada, fijándola sólidamente a las dos puntas de mis flotadores, y que impedían que las olas espumaran. Calmada la tormenta, no creí útil suprimir aquella protección. La noche siguiente, un espantoso ruido me hizo saltar de mi saco de dormir. Mis protecciones de caucho habían desaparecido. Habían sido arrancadas. Comprobé de inmediato que los flotadores de mi bote no hubieran sufrido y que siguieran perfectamente hinchados. Un animal que fui incapaz de divisar, probablemente atraído por el color amarillo, muy vistoso, de la tela que colgaba entre los flotadores, la había arrancado saltando fuera del agua. La cosa se había llevado a cabo con tal precisión que no vi en ninguna parte rastro alguno de aquella mutilación.

Como mi bote, también yo había sufrido mucho: estaba extremadamente debilitado y cada movimiento me provocaba, como tras mi largo ayuno mediterráneo, una extremada fatiga. Había adelgazado mucho, pero lo más grave era el estado de mi piel. Mi cuerpo estaba cubierto de granitos que evolucionaban, en unos días, de la mácula⁴⁹ a la pápula⁵⁰ y a la pústula⁵¹. Vivía con el perpetuo temor de una forunculosis que, en las condiciones en que me hallaba, habría sido catastrófica. El dolor que hubiese provocado podía resultar agotador. Además, no habría podido sentarme ni acostarme.

Para evitar esos riesgos, sólo disponía de un medicamento, el mercurocromo, que me daba un aspecto trágico y sangriento. Por la noche, el dolor se volvía muy violento y el contacto con una tela cualquiera resultaba insoportable. A la menor herida se manifestaba una tendencia general a la supuración, y tenía que desinfectar cuidadosamente todas mis llagas. Las uñas de mis manos se habían encarnado todas y pequeñas bolsas de pus, muy dolorosas, se habían formado bajo la mitad de ellas. Tuve que abrirlas sin anestesia. Habría podido emplear, es cierto, la penicilina que tenía, pero deseaba hacer una observación médica completa sin modificación medicamentosa, al menos durante tanto tiempo como pudiera aguantar. Finalmente, la piel de mis pies se iba a jirones. En tres días había perdido las uñas de cuatro dedos de mis pies.

Jamás hubiera podido aguantar sin el suelo de madera; por ello considero que ese suelo debe instalarse en cualquier bote de salvamento. Sin él se hubiera producido la gangrena o, en cualquier caso, graves trastornos arteríticos.

De momento, sólo sufría trastornos locales. La tensión seguía siendo buena, la transpiración, regular. A pesar de todo, saludé con agradecimiento al victorioso sol que apareció el 16 e iba a poner fin a todos los males que una constante humedad me había hecho sufrir. Ignoraba entonces que él iba a hacerme soportar las peores pruebas a lo largo de los atroces veintisiete días que siguieron.

Ya ves, pues, náufrago, que no debes abandonarte nunca a la desesperación. Debes saber que, cuando crees haber llegado al fondo de la miseria humana, acontecen circunstancias que pueden transformarlo todo. Pero, a pesar de ello, no te apresures a esperar demasiado; no olvides que cuando algunas pruebas parecen insoportables, pueden aparecer otras que borrarán el recuerdo de las primeras. Cuando te duelen las muelas, la cosa te parece terrible y deseas acabar por todos los medios, incluso a costa de un horrible dolor de oídos. Cuando éste aparece, el dolor de muelas te parece un recuerdo encantador. Sólo puedo darte un consejo: tanto en lo que te parezca peor como en lo que consideres mejor, mantente distante.

Cierto es que la prueba de la lluvia había sido extremadamente penosa. Sin embargo, el porvenir, aquel porvenir que tan rosado me parecía cuando reapareció el sol, iba a resultar más terrible aún.

Con fecha 16 de noviembre, tras veintinueve días de viaje, tenía yo todas las razones para mostrarme optimista. Ciertamente, mi salud era peor que al

salir, pero había efectuado, desde el punto de vista de la navegación, la parte más difícil de mi recorrido. Hasta entonces había tenido que adoptar una posición oblicua con respecto al viento, ahora seguía exactamente su dirección. Poseía reservas de agua dulce casi suficientes para un mes y los peces que habían afluido a mi alrededor desde la partida se mostraban sorprendentemente fieles. Los veteranos, aquellos a quienes había herido en los primeros días, tras haberse vuelto desconfiados dada su desventura, se mantenían siempre fuera de mi alcance. Cada mañana les veía subir de las profundidades y, tras haberme lanzado una desconfiada ojeada, se ponían en posición de escolta, algo más lejos, en un curso paralelo al mío. Su presencia me resultaba cada vez más querida. En primer lugar porque su visión familiar me resultaba una compañía, pero sobre todo porque servían de aval para los demás peces que acudían a visitarme. Los recién llegados, en bancos enteros, convencidos por sus burlones congéneres, retozaban a mi alrededor. Eran otras tantas presas que me resultaba extremadamente fácil capturar.

Ciertos «especialistas» me habían aconsejado disponer, en el fondo de mi bote, un vivero en el que conservar mis presas. ¡Ved lo práctico que hubiera resultado semejante precaución! Por lo demás, no lo necesitaba en absoluto, puesto que mi despensa me seguía. Los fieles compañeros que me rodeaban por todas partes lanzaban también, hacia mí, los peces voladores. Estos, cuando llegaban a nuestros lares, eran azuzados por mis doradas y, emprendiendo el vuelo, iban a chocar con la trampa siempre tendida de mi vela. Recogía así, cada mañana, una media de cinco a diez, caídos en el bote.

Lo que nunca ocurría de día, sin duda porque me veían. Pero nunca pasaban más de cinco minutos sin que pudiera distinguir una o dos escuadrillas, saltando sobre las olas. La destreza y la habilidad con que las doradas les perseguían, tras haberlos acechado, con las fauces abiertas de par en par, justo cuando aterrizaban, eran un espectáculo extraordinario. Algunos, no obstante, sin duda los más experimentados, modificaban su curva saltando de cresta en cresta y conseguían despistar así a sus perseguidores.

Después de la tempestad, hice una inspección submarina de mi bote, tomando esta vez la precaución de atarme a una cuerda. Casi todas las reparaciones que había hecho en Las Palmas habían cedido ante el asalto de las olas. Puesto que la cola no había resistido, algunos fragmentos de caucho colgaban lamentablemente. Numerosos crustáceos cirrópodos, llamados vulgarmente «percebes», se habían fijado a lo largo de las costuras. De todos

los técnicos del *Rubber Life Boat* que había conocido, sólo el señor Debrouetelle, curtido constructor de mi bote neumático, veterano especialista del dirigible, me había dicho: «Los anafes se fijarán en su barco.»

De modo que los puntos que más me preocupaban, especialmente en la estructura del Hereje, eran las costuras de las paredes neumáticas. Los propios flotadores no corrían el riesgo de abrirse. Por mucho que cada costura estuviera cubierta por una envoltura de seguridad, las conchas, cuando eran pequeñas, podían insertarse allí y, aumentando de tamaño, despegar las franjas de seguridad. Desde Tánger había comprobado que, incluso cuando el barco descansaba en el agua, en bahías profundas, numerosas conchas se fijaban debajo y, especialmente, a lo largo de las famosas costuras. Ahora bien, éstas aseguraban la sujeción del espejo de popa al suelo de caucho y a los flotadores, y las de los flotadores al suelo de caucho.

Durante el trayecto Casablanca-Canarias, la gran profundidad y la rapidez habían impedido que la fauna parásita se manifestase. Pero durante mi estancia en el puerto de Las Palmas, el fondo del bote había quedado cubierto de una verdadera selva de algas y conchas. Tras haberlo limpiado, observé con disgusto pequeños levantamientos que podían extenderse a lo largo de todas las franjas pegadas sobre las costuras. Algunas conchas se habían incrustado allí. Entonces había doblado las franjas de seguridad. Estas reparaciones eran precisamente, como me probó después de la tempestad mi inspección submarina, las que habían cedido. Ante la imposibilidad de reparar bajo el agua el fondo del bote, decidí asirme a la confianza que tenía en el señor Debrouetelle, mi experto, y regresé a bordo sin demasiadas dificultades.

XIII

¿Longitud?

DOMINGO 16 de noviembre - ¡Hace cuatro semanas que zarpé, un mes! Por primera vez desde hace cuatro días he podido tomar mi latitud. Tenía cierto miedo; pero no, he permanecido en el paralelo 17 (16° 9' exactamente). Perfecto: mi aterraje tendrá lugar entre la Guadalupe, Montserrat y Antigua. Por lo que se refiere a mi fecha de llegada, debiera situarse, razonablemente, entre el sábado 22 y el sábado 29 de noviembre —salvo sorpresas—. Un nuevo golpe esta noche: ignoro de qué se trataba, pero los pedazos de caucho que arrastraba para impedir que las salpicaduras entraran en el bote han sido arrancados; ¡qué malas compañías hay por aquí! Hermoso sol, muy cálido, numerosas salpicaduras.

16 horas. ¡Caramba, otro pez espada! Pero éste es más pequeño. Además, se ha limitado a dar una vez la vuelta al bote y, luego, se ha marchado; pero eso no me gusta.

Lunes 17 de noviembre - Me había sorprendido, por la noche, que a pesar del poco viento hiciera tan mala mar. Lamentablemente, esta mañana lo comprendo mejor: un hermoso chaparrón se acerca, todo el este está cubierto; otra buena zarabanda en perspectiva. Numerosos pájaros.

16 horas. He podido tomar, aproximadamente, mi posición, ¡pero qué trabajo con ese sol que se zambulle en el mar agitado!

Ahora el viento sopla con fuerza, corro. Entro en los días difíciles, no sé ya si mi estimación es buena o mala.

¡Si al menos encontrara un barco para verificar mi posición! En principio, sólo me quedan por recorrer unas 500 millas. Sería estúpido fracasar ahora. Siento impaciencia y temor, al mismo tiempo, porque la semana termine. Cielo siempre inseguro. En fin, mientras siga avanzando... En teoría, dentro de seis días tengo que ver tierra. Estoy fatigado y me gustaría: 1º, un baño caliente; 2º, calzado estanco; 3º, una cama seca; 4º, un pollo asado; 5º, un litro de cerveza.

Afortunadamente hay peces voladores; no me atrevo ya a pescar por miedo a que pique un pez espada y se enfade; demoro también el momento de encender un fanal nocturno: el peligro del pez espada me parece, de momento, mayor que los riesgos de abordaje.

¡No hay buena mar! Tengo miedo, más que al principio. Hay algo curioso: la mar no es tan peligrosa cuando es mala, es peligrosa cuando no está regulada por el viento: al principio de la ventolera porque «no lo está todavía» y al final porque el viento no la sostiene ya. Voy a pasar, de nuevo, una mala noche, lo noto.

Martes 18 de noviembre - Hoy tengo mejor moral, pero es muy largo de todos modos; comienzo a hacerme preguntas con respecto al punto de aterraje: si mantengo mi latitud, puedo aterrizar en Port-Louis o en Pointe-a-Pitre (Guadalupe). Todos los puertos están protegidos del viento y son, pues, difíciles de alcanzar por mí, pero si pierdo Pointe-a-Pitre, entraré en el mar de las Antillas. En caso de que pase al norte de $16^{\circ} 30'$, intentaré la costa norte, de lo contrario la Deseada o María Galante. Sería una lástima tener un accidente al aterrizar: tan tonto que no puedo creer en ello, pero no vendamos la piel del oso. Por lo que pueda pasar, hoy envío un mensaje: ya veremos.

Miércoles 19 de noviembre - He sufrido una conmoción al tomar mi latitud, me había apartado más de 20 millas al sur con respecto a ayer. Tras verificarlo, se trataba de un error de lectura. ¡Uf! Tras haber tomado la situación a mediodía, entro en las largas horas de la tarde. Mi pesca es prácticamente suficiente todas las mañanas y no tengo nada que hacer salvo rumiar mis posibilidades de llegar tal o cual día; es largo. Sol fuerte, pero tiempo inseguro; afortunadamente tengo mis observaciones médicas y mis libros para leer. Esta mañana, lluvia de nuevo.

Jueves 20 de noviembre - Mi rumbo es perfectamente oeste en los $18^{\circ} 48'$, lo que me hace apuntar justo entre Guadalupe y Antigua. Si puedo proseguir así, intentaré tocar Guadalupe, territorio francés. He pasado una de las mejores noches de mi viaje; muchos pájaros. Algo me hace pensar que me acerco a tierra: la atenuación del viento, que, ahora, se levanta a las 8 horas, cae a las 11 h 30 y vuelve a soplar a las 15 horas. Me recuerda el régimen de las brisas costeras. En fin. «aguanta»: eso es todo lo que debo meterme en la cabeza. Tal vez me queden, aún, ocho días de difícil espera. Juro no desesperar antes. ¡La pobre Ginette debe de estar horriblemente preocupada! Por eso quisiera, también, acostar lo antes posible.

Viernes 21 de noviembre - Evidentemente, cuanto más me acerco más dudas tengo sobre la exactitud de mi estima, ¡y sin embargo debiera ser así!

Sigo sin ver barcos, pero no debo olvidar que, yendo hacia las Canarias, sólo vi dos y a pocas millas de la costa. Por lo que a los pájaros se refiere, algo interesante: ya sólo los veo por la mañana, yendo hacia el este, y al anochecer, regresando hacia el oeste; vienen y regresan, probablemente hacia tierra, es una buena señal. El tiempo es variable pero bastante bueno. Viento desigual. Estoy impaciente por llegar. He vuelto a poner un fanal nocturno: ¡qué lluvia de peces voladores! En fin, debo llegar entre el sábado 22 y el sábado 29: mis grandes posibilidades son lunes, martes, miércoles. Mantengo mi latitud: 16° 48'.

Sábado 22 de noviembre - Muy poco viento, avanzo como una tortuga. A ese tren, necesitaré al menos ocho días más. Estos días son, como pensaba, muy duros para la moral; a mi pesar escruto el horizonte y es increíble cómo una nube puede parecer la tierra. Sin embargo, sé que no puedo ver tierra antes del lunes. ¡Verla, verla por fin, aunque deba permanecer ocho días ante ella!

Los pájaros de las islas se multiplican en gran número; ¡si eso significara algo! Sin barcos aún. ¡Un poco de viento, por favor!

13 horas. Hace un calor tórrido; pienso en la pobre Ginette, que debe tener transidos el cuerpo y el alma. «Pobre querida, cuatro o cinco días más de inquietud y habrá terminado.» ¡Si por lo menos el alisio comenzara a soplar!

17 h 30. Si el viento sigue así, tan débil, no llegaré a tierra antes de diez días.

Domingo 23 de noviembre.- Sexto domingo en el mar; creo que será el último. El viento ha vuelto a soplar, muy regular. Si eso continúa, llegaré el martes o el miércoles, pero no sé adonde, pues subo al norte. Encuentro curiosos peces que parecen peces ballesta aunque con dos aletas como los tiburones: intento coger uno, pero en balde; sin embargo, comienzo a estar realmente harto de peces voladores.

17 horas. Está cociéndose en el sudeste una de esas pequeñas tempestades. Curioso país donde no hay término medio: o un sol radiante sin una nube o, por el contrario, muy mal tiempo. Esos malditos peces, al comerse mis anafes, golpean el bote; es muy desagradable. La tormenta se acerca. ¿Qué será de mí? En fin, tampoco me preocupo demasiado, aunque se trate de una tempestad, no puedo estar ya muy lejos. He visto esta mañana tres paja-en-el-culo juntos, y mi libro para náufragos dice: «Tres paja-en-el-culo juntos, estás

a un máximo de 80 millas.» Además, justo cuando la tempestad llega del sur, me sobrevuela una fragata: «la fragata nunca pasa la noche en el mar, no se encuentran a más de 100 millas de la costa; una de ellas se encontró, excepcionalmente, a 300 millas de la isla más cercana.» A las 2 de la tarde, descubro un *Northern Gannet* a mi alcance, pájaro que, en principio, no se aventura a más de 90 millas de tierra. Esto me confirma, pues, en mi creencia de que no estoy lejos.

Mucho antes de que aparecieran en la lejanía los signos de la tempestad, había sentido en mi interior una inquietud, aunque inquietud sea un término bastante impropio. Podría compararlo más bien a la sensación de que era preciso huir, salvarme —¿de qué?, no lo sé—, pero huir sin perder más tiempo.

