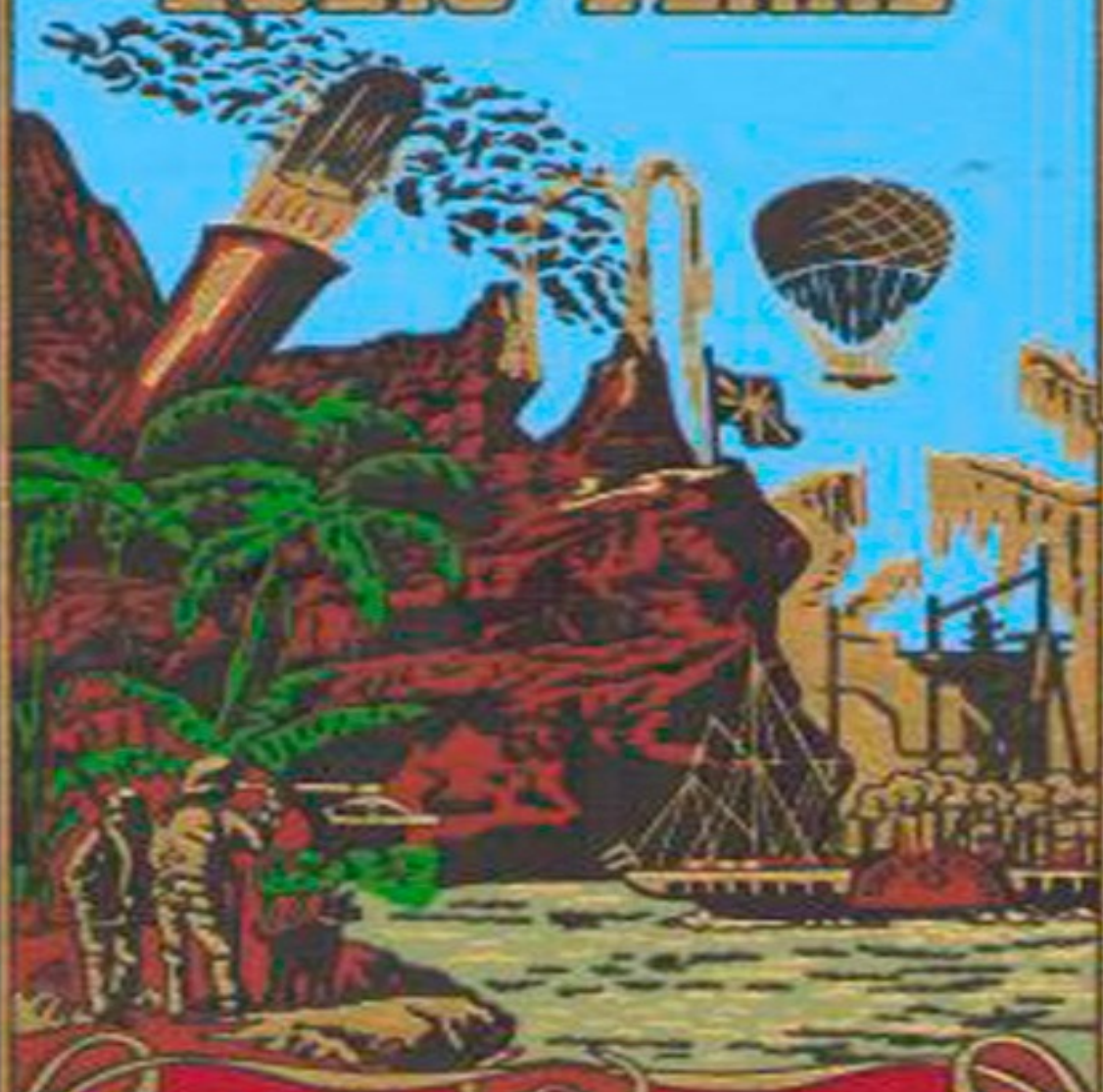


JULIO VERNE



Las historias de
Jean-Marie Cabidoulin

Jean-Marie Cabidoulin no es un tonelero al uso, ni mucho menos; es mucho más que eso. Acostumbrado a navegar por los siete mares, ha visto y oído muchas cosas que otros ni siquiera podrían llegar a imaginar, como por ejemplo la historia de esa serpiente gigante que cruza los océanos de todo el Globo, destrozando cualquier embarcación que encuentra a su paso, y que amenaza —según él—, malograr la última campaña del buque ballenero en el que se ha enrolado.



Jules Verne

Las historias de Jean-Marie Cabidoulin

Viajes Extraordinarios - 49

ePub r1.1

Titivillus 06.02.15

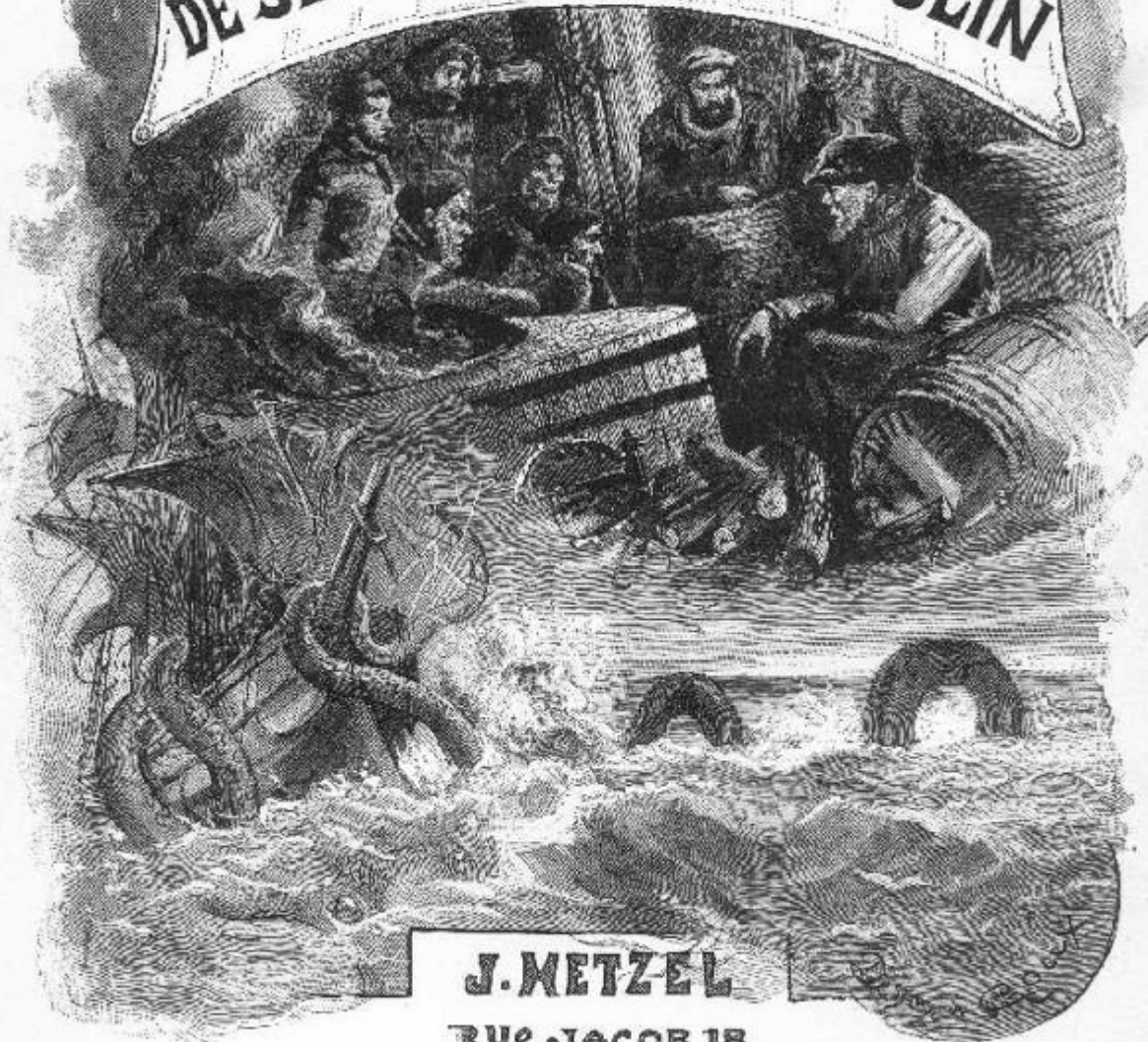
Título original: *Les histoires de Jean-Marie Cabidoulin*
Jules Verne, 1901
Ilustraciones: G. Roux

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2



JULES VERNE

LES HISTOIRES
DE JEAN-MARIE CABIDOULIN



J. METZEL

RUE JACOB 18

PARIS

Capítulo I

Partida retrasada

¡Eh, capitán Bourcart...! ¿Es que no es hoy la marcha?

—No, *monsieur* Brunel, y temo que no podamos partir mañana..., ni aún dentro de ocho días.

—Es gran contrariedad.

—Que me inquieta mucho —declaró Bourcart, moviendo la cabeza—. El *Saint-Enoch* debía estar en el mar desde fines del mes último, a fin de llegar en buena época a los lugares de pesca. Ya verá usted cómo se deja adelantar por los ingleses o los americanos.

