

C R Ó N I C A S



FRANÇOIS EDOUARD RAYNAL

# LOS NÁUFRAGOS DE LAS AUCKLAND

PROLOGO DE ALFREDO PASTOR

La aventura que inspiró  
*La isla misteriosa* de Julio Verne

«La esperanza que permitió a los náufragos  
de las Auckland sobrevivir y luego salir triunfantes  
estaba hecha de inteligencia, valor y voluntad.»

SIMON LEYS

INCLUYE  
E-BOOK

[www.elboomeran.com](http://www.elboomeran.com)

# LOS NÁUFRAGOS DE LAS AUCKLAND

© 2017, Jus, Libreros y Editores S. A. de C. V.  
Donceles 66, Centro Histórico  
C. P. 06010, Ciudad de México

*Los naufragos de las Auckland*

ISBN: 978-607-9409-71-5

Primera edición: abril de 2017

Diseño de interiores y composición: Sergi Gòdia

LOS EDITORES AGRADECEN AL  
CAPITÁN LORENZO MOLINA SU AYUDA  
EN LA REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS NÁUTICOS  
QUE FIGURAN EN ESTE LIBRO.

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida la reproducción total o  
parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento,  
incluidos la reprografía, el tratamiento informático,  
la copia o la grabación, sin la previa autorización  
por escrito de los editores.

FRANÇOIS ÉDOUARD RAYNAL

LOS NÁUFRAGOS  
DE LAS AUCKLAND

TRADUCCIÓN DEL FRANCÉS  
DE PERE GIL

Jus

## PRÓLOGO

Tienes, ¡oh lector!, un libro magnífico entre las manos. Algunos libros informan, otros instruyen, los buenos deleitan y los mejores acompañan. Éste puedes, si quieres, leerlo de un tirón: no te aburrirás ni un momento, pero más tarde no dejarás de sacarlo de vez en cuando de su estante para pasar un rato en compañía de su autor, cuya personalidad, mezcla de inteligencia, modestia y bondad, impregna toda la obra y convierte lo que podría ser un ameno relato de aventuras en una reflexión sobre el hombre y la sociedad, reflexión tan necesaria en estos tiempos.

François Édouard Raynal nació en Moissac, una pequeña población del suroeste francés, en 1830. Hijo de una familia acomodada, la ruina financiera de su padre lo obligó a interrumpir sus estudios y desde aquel momento se propuso reunir una fortuna que le permitiera devolver una vida digna a su familia. Se embarcó como marinero a los diecinueve años, dirigió durante dos una plantación de azúcar en la isla Mauricio y once más fue buscador de oro en Australia, pero no alcanzó su meta. Cuando, desanimado, se disponía a emprender el regreso a Francia, un amigo le ofreció dirigir una expedición a la isla Campbell, al sur de Nueva Zelanda, en busca de minas de estaño. Aceptó el encargo y en 1863 partió en la goleta *Grafton* con el capitán Musgrave al mando y una tripulación de tres hombres: un marinero noruego, otro inglés y un cocinero portugués. La exploración resultó infructuosa y en otoño decidieron volver a Nueva Zelanda. A medio camino, 465 kilómetros al sur de su destino, una tempestad arrojó la goleta al fondo de un fiordo en la isla Auckland, la mayor del archipiélago homónimo. Ocurrió en enero de 1864, y los cinco hombres pasarían allí los veinte meses siguientes.

La isla no puede ser más inhóspita: a 50° de latitud sur (aproximadamente la misma que la de las Malvinas), rodeada de un mar tempestuoso y con un clima subantártico, tiene un relieve muy accidentado, dominado por una cordillera que la recorre de norte a sur con elevaciones rocosas de más de seiscientos metros. Además, está cubierta de una vegetación impenetrable que hace muy difícil la exploración. Prueba de ello es que los veinticinco supervivientes de otro navío, el *Invercauld*, que naufragó en el extremo norte de la isla cuatro meses después del *Grafton*, nunca llegaron a encontrarse con sus compañeros de desdichas. La tundra es un medio ferozmente hostil: prácticamente no existen especies vegetales aptas para el sustento y los leones marinos (atraídos precisamente por unas condiciones naturales que ahuyentan a los posibles depredadores) son casi el único alimento disponible; de hecho, sus idas y venidas determinan los períodos de abundancia y escasez para los náufragos. Los del *Grafton* empezaron por organizar su supervivencia: construyeron una sólida cabaña preparada para resistir las rugientes tempestades de la zona, algo que los supervivientes del *Invercauld* no supieron hacer. Gracias a la experiencia adquirida en sus aventuras anteriores, Raynal fue capaz de fabricar un cemento con conchas de molusco molidas; logró curtir, cortar y coser pieles de foca para sustituir la ropa y el calzado originales de sus compañeros; construyó una forja que le permitió fabricar herramientas, clavos y argollas con los que reparar y aparejar el bote salvavidas del *Grafton* para que pudiera resistir un viaje de varios días por aquellos mares.<sup>1</sup>

Porque, transcurridos unos meses, los náufragos se resignaron a lo inevitable: nadie iría voluntariamente a aquella isla,

<sup>1</sup> En su prólogo a la reedición francesa de la obra de Raynal, Simon Leys dice haber visto un par de botas de piel de foca donadas por el propio Raynal al museo de Melbourne (v. «Preface», en F. E. Raynal, *Les naufragés des Auckland*, La Table Ronde, 2011, p. 11 n.)

así que tendrían que salir de ella por sus propios medios. Después de grandes dificultades lograron adecuar el bote salvavidas del *Grafton* y en julio de 1865 se embarcaron en él tres de los cinco compañeros (no cabían más), dejando al marinero noruego y al cocinero portugués a la espera de rescate. Tras una penosa travesía llegaron al extremo sur de Nueva Zelanda. Dos días más tarde, el propio capitán Musgrave se puso al mando de una pequeña embarcación, la única disponible en la zona, para volver a la isla Auckland y a las cinco semanas estaban todos reunidos en Nueva Zelanda. Raynal regresó a Francia en 1867 y allí se encontró por fin con sus padres, que aún vivían. Después trabajó como funcionario de la administración tributaria en Valence-d'Agen, donde murió en 1895, a los sesenta y cinco años.

Los naufragios ocupan un lugar nada despreciable en la literatura: reales o ficticios, son magníficos como punto de partida de una trama. *Robinson Crusoe* se inspiraba en la aventura, perfectamente histórica, de Alexander Selkirk, del mismo modo que el relato de Raynal sirvió de inspiración a Julio Verne para *La isla misteriosa*; en cambio, los naufragios de *Los viajes de Gulliver* o *El señor de las moscas* son imaginarios. Pero todos tienen un elemento en común: describen el comportamiento de un individuo o de un grupo humano en circunstancias extremas. En el primer caso, el tema es la lucha del hombre contra su destino; en el segundo, la organización de la convivencia. Así ocurre en el relato de Raynal, donde observamos a una pequeña comunidad obligada a mantenerse en condiciones inhumanas. La manera como los náufragos afrontan ese desafío nos desvela las líneas maestras de lo que debe ser una sociedad sana en cualquier punto del tiempo y del espacio. El naufragio rompe el andamiaje de las relaciones sociales, un andamiaje imprescindible cuya ausencia abre el camino de la destrucción. Para hacernos cargo de la magnitud de la hazaña de Raynal, nada mejor que compararla con otros

dos relatos, uno histórico, el naufragio del *Batavia*, y otro novelesco, el de *El señor de las moscas* de Golding.<sup>2</sup>