Me hallaba entonces en una situación parecida a la de los animales que me rodeaban y compartía casi su instinto; saqué mi libro de instrucciones náuticas para volver a leer las señales de los tifones; escruté el cielo espolvoreado de oro, al que, sin embargo, comenzaban a manchar, junto al horizonte, algunos puntos negros; y aunque no hallé signo alguno que debiera preocuparme especialmente, sentí en mi interior que algo se preparaba. De haber podido habría huido ante la catástrofe que, sin duda alguna, se acercaba directamente a mí. Iba a saber, tras desembarcar en Barbados, que distintos barcos que navegaban a cierta distancia de allí —unos centenares de millas al norte— habían sido presa de la misma perturbación, y que los marineros habían sentido exactamente los mismos efectos anunciadores. Hay una gran y, sin embargo, sutilísima comunión entre toda la gente de mar. A izquierda y derecha, a mis espaldas, hasta perderse de vista en el horizonte, una línea de tinta, como trazada a cordel, impedía que el sol apareciese. El tiempo refrescaba lentamente y, como en un telón de acero, parecía que la nebrura iba a invadir de nuevo todo el cielo. Esa evolución, que había comenzado hacia las 6 de la madrugada, no acabaría hasta las 7 de la tarde. Antes de la llegada de las nubes, no sentí el menor aumento del viento. El mar permanecía en calma y creí poder mantener mi vela y capear el temporal que se acercaba. Pero un ruido característico, que yo conocía muy bien, un ruido de crepitar, de ametralladora, se anunciaba ya: llovía a mares bajo la nube — como un millar de piñas crepitando en un incendio—. Finalmente, el huracán se lanzó sobre mí y, por un curioso efecto que ya he indicado, incubaba un fuerte viento cuyo movimiento parecía independiente de la tempestad; estaba

por completo decidido a aprovecharlo para avanzar. Con el fin de mantener lo más posible la vela, fijo la cuerda a mi muñeca, dispuesto a soltarla cuando el viento se haga demasiado fuerte. Llega entonces la noche, bruscamente, en pleno día; entre las brillantes chispas que forman las gotas en la superficie, mi vela se hincha como si quisiera desgarrarse; fue breve, pero terrible. Durante una hora, con la escota de vela mayor atada a mi muñeca, corrí entre elementos desencadenados⁵²; al cabo de una hora, la tormenta me había adelantado, pero la cuerda me había ensangrentado la muñeca. Sin transición, cuando el cortejo de nubes se hubo alejado, el viento se detuvo, cayó por completo y, por primera vez desde mi salida de las Canarias, la vela comenzó a flamear, a flotar luego, inerte. Creía, hasta entonces, haber pasado el período más difícil, es decir, un largo período de mal tiempo, un interminable mes de fuerte viento y humedad; pero el gran enemigo del velero de antaño me aguardaba aún; entré en un período de calma chicha prolongado. Creo que mi diario expresa mejor que cualquier otro comentario la angustia en la que iba progresivamente sumiéndome aquel desesperante estado.

Lunes 24 de noviembre - Ya dicen que nunca hay que vender la piel del oso antes de cazarlo; la tormenta ha hecho que el viento gire a pleno sur, e incluso con una deriva me cuesta mucho mantenerme en los 320 de mi compás, lo que me lleva muy al norte; tengo mucho miedo de ser atrapado por el Gulf Stream y llevado hacia el norte (no debe olvidarse que, en aquellos momentos, creía haber llegado a la conjunción de la corriente ecuatorial norte y el Gulf Stream). Entonces necesitaría aún un mes. Estoy muy mareado. Si subo al norte de los 23/24 grados, además, voy a helarme, pues comienza a hacer frío. Es invierno. ¡Si al menos encontrara un barco! El viento tiene que cambiar. ¡Y pensar que estoy apenas a 90 millas de la Deseada! ¡Esas cosas sólo pueden pasarme a mí! El alisio no está ya donde debiera estar. Tengo miedo, un miedo terrible a que esto dure aún días y días. ¡Oh, estaba tan cerca!

15 horas. La misma situación atmosférica, aún, pero la moral mejora; en efecto, las *Instrucciones náuticas* explican que acontecimientos de este tipo son sólo episódicos y que el alisio se restablece muy pronto; sin embargo, eso me retrasa mucho, pues, ahora, la Guadalupe está a 100 millas. Creo que se ha acabado, la tierra más cercana que puedo alcanzar es Barbuda⁵³, a 120 millas, y más lejos Puerto Rico, a 400 millas. En fin, más de una semana aún si el viento se restablece pero, de lo contrario, seis meses más. Mi situación

ha subido, en efecto, 19' al norte, lo que me pone entre Barbuda y Antigua. ¡Ojalá el tiempo cambie! Qué mala suerte, justo al llegar; y si al menos viera un barco, pero nada, nada, nada.

Martes 25 de noviembre - El viento reanuda un poco, en una buena dirección este-sudeste, y he podido ganar 11 millas hacia el sur. Estoy ahora en los 17° 5' con un buen rumbo. No está mal, pero entro en días extremadamente difíciles y deprimentes, puesto que la zarabanda me ha retrasado. ¿Estoy realmente en la longitud que pienso, que me pone a unas 60 millas de la tierra más cercana? Seguramente veré tierra mañana; de lo contrario, ignoro realmente a qué distancia estoy, perdido en una ruta cuya dirección conozco aunque sin saber en qué punto del camino me hallo. La más pesimista de las estimaciones me pondría a 7° más al este, es decir a unas 406 millas; seis días aún, a la misma velocidad. No hay que desesperar antes del martes 2 de diciembre; entonces, si no he llegado aún, será para no comprender nada. ¡Qué largos son los días! Incluso mi petrel de tempestad de las 4 ha desaparecido. Vino anteayer, todavía, pero ayer ya no: hasta ahora los he visto cada día. ¿Están, entonces, en tierra o más en alta mar? Por lo que a la navegación se refiere, me digo que todos los barcos han sido retirados del mar, y también los aviones del cielo.

Miércoles 26 de noviembre - Esta mañana, al levantarme, dos fragatas de nuevo, de las que nunca se ven a más de 100 millas de una costa. ¡Ya es una confirmación! Como en las Canarias, visibilidad malísima, limitada sin duda a 15 millas; no veo nada, y hay 30 millas entre las islas. Ojalá no vaya a hacer lo que estuve a punto de sufrir en las Canarias: pasar a través sin ver nada. De todos modos, si consigo darme cuenta, siempre podré dirigirme al noroeste, hacia Puerto Rico; pero si las paso sin sospecharlo, ¡qué drama! Y pensar que anteayer tenía una visibilidad de, por lo menos, 40 millas. ¡Maldita tempestad! Intento descender hacia el paralelo de la Guadalupe y permanecer allí, entre 16° y 16° 30'.

15 horas. Avanzo como una tortuga, no estoy a más de 60 millas de Antigua y, sin embargo, no adelanto. Si hago 30 millas diarias, ¡es el fin del mundo! Estos dos últimos centenares de millas se habrán recorrido con cuentagotas. En fin, es cuestión de horas, cuarenta y ocho o setenta y dos (!). Es largo, sobre todo ahora, cuando creo estar muy cerca del objetivo; sin embargo, no puedo concebir claramente que es posible, probable incluso, que

el próximo martes, a la misma hora, esté ya en tierra firme. Esta es una imagen que me resulta aún totalmente ajena.

Jueves 27 de noviembre - ¡Qué lentitud! Desde el domingo he hecho, como máximo. 20 millas. A este ritmo, llegaré el martes o el miércoles próximo: ¡diez días de tortura! Francamente estoy harto y, además, la visibilidad me hace temer permanentemente pasar a través del cinturón de islas. Es agotador escrutar de este modo el horizonte. Abro de par en par los ojos, toda la jornada, y no tengo ya gafas oscuras para protegerme del sol. Ni barcos, ni aviones, ni pájaros, *estoy harto* (subrayado en mi diario), cuarenta días es más que suficiente.

18 horas. Buena señal: una mosca en mi bote. Realmente la tierra se acerca.

Viernes 28 de noviembre, 9 horas - Nada aún esta mañana, comienzo a estar seriamente preocupado. ¡Y la pobre Ginette! Cuadragésimo primer día hoy. Sin embargo, la puesta de la luna me confirma la proximidad de la tierra, ¿60 millas tal vez? Estoy en una buena latitud, pero apenas avanzo. Encuentro una bombilla eléctrica flotando. ¡Realmente, en la superficie del mar se hacen curiosos hallazgos! Estoy hasta las narices.

19 horas. Se levanta vientecillo, como no lo he visto desde hace ocho días. ¡Ojalá dure! En ese caso, debería estar en condiciones de divisar la costa dentro de dieciocho horas. No he visto un barco desde el lunes 3 de noviembre.

Sábado 29 de noviembre - El viento sopló exactamente diez minutos; ahora, un sol de plomo. 38-39° bajo mi tienda. Ni viento, ni tierra, ni barco, ni avión, ni pájaro: desesperación.

No avanzo mucho ahora. Hago media milla por hora, no más. Necesitaré aún diez o veinte días; sin embargo, me habían dicho que el alisio llegaba hasta la costa. Me aterra pensar en la mortal inquietud de los míos. Si al menos un barco pudiera darles noticias mías, pero nada, nada, nada. Hoy he pescado con el cuchillo, al extremo de mi remo, un pez ballesta; dudo en comerlo porque un libro lo considera comestible, pero otro, tóxico. Prefiero abstenerme; de todos modos, sería bueno que los especialistas en naufragio se pusieran de acuerdo.

19 horas. Se levanta el viento, como ayer, ¡si durara! He lanzado de nuevo una botella con un mensaje. Una nueva especie de pez, se acerca a mí, la

tierra está ahí, pues. ¡Me sigue una gran barracuda! Me gustaría pescarla, pero me mira con unos ojos raros; creo que también a ella le gustaría devorarme.

Domingo 30 de noviembre - Y una semana de inmovilidad. Malditos sean quienes me dijeron que el alisio llegaba hasta tierra. Ocho días de calma, nada a la vista. Comienzo a sufrir mucho a causa de una diarrea que me fuerza a sentarme sobre la borda veinte veces al día, por lo menos. El alisio es una trampa: os lleva hasta tres cuartas partes del camino, y allí os abandona. Y es además, al parecer, el mejor período. Resignémonos. Si por compensación hago 30 millas al día, lo que supondría una media de unas 55 millas diarias desde la partida, llegaré el domingo 7 de diciembre. Paciencia. Una semana más. Pero luego, abandono.

Lunes 1 de diciembre - ¡Ya está! Ha terminado noviembre y no he visto tierra. Paso por variadas emociones; la salida de la luna me ponía hacia los 50° y su puesta me pone en los 60°; no comprendo absolutamente nada. Esta noche, luna llena. Ya veremos. Avanzo un poco, pues se ha levantado un vientecillo, pero he tenido calma chicha toda la noche. ¿Bueno, estoy a 40 o a 1.200 millas? Hace un calor tórrido. El horizonte es brumoso y está vacío. ¡Oh, saber establecer una longitud cierta y precisa, tener de nuevo una batería, tener de nuevo un cronómetro!

Acabo de recibir la visita matutina de un «cola-blanca de los trópicos», que ha estado a punto de posarse en mi verga. He podido fotografiarlo pero, cuando he querido filmarlo, ha tenido miedo y ha huido, justo hacia el sol.

11 horas. Conociéndola como la conozco, estoy fuera de mí por Ginette; debe de estar desesperada, y es posible que la cosa dure aún unos diez días. Cansado y ansioso, esta diarrea empieza a agotarme —y a preocuparme, pues un poco de sangre comienza a aparecer en mis deposiciones.

15 horas. Mi latitud sigue siendo perfecta; el viento sopla un poco todavía y una fragata, la cuarta desde hace cinco días, ha venido a consolarme. Puesto que, como máximo, se ven a 300 millas, dado que las he visto hace cinco días, sin duda me quedan por hacer menos de 100 millas. ¡Esperanza! ¡Esperanza!

18 horas. He cometido el gran error de mirar mis fotos de Francia, de Casa y de Las Palmas; me ha dejado jodido. La prueba es realmente demasiado larga y esa incertidumbre es terrible: ¡no saber dónde estoy! Creo estar en

condiciones de preverlo con una aproximación de 200 millas, ¿pero llegaré pasado mañana o dentro de diez, veinte, treinta días? No lo sé. De vez en cuando quisiera haberme detenido en las Canarias. Entonces, mi maldito orgullo me hace sangrientos reproches. ¡Si al menos viera un barco! Si oyera la radio, estaría menos solo en el mundo. Por lo que se refiere a quien afirmaba que el viento seguía siendo nordeste y este hasta el final, me las pagará. O no hay viento o es sudeste-nordeste desde la tempestad del otro día.

Martes 2 de diciembre - (Mi moral está entonces muy baja y el diario es difícilmente legible.) Nada a la vista aún; esta mañana, un nuevo tipo de pájaro del que me dicen también que se encuentra a 100 millas de la tierra, el *manx shearwater*. Resumamos las señales favorables y desfavorables que, según se supone, me permiten evaluar mi distancia con respecto a tierra. En contra: salida del sol, puesta del sol, hora de la meridiana, salida de la luna. Pero los tres primeros me proporcionan ya un error aproximado de una hora a la salida, cuando conocía mi longitud. Por lo tanto, la salida de la luna, que me da aproximadamente 50°, es compensada por la puesta.

A favor: puesta de luna, que me pone en los 60° 2", irregularidad del viento que cae por la noche, fragata, pocos pájaros por lo general, pero nuevos tipos, ni un solo albatros. Además, he recorrido entre 50 y 60 millas diarias, mi media en las Canarias, es decir, entre 2.320 y 2.520 millas; me quedan pues, de 180 a 380 millas que recorrer.

La mejor hipótesis me situaba en los 59° o 60° meridiano; la peor, en los 50°.

Si hubiera tenido viento hasta el final, como al principio, haría ocho días que estaría en tierra; pero hay muy poco, de cinco a seis horas diarias, menos que hacia Casablanca; así pues, ¿nunca conseguiré hacer las 200 o 300 millas que quedan? Es vejatorio haber recorrido 2.500 en un mes y tardar treinta días para las 300 siguientes. Ni un soplo de nuevo, es desolador. Me vuelvo francamente pesimista. Mi experiencia ha funcionado durante cuarenta y cuatro días, ¡qué tontería fracasar tan cerca del final! Si al menos pudiera dar noticias mías. ¡Pero nada! ¡Ni aviones ni barcos! Por lo que al libro se refiere, el *Raft Book*, ¡qué tontería esos pájaros que menciona! A propósito para acabar con la moral.

15 horas. Otra cosa que no comprendo: debiera estar luchando para no bajar hacia el sur pero, desde hace diez días, el maldito soplo de viento que recibo viene claramente del sector sur. ¿Y el alisio del nordeste, entonces? Se

mantiene tozudamente del sudeste. 45° día hoy. ¡un mes y medio!... Y la pobre Ginette sigue sin saber nada. Otra media jornada perdida. Por fortuna hay pocos días así, sin nubes: a este régimen, pronto me herviría el cerebro. Otra hermosa tormenta a la vista.

*Miércoles 3 de diciembre*⁵⁴.- Absolutamente asqueado. El viento ha vuelto al nordeste (tras haber pasado por el oeste, además, ¡encantador!) Pero no hay mucho.

11 horas: se ha levantado bruscamente, por fin, y sopla como no lo he tenido desde hace ocho días. ¡Ojalá dure!

15 horas: mis reservas de agua comienzan a disminuir de verdad. ¡Ojalá vuelva a llover, pero no demasiado!

18 horas: otra fragata, hace ocho días que ya no las cuento y el *Raft Book* dice que, como máximo, se encuentran a 100 millas de la costa. Espero que, con ésta, sea verdad, pues si hubiera sido cierto para las demás, habría llegado ya. Tengo una diarrea espantosa y una sed de todos los diablos. ¡Oh, beber un litro de leche sin respirar!

Jueves 4 de diciembre.- Nada a la vista, aún nada a la vista. Comienzo a estar físicamente agotado.

Hoy he recibido la visita de una mariposa. Presencia, esta mañana, de un hilo de araña. Bueno, a fin de cuentas, con todo eso, la tierra no puede estar muy lejos. Pero barcos + aviones = cero.