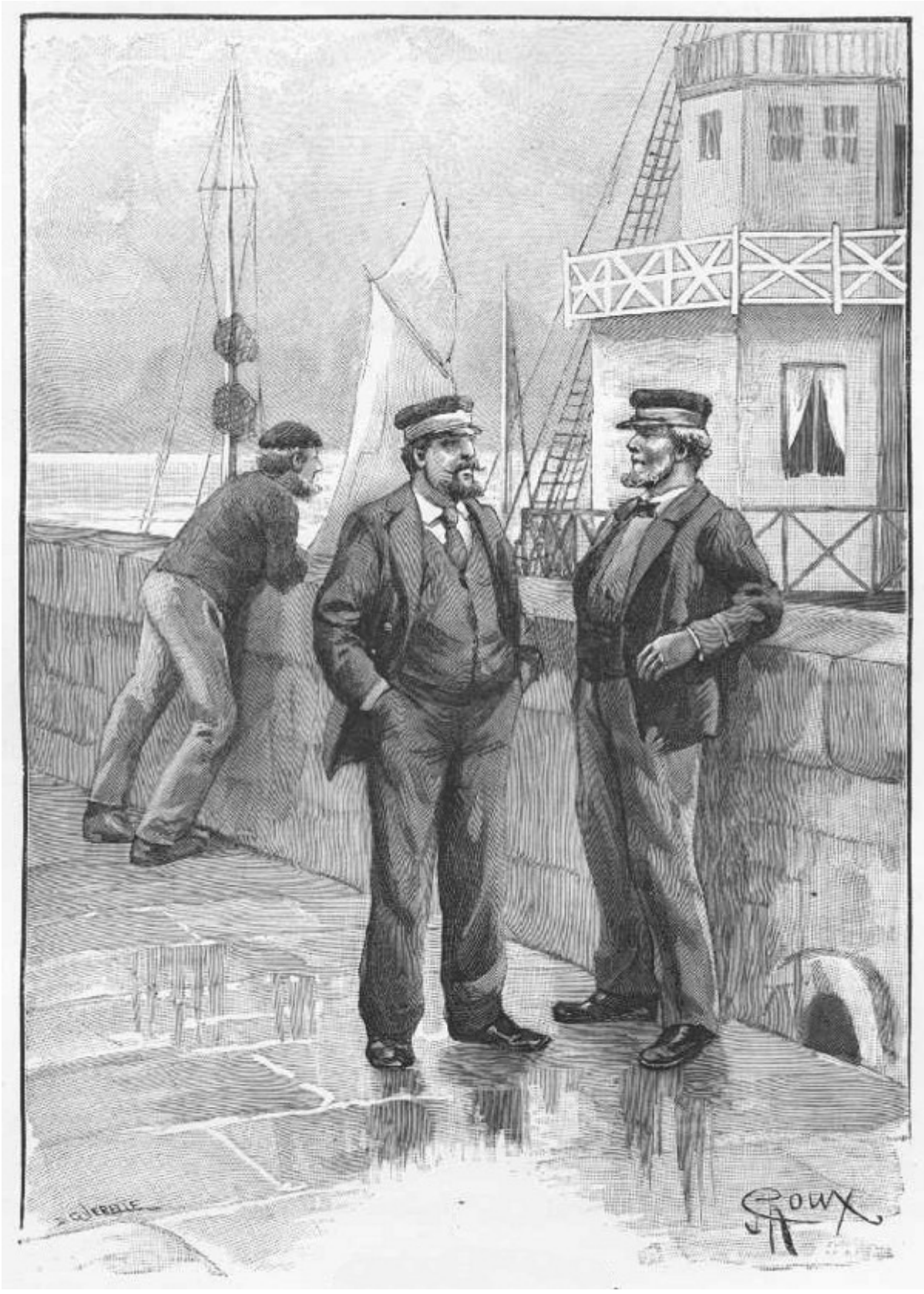
—Y lo que le falta a usted, ¿son esos dos hombres?

—Sí..., *monsieur* Brunel... Sin el uno no lo podría pasar; sin el otro, sí, a no imponérmelo los reglamentos.

—Y éste no es el tonelero, ¿verdad? —dijo M. Brunel.

—No. En mi barco, el tonelero es tan indispensable como la arboladura, el timón o la brújula, puesto que tengo dos mil barriles en el fondo de la bodega.

—¿Y cuántos hombres a bordo, capitán Bourcart?



—Seríamos treinta y cuatro si estuviéramos completos. Entre nosotros, es más útil tener un tonelero para cuidar los barriles que un médico para cuidar los enfermos. Los barriles exigen sin cesar reparaciones, mientras que los hombres... se reparan solos.

Además... ¿es que se está alguna vez enfermo en la mar?

—No debía estarse en aire tan puro. Sin embargo... a veces.

—*Monsieur* Brunel. Hasta ahora yo no he tenido un enfermo en el *Saint-Enoch*.

—Mi enhorabuena, capitán. Pero, ¿qué quiere usted? Un navío es un navío, y, como tal, está sometido a los reglamentos marítimos.

Cuando la tripulación se compone de cierto número de oficiales y de marineros, es preciso llevar a bordo un médico. Usted lo sabe.

—Sí... Y por esa razón el *Saint-Enoch* no está hoy en el cabo de San Vicente, donde debía estar.

Esta conversación se sostenía entre el capitán Bourcart y *monsieur* Brunel en el muelle del Havre, a eso de las once de la mañana, en la parte un poco levantada que va del semáforo a la llave del dique.

Aquellos dos hombres se conocían de larga fecha: el uno, antiguo capitán de cabotaje, que había llegado a ser oficial del puerto; el otro, capitán del barco de tres mástiles, llamado *Saint-Enoch*. Este último esperaba, con gran impaciencia, poder completar su tripulación para darse a la mar.

Evaristo Simón Bourcart, de cincuenta años de edad, era el más conocido de los capitanes de alto curso, en la plaza del Havre, soltero, sin familia, navegando desde sus primeros años, había sido grumete, marinero y contra maestre al servicio del Estado.

Después de múltiples viajes como teniente segundo en la marina mercante, mandaba, desde hacía diez años, el *Saint-Enoch*, un ballenero, que le pertenecía por mitad con la casa Morice Hermanos.

Excelente marino, resuelto y atrevido, conservaba siempre, al contrario de tantos otros de sus colegas, extremada cortesía en sus funciones, no jurando, sino dando sus órdenes con perfecta

urbanidad. No llegaba hasta decir a un gaviero: «Tómese usted el trabajo de largar los rizos de los masteleros de juanetes». O, al timonel: «Haga usted el favor de poner el timón a estribor». Pero pasaba, con razón, por el más cortés de los capitanes de alto curso.

Es de advertir que Bourcart, favorecido en sus empresas, había hecho campañas muy felices y travesías invariablemente excelentes. Así es que, si la tripulación del *Saint-Enoch* no estaba completa aquella vez, y si el capitán no hallaba gente para completarla, no había que atribuir el caso a recelo o repugnancia por parte del personal marítimo.

Bourcart y Brunel acababan de detenerse junto al soporte metálico de la campana, sobre la terraza semicircular que termina el muelle. El mareógrafo marcaba entonces el punto más bajo de la marea, y el mástil de señales no tenía ni pabellón ni fuego.

Ningún navío se preparaba a entrar o a salir, y las barcas de pesca no hubieran encontrado agua suficiente en el canal en aquella marea de luna nueva. Por esto los curiosos no afluían como cuando era plena mar. Los barcos de Honfleur, de Trouville, de Caen y de Southampton permanecían amarrados a sus pontones, y hasta las tres de la tarde no habría movimiento en el puerto.

Durante algunos instantes los ojos del capitán Bourcart, dirigiéndose a alta mar, recorrieron la parte comprendida entre las lejanas alturas de Ouistreham y los macizos derrumbaderos de los faros de la Héve. El tiempo era inseguro, y el cielo estaba cubierto de nubes grises. El viento mandaba del Nordeste ligera y caprichosa brisa, que refrescaría al empezar la alta marea.

Algunos barcos atravesaban la bahía, unos de vela y otros de vapor. Seguramente Bourcart miraba con envidia a sus colegas más favorecidos que habían abandonado el puerto, por más que aun a aquella distancia se expresaba en términos convenientes, y su natural urbanidad no le hubiese permitido tratarles como lo hubiera hecho un lobo de mar.

—Sí —dijo a Brunel—; esos valientes hacen buen camino, mientras que yo no puedo aún soltar las amarras. Esto es mala

suerte..., y es la primera vez que cae sobre el *Saint-Enoch*.

—Tenga usted paciencia, *monsieur* Bourcart, puesto que le es imposible darse a la mar —respondió Brunel.

—¿Eh?... ¡Esto es lo que hago desde quince días acá! —exclamó el capitán no sin disgusto.

—Su navío de usted es de excelentes condiciones, y pronto habrá usted ganado el tiempo perdido. A once nudos por hora, con buen viento, se camina rápidamente. Pero, dígame usted, *monsieur* Bourcart, ¿no está mejor el doctor Sinoquet?

—No. El excelente doctor no tiene nada grave... El reumatismo, que le clava en el lecho... Tiene para algunas semanas. ¡Quién hubiera creído esto de un hombre tan acostumbrado al mar; de un hombre que, durante diez años, ha recorrido en mi compañía todos los parajes del Pacífico!

—Tal vez —insinuó el oficial del puerto— esos viajes continuos le hayan traído la enfermedad.

—No —afirmó el capitán Bourcart—. ¡Reumatismos adquiridos a bordo del *Saint-Enoch*!... ¿Por qué no el cólera o la fiebre amarilla?...

¿Cómo se le ha podido ocurrir a usted semejante idea, *monsieur* Brunel?

Y Bourcart dejó caer sus brazos, estupefacto ante tal enormidad.

¡El *Saint-Enoch*..., un navío tan bien dispuesto, tan cómodo, tan impenetrable a la humedad...! ¡Reumatismos adquiridos en él!...

¡Más bien se atraparían en la sala del Consejo del Ayuntamiento, o en los salones de la Subprefectura que en los camarotes del *Saint-Enoch*! ¡Reumatismos! ¿Acaso él los había padecido alguna vez? Y, no obstante, él no abandonaba su navío ni cuando estaba en escala, ni cuando lo había amarrado al puerto del Havre... Vamos, que ir a instalarse en una casa de la ciudad teniendo su alojamiento a bordo... Él no lo hubiera cambiado por la más cómoda de las habitaciones en el Hotel de Bordeaux o en el Hotel Terminus... ¡Reumas!... ¡No!... ¡Ni un leve constipado!... ¿Quién había oído estornudar a bordo del *Saint-Enoch*?

Y el digno hombre hubiera continuado, a no interrumpirle el oficial del puerto, diciéndole:

—Está convenido, *monsieur* Bourcart. El reuma del doctor Sinoquet no proviene más que de las estancias que ha hecho en tierra. Pero, en fin, él lo tiene, eso es lo cierto, y no puede embarcarse.

—Y lo peor —declaró Bourcart— es que no encuentro quien lo reemplace, a pesar de todas mis pesquisas, *monsieur* Brunel.

—Paciencia, se lo repito a usted...; paciencia. Acabará usted por encontrar algún joven médico deseoso de correr mundo, ávido de viajar... ¿Y qué más tentador que empezar por una soberbia campaña de pesca de ballena a través de los mares del Pacífico?