El *Batavia*, buque insignia de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, zarpó de Holanda en 1629 con destino a las islas de las especias, llevando trescientas personas a bordo. Una tempestad arrojó el buque contra unos arrecifes de coral frente a la costa occidental de Australia. Pasaron tres meses hasta la llegada de una expedición de rescate, y durante ese tiempo los náufragos cayeron bajo el hechizo de Jeronimus Cornelisz, un psicópata huido de Holanda por temor a ser perseguido como miembro de una secta satánica. Bajo sus órdenes, un puñado de asesinos impusieron el terror liquidando a quienes intentaron oponerse a su voluntad. Cuando llegó la expedición de rescate, casi dos tercios de los supervivientes habían sido ejecutados. La novela de Golding es más conocida: en una isla desierta aparece, sin que se sepa muy bien cómo, un grupo de niños y adolescentes. Uno de ellos, Ralph, se proclama a sí mismo jefe y se pone al frente de sus compañeros. No tarda en surgir un rival, Jack, y la lucha por el poder envenena la convivencia y divide al grupo. La voz del sentido común (encarnada por uno de los niños, Piggy) es sacrificada en el conflicto; los dos cabecillas van sucumbiendo a sus peores instintos, y cuando los náufragos son rescatados se han convertido en algo peor que salvajes.

Ambas historias muestran la destrucción de una sociedad; la de Raynal, en cambio, nos enseña cómo podemos evitarla. ¿Qué podemos aprender de ese contraste? Lo primero, que cualquier colectivo humano necesita una autoridad y un pro-

<sup>2</sup> El relato más detallado hasta la fecha del naufragio del *Batavia* es el libro de Michael Dash, *Batavia's Graveyard* (Londres, Phoenix, 2002); un buen resumen puede encontrarse en *Los náufragos del «Batavia»* de Simon Leys (Barcelona, Acantilado, 2011).

## PRÓLOGO

cedimiento que le permitan dirimir conflictos.<sup>3</sup> Aunque esa necesidad se percibe en los tres relatos, el único que la expresa (o quien mejor lo hace) es Raynal: pasado un mes tras el naufragio, cuando los cinco compañeros han logrado satisfacer sus necesidades más urgentes, se da cuenta de que el hambre la fatiga y la angustia han sido la causa de que entre ellos se cruzaran palabras ásperas, y escribe:

Era evidente que nuestra única fuerza era la unión, y que la discordia y la división serían nuestra ruina.

Cornelisz, el líder de los naufragos del *Batavia*, impone esa unidad recurriendo a un poder de persuasión demoníaco aunado al terror físico. Ralph, el primer cabecilla de los muchachos de *El señor de las moscas*, emplea un símbolo, una concha marina que sirve para convocar la asamblea de los naufragos y confiere autoridad a quien la posee. Raynal, por el contrario, propone a sus compañeros la adopción de un sencillo reglamento, una especie de constitución centrada en la figura del cabeza de familia, cuyos primeros deberes serían

Mantener el orden y la unión [...] con tacto pero también con firmeza [e] intervenir dando consejos juiciosos cuando se planteara un tema de discusión que pudiera degenerar en enfrentamiento.

El cabeza de familia queda dispensado de algunas tareas, pero no de todas, y Raynal no se postula para ocupar el puesto, sino que propone a Musgrave, el capitán, por ser el de mayor edad. Los demás aceptan las normas y todos juran solemnemente respetarlas, no sin antes añadir una cláusula:

<sup>3</sup> Como prueba: al llegar Musgrave a Auckland para rescatar a los dos naufragos que se habían quedado allí, éstos ya no se hablaban.

En caso de que el cabeza de familia abusara de su autoridad o la utilizara con fines personales y manifiestamente egoístas, la comunidad se reservaba el derecho a destituirlo y nombrar a otro.

El sistema propuesto por Raynal resultará enormemente fructífero y los otros dos tendrán efectos catastróficos. Puede verse en ello una alegoría del triunfo de la democracia, porque Raynal propone un modelo de república constitucional, mientras que los supervivientes del *Batavia* caen bajo el yugo de un tirano y la frágil organización ideada por Ralph sucumbe ante lo que hoy llamaríamos populismo cuando Jack, su adversario, logra corromper a sus compañeros ofreciéndoles la posibilidad de cazar para comer carne. Pero no nos hagamos demasiadas ilusiones: en muchos aspectos, nuestras democracias se parecen menos a la de Raynal que a los otros dos regímenes; por una parte, muchos políticos parecen sólo perseguir el poder y perpetuarse en él (aunque con métodos menos cruentos que los de *Cornelisz*); por otra, muchos electores ingenuos se rinden al son del flautista al que llaman líder y lo siguen dócilmente hasta el precipicio.

Raynal quiere para él lo que quiere para los demás. Si el propósito de tantos dirigentes actuales es alcanzar y conservar el poder, el suyo es la felicidad de todos: lo que se ha dado en llamar el bien común. No les impone su voluntad, pero impide en secreto cuanto estima pernicioso para la armonía. Así, por ejemplo, renuncia a fabricar bebidas fermentadas o arroja al fuego una baraja de cartas que él mismo había fabricado cuando advierte que uno de los cinco es un mal perdedor. No tiene título o autoridad reconocida, pero sus compañeros lo tratan siempre con extraordinario respecto. Los artículos de su reglamento no están destinados a reprimir, sino a fomentar la armonía porque

el hombre es tan débil que a veces ni la razón, ni la defensa de su dignidad, ni siquiera la consideración de su interés bastan para re-

cordarle cuál es su deber. Es necesario que una regla externa, una disciplina, lo proteja de las flaquezas de su voluntad.

Uno puede preguntarse cuál es, para Reynal, esa disciplina externa. La lectura de su relato no ofrece dudas: Raynal es un hombre auténticamente religioso que mantiene con la Dios una relación filial hecha de humildad, agradecimiento y esperanza. Esa relación no se manifiesta jamás como superioridad, sino como fortaleza y modestia. No puede decirse, naturalmente, que las cualidades de Raynal sean privativas de quienes creen en algo trascendente, pero su experiencia es un testimonio de que esas creencias pueden ser una poderosa ayuda en circunstancias difíciles. Si recordamos el trágico final de los otros dos naufragios, quizá lleguemos a la conclusión de que, como algunos han señalado, cuando la vida se reduce a lo exclusivamente humano corremos el riesgo de derivar hacia lo infrahumano.

*Alfredo Pastor*

Barcelona, abril de 2017



François Edouard Raynal.

LOS NÁUFRAGOS  
DE LAS AUCKLAND

165°



NUEVA ZELANDA

45°

*Isla Enderby*



ISLAS AUCKLAND



*Isla Campbell*

## INTRODUCCIÓN

Si al lector le parecen dignas de su curiosidad e interés unas aventuras comparables a las de Alexander Selkrik —a quien Daniel Defoe inmortalizó con el célebre nombre de Robinson Crusoe—, un naufragio en las costas de una isla desierta y una supervivencia de casi veinte meses en un peñasco inhóspito con unos pocos compañeros; la urgencia de cubrir por los propios medios todas las necesidades y generar todos los recursos: levantar una casa para defenderse de las inclemencias del tiempo, confeccionar las propias ropas, cazar y pescar para paliar el hambre, establecer una jerarquía y designar un guardián del orden y la paz —es decir, reinventar la civilización en las condiciones más difíciles— y, por último, un feliz rescate no debido al azar, sino a la voluntad inquebrantable y a la perseverancia, no tengo necesidad de extenderme más justificándome por haber tomado la pluma para relatar estos hechos.