Viernes 5 de diciembre - Tal vez la tierra esté a unas decenas de millas y no puedo alcanzarla: no tengo viento. Me fastidian esa diarrea terrible y esa hemorragia que me abruma. No me atrevo ya a comer. Si esto continúa, tal vez el bote llegue, pero yo estaré muerto en su interior. Sol de plomo, ni una nube. No comprendo ya y no sé ya dónde estoy. Sólo pido una cosa, si el bote llega conmigo muerto, que alguien vaya a abofetear, de mi parte, al autor del libro para naufragos —que sólo sirve para acabar con la moral del infeliz que tenga la desgracia de poseerlo—. Escribió: «Un considerable número de fragatas significa que la tierra está a unas 100 millas.» Hace ocho días que las vi en cierto número y he hecho unas 300 millas. Moraleja: el autor es deshonesto cuando afirma cosas falsas sabiéndolas falsas. O, si no las sabe, que no las diga. Lo mismo ocurre con quienes describieron el alisio; bien se ve que nunca lo comprobaron personalmente. En los alrededores de las Antillas,

en noviembre-diciembre, hay dos días de viento por diez días de calma chicha.

Pequeño problema: dado que recorro 100 metros por hora, aproximadamente, ¿en cuánto tiempo habré recorrido los 100 km que me separan de tierra, si es que aún existe?

Habré muerto antes, cocido, sediento, hambriento; realmente todo se ha unido contra mí; desde esta mañana me cocino en mi jugo bajo un terrible sol, y ni una nube —¿cuando a 800 metros de mí el cielo está cubierto por una espesa bruma!—. Es sorprendente comprobar hasta que punto te sigue el sentimiento de persecución cuando estás en la superficie del mar; tienes la sensación de que todo se une contra ti, de que nada funciona. Las pequeñas nubes avanzan lentamente, empujadas por un leve viento, y tengo la impresión de que prefieren rodear el sol más que pasar por delante para protegerme.

Estoy agotado. Si fracaso será, realmente, porque todo se ha vuelto contra mí: sin viento, un sol tórrido. Ayer llovió a mares... a mi alrededor, sobre mí ni una sola gota; es atroz. Mi vela flamea de derecha a izquierda, sin duda es el alisio. Definición de la zona de los alisios: ¿zona en la que casi nunca hay viento! Ni siquiera me queda el recurso de crearme en la región de las Calmas; en esta época del año, está a 5° norte y, a esta latitud, habría ya tocado tierra. Y esta horrible diarrea, además... Ahora he comprendido: si hubiera una tempestad, ciertamente no arrojaría el ancla flotante —¿que sea lo que Dios quiera!—. ¿Pero qué he hecho? ¿Como si no hubiera podido detenerme en las Canarias!

Jean-Luc, si cuando llego estoy muerto, publica un libro con estas notas, que serán un testimonio para Ginette. Ya dije que es de mal augurio que los marinos crean posible la cosa. El Mediterráneo, Casa, las Canarias... lo conseguí: ¡decían que era imposible! Y ahora, fracaso lamentablemente. ¡Cómo se alegrarán! El ruido de esta vela que flamea ante ti... No ha habido peor jornada desde el comienzo. Prefiero la tempestad. He arrojado detrás de mí una bolsa de fluoresceína para medir el tiempo que tardaré en perderla de vista. ¡Nunca se sabe! Lo que me preocupa es que, hasta ahora, cuando no tenía viento, lo había, de todos modos, en altura; hoy nada de nada. ¡Ojalá que no dure ocho días! Hace hoy 32 días que no he visto un barco, 21 días que no me ha sobrevolado un avión; estoy absolutamente desesperado, tanto más cuanto Jack decía: fracasaremos porque habrá demasiado viento, tempestades y tifones. En realidad fracaso porque estoy atrapado en una

calma chicha. ¡Ah, si al menos pudiera lanzar un S.O.S.! ¡Ay, parece imposible! Ni una nube pasa ante el sol, ¡y hay tantas sin embargo! No comprendo nada: advierto que unas leves nubes blancas resbalan, muy bajo, a toda velocidad; y yo permanezco prisionero de una calma como pocas veces las he visto, ni siquiera en el Mediterráneo. ¡Si al menos pudiera tomar un baño!

Sábado 6 de diciembre- El viento, bastante fuerte, se ha levantado del norte, ya es mejor que nada. Esta mañana, he visto aún tres «colas-blancas» de los trópicos, lo que supone que indica la costa a 60 u 80 millas. No es posible, a fin de cuentas, que el autor de un libro para náufragos se equivoque siempre; de modo que mañana, o pasado mañana tal vez, veré tierra. Sin embargo, quisiera escribir aquí mi última voluntad, pues tal vez no llegue vivo.

1º- Deseo que estas notas sirvan para hacer un libro cuyos derechos serán pagados a Ginette Bombard, mi mujer. Para la génesis del viaje, sería bueno hablar... (siguen algunos nombres...).

2º- Disposiciones para la vida de mi mujer y mi hija.

3º- Quiero decir que es absolutamente preciso que no mueran otros náufragos moralmente asesinados por los autores de libros para náufragos en los que todas las señales de proximidad de tierra son falsas, lo que contribuye a abatir la moral de los interesados —y supone matarles—. Además, considero responsables de mi muerte a quienes me impidieron embarcar una emisora capaz de funcionar.

Finalmente, acabo afirmando que mi experiencia es, por lo menos, concluyente para náufragos condenados a pasar cincuenta días en el mar... Los demás no deben desesperar porque yo llegue muerto al objetivo. Podemos considerar que, más allá, la prueba supera las fuerzas humanas. Sería, pues, deseable que a las clases de cosmografía, en los institutos y escuelas, se añadiera un curso de navegación práctica.

Domingo 7 de diciembre - Nada a la vista aún, pero no puedo estar lejos (mi caligrafía ha recuperado aquí cierta fuerza). Es necesario, por Ginette, Nathalie, Renaud y Anne, que yo llegue vivo, pero es terrible.

El sol es implacable, tengo sed. Mi agua comienza a agotarse, apenas me quedan cinco litros: ¡y pensar que arrojé tanta agua por la borda! ¡Litros y litros! Pesco poco pero bastante, pero sería horrible si me viera obligado a

beber de nuevo agua de mar y jugo de pescado con, además, esta horrible diarrea. Realmente me duele mucho. El viento del norte de ayer me ha hecho derivar 18 millas al sur, alejándome así de la Deseada, la tierra más cercana; ahora es otra vez muy débil, es desesperante. Las *Instrucciones náuticas* dicen sin embargo (Antillas, tomo 2, página 8, líneas 9 a 14): «El alisio es más fuerte y más regular de diciembre a marzo o abril. Tiene entonces su dirección más norte y sopla de este-nordeste a nordeste, su media es de unos 4 Beaufort.» ¡Cuántos errores pueden imprimirse, al fin y al cabo! Si no he visto tierra mañana o pasado mañana como muy tarde, renuncio a comprender, abandono. Al partir, en 15° 20' aproximadamente, yo tomaba la posición a las 12 h 10. Ahora bien, hoy lo he hecho a las 15 h 10, diferencia 3 horas, por lo tanto 60° 12' oeste; la Deseada está a 61°, es decir, 30 millas al oeste... La Dominica y María Galante están, respectivamente, a 61° 20' y 61° 12' oeste, es decir, 56 millas y 49 millas exactamente. ¿Y entonces? Incluso con una mediocre velocidad de 30 millas diarias, mañana debiera estar a 25 o 19 millas del objetivo; dicho de otro modo, si pasado mañana no veo nada, dimito. Estoy harto y pienso en la pobre Ginette, que debe de estar muriendo a fuego lento.

16 h 30. Puede decirse que todo está contra mí. El viento ha vuelto pero me pega al sur. Realmente no tengo suerte. Qué vamos a hacerle, pues, voy hacia el sur, tengo margen hasta Granada, a 240 millas; la deriva me retrasa demasiado.

Los presagios son favorables a la proximidad de la tierra, salvo la presencia de la propia tierra, pedacitos de madera que flotan aquí y allá; me sigue un banco de peces que parecen mújoles. Todo ello cosas que no se ven en alta mar. ¡Pero yo quisiera ver la tierra!

Lunes 8 de diciembre - Nada a la vista aún, y se acabó el viento de nuevo. En fin, me cuesta creer que tipos como los autores de libros para náufragos escriban un volumen para la Marina americana y se equivoquen siempre. El autor declara que una fragata fue vista a 300 millas de la costa; admitiendo que sólo la última lo fuera, la vi el miércoles: por lo tanto, como máximo a 300 millas de la tierra.

El sábado por la mañana vi de nuevo, juntos, tres pájaros de los trópicos y ahí el texto es claro: no pueden verse tres pájaros juntos a más de 60 u 80 millas, pongamos 100 millas, de una costa. Admitamos, y es el mínimo, que he hecho 40 millas de sábado a domingo y 40 luego: debería de estar a 20

millas de mi objetivo, como máximo. Ahora bien, nada a la vista, y de nuevo se prepara una jornada atrozmente soleada. Estoy en el 50° día, lo que supondría una media de 54 millas diarias; ahora bien, al principio hice muchas más, y desde entonces he debido de mantenerme en 30 millas de media, salvo un día... Otra vez ni un soplo.

Para llegar a las Canarias (550 millas), tardé once días. Ahora debo recorrer cinco veces esta distancia; debiera tardar en total cincuenta y cinco días, lo que me haría llegar el sábado.

Me queda poca agua y no soporto ya el agua de mar, pues tengo una diarrea muy fuerte; pesco un poco, los peces desconfían. Pero me importa un bledo, pues hay siempre bastantes peces voladores. En caso de necesidad, siempre me quedarían todos mis víveres de socorro: comería y moriría. El que escriba a partir de mi experiencia un libro para náufragos tendrá que especificar, perfectamente, que los pájaros que cantan indican la proximidad de la tierra, aunque tal vez a centenares de millas aún. Estoy bastante desesperado; tengo que aguantar, sin embargo, y es terrible. ¡Ah, si pudiera medir exactamente una longitud! Tengo la impresión de que si supiera dónde estoy, aunque esté lejos, no sería lo mismo. Me han dicho que en las Antillas, todos los barcos, todos los aviones pasaban al oeste de las islas. No tengo, pues, posibilidad alguna de ver uno antes de llegar. ¡Y pensar que un día de fuerte viento arrojé el ancla flotante! Ahora, vela izada hasta la muerte. ¡Pero ya no hay viento! ¿Qué hacer, Dios mío, qué hacer para salir de esta horrible incertidumbre?

Se prepara una jornada atrozmente cálida. Ni una nube atenúa el brillo del sol. Realmente tengo toda la mala suerte del mundo. Llueve a mi alrededor, pero ni una gota sobre mí. Nubes a mi alrededor, sobre mí un sol implacable; es la época del alisio regular y tengo, periódicamente, un día de viento, un día de brisa, dos o tres días de calma chicha. Estoy prácticamente inmóvil; hace tres días que veo la mancha verde de fluoresceína a mis espaldas; es así desde el sábado 22, ¡veinte días de inmovilidad casi total! ¡Ah, me acordaré de ellos, he sido lo bastante idiota como para fiarme de un libro escrito por especialistas! Desgraciadamente, no estaré vivo para contarles cuatro verdades. ¡Veinte días de calma cuando «el alisio es más regular y más fuerte»! Con ese tiempo, es imposible que llegue vivo y, sin embargo, no debiera de estar lejos.

14 h 30. ¡Ya está! Ya empezamos como el viernes: calma chicha y vela colgante. ¡Viva el alisio! Se me dirá que es una señal de que estoy cerca de tierra. Pues bien, ¡enséñemla! Y no hay esperanza alguna para mañana,

porque no me habré movido.

16 horas. Me gustaría tomar un baño e inspeccionar los bajos del bote. Él llegará entero a tierra, aunque eso dure un mes aún, salvo si un pez espada...

16 h 30. El mar se levanta, prueba de que hay viento en alguna parte, pero aquí apenas un soplo, tengo calor y sed.

17 h. Estoy a menos de cuarenta millas de la Dominica, pero nunca llegaré, porque no tengo viento (y, con una caligrafía absolutamente desordenada, como nunca la he tenido, escribo): ¡Qué atroz jornada aún!

Repito un largo cálculo según la hora en que he tomado la posición: el 19 de octubre, 15°, posición a 12 h 15.

El 14 de noviembre, posición a 14 horas, es decir, una hora y cuarenta y cinco minutos más tarde: 41": así pues, recorridas en esta fecha 1.568 millas, a una velocidad de 59 millas diarias.

El 8 de diciembre, posición a 15 h 10, por lo tanto 59°; recorridas desde el 14, 1.044 millas, a la velocidad de 43,5 millas diarias. Me quedarían por recorrer, pues, 116 millas, lo que colocaría mis famosos pájaros entre 300 millas y 200 millas. Por lo tanto, según la carta, estaría a la vista el miércoles o el jueves, el viernes como muy tarde... si sopla viento, pero tengo muy poco.

En una calma absoluta, donde nada parecía poder sucederme, estuvo a punto de acontecer lo peor. Sentado a popa del Hereje y siguiendo con los ojos su débil estela, vi aparecer, lejana todavía, una especie de masa negra, oscilante y plana. Cuanto más se acercaba, más podía distinguir en aquella especie de tabla móvil unas manchas blancuzcas. Cuando estuvo a quince metros de mí, comprendí que el monstruo era una raya gigante. Tranquilizado, contra toda lógica, por el nombre de ese animal «comestible», comencé tranquilamente a fotografiarlo, sin pensar que, en ese caso, era yo el que podía ser devorado. La raya no se acercaba, pero mantenía la distancia.

El animal me siguió durante unas dos horas y luego desapareció como una placa de metal arrojada al mar, aspirado por las profundidades. Sólo más tarde un pescador de Dakar me reveló:

«Entonces fue donde corrió usted el mayor riesgo: la raya podía hacerle volcar de un solo aletazo o dar un salto y recubrirlo.»

Martes 9 de diciembre, 15 horas.- Un poco de viento desde las siete, ayer por la tarde; ¡ojalá dure! El sol sigue siendo implacable; he tenido pesadillas toda la noche; nada a la vista aún, y sería un milagro con el poco camino que

hice ayer. Vuelto a ver esta mañana tres pájaros de los trópicos y que gritan: parece que los pájaros no gritan cuando están lejos de tierra. He preparado el menú de la cena que quisiera zamparme a cargo de uno de mis conocidos, que apostó que no llegaría. He previsto dos menús; o *foie-gras* trufado, *soufflé* de gambas, pato en su jugo, patatas paja, quesos variados, *omelette flambée* con confitura y fruta regada con champaña; o bogavante Thermidor, perdiz trufada en salsa, judías verdes, quesos variados, *crepés* Suzette (una docena) y fruta regada con champaña. Los vinos serán: muscadet, pommard 28, vosne-romanée 1930, mouton-rothschild 1947, château-yquem 1929, Vieille Cure y puro.

XIV

Arakaka y llegada

¡EL milagro se produjo de nuevo un miércoles!

Tenía que hacer entonces grandes esfuerzos para levantarme por la mañana: solía despertar, por lo general, aproximadamente cuando amanecía, pero no tenía prisa alguna por echar una ojeada al horizonte, puesto que sabía que, irremediabilmente, éste seguiría vacío. Aguardaba pues, tendido, a que el sol, subiendo por el horizonte, me quemara con sus rayos. Aquella mañana, hacia las diez, lancé una mirada a mi alrededor y di un respingo, como tocado por una pila eléctrica: «¡Un barco!» (Había hablado en voz alta.) En efecto, a proa por estribor, a unas dos millas y media de mí, un navío avanzaba exactamente de modo que cortaría mi rumbo. Era un gran carguero de unas 7.000 toneladas, que navegaba a poca velocidad: nadie parecía haberme visto y salté hacia mi heliógrafo para intentar mandar el sol a los ojos de alguien, como un niño que intenta molestar a los viandantes. Al cabo de un tiempo que me pareció extremadamente largo me descubrieron por fin y, cambiando de rumbo, el carguero se dirigió hacia mi popa.