—Ciertamente que yo no debiera tener más dificultad que la de la elección. Sin embargo, no hay muchos, y yo sigo sin encontrar una persona que maneje la lanceta y el bisturí, o el apretador y la doladera.

—A propósito —preguntó el oficial del puerto ¿no es el reuma el que también le priva a usted de su tonelero?

—No. Aunque ese bravo Brulard no puede hacer uso de su brazo izquierdo, que está como anquilosado, y experimenta violentos dolores en las piernas y en los pies...

—¿Tiene, pues, invadidas las articulaciones?

—Así parece...; y Brulard, realmente, no está en situación de navegar. Y usted lo sabe, *monsieur* Brunel; un barco armado para la ballena necesita tanto de toneleros como de arponeros, y me es preciso procurarme uno a cualquier precio.

Brunel admitió que Brulard no padeciera reuma, puesto que el *Saint-Enoch* podía ser comparado a un sanatorio, y su tripulación navegaba en las mejores condiciones higiénicas, a creer lo que el capitán Bourcart afirmaba. Pero lo cierto era, que tanto el doctor Sinoquet como Brulard, no podían tomar parte en aquella campaña que iban a emprender.

En aquel instante Bourcart, oyendo que le llamaban, se volvió.

—¿Usted, Heurtaux? —dijo estrechando amistosamente la mano de su segundo—. Mucho me agrada verle. ¿Le trae a usted buen viento esta vez?

—Tal vez, capitán —respondió Heurtaux—, pues vengo a poner en conocimiento de usted que hace una hora... se ha presentado a bordo una persona.

—¿Un tonelero..., un médico? —preguntó vivamente el capitán Bourcart.

—Lo ignoro, capitán... Sea lo que sea, dicha persona ha parecido muy contrariada por la ausencia de usted.

—¿Era un hombre de edad?

—No. Un joven que ha quedado en volver pronto. Yo me he puesto en busca de usted, y como pensaba encontrarle en el muelle...

—Donde siempre se me encuentra cuando no estoy a bordo.

—Lo sé. Así he puesto la proa sobre el mástil de señales.

—Ha procedido usted sabiamente, Heurtaux —dijo Bourcart—, y no faltaré a la cita... *monsieur* Brunel, con permiso de usted voy a retirarme.

—Vaya usted, mi querido capitán —respondió el oficial del puerto—. Tengo el presentimiento de que no tardará usted mucho en vencer las dificultades que impiden su partida.

—Por ahora a medias solamente, *monsieur* Brunel, y esto suponiendo que ese visitante sea un doctor o un tonelero.

El oficial del puerto y el capitán Bourcart cambiaron un cordial apretón de manos. Después, el último, en compañía de su segundo, subió por el muelle, atravesó el puente, llegó al dique del Comercio y se detuvo ante el puentecillo que daba acceso al *Saint-Enoch*.

Así que puso el pie en el puente, Bourcart se dirigió a su camarote. Después de haber dado orden de que le avisaran en cuanto llegara el visitante, esperó, no sin impaciencia, leyendo un periódico de la localidad.

La espera no fue larga. Diez minutos después el joven anunciado se presentaba a bordo.

Si el visitante no tenía aspecto de tonelero, no era imposible que fuera un médico. Un joven médico de veintiséis a veintisiete años.

Cambiadas las primeras frases de cortesía (y se puede asegurar que Bourcart no las economizó con la persona que le honraba con su visita), el joven se expresó en estos términos:

—He sabido en la Bolsa que la partida del *Saint-Enoch* se retrasaba por el mal estado de salud del médico de a bordo.

—Así es, *monsieur*...

-*Monsieur* Filhiol... Soy el doctor Filhiol y vengo a ofrecer a usted mis servicios en reemplazo de los muy eficientes y precisos del doctor Sinoquet.

El capitán Bourcart supo entonces que aquel joven, natural de Rouen, pertenecía a una familia de industriales de esta ciudad.

Su deseo era ejercer su profesión en la marina mercante; pero antes de entrar al servicio de la Compañía Transatlántica deseaba tomar parte en una campaña de un ballenero y principiar por la ruta de navegación de los mares del Pacífico. Podía presentar los mejores informes, que el capitán Bourcart podía pedir a tales y cuales armadores del Havre.

Bourcart había observado atentamente al joven doctor, de franca y simpática fisonomía. No había duda de su constitución vigorosa y carácter resuelto. No sería él quien contrajera reumas a bordo. Así es que dijo:

—Caballero, viene usted en buena ocasión, no se lo oculto; y si, como desde luego supongo, mis informes le son favorables, la cosa quedará terminada, y mañana podrá usted proceder a su instalación a bordo del *Saint-Enoch*. Creo que no se arrepentirá usted.

—Seguro estoy de ello, capitán —respondió el doctor Filhiol—, pues antes de que usted se informase de mí, le confieso a usted que yo me he informado de usted.

—Y era prudente —declaró Bourcart—. Si no se debe embarcar sin galleta, no debe uno inscribir su nombre en un barco sin saber de quién se trata.

—Así lo creo, capitán.

—Y por lo que veo, los informes que de mí le han dado a usted me han sido favorables.

—Sí, capitán..., y espero que los que de mí reciba usted lo serán también.

Decididamente el capitán Bourcart y el joven doctor se igualaban tanto en franqueza como en cortesía.

—Una sola pregunta, *monsieur* Filhiol, ¿ha viajado usted por mar?

—He hecho algunas cortas travesías a través de la Mancha.

—¿Y nunca enfermó?

—No..., y tengo motivos para creer que no lo estaré nunca.

—Esto es de importancia tratándose de un médico.

—Efectivamente, capitán.

—Ahora no debo ocultar a usted que nuestras campañas de pesca son penosas y peligrosas. Sufrimos a veces grandes miserias y privaciones, y es duro aprendizaje de la vida del marino.

—Lo sé...; pero no temo ese aprendizaje.

—Y no solamente nuestras campañas son peligrosas, sino a veces muy largas. Esto depende de que las circunstancias sean más o menos favorables. ¡Quién sabe si transcurrirán dos o tres años antes de que regrese el *Saint-Enoch*!

—Volverá cuando vuelva, capitán, y lo esencial es que todos los que lleva vuelvan con él al puerto.

Bourcart quedó altamente satisfecho de sentimientos de tal manera expresados, y seguramente se entendería en todo con Filhiol si los informes indicados resultaban buenos.

—Caballero —le dijo—, creo que debo felicitarle de haber entablado relaciones con usted, y espero que mañana su nombre de usted estará inscrito en el libro de a bordo.

—Hasta mañana, pues —respondió el doctor—, y en cuanto a la partida...

—La partida podría efectuarse mañana mismo con la marea de la tarde, si yo hubiera conseguido reemplazar a mi tonelero como he reemplazado a mi médico.

—¡Ah!... ¿No tiene usted aún completa la tripulación?

—¡Por desgracia, no, *monsieur* Filhiol... y es imposible contar con ese pobre Brulard!

—¿Está enfermo?

—Sí..., si estar enfermo es tener un reuma que paraliza brazos y piernas, y sin embargo, crea usted que la enfermedad no la ha cogido navegando a bordo del *Saint-Enoch*.

—Yo le puedo a usted indicar un tonelero —dijo cortésmente el médico.

—¿Usted?...

Y el capitán Bourcart iba como de costumbre a deshacerse en frases prematuras de gratitud. Le parecía oír ya resonar los golpes del mazo sobre las duelas de los barriles de su bodega. Pero su alegría fue de corta duración, y meneó tristemente la cabeza cuando Filhiol añadió:

—¿No ha pensado usted en el maestro Cabidoulin?

—¿Juan María Cabidoulin, de la calle de Tournettes? —exclamó Bourcart.

—El mismo. No hay otro Cabidoulin en El Havre.

—¡Juan María Cabidoulin! —repetía el capitán Bourcart.

—En persona.

—¿Y cómo conoce usted a Cabidoulin?

—Por haberle asistido.

—¿Entonces también él está enfermo? ¿Hay, pues, epidemia entre los toneleros?

—No. Tranquilícese usted, capitán. Una herida en la mano, que ya está curada y que no le impide manejar la doladera. Es un hombre de buena salud y constitución, aún robusto para su edad, apenas cincuenta años, y que le servirá a usted.

—Sin duda, sin duda —respondió Bourcart—. Pero si usted conoce a Juan María Cabidoulin, también yo le conozco y no creo que ningún capitán consentiría en llevarle a bordo.

—¿Por qué?

—¡Oh, él sabe bien su oficio y ha hecho campañas de pesca! La última de ellas hace ya cinco o seis años.

—¿Me querría usted decir por qué razón se le rechazaría?

—Porque es un profeta de la desgracia, *monsieur* Filhiol; porque sin cesar está prediciendo siniestros y catástrofes; porque, a creerle, cuando se emprende un viaje por mar no se volverá de él.

Además, refiere historias de monstruos marinos que dice haber encontrado y que encontraría aún, y este hombre es, por lo tanto, capaz de desmoralizar una tripulación.

—¿Eso es serio, capitán?

—¡Muy serio!

—Pero, en fin, a falta de otro, y puesto que tiene usted necesidad de un tonelero...

—Sí... Lo comprendo... A falta de otro... Y sin embargo, jamás había yo pensado en éste... En fin, si no se puede poner la proa al Norte se pone al Sur... ¡Qué remedio!... Y si el maestro Cabidoulin aceptase... Pero no aceptará.

—Se puede intentar.

—No... Es inútil... Y además... ¡Cabidoulin!... ¡Cabidoulin! —repetía Bourcart.

—¿Quiere usted que vayamos a hablar con él? —propuso Filhiol, atento.

El capitán Bourcart, muy perplejo, cruzó y separó los brazos, consultó consigo mismo, pesó el pro y el contra, meneó la cabeza como si estuviera a punto de meterse en un mal negocio... Al fin, el deseo de darse a la mar lo más pronto posible pudo más que toda otra consideración, y dijo:

—¡Vamos!