Si mi libro resulta de algún provecho, quien lo lea debería sentir en toda su intensidad la dicha de vivir en la propia patria, entre los compatriotas, junto a los parientes y amigos, apreciar más y sentir una mayor gratitud por los inestimables favores que la sociedad y la civilización nos prodigan.

Antes de entrar en materia es indispensable que explique al lector qué circunstancias me llevaron a abandonar mi país y a mi familia, y qué aventuras, de por sí insólitas, precedieron a la gran prueba que dejó en mi vida huellas imborrables y que no puedo recordar sin sentir una honda emoción que me estrema de la cabeza a los pies.

En estas páginas intentaré ser todo lo breve que pueda sin prohibirme, no obstante, profundizar en algunos detalles que ocupan en mis recuerdos un lugar importante y que tal vez no resulten completamente gratuitos.

Nací en Moissac, en el departamento de Tarn y Garona. Acababa de cumplir catorce años cuando un repentino revés de la fortuna dio al traste con la posición de mis padres y a la comodidad de la que gozaban le siguió de pronto la penuria. Esta desgracia les resultó aún más lamentable porque menoscabó en un instante todos los proyectos de futuro que tenían para sus hijos.

Con mucho pesar —pues ya había empezado a comprender la necesidad de instrucción para quien quiere abrirse camino en el mundo— me vi obligado a abandonar el colegio de Montauban donde había decidido proseguir mis estudios. Mi hermano y mi hermana también tuvieron que abandonar el internado donde estudiaban, pero eran todavía demasiado chicos para que los afligieran las tristes consecuencias de la desgracia que se había cernido sobre nosotros.

Mi padre, que en su juventud había estudiado derecho y formaba parte del colegio de abogados, había podido, gracias a su pequeña fortuna, abstenerse de ejercer su profesión y dedicarse a sus gustos sencillos y modestos. Pero llegó un momento en que tuvo que renunciar al reposo y buscar un trabajo productivo, de modo que decidió trasladarse a Burdeos, donde le resultaba más fácil que en una pequeña población dar rendimiento a su actividad. Mi madre, cuya firmeza de carácter era admirable, nos dio a todos ejemplo de resignación y coraje.

La sacrificada vida de mis padres, repleta de dificultades y privaciones, me inspiró un fervoroso deseo de ayudarlos. Mi única preocupación era aligerar su carga en el presente y, con el tiempo, restituirles su fortuna. Para conseguirlo sólo se me ocurría un medio: embarcarme, hacerme marinero, ir a buscar al extranjero, al fin del mundo si era preciso, los recursos que Francia no parecía poder ofrecerme. Había oído hablar de personas que, tras haber abandonado el país, habían regresado inmensamente enriquecidas, o al menos con los medios suficientes para llevar una vida holgada. ¿Por qué no iba yo a tener la misma suerte? Es posible también que esa idea me

tentara aún más porque desde hacía años la lectura de ciertos libros había ido alimentando en mí un creciente gusto por los viajes y las aventuras. Mis padres no se opusieron a mi proyecto, de cuya sensatez me esforcé en persuadirlos, y acordamos que partiría como grumete en el *Virginie et Gabrielle*, un buque de tres mástiles y cuatrocientas toneladas de capacidad que iba a realizar un viaje a la India al mando del capitán Loquay, un amigo de mi padre. Este hombre magnífico le prometió ocuparse de mí y orientarme en la carrera que había elegido, y a fe mía que jamás se ha cumplido una promesa con fidelidad más escrupulosa. El capitán Loquay se convirtió en mi mejor amigo y su recuerdo permanecerá grabado para siempre en mi memoria.

Me embarqué la noche del 23 de diciembre de 1844. ¡Qué fecha, qué momento! Decir adiós a un padre y a una madre a los que se quiere con toda el alma, escapar de la red de sus brazos y echarse a ellos nuevamente, volver a separarse y marcharse aprisa para luego, al cabo de minutos, a solas, sumido en la oscuridad en la cubierta de un navío que zarpa, sentir cómo se pone en movimiento, abandona el puerto, se aleja de la tierra firme ¡y nos lleva hacia lo desconocido! No, es imposible describir emociones semejantes.

Cuando salió el sol, la luz me devolvió las fuerzas. El *Virginie et Gabrielle*, que se deslizaba veloz a ocho nudos por hora, había avanzado mucho: de la costa ya sólo se vislumbraba en el horizonte una finísima línea blanquecina que muy pronto desapareció por completo; el ilimitado mar me rodeaba, mis ojos contemplaban por primera vez la cúpula celeste en toda su extensión, el infinito me envolvía y yo me zambullía en él. La grandeza del espectáculo me permitió elevarme por encima de mí mismo: me sentí henchido de un entusiasmo grave y solemne; el pensamiento del ser supremo, del creador y señor del universo, se me reveló, me sentí irresistiblemente impelido a implorar su protección y le recé con fervor. Desde entonces, a lo largo de toda mi vida, la sensación de la presencia de Dios y

de su poder ya no me ha abandonado jamás y jamás, ha dejado de ser mi consuelo. Es imposible que el marinero, siempre en contacto con el infinito, siempre vinculado con él y a menudo obligado a combatir contra las terribles fuerzas de la naturaleza, no albergue un sentimiento religioso.

No tardé en enfrentar los desafíos de la vida en el mar. No me refiero a ese sufrimiento tan ridículo como lamentable que causa el balanceo del navío, del que pocas veces se salvan los novatos —la costumbre y sobre todo el temor de ser el hazmerreír de mis compañeros me permitieron sobreponerme a él muy pronto—, sino a la tempestad, que padecemos desde el segundo día de la travesía. Sin duda alguna el océano quiso iniciarme de inmediato en los caprichos de su cambiante humor para evitarme futuras sorpresas. En apenas unos instantes una nube tenebrosa nos envolvió, el viento empezó a soplar con furia, las olas se levantaron como monstruosas crestas, barrieron la cubierta y se llevaron consigo tres de los botes, dejándonos sólo la chalupa. Aferrado a uno de los obenques del palo de mesana, vi con espanto que el carpintero se disponía a cortar el palo mayor. Nos relevamos para achicar agua sin parar. El navío, golpeado por el viento, escorado a causa de las incasantes ráfagas que no le permitían volver a enderezarse ni un solo instante, retrocedía y giraba sobre sí mismo; temíamos terminar chocando contra los islotes y los arrecifes que riborean las costas de Francia, nos dábamos por perdidos.

Afortunadamente la tempestad no duró mucho, de modo que pudimos desplegar de nuevo el velamen y poner rumbo al ecuador con un tiempo que a partir de ese momento nos fue siempre propicio. Ciento cuatro días después de zarpar de Burdeos llegábamos a la isla Borbón (actualmente la isla Reunión). Desde allí hicimos dos viajes sucesivos a la India, durante los cuales visitamos Pondichéry<sup>1</sup> y los principales puertos de la costa de Coromandel. Después regresamos a Francia.

<sup>1</sup> Actualmente Puducherry. (*N. del T.*).

## INTRODUCCIÓN

Como el capitán Loquay hizo escala en Santa Helena, aproveché para recoger algunas reliquias de la tumba de Napoleón: unos pocos fragmentos de piedra y una rama del famoso sauce a cuya sombra solía tomar el fresco el emperador, pues sabía que esas insignificancias supondrían un tesoro para mi abuelo, anciano ya, que en sus tiempos había participado en todas las campañas de la República y del Imperio y que, en mi tierna infancia, tan a menudo me había encandilado con sus relatos dramáticos; a pesar de los cambios que habían traído los nuevos tiempos, su alma seguía completamente anclada a los recuerdos del grandioso pasado.