Mi moral había subido de un solo salto. Estaba convencido de que el navío se disponía a entrar en uno de los grandes puertos de las Antillas; aquello venía a confirmar la proximidad de la tierra. Izo al extremo de un remo mi pequeño pabellón tricolor. Cuál no sería mi orgullo cuando, mientras el barco se aproxima, veo subir a su botavara la «Unión Jack», que asciende y desciende tres veces: saludo que se debe a los bajeles de guerra encontrados en alta mar. Respondo agitando mi pabellón. El carguero llega a mi altura y el capitán, tomando una bocina, me grita:

—*Will you ask for any assistance?*

Respondo:

—*Just the time, please, and my exact longitude?*

—49° 50".

Me encontraba exactamente a 10° —es decir, 600 millas— del lugar donde creía estar. Como si hubiera recibido un martillazo en la cabeza, llegado ya al fondo de mi desesperación, tomo mi espadilla para acercarme al barco, repitiéndome febril: «No importa, han sido ya cincuenta y tres días, abandono.» El capitán grita:

—*Will you come on board?*

Y yo pensaba: «No importa, que me icen, la experiencia ha terminado. A fin de cuentas, cincuenta y tres días son ya una buena prueba.»

Abordo el barco, el Arakaka, un gran carguero de pasaje procedente de Liverpool, y subo a bordo. Allí, un hombre bajo, bastante fuerte, de unos cincuenta años, muy agitado, se presenta: capitán Cárter, de Liverpool. Me pregunta enseguida:

—¿Le recogemos con su material? Nos dirigimos a Georgetown, en la Guayana británica, le llevamos con nosotros.

De buenas a primeras, le respondo «sí», pero enseguida me viene a la memoria el ejemplo del Sidi-Ferruch. Ya veo a mis amigos, los marinos de Boulogne, diciéndome:

«¡Bueno! No has atravesado el Atlántico.»

Los cincuenta y tres días de prueba no habrían servido para nada. Aunque la teoría estuviese suficientemente probada, el hombre de la calle o, más bien, el hombre de mar vería en la interrupción de mi travesía el fracaso completo de la demostración. Para que mi experiencia sirviera para salvar vidas humanas, era preciso que fuera un éxito elocuente. ¡Qué inmensa esperanza nacería entonces en los medios marítimos! De modo que me arrepiento enseguida y le pido al capitán unos momentos para reflexionar. Mientras, me ofrece una ducha, que yo acepto agradecido. Cuando estoy bajo el chorro, oigo en el pasillo a dos oficiales que charlan:

«De todos modos, esos franceses, ¡qué huevos!». He tomado mi decisión: proseguiré. Hago mentalmente un breve cálculo y advierto que, a la misma velocidad, necesito aún unos veinte días para llegar a tierra. Estamos a 10 de diciembre, según eso llegare hacia el 3 de enero: necesito, pues, para tomar la estrella, un libro de «Efemérides náuticas» para el año 1953.

El capitán viene a verme cuando termino mi aseo y me lanza:

—¿Aceptaré una comida?

Primero la rechazo enérgicamente, pero insiste:

—No puede rechazar una comida caliente.

Recuerdo bien esa comida, la primera tras cincuenta y tres días en el mar: estaba compuesta por un huevo frito, un pedacito —un pedacito muy pequeño— de hígado de ternera, una cucharada de coles y dos o tres frutas. El modesto festín, que algunos, más tarde, se atreverán a reprocharme, me hacía correr además el mayor peligro intestinal de todo mi viaje. Aproveché para enviar enseguida un telegrama a mi mujer y me hicieron visitar el barco.

Siempre recordaré la lujosa cámara de oficiales, con sus sillones de cuero. La mesa estaba puesta para el almuerzo. Los pasajeros gozaban de una comodidad muy británica. Mientras, yo iba repitiéndome: «¡Veinte días más, veinte días más!»

El capitán me llevó a la sala de mapas, para mostrarme exactamente el lugar donde me hallaba y las declinaciones que tendría que atravesar cuando me acercara a tierra. Me entregó un almanaque náutico que me proporcionaría las cifras de 1953 y me regaló la magnífica publicación del Almirantazgo británico, dedicándomela.

Entonces, atravesando el barco con paso más bien vacilante, pero aguantándome aún sobre las piernas, me dirigí hacia la batayola donde habían colocado una escala para que pudiera regresar al Hereje. El capitán estaba conmovido, toda la tripulación me alentaba, citándome muy pronto en tierra. Mientras descendía la escala de cuerda, el capitán me gritó:

—¿Qué puedo hacer por usted? Es absolutamente preciso que haga algo. ¿Qué podría complacerle?

No había escuchado Bach desde el comienzo de la travesía; me oí respondiendo que me gustaría, para la noche de Navidad, escuchar el 6^o *Concierto de Brandeburgo*.

—Si es preciso, pondré en danza al mundo entero. Le doy mi palabra de que tendrá su concierto para la noche de Navidad.

Suelto la amarra, el Arakaka aguarda, antes de ponerse en marcha, a que yo haya podido librarme del terrible remolino de la hélice, que podría arrastrarme. En el intervalo se ha levantado cierto vientecillo, y quiero aprovecharlo. Izo mi vela y me alejo hacia el oeste. Todo ha durado alrededor de una hora y media. El Arakaka pone de nuevo sus motores en marcha y, entre el ensordecedor estruendo de sus sirenas, me saluda por tres veces con su pabellón y se aleja lentamente.

Querido Arakaka, sé que te añoraré, sé que en algunos momentos voy a pensar: «¿Por qué no aproveché aquel momento que, probablemente, era mi última oportunidad?» Pero, para el éxito de mi experiencia, era absolutamente necesario partir, seguir adelante, continuar y, en el fondo, es lo único de lo que podré enorgullecerme más tarde. Retomo enseguida mi diario de a bordo:

«*Miércoles 10 de diciembre* - Decididamente los miércoles me proporcionan, casi siempre, algo: acabo de subir a un barco, de comer un poco y prosigo. Pero, ¡ay!, sólo estoy en los 50°: 600 millas que recorrer aún, lo que me supone, a mi velocidad, de quince a veinte días más de navegación.

¡Valor!, la moral vuelve a ser buena pero me acuerdo de los especialistas. Sé ahora tomar con certeza mi longitud. ¿Por qué aberración anoté 12 h 15 a la salida? En realidad eran 13 h, y la hora del sol en el meridiano me da mi verdadera posición. Ginette está avisada, el viaje prosigue. Dios es bueno. Era el carguero Arakaka, capitán Cárter, de Liverpool, dirigiéndose a la Guayana. Debo decir que he estado a punto de permanecer a bordo.»

De hecho, fue un verdadero milagro haberme cruzado con un navío en aquel lugar del océano; tenía todas las posibilidades de seguir hasta tierra sin encontrar nada en mi camino. En ese caso, creo que me habría vuelto loco rápidamente. Convencido de la proximidad de la tierra, pasaba cada vez más tiempo mirando el horizonte, fatigando así mis ojos y mi espíritu, desmoralizándome cada día un poco más. Arakaka, no sólo me salvaste tranquilizando a mi familia, me salvaste también moralmente: sabía dónde estaba; además, por fin podía tomar mi longitud. El capitán, en efecto, me había mostrado en las tablas náuticas una base de cálculo llamada ecuación de tiempo, que me daba una pequeña corrección del tiempo, que variaba cada día, y me bastaba con restarla de la hora en que el sol pasaba por el meridiano. Era suficiente con saber, más o menos, la hora del paso del sol por el meridiano para saber mi posición, con una aproximación de 60 millas. Estaba ahora seguro de poder llevar a cabo por fin una navegación que lo fuera: mi reloj estaba en hora y tenía una nueva batería para la radio, que el Arakaka me había prestado.

Debo decir que aquel día y los siguientes no tuve ya hambre de pescado: pero sólo tenía pescado para alimentarme. Repercusiones de la comidita a bordo del Arakaka. Más tarde, en París, un gran especialista de la higiene alimentaria dirá: «Si hubiéramos sabido que había comido usted a bordo del barco con el que se encontró, no habríamos dado un céntimo por su vida.» De hecho me hallaba en la posición de esos deportados políticos, esos prisioneros de guerra liberados tras meses y meses de forzosa hambruna. Había sufrido dos regímenes, antes de la pequeña comida del quincuagésimo tercer día, la alimentación normal. Luego, profundamente harto de pescado, corrí extrañamente el riesgo de verme subalimentado. En efecto, el organismo se acostumbra progresivamente a caer muy por debajo de su ración habitual, pero cuando se le proporciona de nuevo una alimentación normal y ha vuelto a tomarle gusto, recupera sus antiguos reflejos y, entonces, parece que abandone, que diga: «Ya está, he recuperado las condiciones de alimentación normales, ahora ya puedo abandonarme», como un deportista que se detiene

en pleno esfuerzo y no puede ya reanudarlo. Y es la desesperación del estómago. Adelgacé mucho más (las fotos lo muestran) en los doce días que necesité para llegar a tierra tras el encuentro con el Arakaka que en los cincuenta y tres días precedentes.

Estoy ahora definitivamente seguro de lo que debe pensarse de los libros para uso de los náufragos, de los pequeños consejos de navegación, de los signos de proximidad de la tierra, como pedazos de madera que flotan, mariposas que revolotean por la superficie del agua, telarañas, gaviotas u otros pájaros. Con su permiso, autores de *Raft Books*, tal vez la fragata no pase la noche en el mar pero, en cualquier caso, puede llegar hasta 1.000 millas de cualquier tierra; en su libro se dice también que rara vez pesca por su propia cuenta, pero yo la tenía ante los ojos atrapando, al vuelo, algunos peces voladores que mis doradas cazaban a ras de las olas.

¿Qué había ocurrido, por otra parte, para que yo cometiera semejante error de navegación? Había tomado mi primera estrella al salir de Canarias, con una mar muy agitada, y creí que la cresta de una ola era el horizonte real. Por un curioso azar, obtuve así mi latitud exacta, pero a una hora errónea. De modo que creí tener mi meridiana a las 12 h 15 en los 15 grados, cuando en realidad tenía mi meridiana a 1 hora de la tarde. Llegué a la conclusión de que era necesario hacer una corrección de cuarenta y cinco minutos, un mínimo de 10 grados. En adelante, en vez de ponerme en los 60 grados, me pondría en los 50, donde me hallaba. Me quedaban aún más de 1.200 kilómetros por recorrer. Quería llegar a una tierra francesa; tanto más cuanto nuestras Antillas eran las únicas que tenían un puerto en la costa oeste que estuviese protegido. Intentaría, pues, mantenerme en el paralelo de la Martinica, dispuesto a dejarme derivar hacia Barbados en el caso de que se levantara el viento del norte. De todos modos, corría el riesgo de ser arrastrado al sur de la isla inglesa y ver cómo mi viaje se prolongaba 500 kilómetros, hasta el continente aún.

Tres días después de mi encuentro con el Arakaka se instaló uno de los tiempos más extraños que haya conocido desde el comienzo de mi viaje. La calma chicha se había instalado, otra vez, desde la mañana. Pero ahora, unas nubes algodonosas, extremadamente bajas, corrían a toda velocidad por encima de mí. Mi embarcación, en cambio, no se movía, y rabié toda la jornada viéndolas correr tanto hacia tierra.

Por fortuna no pasé la jornada solo. Una compañera, algo molesta, es cierto, pero una compañera a fin de cuentas, acababa de aparecer. Un gran resoplido

a mi izquierda había llamado, de pronto, mi atención y vi acercarse una gran ballena. Temí primero que aquel buen animal se acercara demasiado a mi esquife y le infligiera, con una simple caricia de la cola, peligrosas averías. Pero, como una chica buena, nunca atravesó los tres o cuatro metros que separaban el bote de sus juegos. Evolucionó a mi alrededor durante toda la jornada. Por la noche, se alejó gravemente y no volví a verla.

Mientras, se acercaba la tempestad. A la una de la madrugada, las primeras grandes olas comenzaron a jugar con mi cáscara de nuez. No iba a librarme durante los últimos días de mi travesía. Si durante los veinte días de tormenta que había sufrido ya, las olas habían llenado por dos veces mi embarcación, me vería obligado a tomar un baño forzoso cuatro veces en los siguientes días. Por fortuna, mi técnica de achique se había perfeccionado. Una vez lleno el bote, comenzaba a vaciarlo con mi sombrero, que contenía dos o tres litros, y luego remataba la faena con un zapato. Los métodos más simples son, a menudo, los que permiten luchar con más eficacia contra los elementos. Pero veía gozoso que mi vela se hinchaba hasta reventar, escuchaba por fin, de nuevo, el silbido característico de mi máxima velocidad: unos 3 nudos. Careciendo de referencias, el ruido que el bote hacía sobre el agua me daba una idea precisa de mi velocidad.

Cuantas más millas pasaban, mayor se hacía mi temor a sufrir un estúpido accidente cuando estaba alcanzando el objetivo. Seguía teniendo la penosa sensación de depender de una ola —una sola— peor que las demás. Todos los peligros corridos no habrían servido, entonces, de nada. No hay que esperar, nunca, hallar en alta mar un reposo completo. Pero recuerdo aún los gritos de alegría que lanzaba al oír el viento silbando en mis oídos.

Dormía, feliz, cuando me despertó la impresión de que algo insólito ocurría a mi alrededor. Me levanté. El mar, a mis espaldas, estaba surcado por relámpagos fosforescentes: signos de la presencia de un enorme pez. ¿Sería un pez espada o un tiburón? Esta vez, el animal recurrió a una táctica inusitada. Se lanzaba sobre mí y pasaba bajo el bote rascándolo con el lomo. El juego duró seis horas. Exasperado, iba a decidirme, finalmente, a atacarlo cuando desapareció con tanta rapidez como había llegado. A la mañana siguiente, aunque ninguna ola hubiera llenado el Hereje durante la noche, me encontré empapado. Tuve que rendirme a la evidencia: ¡la embarcación comenzaba a hacer agua! La bestia, durante la noche, había debido de perforar el caucho del fondo con su piel rugosa como papel de lija. Era ya hora de llegar, pues la situación en la que me hallaba se hacía seriamente

incómoda. Los flotadores, es cierto, estaban intactos, la presión de aire se mantenía perfectamente, pero era imposible reparar la difusa infiltración a través del fondo de la embarcación. Hubiera preferido un auténtico agujero. Cada cinco horas, cuando el agua rozaba el suelo de madera, tenía que achicar. El manejo se prolongó durante los diez días que me separaban de tierra.

Los pájaros se hacían cada vez más numerosos y variados. El 13 de diciembre, por fin, hizo su aparición la primera gaviota. Regresaba a país conocido. Aquel mismo día tuve ocasión de ver y filmar una escena fantástica. Desde hacía varios días, una de las más hermosas aves marinas que existen, una fragata, me sobrevolaba y se lanzaba, de vez en cuando, para atrapar al vuelo un pez volador. Me había preguntado durante mucho tiempo cómo podía el pájaro descubrir exactamente el lugar por el que su presa emergería de la superficie. Aquel día tuve la revelación: ¡pescaba en colaboración con mis doradas! En un momento dado, éstas se lanzaban en medio del banco de peces y les hacían desparramarse por los aires, donde, además, seguían persiguiéndolos dando inmensos saltos fuera de las olas. En cuanto el pájaro veía que comenzaba la caza, se lanzaba hacia el grupo y, cada vez que levantaba el vuelo, llevaba un pez en el pico. Llegado a gran altura, lo soltaba de pronto e iniciaba un fulminante picado para hallarse en el eje de caída de su presa, recuperándola en su pico abierto de par en par. Así come la fragata sus presas en pleno vuelo.

Lo más extraordinario era ver el pez saltando en una dirección paralela al vuelo del pájaro. Con la cámara en la mano, intenté grabar en la película esa sorprendente escena de la naturaleza.

La ligera comida que tomé a bordo del Arakaka tenía curiosas repercusiones. En primer lugar, de la noche a la mañana, la terrible diarrea que sufría se había calmado. Habría podido esperar lo contrario, pues la col y la fruta son laxantes. Otra consecuencia no dejó de extrañarme y, sobre todo, de hacerme sufrir. La comida me había dado hambre. Sí, sólo tras haberla tomado, el famoso 10 de diciembre, recuperé el hambre: terribles calambres en el estómago, que ya no me abandonaban. Mi régimen era el mismo, tan abundante como antes de mi encuentro con el navío, pero bostezaba como un hombre hambriento, algo que nunca había ocurrido durante los cincuenta y tres días anteriores. Las pesadillas «gastronómicas» comenzaron a poblar mis noches. Una de ellas aparecía más a menudo que las demás, como un

estribillo: el espejismo de una gallina con arroz. Nunca he comprendido por qué.