Un instante después los dos hombres habían abandonado el dique del Comercio y se dirigían a casa del tonelero. Juan María Cabidoulin estaba en el piso bajo de su casa. Era un hombre vigoroso, de cincuenta años, vestido con pantalón de terciopelo y chaleco, cubierto con una gorra de nutria y que llevaba un gran mandil oscuro. Su trabajo no le producía mucho, y a no tener

algunos ahorros no hubiera podido jugar su partida de malilla en el cafetillo con un viejo, retirado de la marina, antiguo guarda de los faros de la Héve.

Juan María Cabidoulin estaba al corriente de cuanto pasaba en El Havre, de las entradas y salidas de los barcos de vela o de vapor, llegadas y partidas de los transatlánticos, noticias del mar, etc.

Conocía, pues, la larga estancia en el puerto del capitán Bourcart y sus inconvenientes.

Así es que apenas le vio en el umbral de su tienda, dijo:

—¡Eh! Siempre amarrado al muelle el *Saint-Enoch*... siempre en el dique del Comercio como si estuviera detenido por los hielos.

—Siempre, maestro Cabidoulin —respondió el capitán Bourcart, sumamente cortés.

—¿No hay médico?

—El médico está presente.

—Calla... ¿Usted, *monsieur* Filhiol?

—Yo mismo...; y acompaño a *monsieur* Bourcart para pedirle a usted que se embarque con nosotros.

—¡Embarcar! —exclamó el tonelero, blandiendo su mazo.

—Sí..., Juan María Cabidoulin —dijo el capitán Bourcart—. ¿No es tentador un último viaje en un buen navío y en compañía de bravas gentes?

—No esperaba semejante proposición, *monsieur* Bourcart... Lo sabe usted bien... Estoy retirado... Ya no navego más que a través de las calles del Havre, donde no hay que temer abordajes ni golpes de mar... ¿Y usted... quiere...?

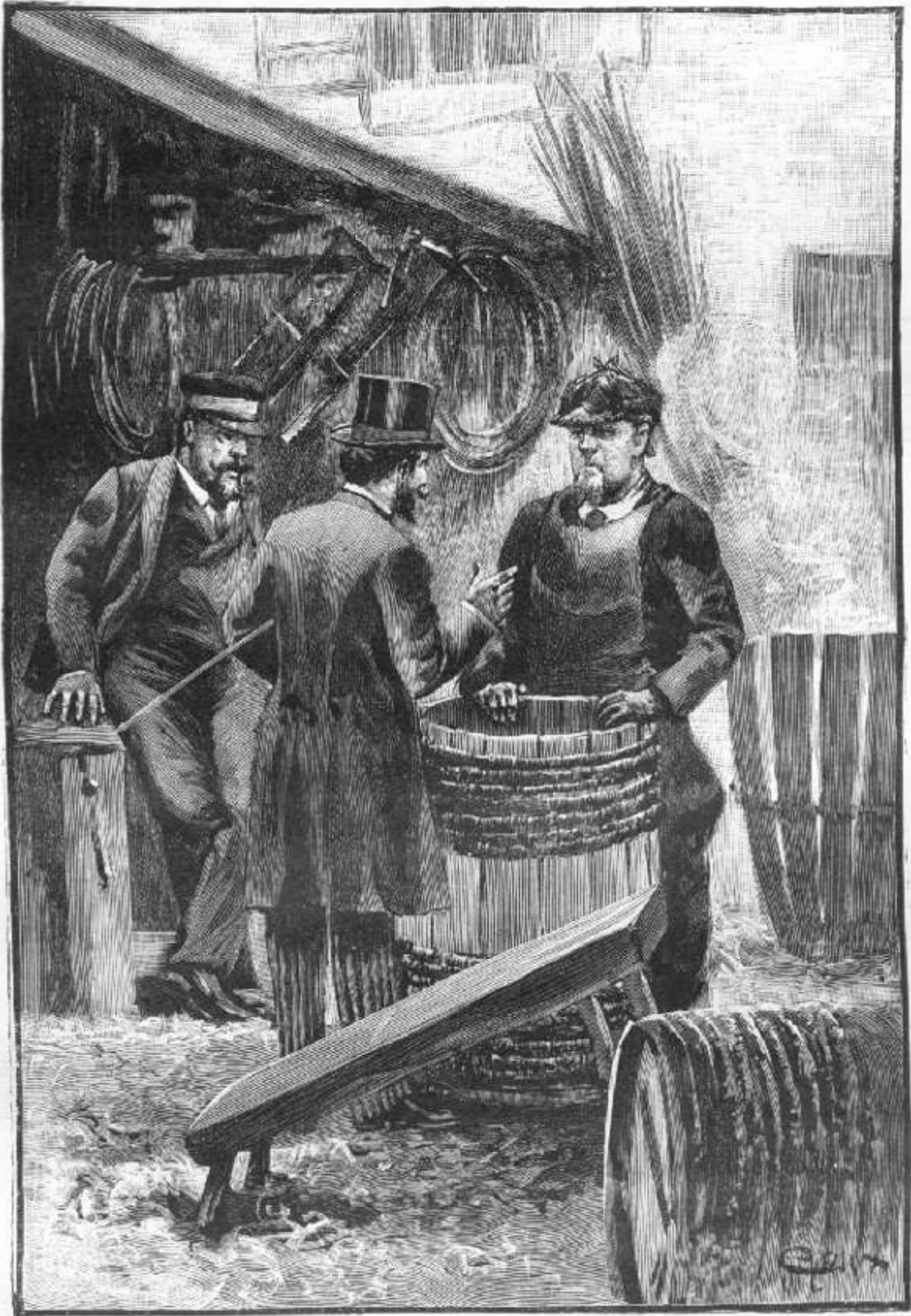
—Vamos, Cabidoulin, reflexione usted. ¡No está usted en edad de permanecer amarrado como un viejo pontón en el fondo de un puerto!

—¡Leve usted el ancla!... ¡Leve usted el ancla! —añadió el médico.

Cabidoulin había tomado un aire de profunda gravedad, probablemente su aire de mal profeta, y con voz sorda dijo:

—Escúcheme usted, capitán, y usted también, doctor Filhiol... Es una idea que siempre he tenido y que jamás saldrá de mi cabeza...

—¿Cuál? —preguntó el capitán Bourcart.



—Pues..., que a fuerza de navegar se acaba necesariamente por naufragar... Cierto es que el *Saint-Enoch* tiene un buen capitán..., y buena tripulación..., y ya veo que tendrá un buen médico...; pero yo tengo la convicción de que si me embarcase... me sucedería lo que aún no me ha sucedido...

—¡Vamos!... —exclamó el capitán Bourcart.

—Es la pura verdad —afirmó el maestro Cabidoulin—. Así es que me he prometido terminar tranquilamente mi vida en tierra firme.

—Eso es pura imaginación —dijo el doctor Filhiol—; y no todos los navíos están condenados a perecer.

—Sin duda que no —respondió el tonelero—; pero ¡qué quiere usted!, es un presentimiento: si yo me embarco no volveré...

—Vamos, Juan María Cabidoulin —replicó el capitán Bourcart—, eso no es serio...

—Muy serio, y además, para entre nosotros, no tengo curiosidad que satisfacer. Durante el tiempo que navegaba lo he visto todo: los países cálidos, los países fríos, las islas del Pacífico, las del Atlántico, los *icebergs*, las focas, las morsas, las ballenas...

—Le felicito a usted... No tiene por qué quejarse —dijo el doctor.

—¿Y sabe usted lo que acabaría por ver?

—¿Qué Cabidoulin?

—Lo que jamás he visto..., algún terrible monstruo marino..., la gran serpiente del mar.

—¡Nunca la verá usted!

—¿Por qué?

—¡Porque no existe! He leído todo lo que se ha escrito acerca de esos supuestos monstruos, y se lo repito a usted, la serpiente de mar no existe.

—¡Vaya si existe! —exclamó el tonelero con tono de convicción tan profunda, que hubiera sido inútil discutir con él sobre este asunto.

Después de grandes instancias, decidido finalmente por el sueldo que le ofreció el capitán Bourcart, Juan María Cabidoulin se

decidió a hacer su última campaña de pesca, y aquella misma tarde llevaba su equipaje a bordo del *Saint-Enoch*.

Capítulo II

El Saint-Enoch

Al siguiente día, 7 de noviembre, el *Saint-Enoch* abandonaba El Havre remolcado por el *Hércules*, a la hora de plena mar. Hacía mal tiempo. Algunas nubes bajas corrían por el espacio arrastradas por fuerte viento Sudoeste.

El barco del capitán Bourcart era de unas 50 toneladas, y estaba provisto de cuantos aparatos se emplean comúnmente en la difícil pesca de la ballena en los lejanos parajes del Pacífico. Aunque su construcción datase de diez años, estaba en buen uso, pues la tripulación siempre había cuidado con esmero tanto el velamen como el casco, y acababa de carenarle de nuevo.

Era el *Saint-Enoch* un barco de tres palos, y llevaba trinquete, gran vela y mesana, grande y pequeña gavia, grande y pequeño mastelero de juanete, sobremesana, sobrejuanetes, trinquete, foque y contrafoque, petifoque, bonetas y velas de estay. Mientras esperaba la partida, Bourcart hizo colocar en su sitio los aparejos para las ballenas. Había cuatro piraguas, a babor las del segundo y las de los dos tenientes, a estribor las del capitán. Entre el mástil del trinquete y el palo mayor se había instalado la caldera que sirve para fundir la grasa. Se componía de dos ollas de hierro unidas la una a la otra y rodeadas de ladrillos. Tras las ollas dos agujeros servían para dar escape al humo, y en la proa dos hornillos alimentaban el fuego.

He aquí la lista de los oficiales y demás personas de la tripulación que iban a bordo del *Saint-Enoch*:

- El capitán Bourcart (Evaristo Simón), de 50 años.
- El segundo Heurtaux (Juan Francisco), de 40 años.
- El primer teniente Coquebert (Yves), de 32 años.
- El segundo teniente Allote (Romain), de 27 años.
- El contramaestre Ollive (Mathurin), de 45 años.
- El arponero Thiébaud (Louis), de 37 años.
- El arponero Kardek (Pedro), de 32 años.
- El arponero Durut (Juan), de 32 años.
- El arponero Ducrest (Alain), de 31 años.
- El doctor Filhiol, de 27 años.
- El tonelero Cabidoulin (Juan María), de 45 años.
- El herrero Thomas (Gille), de 45 años.
- El carpintero Ferut (Marcel), de 36 años.
- Ocho marineros.
- Once grumetes.
- Un jefe de comedor.
- Un cocinero.