Soy incapaz de expresar la emoción que, tras diecisiete meses, me embargó al ver de nuevo las costas de Francia. Desde lo alto de la arboladura, fui el primero en atisbar el amado país donde mis padres me esperaban. Iba a verlos de nuevo, ya no en Burdeos, sino en París, donde se habían establecido. Las palabras para describir el alborozo del retorno, las caricias dispensadas y recibidas, las efusiones de ternura, el impetuoso fuego cruzado de preguntas y respuestas, vuelven a faltarme, como me faltaron para describir el adiós.

Durante medio año disfruté del placer de vivir en París junto a mi familia. En aquel lapso de reposo retomé mis estudios interrumpidos. Sin embargo, no había olvidado mis proyectos y no dejaba escapar la menor ocasión de proseguir con ellos. Una mañana el señor Loquay me escribió contándome que los armadores para los que él navegaba acababan de confiarle una nueva embarcación, la *Diane* —puesto que la *Virginie et Gabrielle* no estaba en condiciones de echarse a la mar—, y que iba a emprender un viaje a las Antillas.

Respondí a su carta y seis semanas después estaba en Guadalupe, donde permanecemos poco tiempo. Durante el regreso, aproveché para reflexionar sobre mi situación. Había completado mi formación de marinero, pero la posibilidad de obtener el mando de un navío, la única posición que podía procurarme los recursos que ambicionaba, sólo se perfilaba en

un horizonte muy lejano. Así pues, decidí renunciar, al menos por un tiempo, a la condición de navegante y establecerme en alguna colonia, donde sería más fácil, y sobre todo más rápido, hacerme con los medios para alcanzar mi objetivo. Tres días después de mi regreso a Burdeos, sin tener tiempo ni siquiera de ir a París para darles un abrazo a mis padres, me despedí del señor Loquay, que aprobaba mi decisión, y me embarqué en la *Sirène*, un magnífico navío de tres mástiles que acababa de salir del armador y se dirigía a la isla Mauricio al mando del capitán Odouard.

Partí henchido de coraje y de esperanza, sin imaginar cuántos años sembrados de acontecimientos insólitos y de innumerables reveses —que desembocarían en una catástrofe inaudita—, tendrían que pasar antes de que lograra ver de nuevo Francia y a los míos. ¡Ah!, si hubiera sabido que durante mis años de ausencia la muerte se llevaría a las dos almas más jóvenes de la familia, y que dejaba a mis padres envejecer completamente solos y desconsolados pues, al no recibir noticias de mí, ya no confiaban en volver a verme, ¡convencidos de haberme perdido también!... Sin embargo, una vez más doy gracias a Dios, que, luego de tantas pruebas, me hizo, como quien dice, salir de la tumba para hacer más llevaderos los últimos días de mis padres y compensarlos, mediante mis cuidados y mi ternura, por veinte años de abandono y pesares.

Lo primero que aprendí al llegar a la isla Mauricio fue que no podía fiar mi suerte a las cartas de recomendación. Puesto que no tenía tiempo que perder, renuncié a esperar a que las que llevaba conmigo surtieran efecto y me puse a buscar un empleo por mi cuenta. Encontré trabajo en una de las plantaciones más hermosas de la isla y, tras dos años, iniciado ya en los secretos de la vida en la plantación, en todo lo relacionado con la cultura de la caña y la fabricación del azúcar, me atreví a aceptar —a pesar de que sólo tenía veinte años recién cumplidos— un puesto de administrador en una explotación de caña. Se trataba de una inmensa responsabilidad a la que consagra-

ba todo mi tiempo. Cada día debía levantarme a las dos y media de la madrugada para hacer encender el fuego en la fábrica, y raramente lograba retirarme antes de las nueve o las diez de la noche, después de que se apagara. Tenía que controlarlo todo: estar en los campos con los cortadores de caña; en la azucarrera, para supervisar la cocción, el embalaje o la expedición del azúcar; en los muelles, para hacer embarcar la mercancía; en los almacenes, para la distribución de las partidas; en las cuadras, en los molinos... en cien lugares distintos donde se encontrarán los hombres cuyo trabajo dirigía en solitario. Los sábados por la noche estaba tan exhausto que le tenía prohibido a mi criada hindú que me molestara al día siguiente, ni siquiera para las comidas, puesto que mi única necesidad era descansar. Y así, más de una vez llegué a dormir veinticuatro horas seguidas.

A pesar de la fatiga y las dificultades con los *coolies* (los obreros hindúes), individuos recalcitrantes y propensos a la desobediencia —un día me vi obligado a pelear cuerpo a cuerpo con uno de ellos para castigar su insolencia; en otra ocasión tuve que defender mi vida contra un grupo de rebeldes, y en ambas circunstancias mi victoria y el restablecimiento de mi autoridad se debieron a la sangre fría, a la firmeza de la que tuve que hacer acopio—, a pesar de estos inconvenientes, decía, me encantaba mi cargo, me producía un inmensa satisfacción ver prosperar los asuntos de la plantación y mantenía una relación excelente con el propietario, un hombre intelectualmente refinado además de bondadoso, descendiente de una familia de la nobleza francesa emigrada. Todo me iba bien... hasta que se produjeron dos incidentes que cambiaron mi vida y me abocaron de nuevo a lo desconocido; el primero alteró mi buena disposición ante el presente, el segundo hizo que a mis ojos perdiera lustre el brillante porvenir que tenía por delante en la plantación.

El primero de estos acontecimientos fue una epidemia de fiebre tifoidea, la más violenta que jamás he visto en mi vida. Se propagó por la región con una velocidad espeluznante y

diezmó a la población. Nuestra plantación fue duramente golpeada: en las primeras semanas perdimos a unos diez hombres cada día. Finalmente, cuando el contagio empezó a disminuir, agotado por las fatigas y las tensiones que había soportado, caí enfermo. A pesar de curarme, permanecí mucho tiempo debilitado física y mentalmente, y atribuí mi malestar a la insalubridad del clima en la isla.

El otro acontecimiento era de una naturaleza completamente distinta y me abrió perspectivas más auspiciosas. En aquella época (corría el año 1852 y hacía tres años que me desempeñaba como administrador), una gran noticia se difundió por todo el mundo: el descubrimiento de oro en Australia. A la isla Mauricio nos llegó a través de un buque que venía de Sídney. A partir de entonces, las Montañas Azules, Ophir<sup>2</sup> y Victoria se convirtieron en el tema de todas las conversaciones y en el punto de mira de todas las ambiciones, de todos los deseos. No se hablaba de otra cosa que de las enormes fortunas que se amasaban en pocos días, de las pepitas de oro de cincuenta o cien libras que se hallaban en la superficie o a poca profundidad, de los pobres labriegos, peones o marineros que regresaban de Australia convertidos en grandes señores, prodigando oro a manos llenas, entregándose embriagados a las extravagancias más insensatas —uno había pedido que le lavaran los pies en Champagne, otro había encendido un puro con un billete de banco que habría permitido vivir holgadamente durante varios meses a toda una familia—, de la incesante marea humana procedente de todos los rincones del globo que afluía hacia Australia, de los magníficos buques que quedaban atracados en los puertos de Sídney y de Melbourne sin dueño, abandonados por la tripulación al completo, por oficiales y hasta por el capitán, que partían hacia las minas de oro. Cierto es que también se hablaba de las amargas decepciones, de los sufrimientos insólitos, de las desgracias y las

<sup>2</sup> En el estado de Nueva Gales del Sur. (*N. del T.*).