Pasé la jornada del 20 de diciembre recordando todas las «comilonas» que había podido hacer desde la Liberación, y que habían sido particularmente notables antes de mi partida. Tras haber calculado que me quedaban por pasar en el mar, salvo imprevistos, aproximadamente tantos días como había durado mi estancia en Casablanca, en cada una de mis comidas de plancton y pescado, recordaba la que había hecho, en tierra, el día correspondiente. Lo que daba, por ejemplo: «Hoy como en el Almirantazgo, una liebre a la real: esta noche, con los médicos de Casa, unos riñones al vino blanco.»

Por fin había «entrado en una nueva carta». Abandonando la carta general del Atlántico, fijaba ahora mi posición en la del mar de las Antillas. Es curioso advertir hasta qué punto una escala mayor da la impresión de recorrer una mayor distancia.

En honor de este cambio, arrojé al mar un último mensaje en un bote para plancton. Llevaba estas palabras: «Experiencia con éxito, misión prácticamente cumplida, se ruega a quien descubra este mensaje que lo envíe, etc.» Sentía curiosidad por saber si alguno de los mensajes confiados al mar llegaría a su destinatario.

Me consideraba ya llegado. La jornada del 21 concluyó con la aparición, en mi estela, de un pez de un metro y medio de largo, aproximadamente, que mostraba un puntiagudo hocico provisto de impresionantes dientes. Era mi segunda barracuda. Parecía mirarme con aire goloso. Primero tuve miedo y le arrojé mi carrete, sujetándolo por el sedal. Era el medio que solía emplear para asustar a los tiburones, que huían entonces a toda velocidad. La bestia no se movió y continuó siguiéndome con aire maligno. Fijé entonces mi cuchillo curvo en el extremo de mi fusil submarino y, tras haberlo herido dos o tres veces, conseguí clavar profundamente la hoja en su carne. Así conseguí poner fin a la discusión con aquella bestia, a cuyo valor rindo homenaje, pero cuya carne, muy indigesta, no aprecié. Cuando, el 22, desperté justo antes de que saliera el sol, cuál no sería mi sorpresa al advertir que un gran carguero acababa de adelantarme. Me hallaba justo en su estela. Era imposible que no me hubiera visto. Decidido a mandar noticias, encendí una bengala en el amanecer para que volviera atrás y aclarar de una vez las cosas.

Pero el barco seguía alejándose lentamente y, por unos instantes, creí que no iba a ver mis señales. Tomando entonces la última bengala, la lancé al

aire, donde trazó una larga estela luminosa. El carguero viró y vino hacia mí. Abordar fue más difícil que con el Arakaka, pues había muy mala mar. Era un carguero holandés que se dirigía a Port of Spain, en la isla inglesa de Trinidad, la más al sur de las Antillas. Yo había decidido pedirle, por una parte, que avisara a la Martinica y a Barbados de mi próxima llegada; por la otra, que me diera un plato que no fuera pescado para pasar dignamente la noche de Navidad, si me encontraba aún en alta mar. El capitán me recibió con mucha amabilidad y me ofreció una taza de café. Me confirmó la posición; me hallaba en efecto, como había calculado, en los 13° 50' norte y 58° 20' oeste. Luego se inició una conversación inverosímil:

—¿Cómo es posible, capitán —pregunté—, que haya pasado sin verme?

—Pero si le habíamos visto. Nos hemos acercado mucho a su embarcación, le hemos dado la vuelta y, al no ver señal alguna de vida, hemos creído que se trataba de un *dinghy* abandonado y hemos proseguido. Sólo más tarde nos han hecho regresar sus señales.

—¿Que no había signos de vida, comandante? ¿Y mi vela izada, mi gobernalle fijo, mi radio con su antena? ¿No llama a eso señales de vida? Por otra parte, sólo me ha reconocido cuando me he presentado; si hubiera sido un verdadero naufrago, medio muerto e incapaz de gritar, me hubieran dejado allí, abandonado a mi infeliz destino, ¿no?

Era evidente que el capitán ni siquiera había pensado en ello y, cosa inverosímil, no se le había ni siquiera ocurrido hacer sonar su sirena para ver qué reacción producía.

No crea el lector que se trata de un caso excepcional. Habíamos comprobado ya, en el Mediterráneo, que, para un transporte de pasajeros, el horario prevalece ante todo, incluso ante la vida de posibles naufragos. No se trata ya de navíos, sino de verdaderos «tranvías del mar». Sólo el hecho de que un pasajero haya advertido algo sospechoso puede producir la intervención de los responsables de a bordo. Sin ello, es muy posible que el tranvía pase...

Volví a mi bote y, tras haber señalado mi posición en la carta, advertí que «era el fin». Me quedaban unas 70 millas que recorrer, en el 232 del compás, es decir, hacia el sudoeste, para alcanzar la costa norte de Barbados. El viento soplaba con fuerza, y tras haber calculado aproximadamente mi velocidad, esperaba divisar el faro de la punta norte (faro blanco de ocultación doble y 10° de período, alcance 20 millas), entre medianoche y las dos de la madrugada g.m.t.

La jornada fue bastante fatigosa, pues, aun sabiendo que me era imposible ver nada, no por ello dejaba de escrutar, a mi pesar, el horizonte, esperando un milagro. Dormí bastante bien la primera parte de la noche y, tras haberme despertado, comencé mi última guardia. A las doce y media de la noche, el cielo fue bruscamente desgarrado por un relámpago luminoso, seguido inmediatamente por otro. Me lancé sobre mi cronómetro: no habían pasado diez segundos cuando las nubes se iluminaron de nuevo. Por primera vez desde hacía sesenta y cinco días, había tomado de nuevo contacto con tierra: aquello era, evidentemente, el efecto de la reflexión de un faro sobre las nubes. Debía de encontrarme entonces a unas 16 millas de la punta norte de la isla de Barbados y me quedaban, pues, por lo menos, doce horas antes de plantearme el problema del aterraje. Habría podido dormir, pero trastornado por la proximidad de algo en lo que había acabado no creyendo: la tierra — ¡la tierra prometida!—, permanecí allí, estúpidamente sentado en mis flotadores, contemplando aquellos regulares relámpagos y contando maquinalmente los segundos, teniendo cada vez la impresión de un renovado milagro —¿y acaso no lo era?—. Necesité unas dos horas para convencerme de que no estaba soñando.

Más aún que cualquier otra isla. Barbados es inabordable por la costa este y para todos los que no la conocen. La parte septentrional de esta costa, en efecto, sólo ofrece acantilados en los que las olas rompen sin cesar.

Más al sur está rodeada, aproximadamente a una milla, por una barrera de arrecifes que dejan un canal entre ellos y la isla. Numerosos pasos atraviesan la barrera, pero sólo pueden utilizarse si se tiene un exacto conocimiento de los lugares. En esta costa, a comienzos del siglo XVIII, el señor del lugar, el famoso «Sam Lord» había tendido una trampa.

Plantó dos hileras paralelas de cocoteros, en los que fijó unas luces rojas y blancas para simular la entrada de un puerto. Los navíos, engañados, se lanzaban contra los arrecifes. Entonces, Sam Lord soltaba a sus esclavos negros y acababa con toda la tripulación, procurando no dejar testigo alguno. Cualquier esclavo que regresara sin llevar, por lo menos, una cabeza, era inmediatamente ejecutado. Así pues, su ferocidad estaba asegurada y la carga del navío incrementaba las colecciones del Lord, que no tardó en ser fabulosamente rico.

Puesto que esa costa me estaba cerrada, me quedaban dos soluciones: intentar abordar la pequeña porción de costa norte (7 km) o, dejando atrás la isla, echar el ancla en los bajos fondos situados al oeste y, con la ayuda de mi

heliógrafo, llamar al piloto del puerto de Speightstown. Se levantó el día y advertí, pasmado, que estaba mucho más cerca de la tierra de lo que creía, a unas cuatro o cinco millas. Una emoción muy distinta a la que sentí en las Canarias se apoderó de mí. De hecho, mis posibilidades de doblar la punta norte y evitar los mortales peligros de la costa eran tan problemáticas como lo había podido ser mi abordaje del 3 de septiembre.

Por primera vez desde la partida, puse de nuevo mis derivas en el agua para tomar el viento de lado y doblar el espumeante acantilado en su punto más al norte.

El almirante Sol me había advertido de que tomara grandes precauciones al aterrar. Y ésta es una experiencia de la que quisiera, también, que se aprovecharan los náufragos.

Náufrago, amigo mío, si llegas por fin a la vista de la tierra, todo te parece terminado; sería realmente muy tonto que, en aquel momento, te matara esa misma tierra que es tu salvación. Tienes tiempo. Sólo tu impaciencia puede comprometerlo, aún, todo. Detente, observa y elige. No olvides que «el 90% de los accidentes se produce al aterrar». Tienes que encontrar el punto donde el mar rompe menos, donde haya arena y no una roca mortífera. Para ello, observa cuidadosamente el color del agua: todos los puntos blancos, señales de rompientes, deben parecer sospechosos. Ocultan un arrecife. Inténtalo sólo, siempre, en las grandes extensiones sin remolinos y sin rompientes.

Doblada mi punta norte, comencé a señalar mi paso, con el heliógrafo, a todas las granjas y fábricas de azúcar que se escalonaban a lo largo de la costa. En aquel lugar, el mar no rompe ya, sino que se lanza en una impresionante barra. De pronto, mientras flanqueaba aquella costa norte aproximadamente a media milla, tuve una terrible emoción: muy cerca de la tierra, una barca con cinco hombres parecía hacer desesperados esfuerzos. ¿Me habían visto, se habían lanzado realmente a un mar tan agitado para acudir en mi socorro?

Horror, una ola rompiente la sumergió y, cuando la embarcación reapareció, los cinco hombres ya no estaban. Me asusté. Tal vez aquella gente me había creído en peligro e iba ser la causa de varios ahogamientos. Me acerqué tan deprisa como pude. Cuando estuvieron al alcance de mi voz, comprobé con sorpresa que se trataba de negros y que no me habían visto en absoluto. Eran sencillamente pescadores y tenían que afrontar, cada día, aquel mar furioso a riesgo de su vida.

Bogando sobre clarísimas aguas, en cuanto percibían un gran erizo, se

sumergían, incluso entre las más altas olas, aunque fueran rechazados luego, a doscientos metros de allí, en la arena de las playas. Allí, a trescientos metros, decidí fondear: necesité tres horas para cubrir aquella distancia. Ahora había descubierto una playa de arena y todo el peligro para mi vida había pasado; había traído, intactos, mi esquiife y todo el material que llevaba. Por lo que a mis inestimables notas se refiere, que tal vez pudieran salvar centenares de vidas, quería preservarlas hasta el final.

La maniobra era extenuante para un hombre tan agotado como yo lo estaba. Como todas las barras del África y las Antillas, las olas no rompían con igual fuerza, sino siguiendo un período creciente y, luego, decreciente bien definido y propio de cada tipo de barra. La más peligrosa es la séptima ola, o la decimosexta, y son las que hay que evitar a toda costa. En ese caso, se trataba de un período de siete olas. Tenía viento de costado y dispuse el bote de espaldas a la playa. A la tercera ola, me volví para avanzar hacia tierra. Cuando la quinta llegó a mí, me volví de nuevo para recuperar mi posición frontal y poder afrontar así el terrible trueno de la séptima ola, que acudía ya. Poco a poco, avanzando de este modo, iba acercándome a tierra: cada vez que se anunciaba la séptima ola, que se hacía cada vez más peligrosa a medida que avanzaba hacia la costa, viraba de bordo para hacerle frente. Los pescadores, que me habían descubierto, no habían comprendido aún qué podía tener de extraña mi llegada: no habían advertido que, empujado hacia su tierra de tan extraño modo, mi esquiife sólo podía proceder de las lejanas costas de sus antepasados. Muy pronto me rodearon tres barcas y, en un fantasioso inglés, entablamos conversación. Tres negros subieron a bordo del Hereje: ¡por primera vez, en el Atlántico, tenía tripulación! Por otra parte, no dejaban de preocuparme, pues lo curioseaban todo, hurgaban por todas partes, mangando a diestro y siniestro. Uno de ellos me pidió el reloj, pero cuando comprobó que apenas se oía el tic-tac, lo miró con aire despectivo. Otro estaba más interesado en mi pastilla de jabón y parecía querer comérsela. Un tercero intentaba contemplar el horizonte con mis gemelos poniéndoselos del revés ante los ojos. Cuando le expliqué que estaban llenos de agua y no podía ver nada, comenzó a sacudirlos como se hace para vaciar una botella hasta la última gota.

Fuera cual fuese mi alegría al haberlo conseguido, comencé a preocuparme por dos cosas: mis sedales y, sobre todo, mis víveres de socorro, que me habría gustado llevar intactos hasta el primer puesto de policía. Pero estaba demasiado fatigado para vigilarlo todo hasta entonces. Por ello decidí

designar, en cuanto pudiera, dos o tres testigos capaces de comprobar que no había abierto mis provisiones.

El Hereje seguía a unos veinte metros de la playa que, amarilla al principio, comenzaba a ponerse negra de tantos curiosos como se apretujaban en ella. Los pescadores me aconsejaban que esperara la marea baja para abordar, afirmando que las olas serían menos fuertes. En realidad, querían sobre todo explorar a fondo todas mis posesiones antes de que los ribereños pudieran meter en ellas las narices. El deseo de la tierra, de su olor, de la sensación de la arena caliente, ascendía en mí hasta el punto de que, conociendo bien mi embarcación y viendo que podía soportar las olas de la orilla, harto finalmente de la inacción de mi reciente tripulación, me zambullí, nadé los veinte metros necesarios llevando en la mano el ancla del Hereje y, ayudado por los centenares de asistentes, me arrastré finalmente hasta tierra. Era móvil e inestable, pero tierra, y mi alegría fue tal que hizo desaparecer en un instante los dolores provocados por el hambre.

Ésta es una circunstancia con la que cuento, y mucho, para evitar a los naufragos una primera comida demasiado rápida y abundante que podría serles mortal. Acepta, oh hermano, todo el líquido que te presenten, desconfía de todo lo que sea sólido: tienes en ello un seguro enemigo para tu debilitado intestino. Has arrancado tu vida al mar, no dejes que la tierra te la arrebatte.

Aprende, como yo, que el combate contra el hambre se convierte, en cuanto has abordado, en una lucha contra la sobrealimentación.

XV

La tierra

CUANDO puse los pies en la playa de Barbados, abordaba, ya lo he dicho, una tierra muy inestable, pues la arena era muy resbaladiza. Tenía sin embargo la impresión de que era una tierra prometida. ¿Cómo podía yo mantenerme de pie? Lo ignoro todavía, pero caminaba. Debía vigilar, por todos lados, mis cosas, pues para los indígenas agrupados a mi alrededor, mis modestos tesoros eran un don del cielo y tenían una molesta tendencia a apoderarse de todos los objetos que estaban a su alcance. Primero, como un relámpago, la caja de cigarrillos que me había dado la mujer del capitán Cárter fue vaciada de su contenido. Uno se apoderaba de mi fusil lanzarpones, sin arpón por otra parte, preguntándose para qué podía servir semejante instrumento, y pareció muy halagado cuando se lo di. Otro tomaba una vieja camisa, el tercero me indicaba por signos que le gustaba bastante el reloj que yo llevaba en la muñeca. Cuando le hice comprender que era el único que tenía, me mostró el compás en forma de reloj de pulsera e insistió:

—¡Sí, sí, tiene usted otro!

Una mujer se había apoderado del jabón para agua de mar, lo mordió con convicción e hizo una mueca que demostraba, claramente, que era menos bueno que el jabón ordinario. Mientras, poco a poco, iba yo retirando los objetos de mi bote, poniendo a un lado los que más habían sufrido, especialmente en el aterraje, pues mi bote había llegado lleno de agua por efectos de la terrible barra que acababa de cruzar. Cuando, ayudado por los naturales, saqué mi caja de alimentos, aún cerrada, los indígenas, viendo la palabra «Rations», exclamaron:

—*Food! Food!*

Advertí con espanto que nunca tendría ojos bastantes para poder vigilarlo todo; corría, en cualquier momento, el riesgo de encontrar abierta mi caja, algo que, para la demostración de mi teoría, habría sido una catástrofe, aunque no hubieran cogido nada del interior. Un *policeman* se acercó entonces para decirme que el puesto de policía más cercano estaba a dos millas de allí; tendría que hacer el camino a pie —sobrehumano esfuerzo—. Me pregunto aún cómo lo conseguí. Tuve la presencia de ánimo de tomar disposiciones inmediatas y urgentes para que se comprobara la integridad de

mis víveres. Algunas personas de cierto valor aceptaron hacerlo. Los dos garantes elegidos fueron la maestra de escuela del poblado, que hacía también de pastor, y el *policeman* local. Luego distribuí a mi alrededor las latas de conservas americanas, ganándome así el agradecimiento de los vientres de varios de los naturales.