En total: 34 hombres; personal ordinario de un ballenero del tonelaje del *Saint-Enoch*.

La tripulación, en su mitad, se componía de marineros normandos y bretones. Únicamente el carpintero Ferut era natural de París, barrio de Belleville, habiendo desempeñado el oficio de maquinista en diversos teatros de la capital.

Los oficiales habían ya navegado a bordo del *Saint-Enoch* y sólo elogios merecían. Poseían todas las cualidades que el oficio exige.

El año anterior habían recorrido los parajes Norte y Sur del Pacífico.

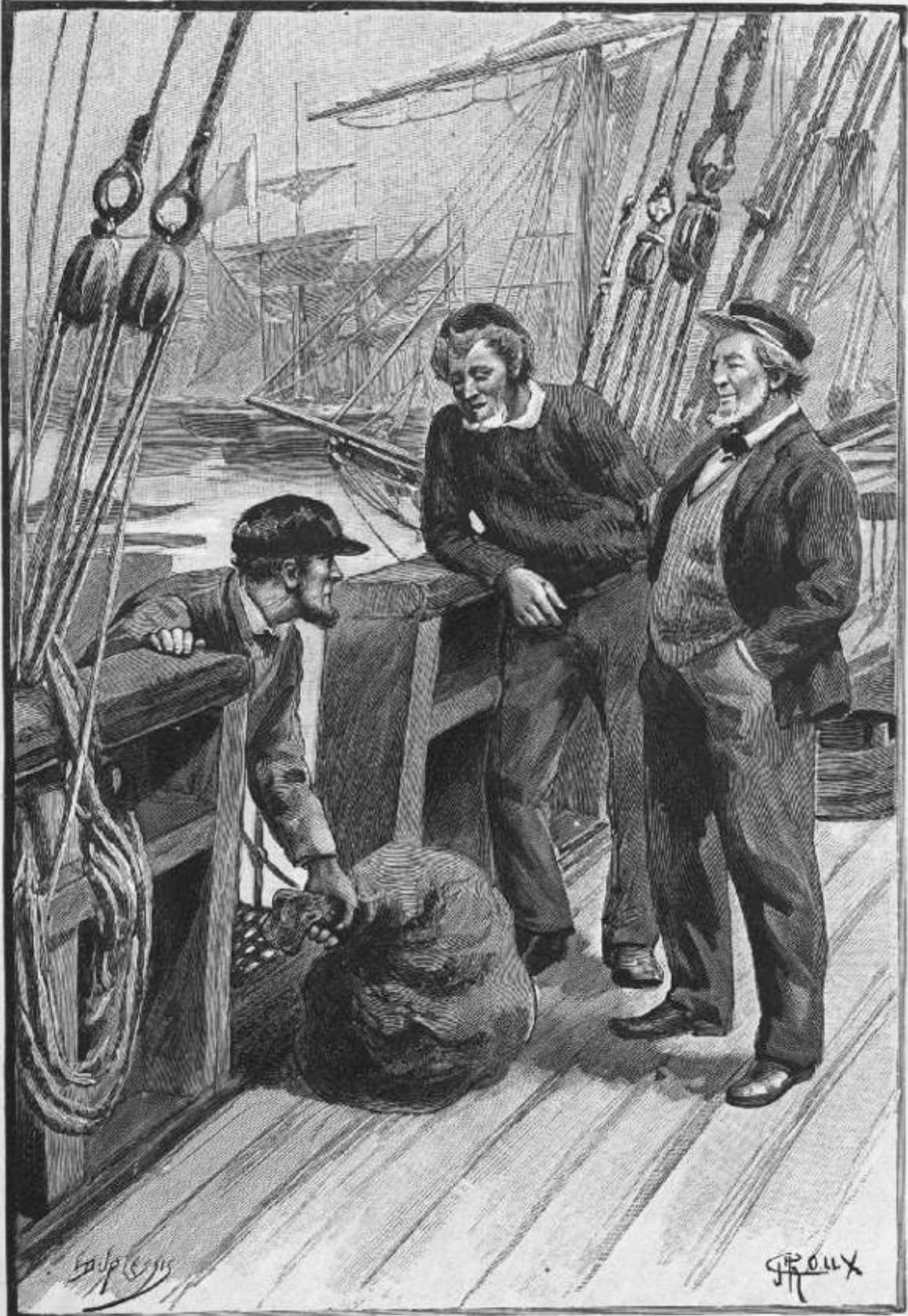
Viaje feliz, pues no se había producido ningún accidente grave durante una campaña que había durado cuarenta y cuatro meses;

viaje también fructuoso, puesto que el barco había traído 2000 barriles de aceite, que fueron vendidos a buen precio.

El segundo, Heurtaux, era muy entendido en cuanto se refería a los menores detalles de a bordo. Después de haber servido como oficial auxiliar en la marina del Estado, dedicado a la mercante, navegaba en espera de obtener el mando de un navío. Pasaba, con razón, por buen marino, muy severo en materia de disciplina.

Del primer teniente, Coquebert, y del segundo, Allotte, también excelentes oficiales, nada había que decir, sino es que desplegaban un ardor extraordinario, casi imprudente, en la persecución de las ballenas: rivalizaban en viveza y audacia, y aventuraban sus piraguas, a pesar de las recomendaciones, y hasta formales prohibiciones del capitán Bourcart. Pero el ardor del pescador en la pesca es semejante al del cazador en la caza: irresistible impulso, instintiva pasión. Los dos tenientes, especialmente Romain Allotte, se la comunicaban a sus hombres.

Algunas palabras acerca del contraamaestre Mathurin Ollive. Este hombrecillo, seco y nervioso, muy duro para la fatiga, siempre en su puesto, con buena vista y excelente oído, poseía las cualidades particulares de un capitán de la marina de guerra. Era seguramente, de todos los de a bordo, el que menos se interesaba por la pesca de ballenas. Armasen un barco para este género de pesca o para el transporte de un puerto a otro de un cargamento cualquiera, el contraamaestre Ollive no se interesaba más que en lo concerniente a la navegación. El capitán Bourcart tenía en él gran confianza, que la conducta del contraamaestre justificaba.



Respecto a los ocho marineros, la mayor parte habían hecho la última campaña del *Saint-Enoch*, y formaban una tripulación segura y ejercitada en su oficio. Entre los once grumetes, había seis que se estrenaban en aquel rudo aprendizaje. Estos mozos, de catorce a dieciocho años, y ya prácticos en la marina mercante, serían empleados con los marineros en el armamento de las piraguas.

Quedaba el herrero Thomas, el tonelero Cabidoulin, el carpintero Ferut, el cocinero, el jefe de comedor, todos los que, excepto el tonelero, formaban parte del personal desde hacía tres años y estaban al corriente del servicio.

Conviene añadir que el contraamaestre Ollive y el maestro Cabidoulin se conocían de larga fecha por haber navegado juntos.

Así, el primero, sabiendo a qué atenerse acerca de las manías del segundo; le había acogido con estas palabras:

—Eh, viejo... ¿al fin vienes?

—Al fin estoy aquí —dijo el otro.

—¿Quieres probar fortuna todavía?

—Ya lo ves.

—¿Y siempre con tu satánica idea de que esto acabará mal?

—Muy mal —respondió seriamente el tonelero.

—Bien —respondió Mathurin Ollive—, y espero que nos evitarás tus historias de siempre.

—Puedes contar con que no.

—Entonces... A tu gusto, pero si nos sucede alguna desgracia...

—Significará que no me he equivocado.

Quién sabe si el tonelero no sentía ya el disgusto de haber aceptado los ofrecimientos del capitán Bourcart.

Así que el *Saint-Enoch* hubo doblado los muelles, como el viento refrescaba se dio orden de largar las gavias, en las que el contraamaestre hizo coger dos rizos. Después, cuando el *Hércules* hubo largado su remolque, las gavias fueron izadas, así como el pequeño foque y la mesana, al mismo tiempo que el capitán Bourcart hacía amurar el trinquete. En estas condiciones, el barco

iba a poder navegar hacia el Norte en forma de rodear la extremidad de Barfleur.

El viento era algo fuerte, pero como el *Saint-Enoch* se mantenía bien en el mar, caminaba a razón de diez nudos.

Desde Hougue la navegación se estableció regularmente, descendiendo la Mancha. El viento fue favorable y el capitán pudo advertir que el *Saint-Enoch* nada había perdido de sus condiciones náuticas. Además, su aparejo había sido reinstalado casi por completo, teniendo en cuenta las lejanas campañas en las que un navío soporta excesivas fatigas.

—Buen tiempo, mar bel a, buen viento —dijo Bourcart al doctor Filhiol, que se paseaba sobre cubierta—. He aquí una travesía que empieza bien, lo que es raro cuando hay que salir de la Mancha en esta época.

—Mi enhorabuena, capitán —respondió el doctor—, pero aún estamos al principio del viaje.

—Lo sé, *monsieur* Filhiol. No basta comenzar bien; lo principal es acabar del mismo modo. Pero no tenga usted cuidado.

Navegamos en un buen barco, y, aunque no muy nuevo, es sólido.

Yo pretendo que ofrece más seguridad, pero mucha más, qué un barco nuevo.

—Añadiré, capitán, que no se trata únicamente de hacer una feliz navegación. Conviene que ésta produzca serias ventajas, lo que no depende del navío, ni de sus oficiales, ni de la tripulación.

—Es cierto —respondió el capitán Bourcart—. Las ballenas se presentan o no... Es cuestión de suerte, como en todo. Se vuelve con los barriles llenos o con los barriles vacíos... Pero ésta es la quinta campaña que el *Saint-Enoch* lleva a efecto, y en las anteriores sacó gran provecho.

—Buen augurio es ése, capitán. ¿Y cuenta usted con esperar a llegar al Pacífico para la pesca?

—Yo espero aprovechar todas las ocasiones, *monsieur* Filhiol, y si encontramos ballenas en el Atlántico, antes de doblar el cabo,

nuestras piraguas se apresurarán a darles caza. Lo principal es que se las vea a buena distancia y que se logre pescarlas sin retrasarse demasiado en el camino.