## INTRODUCCIÓN

muerter, pero no eran más que unas pocas manchas en el luminoso cuadro que deslumbraba todas las miradas.

No sin dudar, finalmente decidí renunciar a mi empleo de administrador, abandonar la isla Mauricio e ir, como tantos otros, a buscar fortuna en Australia. Partí en febrero de 1853, en una pequeña embarcación maltrecha que cincuenta y seis días después me depositó en la bahía de puerto Philipp. En cuanto pisé suelo australiano vi la necesidad de hablar inglés antes de pensar siquiera en establecerme allí, así que pasé dos meses aprendiendo el idioma en un paquebote que hacía la ruta de Sídney a Melbourne. Mi desembarco en esta última ciudad no fue precisamente feliz. Nuestro navío, al entrar en el puerto por la noche en medio de una espesa niebla, chocó contra un escollo. La violencia del choque lo hizo inclinarse sobre un costado y no logró volver a enderezarse. A bordo se desencadenó una confusión espantosa. Los arrecifes se ensañaron con nosotros, destrozaron la cubierta y nos arrebataron a dos hombres, uno de los marineros y el cocinero: ambos se ahogaron. Los choques se sucedían a toda prisa, una enorme vía de agua se abrió en la proa y el navío se hundió. La suerte quiso que el mar no fuera muy profundo en aquel lugar: una parte del mástil mayor, con la gran cofa, quedó fuera del agua, a unos cuatro metros por encima de las olas; trepamos hasta alcanzarla y nos quedamos allí agarrados toda la noche. Esas pocas horas nos parecieron siglos: mirábamos con una congoja indescriptible las inmensas olas que se abalanzaban sobre nosotros, temiendo en todo momento que una de ellas, más monstruosa que las anteriores, terminara arrancándonos de nuestro último asidero. Por fin amaneció, un vapor nos avistó y envió uno de sus botes a socorrernos. Desembarcamos en Melbourne y, al cabo de dos días, emprendí el camino hacia las minas.

Pasé once años en Australia, los tres primeros en los placeres (depósitos aluviales) de Victoria, los ocho siguientes en los de Nueva Gales del Sur, principalmente a orillas del río Turon y sus afluentes. No puedo quejarme de haber tenido peor

suerte que la mayor parte de los mineros. Encontré suficiente oro como para cubrir mis gastos e incluso reuní una pequeña suma que me permitió hacer frente a algunas necesidades imprevistas, pero sin alcanzar jamás mi objetivo, que no era otro que poder ofrecer a mi familia una vida holgada. Por eso me resistía a volver a Francia. A veces me invadía el desaliento, pero cuando estaba a punto de renunciar siempre se producía un hallazgo fuera de lo común o el descubrimiento de un filón que prometía tesoros, lo que me devolvía la esperanza y me inducía a perseverar. Quizá fuese yo demasiado ambicioso, o quizá era menos sabio que un valiente marinero irlandés que fue mi fiel compañero y mi devoto amigo durante el tiempo que pasé en las minas de Victoria. El honesto MacLure tenía un único propósito: amasar la cantidad de dinero suficiente para volver a su patria y convertirse allí en propietario de una modesta granja donde fundar una familia. Durante las horas de descanso en nuestra tienda, mientras asábamos en las brasas unas chuletas de cordero o fumábamos en pipa, me contaba sus proyectos y esbozaba para mí el cuadro de su futura dicha, cuando, en los atardeceres invernales, sentado junto al hogar encendido entre su anciana madre y su esposa, les contaría sus aventuras a los niños acurrucados en su regazo mientras tomaba un buen vaso de ponche a sorbitos. Y mi amigo MacLure vio realizarse su sueño: algunos años más tarde —mientras yo estaba en los valles de las Montañas Azules—, recibí desde Irlanda una carta en la que me contaba que era propietario de la granjita tan anhelada, que su madre envejecía en paz bajo su techo, que había conocido a una mujer que le gustaba, que el vaso de ponche no le faltaba jamás y que todo hacía pensar que los hijos llegarían muy pronto... ¡Estaba tan feliz! Sus modestos gustos habían hallado recompensa.

Los recuerdos sobre este largo período de mi vida se agolpan en mi cabeza: con ellos podría llenar un volumen entero (tal vez lo escriba y lo ofrezca algún día a los lectores), pero me limitaré a relatar tres situaciones en las que estuve a punto

de fallecer y que darán una justa idea de los peligros de toda índole a los que están sometidos los buscadores de oro.

Las dos primeras remiten a mis comienzos como minero. Me había establecido con MacLure en el depósito aluvial del arroyo Forest, al pie del monte Alexandre, un amplio valle tapizado de tiendecitas de tela blanca y acribillado de hoyos en los que trabajaban cuarenta o cincuenta mil mineros. Un día, tras haberme deslomado cavando en mi agujero y después colando y lavando la tierra, estaba muerto de sed y, puesto que no me quedaba té —nuestra bebida habitual— y ni siquiera agua hervida, cometí la imprudencia de beber ávidamente el agua lodosa del arroyo: el cólera me fulminó de inmediato. Presa de tormentos insoportables, convencido de que sólo un remedio violento podía salvarme o al menos poner fin a mis sufrimientos precipitando el desarrollo de la enfermedad, me tragué un vaso grande de aguardiente en el que había echado una cucharada de pimienta... y me curé. Poco después MacLure y yo sufrimos algo que habría podido resultarnos mucho peor que perder la vida: estuvimos a punto de quedarnos ciegos. Trabajábamos lavando la tierra aurífera entre una nube de moscas de una crueldad y una tenacidad insoportables. No dejaban de acribillarnos el rostro y sobre todo los ojos, y no podíamos evitar espantarlas con las manos mojadas de agua lodosa. Pero el lodo fue penetrando en los ojos hasta producirnos tal inflamación que éramos incapaces de abrirlos. No nos quedó más remedio que permanecer día y noche clavados en nuestros catres, completamente inmóviles. No puedo describir los sufrimientos morales y físicos durante los nueve días en que me vi privado de la vista. Pensaba que me había quedado ciego para siempre, puesto que los casos de ceguera no eran infrecuentes entre los mineros; ya me veía abandonado a mi suerte, incapaz de ganarme la vida, perdido en aquel país inmenso y medio salvaje donde un hombre necesita de todas sus facultades como en ningún otro lugar. Llegué a desear la muerte: la invocaba con todas mis fuerzas. Mi

confusión llegó a tal extremo que en algún momento acari-  
cié la idea de acabar con mi vida y busqué el revólver que guar-  
daba bajo la almohada... Si MacLure, que ya había temido la  
insensata deriva de mis arrebatos, no hubiera tomado la pre-  
caución de esconderlo en otro sitio, ¡probablemente me ha-  
bría suicidado!... Doy gracias a Dios por haberme ahorrado,  
mediante la afectuosa diligencia de un amigo, la desgracia  
de presentarme ante Él con la carga de un crimen tan grande.