Se me reprochó, más tarde, no haber hecho sellar, de inmediato, mi libro de navegación para demostrar que no había tenido tiempo, a continuación, de falsificar mis cálculos. Me pregunto si quienes, en zapatillas, me dirigen semejantes reproches, se dan cuenta de lo que puede ser, para un hombre, tocar tierra tras sesenta días de total aislamiento e inmovilidad. Lentamente, empujado y arrastrado por los indígenas, bebiendo un vaso de agua a cada paso, de tanto como sudaba y de tan agotado como estaba, me dirigí hasta el puesto de policía. Era evidente que el jefe del puesto vacilaba, no sabiendo si trataba con un bandido o con un navegante extremadamente valeroso. En cualquier caso, con la magnífica corrección del *policeman* británico, que es el padre de los sujetos que le han confiado, me instaló ante una taza de té, un pan y un poco de mantequilla. Iba a comenzar mi lucha contra la realimentación; me limité, pues, al té, aunque poniendo mucho azúcar. El espectáculo no dejaba de ser pintoresco, pues el puesto de policía fue rodeado por centenares y centenares de personas vestidas con los más vistosos colores, como les gusta a los indígenas de esas islas. Finalmente, hacia las 11, me llegó una llamada telefónica personal del coronel Reggie Michelin, el «High Commissioner of Police» de todas las Antillas inglesas. Aquello pareció impresionar favorablemente al *policeman*, que me ofreció entonces una ducha.

El High Commissioner me anunciaba que vendría a recogerme un coche para llevarme a Bridgetown.

Y llego a la capital hacia las dos de la tarde. Mis primeras palabras son para preguntar:

—¿Está aquí el Nymph Errant?

—Llegó el 1 de diciembre, es decir, hace veintitrés días, pero creo que ha vuelto a zarpar. Tenía que reunirse con Ann Davison, a la que esperan en Antigua.

Se había producido una ligera confusión con el capitán del Arakaka, pues, cuando me había preguntado dónde pensaba aterrizar, repuse: las Antillas. Ahora bien, los ingleses llaman a las Antillas West Indies. Había entendido, pues, Antigua y había avisado que yo me dirigía a aquella isla. Me esperaban,

pues, allí, y los amigos Staniland estimaron que me encontrarían, así como a Ann Davison. Sin embargo, otro me aseguró: «Creo que el yate en cuestión está aquí.»

Finalmente, me presento en casa del coronel, un hombre típicamente británico, joven y dinámico, que me recibe en presencia del cónsul de Francia, el señor Collins. Tras haber explicado, grosso modo, que pienso descansar unos días y hacer que me repatrien a Francia, veo llegar un coche cargado con mis tres amigos, John, Bonnie y Winnie, que lanzan al verme gritos de alegría y me anuncian que su yate será mi domicilio si lo deseo. Acepto con alegría. Decididamente, está escrito que no voy a abandonar todavía el mar. Les acompaña un médico de la ciudad, el doctor David Payne, a quien solicito de inmediato que me haga un examen médico, para que puedan conocerse los resultados de mi travesía. Estoy, aquel día, bastante entero aún, me mantengo sobre las piernas, consigo caminar incluso y subir algunas escaleras; sólo los siguientes días comenzaré a pagar un serio tributo a la inmovilidad, a la larga soledad y a la vida anormal que acabo de llevar.

Las formalidades de aduana terminan por fin; he hecho mandar mensajes a Francia, a través del encantador cónsul, y hacia las seis de la tarde estoy a bordo del *Nymph Errant*, donde debo comenzar a tener cuidado —¡no comer demasiado!—, pues debo alimentarme primero exclusivamente de líquido, y durante por lo menos ocho días. Me retiro a mi camarote, terriblemente nervioso, y no puedo dormir; comienzo, pues, a trabajar con mi radio, a desnudarla de la envoltura de nylon que la protegía contra las salpicaduras y a secarla para intentar llevarla a Francia en el mejor estado posible. Hacia las diez de la noche, giro el dial intentando captar la BBC y, ante mis estupefactos amigos, escucho el servicio de ultramar que anuncia en francés:

«Doctor Bombard, hemos recibido el mensaje del capitán del Arakaka, le agradecemos el trabajo que ha realizado para los náufragos en la superficie del océano, en su balsa el Hereje; su *Concierto de Brandeburgo* se emitirá mañana por la noche en esa y aquella longitud de onda, permanezca a la escucha a esa hora.»

Al día siguiente por la mañana la BBC, avisada de mi llegada a Barbados, me hacía llegar un telegrama confirmándome que el concierto se emitiría la misma noche; llegaban al mismo tiempo las dos cosas que más podían complacerme, sin contar el mensaje de mi mujer:

1º- Un mensaje del Royal Yacht-Club de Barbados anunciándome que me nombraba miembro por todo el tiempo que permaneciera en la ciudad.

2º- Un telegrama del capitán Cárter:

«*Congratulations to a gallant gentleman who had so much courage in his convictions to carry on when Safety and Luxury was proposed.* Firmado: Cárter.»

Aquello me consoló mucho de los ataques que se me hicieron a continuación. El hombre a quien había encontrado en el océano, un verdadero lobo de mar, me enviaba el testimonio de su estima, su admiración y su amistad⁵⁵.

Iba a pasar los ocho días siguientes en Barbados en un completo arrobo, a pesar de mi fatiga, que aumentaba día tras día y me obligó, primero, a tomar un bastón y, luego, a dejar de caminar casi por completo. Visité en coche aquella isla, que me pareció un encanto. Por fin, al azul que había tenido sin cesar ante los ojos le sucedía un paisaje verde, y muy verde, pues era el período de Navidad, la verdadera primavera de las Antillas.

El gobernador me había recibido de un modo encantador. Antiguo prisionero de los japoneses, podía apreciar mejor que nadie la importancia moral de la experiencia que yo acababa de efectuar. Me llegaban telegramas alentadores de Francia y, por la calle, los indígenas, con su amistosa familiaridad, cada vez que se encontraban conmigo, me dirigían un: «Hello, Doc!»

Aquello era para mí un verdadero consuelo. Mi barba comenzaba a ser legendaria en las calles de Bridgetown, y la colonia francesa me recibía de un modo delicioso. Entre otros, el señor Pommarés y el relojero Baldini, a quien entregué mi reloj para que lo reparara. Comenzaba a ser hora, sin embargo, de dejar las delicias de Capua y regresar a Francia, donde Ginette, su telegrama me lo decía, me aguardaba con impaciencia, al igual que mis amigos. Partí el día 31 de diciembre.

La British West Indies Airways Co. se encargó de mí hasta Puerto Rico. Tuve una gran alegría cuando, en la escala de Antigua, supe que Ann Davison, salida de Canarias mucho después que yo, había hecho la víspera su entrada en el pequeño puerto de English Harbour. Mandé de inmediato un mensaje a mis amigos Staniland para darles aquella noticia que, estaba seguro de ello, les tranquilizaría sobre su amiga.

Al llegar a Puerto Rico, me dirigí hacia el servicio de inmigración, y cuál no sería mi asombro al ver que el inspector americano se llevaba las manos a la cabeza porque no tenía visado. Tuve que decirle que estaba en tránsito. Pero la ley de inmigración había cambiado mientras yo estaba en el mar, y

ahora era indispensable tener un visado de tránsito para cruzar los Estados Unidos⁵⁶. No podía, pues, proseguir mi viaje y me veía sometido a un forzoso alto.

Los miembros de la tripulación del avión inglés que me había llevado hasta allí se encargaron de instalarme en un lujoso hotel de la ciudad, en espera del visado que, según decían, no podía tardar. Sin él, tendría que regresar a las Antillas británicas o a Fort-de-France para dirigirme directamente a Francia.

Era muy difícil obtener un visado el día de Año Nuevo, pues todo el mundo estaba de vacaciones. Los oficiales de inmigración fueron extremadamente amables, removieron cielo y tierra, y tras veinticuatro horas en aquel encantador paraje de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, llegaba a su destino la autorización de proseguir mi viaje y de entregarme el visado para treinta días. Despegué bajo el risueño sol de una verdadera primavera, hacia Nueva York, donde me aguardaba mi amigo Percy Knauth.

Desembarqué en Nueva York bajo una verdadera tempestad de nieve. El frío era terrible; hacía más de un año que no había tenido verdaderamente frío, pues toda mi aventura se había desarrollado bajo los tibios climas del Mediterráneo y del trópico. Había pasado la noche de Navidad muellemente tendido en una playa, iluminado por las estrellas de un cielo absolutamente puro y cálido.

El viaje me había agotado y me vi obligado, para descansar, a retrasar mi partida hacia Europa, a pesar de que mis amigos me esperaban con impaciencia. Pasé la mayor parte de los días tendido en mi cama, en el hotel, o en el pequeño puerto de Sag Harbour, donde moraban mis amigos, tras el encantador y muy característico cartel de la «White Whale» —la ballena blanca.

Sin embargo, la hora de la partida acuciaba; me esperaban en Francia y pude tomar el avión la noche del 6 de enero.

Mi trayecto era Nueva York-Montreal-Gander-París. En la escala de Montreal, fui reconocido por varios jóvenes franco-canadienses que me cumplieron por mi travesía, y brotaron los relámpagos del magnesio, ante el gran asombro de una actriz que, al subir al avión, preguntó señalándome:

—¿Quién es?

Le respondieron:

—El doctor Bombard.

—¿El doctor Bombard?

—Sí, el que acaba de cruzar el Atlántico.

—¡Pero también yo he cruzado el Atlántico! —repuso la dama.

La azafata, indignada, abandonó a la infeliz sin explicarle las condiciones «algo especiales» de mi travesía.

Durante la noche, la tripulación tuvo una alarma: la calefacción se había estropeado y el calor les hizo pensar en el inicio de un incendio. Con la magnífica calma de las tripulaciones aéreas, la azafata guardó para sí la angustia.

Y qué hermoso homenaje al efecto moral de mi viaje, cuando me dijo: «Deseo que, si alguna vez debo amerizar, sea hoy, porque usted está aquí.» Así pues, mi objetivo estaba parcialmente conseguido. Al llegar a París, me muestran la muchedumbre que me aguarda. Me conmuevo como si fuera a pasar un examen. El avión se posa, la puerta se abre y me encuentro ante un mar tempestuoso, pero acogedor, el de mis amigos que han ido a esperar mi llegada a suelo francés. El círculo se había cerrado.

Conclusiones

EL viaje del Hereje ha terminado. Voy a luchar, ahora, para que mi herejía sea comprendida y se vuelva la ortodoxia de los futuros náufragos. Cualquiera náufrago puede aterrar, por lo menos, en tan buen estado como yo. Era un náufrago como los demás. No era físicamente excepcional. He tenido ya, en mi vida, tres ictericias y sufrí, después de la guerra, graves afecciones debidas a la subalimentación. Nada me predisponía, pues, a esa travesía. Llegué disminuido, es cierto, pero llegué vivo.

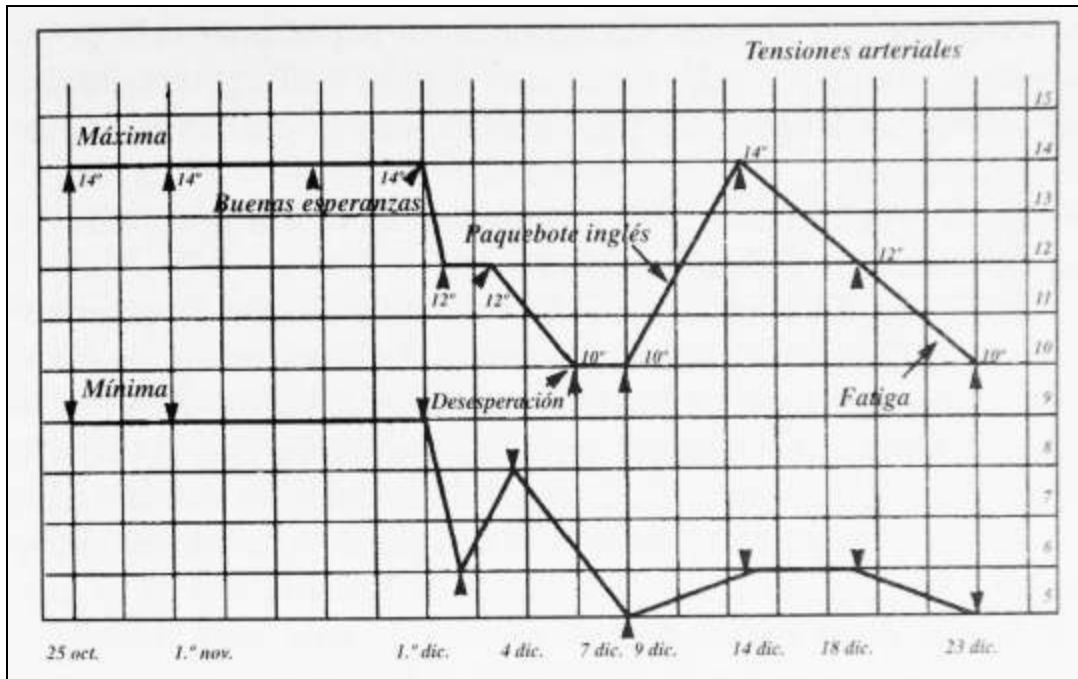
Lo repito, no se trata de vivir bien sino de sobrevivir el tiempo bastante para llegar a tierra o encontrar un navío.

Afirmo, ahora, que el mar nos proporciona suficiente «comida y bebida» para emprender, confiados, el viaje hacia la salvación.

Durante los sesenta y cinco días del trayecto de las Canarias a las Antillas, no tuve una suerte especial y mi viaje no puede considerarse, en caso alguno, una hazaña temeraria, como una excepción.

Adelgacé veinticinco kilos y sufrí numerosos trastornos. Me encontré con una gran anemia (cinco millones de glóbulos rojos a la salida, dos millones quinientos mil a la llegada) y un índice de hemoglobina en el límite de la seguridad.

El período que siguió a la ligera comida hecha a bordo del Arakaka estuvo a punto de serme fatal. He aquí, finalmente, el cuadro de mi presión arterial.



Elocuencia de las cifras, que muestran cómo un acontecimiento basta para trastornar el psiquismo y quitar o devolver la salud.

Una verdadera diarrea me torturó durante catorce días, del 26 de noviembre al 10 de diciembre, con importantes hemorragias. Estuve dos veces a punto de perder el conocimiento: el 26 de noviembre, trastornado por la premonición que precedió la tempestad, y el 6 de diciembre, día de la redacción de mi testamento. Mi piel, deshidratada, sufrió una erupción general. Las uñas de mis pies cayeron. Sufrí importantes trastornos oculares y una clara disminución de mi fuerza muscular... y tuve hambre. Pero llegué vivo.

Durante sesenta y cinco días, viví exclusivamente de los productos del mar. Mi ración de proteínas y lípidos fue suficiente. Sin duda, la carencia en glúcidos provocó un importante adelgazamiento, pero quedó demostrado que el margen de seguridad cuya intuición había tenido antes de mi partida era, en efecto, una realidad.

Nueva prueba del predominio de lo mental sobre lo físico: el hambre física, que sufrí después del Arakaka, perjudicó mucho más mi salud que el hambre orgánica que sentí, con Palmer, durante el período de ayuno en el Mediterráneo. La primera no es un hambre verdadera, es más bien el deseo de otra cosa, y es peligroso desear sin obtener. La segunda se manifiesta durante las primeras cuarenta y ocho horas con dolores (del tipo calambres) que se calman luego y dan paso a una somnolencia, a un sensible debilitamiento.

En el primer caso, el organismo se quema a sí mismo. En el segundo caso, se pone a medio gas.