Algunos días después de la partida del Havre, Bourcart organizó el servicio de vigías, poniendo dos hombres en constante observación: uno en el mástil del trinquete, otro en el palo mayor.

Este trabajo incumbía a los marineros y a los arponeros; mientras tanto los grumetes estaban en el timón.

Además, a fin de estar en situación oportuna, cada piragua recibió los armamentos necesarios para la pesca. Así, pues, si una ballena era señalada en las proximidades del navío, no habría más que arriar las embarcaciones, lo que se efectuaría en algunos momentos. Sin embargo, esta eventualidad no se ofrecería antes que el *Saint-Enoch* estuviese en pleno Atlántico.

Después de pasar las extremas tierras de la Mancha, el capitán Bourcart se dirigió hacia el Oeste, a fin de dar la vuelta a Quessant por alta, mar. En el momento en que la tierra de Francia iba a desaparecer, se lo indicó al doctor Filhiol.

—¡Hasta la vista! —dijeron.

Al dirigir a su patria aquel saludo, ambos se preguntaron, sin duda, cuántos meses, años quizá, transcurrirían antes de que la volvieran a ver.

Establecido el viento al Nordeste, el *Saint-Enoch* no tuvo más que aflojar sus escotas para ponerse en dirección del cabo Ortegal, a la punta Noroeste de España. No sería preciso aventurarse por el golfo de Gascuña, donde un velero corre grandes peligros cuando el viento sopla de alta mar y le arrastra hacia la costa. ¡Cuántas veces los navíos, imposibilitados de ganar el viento, se ven obligados a buscar refugio en los puertos franceses o españoles!

Cuando, a las horas de las comidas, el capitán y los oficiales se reunían, hablaban, como es natural, de las probabilidades de aquella nueva campaña. Empezaba ésta en las condiciones más favorables. El barco se encontraría en buena época en los parajes

de pesca, y Bourcart mostraba tan confianza, que ganaba a los más desconfiados.

—A no ser —declaró un día— porque nuestra partida se ha retrasado quince días, sin lo que debiéramos estar ahora a la altura de la Ascensión o de Santa Elena, sería injusto quejarse.

—Con tal —respondió el teniente Coquebert— de que el viento sea favorable durante un mes, ganaremos fácilmente el tiempo perdido.

—De todos modos —añadió Heurtaux—, es lástima que *monsieur* Filhiol no haya tenido antes la excelente idea de embarcarse en el *Saint-Enoch*.

—Y yo lo lamento —respondió alegremente el doctor—, porque en ninguna parte hubiera encontrado mejor acogida ni más agradable compañía.

—¡Inútiles recriminaciones, amigos míos! —declaró Bourcart—. Las buenas ideas no vienen cuando uno quiere.

—Lo mismo que las ballenas —exclamó Romain Allotte—. Así que, cuando se las ve, se debe estar preparado para pescarlas.

—Además —hizo notar el doctor Filhiol—, no era solamente médico lo que faltaba en el *Saint-Enoch*. Faltaba también el tonelero.

—Es cierto —respondió el capitán Bourcart—; y no olvidemos, mi querido Filhiol, que usted ha sido quien me ha hablado de Juan María Cabidoulin. Seguramente, sin la intervención de usted, a mí nunca se me hubiera ocurrido la idea de dirigirme a él.

—En fin, está a bordo, y esto es lo esencial —dijo Heurtaux—. Pero, conociéndole como le conozco, no hubiera creído que consintiera en abandonar su tienda y sus toneles. En varias ocasiones, y a pesar de las ventajas que se le han ofrecido, ha rehusado volver a embarcarse... Preciso es que haya usted estado muy elocuente.

—Realmente la resistencia no ha sido mucha —respondió el capitán Bourcart—. Dijo que estaba cansado de la navegación. Que había tenido la feliz suerte de librarse de los riesgos del mar. ¿Para

qué tentar a la fortuna? Es preciso saber separarse a tiempo... Ya conocen ustedes las letanías de ese hombre. Además, tiene la pretensión de haber visto todo lo que se puede ver en el curso de una campaña de pesca.

—Nunca se ha visto todo —declaró el teniente Allotte—; y en lo que a mí concierne espero sin cesar algo imprevisto, extraordinario.

—¡Lo que sería extraordinario, me atreveré a decir que hasta inverosímil, amigos míos —afirmó M. Bourcart—, es que la fortuna abandone al *Saint-Enoch*! ¡Que de esta campaña no sacáramos igual provecho que de las anteriores! ¡Que recibiéramos algún mal golpe! ¡Que nuestro navío no trajese completo su cargamento de ballenas y de aceite!... Pero estoy tranquilo. El pasado garantiza el porvenir, y cuando el *Saint-Enoch* vuelva al muelle del Comercio, traerá llenos sus dos mil barriles.

Si el mismo Juan María Cabidoulin hubiera oído hablar al capitán con esta imperturbable confianza, hubiera pensado tal vez que en aquella campaña, al menos no se corría ningún riesgo, dada la buena suerte del barco del capitán Bourcart.

Después de haber dejado al Sudeste las alturas del cabo Ortegal, el *Saint-Enoch*, favorecido por las condiciones atmosféricas, se dirigió hacia Madera, para pasar entre las Azores y las Canarias.

La tripulación encontró un excelente clima, una temperatura media, desde que se franqueó el Trópico, ante las islas de Cabo Verde.

Lo que no dejaba de asombrar algo al capitán, a los oficiales y a los marineros, es que, hasta entonces, ninguna ballena había podido ser perseguida. Viéronse dos o tres, pero a tal distancia que no se podía pensar en llevar allí las piraguas. Hubiera sido preciso mucho tiempo y muchas fatigas, y lo mejor era llegar a los lugares de pesca lo más pronto posible, ya a los mares de la Nueva Zelandia, muy explotados en aquella época, ya a los del Pacífico septentrional. Importaba, pues, no retrasarse en el camino.

Los barcos que desde los puertos de Europa se dirigen al océano Pacífico, pueden hacerlo, ya doblando el cabo de Buena Esperanza, al extremo de África, ya el de Hornos, al extremo de América. Pero en lo que se refiere a la vía del cabo de Hornos, hay necesidad de descender hasta el paralelo 55 del hemisferio meridional, donde reinan los peores vientos. Sin duda es fácil para un *steamer* aventurarse a través de las sinuosidades del estrecho de Magallanes y evitar de este modo las formidables borrascas del cabo; pero los veleros no podrían hacerlo sin experimentar grandes retrasos, sobre todo cuando se trata de franquear el estrecho de Este a Oeste. En resumen: es más ventajoso buscar la punta del África, y seguir el camino del océano Índico y del mar del Sur, donde los numerosos puertos de la costa australiana ofrecen fáciles escalas hasta Nueva Zelanda.

Así lo había efectuado siempre el capitán Bourcart, y así lo hizo ahora. Favorecido por constante viento, no tuvo que separarse mucho en el Oeste, y después de pasar por las islas de Cabo Verde, llegó a la Ascensión, y algunos días después a Santa Elena. En esta época del año, más allá del Ecuador, estos parajes del Atlántico están muy animados. No transcurrían cuarenta y ocho horas sin que el *Saint-Enoch* se cruzase, ya con algún *steamer*, caminando a todo vapor, ya con algunos de esos rápidos *clippers*, que pueden luchar en velocidad con los primeros. Generalmente ellos no se mostraban más que para izar el pabellón indicando su nacionalidad, no teniendo, que dar ni recibir noticias marítimas.

El *Saint-Enoch* no había podido advertir las cúspides volcánicas que dominan a la isla de la Ascensión. Llegado a la vista de Santa Elena, la dejó a estribor, a distancia de tres o cuatro millas. De toda la tripulación, el doctor Filhiol era el único que no la conocía, y durante una hora sus miradas no se apartaban del pico de Diana, sobre la quebrada ocupada por la cárcel de Longwood.

El tiempo, bastante variable, aunque la dirección del viento fuese constante, favorecía la marcha del navío, que, sin cambiar sus amuras, no tenía más que disminuir o largar sus velas.

Los vigías hacían bien su guardia. Pero las ballenas no aparecían; probablemente estaban más al Sur, a algunos centenares de millas del cabo.

—¡Diablo, capitán! —decía a veces el tonelero—. Para esto no valía la pena de embarcarme, puesto que no tengo obra a bordo.

—Ya vendrá... Ya vendrá... repetía Bourcart.



—O no vendrá —respondía el tonelero moviendo la cabeza—, y no tendremos ni un barril lleno al llegar a Nueva Zelanda.

—Posible es, Cabidoulin; pero allí los llenaremos. No les faltará trabajo, esté usted seguro.

—He conocido un tiempo, capitán, en que las ballenas abundaban en esta parte del Atlántico.

—Sí... Conformes... Y cada vez son más raras, lo que es de lamentar.

Era verdad, y apenas si los vigías señalaron dos o tres ballenas, una de ellas de gran tamaño. Por desgracia, se levantaron muy cerca del navío y se sumergieron en seguida, siendo imposible volverlas a ver. Con la extraordinaria velocidad de que están dotados, estos: cetáceos pueden franquear grandes distancias antes de volver a la superficie del mar. Darles caza con las piraguas hubiera sido exponerse a extremas fatigas sin serias probabilidades de buen éxito.

A mediados de diciembre llegó al cabo de Buena Esperanza.

En aquella época, las proximidades de la costa de África eran muy frecuentadas por barcos con destino a la importante colonia inglesa. Era raro que en el horizonte no se distinguiera la humareda de algún *steamer*.

Varias veces, durante sus viajes precedentes, Bourcart había hecho escala en el puerto de Capetown, cuando el *Saint-Enoch* efectuaba su viaje de regreso y debía dejar allí parte de su cargamento.

No había ahora motivo para ir a tierra, y el navío dio vuelta a la extensa punta de África, cuyas alturas quedaron a cinco millas a babor.

El cabo de Buena Esperanza era llamado primitivamente, no sin razón, el cabo de las Tempestades. Esta vez justificó su antiguo nombre, aunque en el hemisferio meridional se estuviera entonces en plena estación de verano.

El *Saint-Enoch* tuvo que soportar terribles golpes de mar que le obligaron a mantenerse a la capa; pero salió de ellos con ligero

retraso y algunas averías sin importancia, de todo lo que Juan María Cabidoulin no podía realmente deducir malos augurios.