El tercer accidente, al que aún hoy me sorprende no haber  
sucumbido, se produjo en los últimos tiempos de mi estan-  
cia en Australia. Por aquel entonces me dedicaba a la explota-  
ción del arroyo Palmers Oackey, uno de los afluentes del río  
Turon. Un día en que mis empleados acababan de interrumpir  
su jornada para tomar el almuerzo y yo me disponía a ha-  
cer lo propio, se me ocurrió adentrarme en una excavación  
que estaba haciendo abrir en una de las laderas de la monta-  
ña para averiguar si no sería más prudente apuntalar mejor el  
interior. Apenas había puesto un pie dentro cuando una par-  
te del techo se hundió encima de mí. La masa de escombros  
me derribó y quedé prácticamente sepultado. Grité en vano:  
mis hombres estaban demasiado lejos para oírme. Pensé que  
estaba condenado a morir allí, preso, asfixiado y medio aplas-  
tado. Pero por suerte la tierra que se desprendió era blanda y  
quebradiza: en cuanto intenté revolverme noté que cedía; re-  
doblé mis esfuerzos y poco a poco conseguí liberarme y salir  
de mi tumba. Llegué hasta donde estaban mis compañeros a  
rastras, adolorido y medio muerto. No me rompí nada, pero  
sin duda la fuerza de la presión me causó alguna lesión inter-  
na, pues estuve enfermo mucho tiempo. Finalmente tuve que  
tomar la decisión de regresar a Sídney, donde sólo me resta-  
blecí después de un tratamiento de ocho meses.

Éstas son, en pocas palabras, las diversas experiencias que  
viví antes del terrible acontecimiento que fue el último episo-  
dio de mi vida como aventurero y que constituye el tema cen-  
tral de este libro.

OBJETIVO DE NUESTRA EXPEDICIÓN —  
LA GOLETA «GRAFTON» — LA PARTIDA

Corría el año 1863. Estaba en Sídney, por fin recuperado de las secuelas del accidente que acabo de relatar, pero desanimado por la escasa recompensa obtenida tras once años de fatigas en las minas. Mi único deseo era regresar a Francia y ver a mis padres de nuevo. Estaba completamente decidido a marcharme de Australia, y ya planeaba mi partida, cuando recibí una propuesta que cambió de golpe mis planes y me abocó a nuevos azares.

Uno de mis amigos, Charles Sarpy, a quien había conocido en Francia y reencontrado en Sídney —donde se había establecido como comerciante de paños con la ayuda de un socio—, me habló de un proyecto que había concebido hacía poco. Me aseguró que ni él ni su socio se lo habían confiado aún a nadie y que sólo lo ejecutarían con la condición de que yo participase. He aquí de qué se trataba.

Había buenas razones para creer que existía una mina de estaño argentífero en la isla Campbell, situada por encima de Nueva Zelanda, en el gran Océano Antártico. Sarpy creía que esa isla, que no era grande, sería fácil de explorar y, dada mi experiencia, contaba conmigo para descubrir la mina. Su idea era que yo partiera a comienzos de aquel verano en una embarcación pequeña a visitar la isla, donde, si no descubría ninguna mina, al menos encontraría gran cantidad de focas, cuyo aceite y pieles tenían mucho valor. En cualquier caso podíamos fundar allí una empresa destinada a explotar uno u otro recurso, o incluso los dos llegado el caso. Si tenía éxito debía apresurarme a regresar a Sídney para pedir de inmediato al gobierno australiano la concesión de la isla y volver allí antes de que llegara el invierno con todos los hombres y el material neces-

rios. Luego permanecería en la isla para dirigir los trabajos en calidad de administrador de la colonia. «En cualquier caso —me dijo Sarpy para concluir—, incluso si la expedición no tuviera ningún éxito, ¿qué son para ti unos pocos meses, dos o tres a lo sumo, tras tantos años de ausencia?».

Como conocía a Sarpy y sabía con qué facilidad se entusiasmaba, le pedí que me dejara sopesar su propuesta y dediqué el resto del día a darle vueltas al asunto. Por grande que fuera mi deseo de volver a ver a mi familia y mi país después de un exilio de diecisiete años, la esperanza de conseguir por fin beneficios cuantiosos, de ganar una fortuna, me seducía. Y además Sarpy tenía razón: si no lográbamos nada, para mí sólo supondría un retraso de tres meses, mientras que si conseguíamos lo que esperábamos volvería a mi patria un año o dos más tarde, pero en muy buena posición. Estas consideraciones inclinaron la balanza y decidí aceptar la oferta.

Al día siguiente por la mañana fui a ver a aquellos señores para anunciarles mi decisión, aunque les advertí que, dado que hacía mucho tiempo que no navegaba, no quería desempeñarme como capitán del barco, sino tan sólo como segundo de a bordo. Por lo demás, después de fundar la empresa al frente de la cual debía quedarme nos haría falta alguien para ir y venir de Sídney a la isla Campbell, traernos provisiones y llevar lo que nosotros encontráramos. En consecuencia, me parecía necesario escoger desde el comienzo a una persona en quien pudiéramos confiar y que, para mayor garantía, tendría que aceptar asociarse con nosotros.

Mis nuevos socios compartieron mi parecer, así que nos dirigimos al señor Thomas Musgrave, un veterano capitán de barco. Era americano, tenía unos treinta años y se había establecido con su familia en Sídney; el socio de Sarpy era su tío.

Musgrave tenía una larga experiencia como navegante, había hecho diversos viajes entre Sídney y Nueva Zelanda y en consecuencia conocía bien aquellas regiones. Le propusimos ponerse al mando del navío de nuestra empresa, pero no como

empleado a nuestro servicio, sino como socio, de modo que, como a cada uno de nosotros, le correspondería una cuarta parte de los beneficios. Como estaba sin empleo aceptó sin hacerse de rogar y a partir del día siguiente él y yo nos pusimos a buscar una embarcación. Al cabo de tres semanas encontramos una que parecía adecuada a nuestros propósitos.

El *Grafton* era una goleta pequeña y de quilla corta, pero gracias a sus flancos proporcionalmente largos podía alojar entre setenta y cinco y ochenta toneles de mercancías sin ir excesivamente cargada. Acababa de hacer una serie de viajes entre Sídney y Newcastle transportando aceite, que es la principal industria de este último puerto, situado en la misma costa que Sídney, aunque a unos ciento veinte kilómetros al norte.

En el fondo de la bodega, cerca de la quilla, el *Grafton* llevaba unos quince toneles de lastre, principalmente viejo hierro fundido; sobre éstos apoyamos firmemente un suelo que, además de mantener el lastre en su sitio, nos permitía cargar y descargar más cómodamente el carbón. Aquel lastre bastaba para asegurar el equilibrio de la goleta cuando volvía vacía de mercancías a Newcastle, donde hacía de ordinario un viaje a la semana; sin embargo, para una expedición como la nuestra, en la que probablemente tendríamos que vérnoslas con fuertes vientos y mar gruesa, nos pareció conveniente añadir diez toneles llenos de bloques de gres (una piedra muy común en Sídney) y veinte más llenos de agua. Estos últimos, que colocamos cuidadosamente al fondo de la bodega, servirían para almacenar aceite de foca, puesto que nuestro plan era que la tripulación recogiera cierta cantidad de aceite, además de las pieles de los animales, para cubrir en la medida de lo posible los gastos de aquel primer viaje mientras yo me ocupaba de explorar la isla en busca de la mina de estaño. Asimismo, en caso de disponer de tiempo debíamos aprovechar para echar un vistazo a las islas Verde y Macquarie, además de las Auckland, para constatar la presencia de focas en aquellos parajes e ir más adelante a cazarlas si era el caso.

Después de haber cargado una cantidad de provisiones que debía bastar para un viaje de cuatro meses, y de haber enrolado a dos marineros y a un cocinero (que también nos serviría de criado y, si era preciso, ayudaría con los aparejos), Musgrave y yo fuimos a despedirnos de nuestros socios.