A mi llegada, el examen médico no mostró signo de enfermedad por falta de vitaminas. El plancton me proporcionó su vitamina C. Sólo tuve agua de lluvia después de veintitrés días. Por lo tanto, durante esos veintitrés primeros días probé que el pescado bastaba para saciar mi sed, *que es posible extraer bebida del mar*.

Desde la salida de Mónaco, viví de agua de mar catorce días y de jugo de pescado cuarenta y tres días. Vencí la sed en el mar. Me habían dicho que el agua de mar era laxante, pero durante el largo período de ayuno mediterráneo, ni Palmer ni yo evacuamos —y durante once días—. No se manifestó ninguno de los signos de intoxicación predichos. Jamás mis mucosas se desecaron. Mis conclusiones médicas se incluirán, con todo su desarrollo, en mi tesis. En colaboración con la Marina nacional, una obra para el uso del náufrago resumirá y codificará las conclusiones de mi experiencia.

Pero quiero afirmar aquí que una embarcación de salvamento puede aguantar en el mar mucho más de diez días. Es perfectamente capaz, de navegar el tiempo necesario para llevar al náufrago hasta la orilla. Mi Hereje lo demostró.

Quiero también facilitar al náufrago unas reglas de vida, detallarle una distribución del tiempo que le permita ocupar activamente su jornada, con la voluntad tendida siempre hacia un objetivo: la vida.

Un hombre que cree haber llegado al fondo de la desesperación siempre puede encontrar un segundo aire que le ayude a proseguir, a reaccionar, como Anteo cuando sus pies tocan tierra. En el fondo de los botes de salvamento debiera imprimirse una carta de los vientos y las corrientes para todos los mares del globo. Aunque esté cerca de la costa africana, el náufrago tendrá que llegar a América, sea cual sea la distancia.

Para darle esperanza y convencerle de que al final de su prueba está la vida, me gustaría que se grabase también: «Recordad lo que hizo un hombre en 1952.»

Pero esa experiencia confirma que sólo se puede y sólo se debe arriesgar la vida por una causa útil.

Esperar es tender hacia un estado mejor. El náufrago, después de la catástrofe, desprovisto de todo, sólo puede y debe esperar. Se le plantea brutalmente un problema: vivir o morir, y comprometerá todos sus recursos, toda su fe en la vida, además de su valor, en la lucha contra la desesperación.

Oh tú, náufrago, hermano mío, si aceptas creer y esperar verás que, como en la isla de Robinson Crusoe, tus riquezas aumentarán día tras día. Y no tendrás ya razón para no creer.

APÉNDICES

I

Comunicación del príncipe Alberto I de Monaco

«SOBRE la alimentación de los náufragos en alta mar» 17 de diciembre de 1888

«Creo útil comunicar a la Academia una sorprendente consecuencia de las investigaciones sobre la fauna pelágica del Océano, realizadas desde hace cuatro años con el Hironnelle al mismo tiempo que otras investigaciones científicas. La campaña de 1888 ha permitido comprobar la abundancia de la fauna pelágica, que es fácil de pescar durante la noche.

»Una red de tela de seda para cerner el salvado, que tenga 2,50 m de abertura, arrastrada durante media hora por la superficie, proporcionaba cada vez un número mayor o menor de peces (*Scopelidae*) y unos 70 centímetros cúbicos de materia orgánica utilizable.

"También por la noche, una red de 0,50 m, dispuesta en achicador, y sencillamente sumergida en uno de los numerosos bancos de medusas que se encuentran a menudo en pleno Atlántico, proporcionaba unos 15 centímetros cúbicos de crustáceos (*Hyperia Latreillei*) que viven en la vecindad de estas medusas.

»En la región que recorren las matas de sargazo se descubre, oculta entre las ramificaciones de ese vegetal errante, toda una fauna (crustáceos y peces) mucho más substancial que la precedente, pero que ojos no avisados descubrirían con dificultad dado el mimetismo que presenta.

»Durante los meses de julio y agosto últimos, el Hironnelle hizo, hasta unas 600 leguas en el oeste y el sudoeste de Europa, investigaciones sobre la presencia de los atunes: dos sedales con cebos artificiales capturaron 53 atunes, que pesaban juntos 908 libras.

»Los pecios, lo bastante antiguos para haberse cargado de anafes, son seguidos casi siempre por peces bastante grandes; seis de ellos, visitados en julio y septiembre pasados, proporcionaron 28 meros, que pesaban juntos 303 libras. A veces, durante esta campaña y las campañas precedentes, se tomó de una de esas bandadas de peces la cantidad que se deseaba (un día, incluso, hasta 300 libras) sin que su número disminuyera sensiblemente...».

II

Nota zoológica

ESTABLECIDA por el señor Budker

El señor Budker, a la vista de nuestras fotografías, ha tenido a bien proporcionarnos, con respecto a los animales que encontramos en nuestra ruta, las siguientes precisiones:

La ballena blanca.

Probablemente se trata de un baleinóptero: *Balaenoptera physalus*, o rorcual común, al que los balleneros llaman *fin* o *finback*. Esta especie ha sido señalada muchas veces en el Mediterráneo. Se sabe que los baleinópteros se distinguen de las ballenas francas por la presencia de una aleta dorsal, que se ve claramente cuando el animal sondea. La forma y posición de esta aleta, los movimientos de inmersión del espécimen en cuestión, llevan a creer que se trata, efectivamente, de un rorcual común. Aunque sólo un examen más completo permitiría una determinación precisa.

En cuanto a su coloración blanca, es absolutamente notable: cuerpo blanquecino, aleta blanca rodeada de negro en su borde posterior, región caudal grisácea. Los *finbacks* suelen presentar una pronunciada asimetría pigmentaria. Pero los especímenes francamente albinos son muy raros. No se señalan en los trabajos actualmente publicados. Sin embargo, mi colega N. A. Mackintosh, director de Investigaciones en el Discovery Committee, me dijo recientemente (marzo de 1953) que uno de los inspectores balleneros del Antártico vio cierto día un rorcual blanco entre las capturas del «barco-factoría» donde realizaba sus funciones. No se consideró útil insistir y el albino fue despedazado sin más ceremonia, al igual que sus colegas pigmentados.

Sólo se conoce otro caso de albinismo entre los cetáceos: el cachalote blanco capturado en 1951 por el Anglo-Norse, en las costas del Perú.

El tiburón.

Las pectorales muy largas, con los extremos blancos; la dorsal redondeada y también blanca en su extremo; el aspecto del hocico: todo identifica ese tiburón como un *Carcharhinus longimanus* (Poey), o *White-tipped shark*. Cousteau y Tailliez me enviaron una fotografía de un espécimen de este tipo,

tomada por ellos, en inmersión, en la región de las islas de Cabo Verde.

Es un tiburón pelágico, más «oceánico», menos costero que sus primos del mismo género *Carcharhinus*. Ha sido señalado en el Mediterráneo pero, sobre todo, en el Atlántico tropical, generalmente lejos de las costas. Nunca ha sido capturado en las costas de los Estados Unidos y tampoco lo he visto nunca en la costa de África. Se le ha acusado, vagamente, de atacar al hombre, aunque sin prueba formal alguna. El mayor espécimen medido con certeza tenía 3.50 m de largo, pero puede alcanzar los 4 m y más. Es vivíparo y placentario. Como suele vivir en alta mar, es menos conocido que las especies litorales.

El pez ballesta.

Los peces ballesta, peces costeros por lo general, rara vez se utilizan en la alimentación, pues tienen fama de venenosos, de mortales incluso. Su nombre de *Trigger-fish*, o pez-gatillo, procede de un dispositivo de fijación de la primera espina dorsal por medio de la segunda espina, más corta.

En la obra de Jordán y Evermann. *The Fishes of North and Middle America* (part. II. 1898, pág. 1898), se lee: *According to Dr Day, eating the flesh of these fishes occasions in places symptoms of most virulent poisoning. Dr Mennier, at the Mauritius, considers that the poisonous flesh acts primarily on the nervous tissue of the stomach, occasioning violent spasms of that organ and shortly afterwards of all the muscles of the body. The frame becomes racked with spasms, the tongue thickened, the eye fixed, the breathing laborious, and the patient expires in a paroxysm of extreme suffering*⁵⁷.

Cuarenta años después.

Nota final del autor

ANTES de mi experiencia de supervivencia a bordo del Hereje, una reglamentación internacional organizaba el salvamento en el mar de los pasajeros que iban a bordo de navíos siniestrados. Hasta el drama del Titanic, el número de botes de salvamento a bordo de cada navío se dejaba a la apreciación de los armadores. El naufragio del Titanic, en la noche del 14 al 15 de abril de 1912, fue un terrible golpe para quienes tenían una fe ciega en la omnipotencia de la técnica. Aquel lujoso paquebote era el primer navío al que se declaraba «inhundible». Durante su travesía inaugural, colisionó con un iceberg en pleno Atlántico y se hundió en pocas horas.

Teóricamente, las embarcaciones de salvamento instaladas a bordo estaban previstas para poder evacuar 1.178 pasajeros y tripulantes. Ahora bien, en el Titanic habían embarcado 2.224 personas; 1.513 de ellas encontraron la muerte. (Por lo tanto, de entrada, se habían sacrificado, por así decirlo, 1.046 vidas humanas.)

En 1913 se decidió reunir en Londres una «Convención Internacional sobre el Salvamento en el Mar». Su objetivo: intentar que se admitiera el principio según el que cualquier persona embarcada a bordo de un navío debe, en caso de necesidad, tener lugar en un bote de salvamento. La guerra hizo retrasar la primera reunión de esta Convención hasta 1929. Por muy extraño que hoy parezca, no todo el mundo estaba de acuerdo en subscribir esta sencilla doctrina dictada por el sentido común y la equidad: que se reconociera a todo pasajero el derecho a tener, por principio, lugar a bordo de un bote de salvamento en caso de naufragio. Los «especialistas» —ya existían— hacían observar que, durante las catástrofes en alta mar, era muy raro que ni siquiera la mitad de los ocupantes de un navío tuvieran la posibilidad de llegar a las unidades de socorro que pudieran lanzarse al agua. Por consiguiente, se decidió que se limitarían a fijar un estándar mínimo de plazas de salvamento a bordo de los bajeles de cierto tonelaje. En realidad, en los países donde la Convención de Londres tuvo la suerte de ser aplicada, ese estándar mínimo se limitó al tercio de los pasajeros embarcados. Por lo que a los demás se refiere, se consideraba que debían perecer o desaparecer antes de que las embarcaciones de socorro fueran echadas al agua.

Así quedaron las cosas hasta la tercera conferencia de Londres, que se reunió en 1948 y cuyas conclusiones no debían entrar en vigor hasta 1952 — es decir, el mismo año en que decidí intentar mi experiencia.

Firmado sólo por diecinueve naciones, el documento final de la reunión preveía elevar el estándar mínimo de plazas de salvamento a... la mitad de los pasajeros embarcados. Para los demás —si resultaba que podían escapar al estadístico ahogamiento—, se preveía echar al agua una especie de balsas de corcho a cuyo alrededor podrían siempre refugiarse los improbables supervivientes para aliviar, por cierto tiempo, su esfuerzo de natación a la espera de la llegada de socorro (los ingenios estaban provistos de una barandilla a la que tenían que poder agarrarse una decena de personas *sumergidas*). Una nueva conferencia se celebraría en 1960, donde se esperaba, sin duda, poder hacerlo mejor.

Digamos que, en el momento en que yo decidía los detalles de mi viaje por el Mediterráneo y el Atlántico, ningún reglamento recomendaba, en caso de naufragio, recurrir a botes o balsas neumáticas —en las que hubiera sido fácil garantizar a todo el mundo un lugar seco—. Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial había demostrado, ampliamente, la eficacia de estas embarcaciones ligeras, poco voluminosas y, sobre todo, muy seguras: gracias a ellas, los americanos, durante la campaña del Pacífico, pudieron recuperar vivos el 75% de sus aviadores derribados en mar abierto. Estas cifras formaban también parte de las estadísticas, pero se prefería ignorarlas.

La prensa, a mi regreso, en 1953, no dejó de alabar los méritos del Hereje, modesto no-sumergible que había cumplido todas sus promesas y un poco más aún. Eso hizo reflexionar a algunos. Portugal, deseando preparar seriamente la conferencia, prevista aún para 1960, organizó en junio de 1955, en Lisboa, una «pre-conferencia» a la que tuve el honor de ser invitado. Sus conclusiones coincidieron con mi opinión: hacían obligatoria la presencia de balsas neumáticas, con hinchado automático, en todos los navíos de los países signatarios de la Convención de Londres; finalmente, y sobre todo, cada persona embarcada debía ya tener su lugar en esas balsas, cuya superficie se determinaría en consecuencia. Para los diecinueve signatarios del documento final de esta reunión (entre ellos Francia, Gran Bretaña y los países de la Commonwealth, y los Estados Unidos), las medidas decididas eran de inmediata aplicación. Pero los países que quisieron luego unirse a ellos (eran setenta y tres en 1950) carecían con frecuencia de medios financieros para poner en práctica las decisiones vigentes. Muchos de ellos tuvieron que pedir

una moratoria de ejecución, de modo que fue necesario esperar a los comienzos de los años ochenta para que las reglas definidas un cuarto de siglo antes se aplicaran, por fin, en todos los mares del mundo. Añadamos que los progresos realizados desde entonces permiten, hoy, a los náufragos tener a su disposición botes de salvamento infinitamente mejor concebidos — y sobre todo más confortables— que mi buen Hereje.

Para ser justo, quiero precisar aquí que la balsa neumática es sólo uno de los elementos sobre los que se basan las técnicas modernas de salvamento en alta mar. Las reglas fijadas en la inmediata postguerra habían previsto que se equipara a los artilugios de socorro con aparatos de radiolocalización por bip-bip automático. Por desgracia, el mar de fondo, actuando como «caja de Faraday», detenía las emisiones y el sistema no dio resultado apreciable alguno. En cambio, iban a obtenerse importantes innovaciones en algunos campos esenciales. Fueron, por este orden, el perfeccionamiento de las balsas neumáticas, la generalización del traje de supervivencia, la señalización por satélite, la puesta a punto de víveres liofilizados y, finalmente, la producción de agua dulce a partir del agua de mar, por osmosis inversa.

El perfeccionamiento de las balsas de supervivencia.

El hinchado automático debe ser hoy posible en todas las zonas (incluso las glaciales) en menos de tres minutos. Todas las balsas de supervivencia están recubiertas de lona de doble pared (principio del iglú). Una escala de cuerda lastrada en el primer travesañ se pone en posición poco antes del hinchado. Están previstos canalones de lona reforzada para recoger agua de lluvia. Se han previsto (en principio) víveres para tres días, tiempo necesario para calmar la angustia del primer choque.

El traje de supervivencia.

Permite luchar eficazmente contra el frío. Me opuse a él mientras no fue seguro poder encontrar a los náufragos en veinticuatro horas: en efecto, un hombre que vista su ropa ordinaria consigue sobrevivir con un litro de agua al día; pero el traje de supervivencia, al aumentar la transpiración, exige de diez a doce litros de agua por persona y día. Me volví un adepto del traje de supervivencia cuando apareció la baliza de comunicación por satélite —la baliza Argos.

La baliza de socorro.

Los navíos están provistos de un transmisor que envía, en caso de dificultad, una llamada que da su posición exacta a un satélite que remite la información a un receptor en tierra. Se ponen en marcha inmediatamente medios aéreos o marítimos y el navío naufragado puede ser socorrido en muy breve plazo.

Isabelle Autissier fue salvada por la conjunción de dos factores: la baliza de socorro y su traje de supervivencia. Afortunadamente, permaneció agarrada a su barco. Si hubiera sido arrancada de allí, la embarcación hubiera sido, efectivamente, encontrada, pero aunque Isabelle estuviera a unos cincuenta metros del pecio, no habría podido ser descubierta y salvada. Ha sucedido ya, lamentablemente (el caso se dio en el último Bock Challenge), que el navío accidentado sea encontrado sin el navegante, que entonces se considera desaparecido.

Los víveres liofilizados.

La admirable película de Gérard d'Aboville atravesando el océano Pacífico a remo, nos lo muestra probando platos variados, sacados de una pequeña bolsa de plástico y rehidratados: guisantes con zanahoria, foie-gras, vino de Burdeos, vino de Borgoña, pisto... Excelente para la moral y más eficaz que mi pescadería ambulante.