Después, aprovechando la corriente antártica que se dirige al Este, antes de desviarse en la vecindad de las islas Kerguelen, continuó su navegación en favorables condiciones.

El 30 de enero, poco después de amanecer, uno de los vigías, Pedro Kardek, gritó:

—¡Tierra!

El punto del capitán le colocaba en el 76 grado de longitud al Este del meridiano de París, y el 37 grado de latitud Sur, es decir, en las cercanías de las islas Amsterdam y San Pablo.

A dos millas de esta última el *Saint-Enoch* se puso a la capa. Las piraguas del segundo Heurtaux y del teniente Allotte fueron enviadas cerca de tierra con redes y anzuelos, pues la pesca generalmente es abundante en las costas de dichas islas. En efecto; por la tarde volvieron con cargamento de pescado de buena calidad y langostas, no menos excelentes, que sirvieron para la comida de varios días.

A partir de San Pablo, después de haber oblicuado hacia el paralelo 40, impulsado por un viento que le aseguraba una velocidad de setenta u ochenta leguas por día, el *Saint-Enoch*, en la mañana del 15 de febrero llegó a las Snares, a la punta Sur de Nueva Zelandia.

Capítulo III

En la costa este de Nueva Zelanda

Desde hace unos treinta años los balleneros explotan estos parajes de Nueva Zelanda, donde la pesca es particularmente fructífera.

En aquella época era ésta tal vez la parte del Pacífico en donde las ballenas se mostraban en mayor número. Ahora es raro encontrarlas a corta distancia de un navío. Sin embargo, el rendimiento de estos cetáceos es tan ventajoso, que los capitanes no evitan los peligros y fatigas que produce su captura.

Así lo decía Bourcart al doctor Filhiol, cuando el *Saint-Enoch* llegó ante Tawai-Pounamou, la gran isla meridional del grupo neozelandés.

—Ciertamente —añadió—, un barco como el nuestro, si la suerte le favorece, podría hacer todo su cargamento en algunas semanas; pero sería menester que el tiempo nos favoreciese constantemente, y en estas costas se está a merced de golpes de viento diarios, que son de extraordinaria violencia.

—¿No hay aquí puertos donde sea fácil refugiarse? —preguntó Filhiol.

—Sin duda los hay, mi querido doctor, y únicamente en el litoral del Este se encuentran Dunedin, Oamaru, Akaroa, Christchurch, Blenheim, para no citar más que los principales. Pero no es en mitad de los puertos donde acuden las ballenas, y hay que ir a buscarlas algunas millas mar adentro.

—No importa, capitán. ¿No piensa usted hacer escala en alguno de ellos antes de poner a la faena a la tripulación?

—Es mi intención, durante dos o tres días, a fin de renovar parte de nuestras provisiones, sobra todo la de carne fresca y variar nuestras salazones.

—¿Y en qué punto de la costa anclará el *Saint-Enoch*?

—En el puerto de Akaroa.

—¿A donde llegaremos...?

—Mañana por la mañana...

—¿Ha hecho usted escala en dicho puerto alguna vez?

—Varias... Conozco los pasos, y en caso de mal tiempo estoy seguro de encontrar allí excelente refugio.

No obstante, por buen práctico que de los parajes de Akaroa fuese Bourcart, fue muy difícil llegar al puerto.

Cuando estuvo a la vista de tierra el *Saint-Enoch*, tuvo que bordear por lo fuerte del viento. Después, en el momento en que sólo le faltaban dos bordadas para entrar en el canal, su amura del gran foque se rompió, y fue preciso volver a alta mar para capear.

Además, el viento refrescaba, la mar se ponía extremadamente dura, y por la tarde fue imposible llegar al puerto. No queriendo pasar la noche muy cerca de tierra, el capitán Bourcart barloventó, con poca vela, esperando al día.

Al siguiente día, 17 de febrero, el *Saint-Enoch* pudo, al fin, seguir aquella especie de canal sinuoso y de poca anchura, situado entre elevadas colinas, que conduce a Akaroa. En la ribera aparecían algunas granjas, y en la falda de la colina bueyes y vacas pastaban.

Después de haber navegado una extensión de ocho millas, el *Saint-Enoch* ancló poco antes del mediodía.

Akaroa pertenece a la península de Banks, que se separa de la costa de Tawai-Pounamou, debajo del paralelo 44. Forma un anexo de la provincia de Canterbury, una de las dos grandes divisiones de la isla. En aquella época la ciudad no era aún más que un pueblo, construido a la derecha del estrecho, frente a las montañas escalonadas en la otra orilla. En esta parte habitaban los naturales,

los maorís, en medio de magníficos bosques de abetos, que suministraban excelente madera para las construcciones navales.

El pueblo comprendía entonces tres pequeñas colonias de ingleses, alemanes y franceses conducidos allí en 1840 por el navío *Robert* de París. El Gobierno concedió a estos colonos algunas tierras, cediéndoles todo el beneficio que de ellas pudieran obtener. También campos de trigo y jardines que rodean las numerosas casas, ocupan el suelo ribereño que produce toda clase de legumbres y da frutas, principalmente albérchigos, tan sabrosos como abundantes.

En el sitio en que ancló el *Saint-Enoch* dibujábase una especie de lago, del centro del cual emergía un islote desierto. Algunos navíos hacían allí escala, entre otros, uno americano, el *Uireh-Swift*, que había apresado ya varias ballenas. Bourcart fue a bordo de este navío para comprar una caja de tabaco, pues su provisión de este artículo disminuía. Todo el tiempo que duró la escala fue empleado en renovar las reservas de agua y de leña y en limpiar el casco del navío. El agua se tomaba de un claro arroyo, cercano a la colonia inglesa. La leña era cortada en la ribera y en sitio frecuentado por los maorís. Estos indígenas se opusieron, pretendiendo obtener una indemnización. Pareció preferible surtirse del mencionado artículo en la otra ribera, donde la leña no costaba más que el trabajo de cortarla. Respecto a la carne fresca, el cocinero se la procuraba fácilmente, y antes de partir se embarcarían a bordo algunos bueyes despedazados o vivos.

Al siguiente día de la llegada del *Saint-Enoch* entró en el puerto de Akaroa un ballenero francés, con su pabellón izado. Cuando el capitán Bourcart hizo izar el suyo, se advirtió que estaba negro por el polvo de carbón de encina del que habían sido cubiertos los cofres para destruir las ratas que se habían multiplicado desde la partida del Havre.

Marcel Ferut aseguraba que no se debían destruir aquellos inteligentes bichos.

—¿Y por qué? —le preguntó un día uno de los grumetes.

—Porque si el *Saint-Enoch* corriera peligro de naufragar, ellos nos lo advertirían...

—¿Las ratas?...

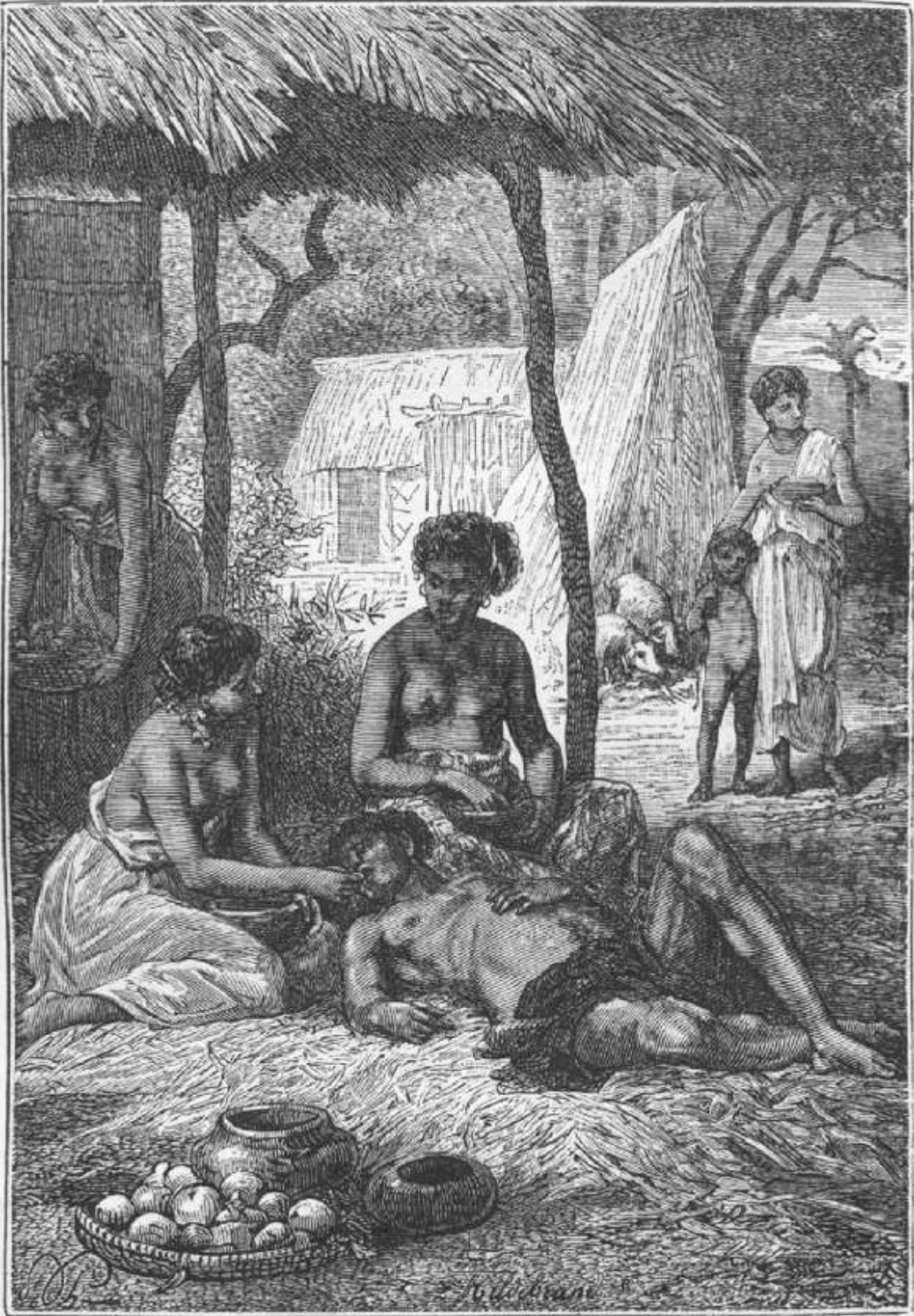
—Sí... salvándose...