En aquella última conversación antes de zarpar, hicimos un acuerdo importante: como íbamos a aventurarnos en un mar peligroso, donde las tempestades son la norma, y tendríamos que atracar en puertos poco conocidos, de los que había escasas indicaciones en las cartas de navegación al uso —las únicas de las que disponíamos—, no convenía fingir que no estaríamos expuestos a más de un peligro, en particular a un naufragio en alguna costa desierta. Si no regresábamos al cabo de cuatro meses, los otros dos socios se comprometían a acudir en nuestra ayuda de la mejor manera posible. En caso de que no dispusieran de los recursos necesarios para enviar otro navío, harían una petición al efecto al gobierno de Nueva Gales del Sur, que sin duda mandarían una de sus embarcaciones de guerra o bien adoptaría las medidas que juzgara convenientes para informarse de nuestra suerte.

Una vez nuestros socios aceptaron ese compromiso, Musgrave fue a abrazar a su mujer y a sus hijos mientras yo embarcaba en el *Grafton* y disponía todo para zarpar. Una hora más tarde Musgrave ya estaba en el barco. Levamos el ancla y, con el corazón lleno de esperanzas, pusimos rumbo hacia la isla Campbell. Era el 12 de noviembre de 1863.

Permítaseme señalar aquí un detalle que no carece de importancia: yo llevaba conmigo un excelente fusil de caza de doble cañón que durante muchos años había sido mi fiel compañero de viaje. Inicialmente había pensado dejarlo en Sídney, pero me dio por imaginar que sin duda en las islas que me disponía a visitar tendría ocasión de divertirme cazando algunos patos salvajes. También llevé dos libras de pólvora y diez de plomo y cartuchos. Aquella arma y las municiones terminarían resultándome de una utilidad que estaba muy lejos de sospechar.

MIS COMPAÑEROS DE VIAJE — LOS EMBATES  
DEL MAR — LLEGADA A LA ISLA CAMPBELL

Las últimas palabras del piloto del puerto al alejarse fueron: «God speed you, gentlemen, and take care, we shall soon have a southerly burst» («Vayan con Dios, señores, y tengan cuidado, que se avecina una borrasca del sur»). Y en efecto, al cabo de una hora la vimos acercarse, negra y amenazante. Apenas nos dio tiempo de preparar la goleta para recibirla. En unos instantes nos despojó de gorras y sombreros: a cual mejor, salieron volando y fueron a dar al agua. Pero una vez pasó el primer embate, el viento se calmó y siguió soplando del sur durante toda la noche y todo el día siguiente.

Puesto que el viento desfavorable nos impedía proseguir y nos obligó a bordear, permítame el lector que aproveche para presentarle a mis compañeros de viaje, que de aquí en adelante aparecerán a menudo en el relato.

Ya he hablado de Thomas Musgrave, nuestro capitán, quien, como tuve ocasión de advertir muy pronto, no sólo reunía las cualidades del marino experimentado, sino también las del hombre inteligente y bondadoso, no menos notables y valiosas para nosotros.

George Harris, uno de nuestros marineros, era un muchacho inglés de unos veinte años, simple hasta el extremo de la ingenuidad, pero tan valiente como fuerte. Conocía muy bien su oficio y había recibido alguna educación. Musgrave lo había escogido para hacer las guardias con él.

El otro marinero, Alexander Maclaren, a quien llamábamos Alick, hacía las guardias conmigo. Era noruego, de unos veintiocho años y extremadamente taciturno (casi nunca reía); no sabía leer ni escribir, pero era obediente y sumiso además de un marinero ejemplar.

Henry Forgès, nuestro cocinero, al que siempre llamábamos Harry, era portugués; tenía unos veintitrés años, era bajito, corpulento y extraordinariamente feo. Su mal aspecto se debía a una enfermedad, una especie de lepra que había carcomido la mayor parte de su rostro, de modo que su apéndice nasal era poco más que una cicatriz.

La historia de este muchacho es curiosa. Se había embarcado a los trece años, como grumete, en un ballenero estadounidense atracado en las Azores, su región natal. Después de navegar durante años cayó enfermo y, al ver que sus compañeros lo rechazaban horrorizados o huían de él, le rogó a su capitán que le permitiera abandonar el barco en alguna de las islas de la Polinesia. De ese modo fue a parar en una de las islas que llaman de los Navegantes, situadas a unas mil quinientas leguas del cabo York —el extremo más septentrional del continente australiano— y habitadas por salvajes que siguen practicando el canibalismo. Allí permaneció Harry durante varios años y se curó de su enfermedad. Harto finalmente de la vida salvaje y deseoso de marcharse de aquel lugar donde vivía en una especie de cautiverio, le pidió a Dios que lo sacara de allí.

A escondidas de los nativos, colocó algunas señales en un montículo a orillas del mar que iba a visitar en secreto de vez en cuando. Así, una mañana avistó un navío que avanzaba hacia la isla.

El capitán del barco, ayudado de su catalejo, distinguió a un blanco que hacía señas e hizo lanzar un bote al mar para recogerlo. Para su sorpresa, el hombre se arrojó al agua y empezó a nadar con todas sus fuerzas hacia la embarcación; pronto comprendió por qué: en cuanto aquel europeo se echó al mar apareció tras él un grupo de nativos que sin duda intentaban capturarlo; algunos le lanzaron flechas (una de ellas le alcanzó un hombro y estuvo a punto de impedir su huida), mientras que muchos otros, empuñando lanzas y mazas, entraron en el mar y se pusieron a perseguirlo a nado. Al ver la escena, los remeros redoblaron sus esfuerzos; por fortuna ganaron la

carrera y consiguieron rescatar al fugitivo cuando sus enemigos ya estaban a unas pocas brazadas de él. Lo subieron a la lancha exhausto a causa de la emoción y el dolor que le causaba la herida. Unos pocos golpes de bichero y de remo bastaron para dispersar a los nadadores, que, al ver que su presa escapaba, se apresuraron a regresar a la orilla lanzando gritos de cólera.

Harry se empleó como pinche de cocina en el navío que lo rescató y después desembarcó en Sídney, donde lo enrolamos en nuestra expedición.

De modo que éramos cinco, todos de distintas nacionalidades: un estadounidense, un inglés, un noruego, un portugués y un francés (yo mismo). Sin embargo, dado que todos hablábamos inglés, nos entendíamos a la perfección.

Todos estábamos acostumbrados al mar, pero yo era el único que había hecho vida de pionero durante años en el interior de Australia, ardua escuela donde se aprende a no depender de nadie más que de uno mismo, a sacar partido de las propias habilidades y a luchar sin tregua contra la despiadada naturaleza virgen. Aunque las dificultades con las que es preciso medirse no son motivo de orgullo, al menos dan una viril confianza en uno mismo que lo prepara para afrontar con serenidad cualquier revés.

Muy pronto se verá cuánta razón tenía al felicitarme por las pruebas que había tenido que superar. Llegado el momento me di cuenta de que no había pagado un precio demasiado alto por una experiencia que resultó tan útil para mí— y también, si se me permite, para mis compañeros— en las circunstancias excepcionales que nos reservaba el destino.

Retomo ahora mi relato citando mis diarios tal como iba escribiéndolos día a día:

*Viernes, 13 de noviembre 1863*

Sigue soplando viento del sur, aunque suave.

*Sábado, 14 de noviembre de 1863*

Brisa moderada del norte. Hace buen tiempo y la goleta se desliza veloz, a cinco nudos por hora, sin dar bandazos, sobre la superficie de un mar liso como un lago.