Pero el progreso más eficaz es:

La producción de agua dulce a partir de agua de mar.

Se habían propuesto varias técnicas. Primero la destilación por medio de un globo hinchado que flotaba en el agua: una esponja negra recogía el agua de mar; el sol la evaporaba y, por condensación, el agua dulce se depositaba en el fondo del globo. A mi regreso, probé el sistema. Creo que contribuye a desesperar un poco más al infeliz que intenta utilizarlo. La esponja negra se satura rápidamente de sal, que, por su parte, no se evapora. El menor movimiento en falso puede poner en contacto el agua dulce obtenida y la esponja, de modo que el néctar obtenido acaba siendo más salado que la propia agua de mar. Un químico cuidadoso podría (si el mar está en calma) aprovechar semejante artilugio. El agua seguía siendo, pues, hasta fechas muy recientes, el problema más importante (en peso y volumen).

La fantástica travesía del Pacífico a remo por Gérard d'Aboville aportó la solución. Llevaba un desmineralizador de agua de mar por osmosis inversa. La técnica era ya conocida: ejercer una presión sobre el agua de mar en

contacto mediante una membrana semipermeable, o con una superficie untada de resinas intercambiadoras de iones. Se obtenía agua químicamente pura, pero la membrana —o las resinas—, tenía que librarse del excedente de sal... ¡por inmersión en agua dulce!

El desmineralizador utilizado por G. d'Aboville parece una bomba de bicicleta cuya sección tiene el diámetro de las antiguas bombas a mano que se utilizaban antaño para hinchar los neumáticos de los automóviles. La membrana flexible es substituida por un producto de aspecto mineral que elimina la sal por simple presión. Gérard d'Aboville consiguió así producir cinco litros de agua dulce en cuarenta minutos, y su elemento desalinizador le sirvió durante toda la travesía, de julio a noviembre, es decir, durante cinco meses.

Llegado el momento de concluir realmente, recuerdo, claro está, imágenes de sufrimiento, de humillación sobre todo (¡ah, cuántas veces se rieron en mis narices!), pero por qué ocultar que, tanto en un caso como en el otro, una vez superada la prueba, me sentía preñado de auténtico orgullo —aunque sea de buen tono ignorar este sentimiento—. Sí, sigo sintiéndome orgulloso de haber dado la primera patada a ese muro de ignorancia que, ayer aún, contribuían a edificar los «especialistas», y cuyos mortales efectos todos estábamos expuestos a sufrir un día u otro —pues todos somos candidatos al naufragio—. Algunas decenas de millares de personas perdían la vida, unos años más, otros menos, en nombre de una idea aceptada. Haber podido contribuir a salvar a muchas basta para justificar la «locura» de mi empresa: «estaré como una cabra» si se quiere (puesto que eso me dijeron, con toda amabilidad); pero, en cualquier caso, no por nada.

Una «locura» que me valió, por lo demás, miles de cartas de agradecimiento (que algún día tendré que decidirme a publicar): algunas son verdaderas novelas de aventuras —es decir, hermosas lecciones de valor—. En una de ellas, recibida a finales de 1994, la señora Luisa Longo me conmovió especialmente. Una tempestad de otoño sorprende a los Longo, en su barco, frente a las costas de La Coruña. Una tempestad como sólo existen en los libros... pero terriblemente real para ellos. Apenas tienen tiempo de arrojar a su balsa de supervivencia. «El resto ya lo conoce usted, me escribe la señora Longo. Me gustaría agradecerle (...) Todo lo que usted escribió era en parte cierto: la moral permite sobrevivir. No dejé de pensar en los deportados, en mi familia, en mis amigos y, sobre todo, en mi hija Gaella. Y

recé mucho... En ningún momento fuimos víctimas del pánico... No comimos nada durante quince días, y bebimos agua de lluvia. Creo que habríamos podido aguantar semanas. Lo importante era creer.» Luisa Longo había leído, de adolescente. *Náufrago voluntario*: me confía al principio de su carta que no lo había olvidado. Me siento extrañamente conmovido. Explica también que la fe es más vasta que todas nuestras «razones» —que muy a menudo son malas razones (¡aunque no lo sepamos!)—. Leer las páginas que me dirige al salir del hospital me remite a mis antiguas angustias: a aquellas horas en las que la desesperación parecía aullar en todos los horizontes del cielo. Encontré en alguna parte, no sé dónde, la fuerza de decir no a esa voz oscura que es, en nosotros, la de la muerte. Que este libro, después de mí —no pido otra cosa— ayude a quienes tengan que sufrir, en algún rincón de mar o en otra parte, la violencia de esta voz: y que en su alma, una vez más, el *no* del hereje sea un *sí* a la vida.

índice

Nota del editor francés

Prefacio del autor

PREPARACIÓN (Laboratorio-Material)

Preparación científica

Preparación material del viaje

EL MEDITERRÁNEO

I.- La partida (25 de mayo de 1952)

II.- Cabotaje a la vista de las costas (25-28 de mayo de 1952)

III.- En alta mar (28 de mayo-7 de junio)

IV.- Del 7 al 21 de junio

V.- La batalla del material y Tánger

VI.- Balance de los primeros resultados y llegada a Tánger

EL ATLÁNTICO

VII.- Salida de Tánger

VIII.- Solo a bordo

IX.- Casablanca-Las Palmas

X.- Tierra, tentación, titubeos

XI.- Hombre de agua salada

XII.- Entre dos aguas

XIII.- ¿Longitud?

XIV.- Arakaka y llegada

XV.- La tierra

Conclusiones

APÉNDICES

I.- Comunicación del príncipe Alberto I de Mónaco

II.- Nota zoológica. Establecida por el señor Budker

III.- Cuarenta años después... Nota final del autor

notes

Notas a pie de página

1.- Véase, a este respecto, la nota final del autor al final del volumen: *Cuarenta años después...*

2.- R. Cans, *La Passion de la terre*, París, 1991.

3.- Hay doscientas veces más vida en 1 m³ de agua que en la misma medida de tierra

4.- El capitán Bligh, comandante de la *Bounty*, se mantuvo en el mar durante más de cuarenta días, con víveres para ocho días solamente, sostenido por su odio a la tripulación amotinada que le había abandonado en alta mar, en una barca, en compañía de algunos marineros fieles.

5.- Justo al norte del paso de Calais.

6.- Hoy S.N.S.M. (Sociedad Nacional de Socorro en el Mar).

7.- Véase Apéndice I, al final del volumen.

8.- El plancton está constituido por millones de pequeños seres, casi microscópicos, que se hallan en suspensión en todas las aguas dulces o saladas. Se divide en dos grandes grupos: el zooplancton, que comprende los microorganismos animales y las huevas de peces; y el fitoplancton, o plancton vegetal, compuesto esencialmente por algas minúsculas. La importancia biológica del plancton es enorme, aunque sólo sea porque es el único alimento de la ballena, el mayor mamífero que existe en la actualidad.

9.- Jean Rouch. *Traité d'océanographie physique*.

10.- Creac'h: *Les protides liquides du poisson*.

11.- El glomérulo de Malpighi es el filtro ante el que se presentan los elementos que seleccionará el riñón. Es la parte del riñón que más trabaja en caso de hiperconcentración de sales minerales. El problema consiste en saber durante cuánto tiempo va a resistir ese trabajador.

12.- Se trata de: 1. Arginina. 2. Histidina. 3. Isoleucina. 4. Leucina. 5. Usina. 6. Metionina. 7. Fenilalanina. 8. Treonina. 9. Triptófano. 10. Valina.

13.- A este respecto, recúrrase a la notable obra de Jean Merrien, *Les Navigateurs solitaires*

14.- Pequeño crustáceo del plancton, uno de los principales elementos del alimento de las ballenas; que yo sepa, a la superficie sólo sube entre Mentón y el cabo Martin.

15.- Ese instrumento, muy utilizado por los antiguos navegantes, fue puesto

otra vez de moda por el famoso capitán Voss. El ancla puede ser constituida por cualquier objeto medio sumergido y fijado a un largo cabo a proa del navío. Su objetivo es el siguiente: intentar que la embarcación se mantenga de cara al oleaje, para recibir los embates del mar en la mejor posición posible. En caso de tormenta, se arría el velamen y el navío, derivando a empujes del viento, ejerce una atracción sobre el objeto sumergido. Puesto que éste resiste, el navío se orientará siempre hacia el punto de resistencia. Así se frena la deriva y el navío no puede ser cogido al sesgo por una ola que podría volcarlo. Nuestra ancla flotante estaba constituida por un pequeño «paracaídas» que, al hincharse por efectos de la atracción del barco, cumplía la misión asignada. En suma, nos resistíamos a la deriva como un paracaidista se resiste a bajar. Más tarde, para disminuir el material embarcado y siguiendo mi teoría, iba yo a utilizar el ancla para otras cosas.

16.- Los alimentos se dividen en dos grandes grupos, según actúen por su calidad o su cantidad. Los primeros se llaman plásticos: son las grasas, azúcares y carnes de igual poder calorífico; son intercambiables. Los segundos se denominan dinámicos: son las vitaminas y algunos prótidos — triptófano, arginina—. Actúan por su constitución química y son indispensables e insubstituibles.

17.- Por lo demás, los trabajos de los alemanes sobre la cuestión confirman esta teoría.

18.- Unos días antes de nuestra partida, me habían propuesto embarcar un material de emisión radiofónica «experimental», el último grito, que para nuestros amigos que entendían de ello había resultado perfectamente insuficiente e inadaptado. Además, ignorábamos el morse. Habíamos convenido que, en caso de que consiguiéramos emitir, nos limitaríamos a responder a nuestros interlocutores (¡doscientos mil radioaficionados en el mundo!) con un sí o un no: sí, un punto; no, una raya. Se admitirá que este era un socorro muy somero

19.- Los faros y las señales de bruma tienen, cada uno de ellos, su personalidad. Su periodo, su frecuencia, sus colores y el agrupamiento de sus ráfagas informan de su nombre y posición. *El Libro de los faros*, editado por la Marina nacional, proporciona las características de cada uno de ellos.

20.- P. Valéry. *El cementerio marino*.

21.- He aquí la razón del fenómeno: por la mañana, cuando el sol se ha levantado, la tierra se caldea más deprisa que el mar, el aire caliente se eleva y deja lugar («el horror al vacío» era, pues, una explicación falsa, aunque

muy poética -explicación directamente procedente de Aristóteles-). Tras ello, el aire frío del mar se precipita hacia tierra, se caldea allí y se establece una corriente mar-tierra. Pero aunque el mar se calienta lentamente, retiene por más tiempo, al anochecer, lo que ha tomado, pues permanece caliente más tiempo que la tierra y se produce el movimiento inverso. Tendremos, pues, que aprovechar el viento nocturno y vigilar el viento diurno.

22.- Eso exige una explicación chusca. El día de mi partida un «especialista en salvamento» le había dicho a mi mujer: «No volverá usted a ver a su marido.» Y, cuando ella le preguntó por qué, le repuso: «No hay preparación alguna. Por ejemplo, van a permanecer en el mar seis semanas y no llevan orinal» Los testigos de esta conversación están a disposición de cualquier incrédulo.

23.- El compás es una brújula dividida en cuartos (rosa de los vientos), y también en 360°. El norte se encuentra en 0 o 360 grados, el este en 90 grados, el sur en 180 y el oeste en 270.

24.- La declinación es el ángulo que forma el norte magnético en el lugar considerado con el norte verdadero del geógrafo. La aguja de la brújula cae, en efecto, según el lugar, al este o al oeste del norte verdadero. Las cartas de navegación dan el valor de este ángulo que debe restarse o sumarse, según sea este u oeste, para conocer la verdadera ruta.

25.- Expresión marina: es el equivalente marino al «trabajo» durante un parto. Se espera hasta el límite de seguridad.

26.- Esta tormenta nos fue discutida por el Servicio meteorológico de Mónaco. El razonamiento fue el siguiente: miren nuestros diagramas, no habíamos previsto tempestad alguna, por lo tanto no se produjo (*sic*). Los pilotos de Air-Atlas, que habían sobrevolado el sector, me dijeron más tarde que pensaron en nosotros durante este período de mal tiempo.

27.- Véase, al final del volumen, la nota del señor Budker.

28.- Algunos años más tarde, habiéndose declarado un incendio a bordo, el Sidi-Ferruch tuvo, sin embargo, que decidirse a hacerlos.

29.- Entonces se inventó la mayonesa, «mahonesa» en su origen.

30.- Tendencia al síncope.

31.- Manchas rojizas en la piel.

32.- Las Pilots-Charts son unas cartas de navegación especiales que editan regularmente, cada dos o tres años, las Marinas inglesa y norteamericana, y que incluyen especialmente indicaciones sobre vientos y corrientes. Pese a su precisión, en particular fuera de las regiones donde esos vientos y esas

corrientes tienen cierta constancia, pueden dar lugar a múltiples interpretaciones.

33.- En el cuaderno de navegación que Jack había dejado a bordo, un esquema explicaba la operación. Era preciso determinar el ángulo vertical-observador-sol, y luego añadir o substraer una cifra (la declinación cotidiana) proporcionada por las efemérides náuticas.

34.- Las Instrucciones náuticas informan al navegante sobre las particularidades de la costa a la que se acerca, cuando no la conoce. Existen para las costas de todo el mundo e incluyen cada vez más informaciones detalladas sobre la meteorología y la hidrografía (corrientes).

35.- Los ingleses tienen un método mnemotécnico para recordar los términos de esta declinación hacia más o hacia menos: *Longitude West, Greenwich Best. Longitude East. Greenwich Least.*

36.- Más tarde iba a saber, para mi confusión, que el pago por suscripción de una multa pública es absolutamente ilegal. Dicho de otro modo, la ley considera culpables junto al culpable a todos los subscriptores que, con este subterfugio, se atreven a ayudarme.

37.- De hecho, dos marinos más, Jean Merrien, autor de *Les Navigateurs solitaires*, y Jean Laurent, director del Laboratorio de Hidráulica, me escribieron también: «Cuando lo haya conseguido usted, pues lo conseguirá...»

38.- Nombre que se da a los Indígenas polinesios que viven del mar.

39.- Nombre que los Ingleses dan a los tiburones, devoradores de hombres.

40.- Entre seis y siete kilómetros por hora.

41.- Estuche de pesca, en una caja sellada, que se encuentra, en principio, en los botes de salvamento americanos.

42.- Hoy está en el Museo de Burdeos.

43.- Todo el sistema córneo: uñas, pelo, cabellos.

44.- De hecho, me creía mucho más al oeste de lo que estaba en realidad. Es más probable que el navío viajara entre las islas de Cabo Verde y las Canarias.

45.- Inflamación de las dos glándulas salivales, las parótidas; la parotiditis infecciosa típica son las paperas.

46.- Invito al lector a que lea la nota del señor Budker, al final de este volumen.

47.- Cuando debo sacrificar un libro a mis necesidades naturales vacilo y, tras haberlo dudado mucho, acabo utilizando el Rabelais, aportando así una

conclusión al capítulo de los mejores limpia... narices.

48.- ¡No me era necesario llevar conmigo a Rabelais!

49.- Granito que se caracteriza por una coloración distinta en la superficie de la piel, sin perceptibilidad de sensación táctil.

50.- Granito con las mismas características de la mácula pero que, además, es perceptible para el dedo.

51.- Pequeña tumefacción inflamatoria de la piel que termina en un punto de supuración

52.- El bote debía de hacer más de cinco nudos, es decir, unos nueve kilómetros por hora.

53.- Barbuda. 17° 40" norte, 61° 50' oeste; no debe confundirse con Barbados. 13° 10' norte. 50° 30' oeste.

54.- Para estos párrafos, redactados en circunstancias dramáticas, el autor se ha limitado a copiar fielmente su diario de a bordo (*N. del E.*).

55.- La tripulación y el libro de a bordo fueron mis testigos cuando se afirmó que yo había sido acompañado en mi ruta.

56.- Eran los primeros efectos del «maccarthismo»

57.- «Comer la carne de estos pescados provoca los síntomas del más violento envenenamiento. El Dr. Mennier considera que la carne venenosa actúa primero sobre el tejido nervioso del estómago provocando violentos espasmos de este orden, y poco después sobre el de otros músculos del cuerpo. Éste es agitado por espasmos, la lengua se hace gruesa, la mirada se vuelve fija, la respiración jadeante, y el paciente expira en el paroxismo del dolor.»