*Domingo, 15 de noviembre de 1863*

Las dos de la madrugada. Calma. Al sur el tiempo parece amenazante, pero en lo alto el cielo está despejado. El barómetro baja. Ha empezado a caer una auténtica lluvia de meteoros de nornordeste a sursudeste, y ha seguido hasta la salida del sol: un espectáculo espléndido. A las seis ha empezado a soplar brisa del sur y nos ha obligado a bordear.

*Lunes, 16 de noviembre de 1863*

La brisa del nornordeste va aumentando gradualmente. Avanzamos poniendo rumbo al sudeste. A bordo todo en orden.

*Martes, 17 de noviembre de 1863*

El mismo clima, la misma brisa, que va en aumento.

*Miércoles, 18 de noviembre de 1863*

Borrasca del oeste. La mar está picada; todas las velas pequeñas recogidas y dos rizos en la gavia. Posición de la goleta al mediodía:  $40^{\circ} 16'$  de latitud sur y  $152^{\circ} 26'$  al este del meridiano de París.

10 de la noche. Viento fuerte. La mar muy picada. Las olas rompen en la borda constantemente y el agua entra por todas partes porque las juntas de la cubierta de nuestra pequeña embarcación no están completamente selladas.

10:30. El cielo negro. Sólo vemos la línea del horizonte iluminada por la fosforescencia del mar agitado. Las nubes, muy

bajas, pasan por encima de nosotros a una velocidad vertiginosa. Unos destellos pálidos las atraviesan a cada instante; nos azota una lluvia gélida. De vez en cuando el estruendo de un trueno se mezcla con los mil rugidos siniestros con que nos ensordecen las olas enfurecidas y el viento.

Hago mi guardia. Veo a Musgrave en la cabina, sentado junto a la mesa con la cabeza apoyada en los brazos. Acabo de tomar el timón y relevar a Alick, que lo llevaba desde el comienzo de la guardia.

Son las 11. Deslumbrado por los relámpagos que se suceden casi sin interrupción, me cuesta distinguir la brújula en la cabina. De pronto un choque violento me zarandea y salgo despedido: es un golpe del mar que ha sacudido la goleta, levantado una parte de la borda y desplazado el lastre. La embarcación se escora y no es posible enderezarla. Algo lastimado y empapado de agua salada, me incorporo y me apresuro a coger de nuevo el timón. Musgrave y Alick suben a toda prisa; poco después acuden los otros dos, que salen del castillo de proa. Los cuatro intentan controlar y recoger la vela mayor mientras la goleta obedece, primero despacio y luego aprisa, al empuje del timón, cuya caña acabo de poner a barlovento; entonces avanza enloquecida a través de las olas y huye de la tempestad, sin una sola vela desplegada, a siete nudos por hora, pero sigue muy escorada.

Musgrave toma el timón y se queda sólo en la cubierta mientras yo desciendo a la bodega por el castillo de proa seguido de mis hombres, que llevan linternas. ¡Qué espectáculo! Todo está revuelto, hecho un caos; las piedras de gres, los toneles y los sacos de sal, esparcidos en desorden a estribor, que ahora es el fondo del navío. Afortunadamente los quince barriles llenos de hierro, firmemente retenidos por el suelo que habíamos apoyado encima, no se han movido, pues de lo contrario habría sido nuestro fin y el del *Grafton*, que se habría hundido irremediabilmente.

El resto de la noche hemos estado ocupados devolviendo

las cosas a su sitio y poniendo orden en la bodega; por la mañana, exhaustos, hemos vuelto a subir a la cubierta, donde nos hemos encontrado a Musgrave calado hasta los huesos y con el rostro pálido, pero despierto y alerta. George lo ha relevado. Como no podíamos encender fuego porque las olas lo habían inundado todo, cada uno de nosotros ha bebido un buen vaso de aguardiente para calentarse; luego la goleta ha vuelto a capear el temporal.

Lo primero que hemos hecho a continuación ha sido sondear las bombas, al fondo de las cuales hemos encontrado una cantidad insignificante de agua. Nos ha sorprendido gratamente descubrir que, aunque en medio de la tempestad entra un poco de agua por las juntas de la cubierta, el casco es tan impenetrable como una botella.

Durante las dos horas que George ha estado al timón, Alick, el cocinero, Musgrave y yo hemos ido a echarnos completamente vestidos en nuestros lechos mojados, donde intentamos descansar un poco durmiendo con un ojo abierto.

Afuera la tempestad sigue rugiendo con la misma violencia.

*Viernes, 20 de noviembre de 1863*

Seguimos al paio. El viento ya sólo sopla a ráfagas. El mar, a pesar de estar aún muy embravecido, empieza a calmarse un poco. El barómetro sube.

*Sábado, 21 de noviembre de 1863*

Son las 4 de la madrugada. Largamos más trapo, pues con tan poco empuje la goleta se balanceaba violentamente sobre la superficie del mar, que sigue muy picado.

8 de la mañana. ¡Viva! Por fin tendremos algo caliente que llevarnos a la boca para el almuerzo: es la primera vez desde hace tres días.

Mediodía. La brisa se ha vuelto regular. Hemos desplegado todas las velas, puesto rumbo al sursudeste y hecho las ob-

servaciones solares que establecen nuestra posición a  $39^{\circ} 8'$  de latitud sur y  $154^{\circ} 0'$  de longitud este (conforme al meridiano de París), de modo que el tiempo que ha durado la tempestad hemos ido a la deriva unas ciento cincuenta millas.

*Del sábado 21 al viernes 27 de noviembre de 1863*

Buen tiempo; cielo medio nublado.

A bordo todo está en orden. Vemos ballenas a menudo.

*Sábado, 28 de noviembre de 1863*

Cielo completamente encapotado. El tiempo parece amenazador. El barómetro baja.

A las 6 de la mañana nos ha sorprendido una borrasca procedente del este sudeste que nos ha obligado a huir del mal tiempo durante una hora, tras la cual hemos vuelto a poner la capa.

A partir de las 2 de la tarde el sol ha desaparecido y no hemos podido tomar más mediciones.

*Domingo, 29 de noviembre de 1863*

Esta vez la tempestad no ha durado demasiado. Tampoco ha sido tan violenta como la anterior. El tiempo mejora, sólo hay temporales intermitentes. La brisa se ha vuelto más regular y la mar está menos picada. Hemos desplegado las velas y vuelto a poner rumbo hacia el este sudeste.

Mediodía. El sol ha vuelto a salir. Hemos podido tomar mediciones, que nos han dado  $52^{\circ} 6'$  de latitud sur y  $159^{\circ} 23'$  de longitud este (meridiano de París).

*Lunes, 30 de noviembre de 1863*

A las doce y cuarto, encaramado al mástil, he avistado tierra a unas treinta y cinco millas de distancia.

## LOS NÁUFRAGOS DE LAS AUCKLAND

4 de la tarde. Acaba de levantarse niebla del océano cubriendo la tierra con un velo impenetrable. Es tan espesa que no podemos distinguir ningún objeto de un extremo al otro de la embarcación. La prudencia nos invita a quitar trapo y poner rumbo a alta mar para evitar exponernos a chocar contra los escollos durante la noche, que está al caer.

*Martes, 1.º de diciembre de 1863*

A las siete de la mañana, la niebla acaba de disiparse, pero ya no vemos la costa. Viramos y ponemos rumbo de nuevo hacia la isla Campbell.

*Miércoles, 2 de diciembre de 1863*

A las 8 entramos en el puerto de la bahía de Abraham, situado al sudeste de la isla. A las 11 fondeamos a cinco brazas de profundidad en el extremo de la bahía.