—¿Y cómo?

—¡A nado, demonio, a nado! —replicó aquel truhán de carpintero.

Por la tarde, Bourcart, siempre el más cortés de los hombres, envió al segundo, Heurtaux, a bordo del *Caulaincourt*, para disculparse de no haber podido devolver el saludo con un pabellón que de tricolor se había convertido en unicolor... ¡Y qué color!... ¡El pabellón negro!

La escala del *Saint-Enoch* duró cuatro días. Fuera de las horas de trabajo, el capitán Bourcart había dado permiso a sus marineros para que bajasen a tierra, aun exponiéndose a alguna deserción, por haber en aquellas tierras un oficio muy lucrativo: el de aserrador de vigas gruesas. Sin embargo, aquella vez la tripulación estaba completa a la hora reglamentaria, y ni uno faltó el día de la partida.



Aunque carecían de dinero los marineros, se habían regalado gratuitamente con los albérchigos que los colonos franceses les permitían coger, y con un vinillo agradable elaborado con esta fruta.

El 22 de febrero Bourcart dictó las órdenes oportunas para aparejar. No tenía la intención de volver a Akaroa, a menos de verse obligado a ello por el mal tiempo.

Hablando aquella mañana con el segundo, los dos tenientes, el doctor Filhiol y el contramaestre, dijo:

—Si las circunstancias no se oponen a ello, nuestra campaña constará de dos partes. En primer lugar pescaremos en los parajes de Nueva Zelandia, durante cinco o seis semanas. Después el *Saint-Enoch* se dirigirá hacia las costas de la Baja California, donde espero que en esa época sea fácil completar el cargamento.

—¿Y no podía suceder que completáramos nuestro cargamento de aceite en los mares de Nueva Zelandia? —preguntó Heurtaux.

—No lo creo —respondió Bourcart—. He hablado con el capitán del barco americano. Según él, las ballenas procuran ya volver a los parajes del Norte.

—¡Y allí donde vayan, nosotros sabremos pescarlas! —declaró el teniente Coquebert—. Yo me encargo de perseguirlas hasta donde quieran.

—Y puede usted contar, capitán —añadió Romain Allotte—, con que yo no me quedaré a la zaga de mi compañero.

—Espero principalmente, amigos míos —respondió el capitán—, que el deseo de rivalizar uno con otro no les hará cometer imprudencias. Así, pues, está convenido: después de los parajes de Nueva Zelandia, los parajes de la Baja California, donde más de una vez he hecho magnífica pesca... Después... las circunstancias lo dirán... ¿Qué piensas tú de esto, Ollive?

—Pienso; capitán —respondió el contramaestre—, que el *Saint-Enoch* irá donde usted quiera conducirlo, aunque fuese al mar de Behring. Respecto a las ballenas, yo se las deseo a usted por docenas, pero esto concierne a los jefes de las piraguas y a los arponeros, y no al contramaestre.

—Conformes, mi viejo compañero —respondió sonriendo Bourcart—, y puesto que así lo piensas, sigue en tu puesto, como Juan María Cabidoulin en el suyo. Las cosas no irían mal por el o.

Tenedlo por seguro.

—Esa es mi opinión —declaró Ollive.

—Y a propósito... ¿no habéis regañado aún el tonelero y tú?

—Siempre, capitán. Con su manía de predecir desgracias, Cabidoulin acabará por ponernos la muerte en el alma. Le conocía desde hace tiempo y debía estar acostumbrado. Su afán es tanto más estúpido cuanto que siempre salió bien de sus navegaciones...

¡Hubiera sido mejor que permaneciese anclado en su tienda entre sus toneles!

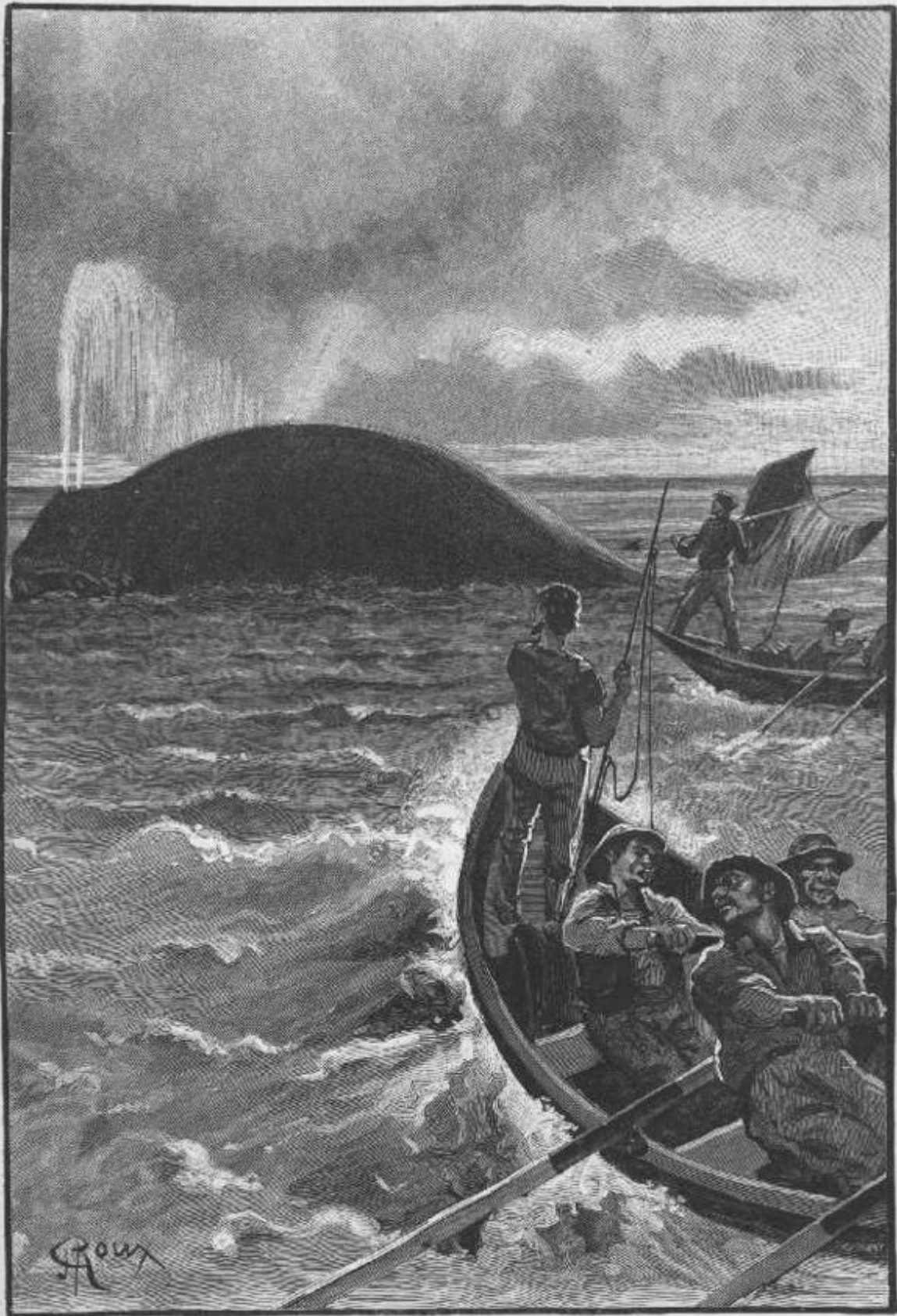
—Déjale que menee la lengua, Ollive —respondió el capitán Bourcart—. ¡Todo el o no son más que palabras!

Por la tarde el *Saint-Enoch* navegaba con buen viento a cuatro millas de Akaroa, cuando una primera ballena fue señalada por el arponero Luis Thiébaud.

Eran las dos; el cetáceo, de gran tamaño, resoplaba a corta distancia.

Bourcart dio orden de ponerse a la capa. En seguida, dos de las cuatro piraguas fueron botadas: la del primer teniente Coquebert y la del segundo teniente Allotte. Los oficiales bajaron a el as y se colocaron en la popa. Los arponeros Durut y Ducrest en la proa.

Uno de los marineros tomó el timón y cuatro se pusieron al remo.



Con el afán que les animaba, los dos tenientes llegaron casi al mismo tiempo, a distancia bastante para lanzar el arpón.

A este arpón está unido un sedal de unas trescientas brazas, cuidadosamente enroscado en una tina, colocada en mitad de la embarcación.

Los dos arponeros lanzaron sus arpones. Herida en el costado izquierdo, la ballena huyó con extraordinaria rapidez. En aquel instante, y a pesar de todas las precauciones, el sedal del teniente Coquebert se enredó y hubo que cortarlo. Romain Allotte quedó solo para perseguir al animal, no sin disgusto de su compañero.

Entretanto la piragua, irresistiblemente arrastrada, volaba por la superficie de las olas, mientras el timón la mantenía firme. La ballena se hundió por primera vez y se esperó a que reapareciera.

—¡Atención!... ¡Atención! —gritó Allotte—. Cuando reaparezca, una lanza para usted, Ducrest, y otra para mí...

—Estoy dispuesto, mi teniente —respondió el arponero.

A bordo de las piraguas, es costumbre tener a estribor, además de los dos arpones de repuesto, tres lanzas afiladas como navajas de afeitar. A babor están dispuestos el bichero y la laya, que sirve para cortar las arterias de la ballena cuando ésta corre con tal rapidez que sería imposible aguantar su remolque sin comprometer la seguridad de la embarcación. Entonces, dicen las gentes del oficio, que se «la trabaja a la lanza».

Cuando la ballena estuvo a corta distancia, el teniente y el arponero dirigieron al animal algunos golpes con las lanzas; pero como aquél no fue tocado en órganos importantes, echando, no sangre, sino agua, como de costumbre se dirigió al Noroeste.

Había, pues, la seguridad de que la ballena no había sido mortalmente herida.

A bordo del *Saint-Enoch*, el capitán Bourcart y la tripulación seguían con el más vivo interés las peripecias de aquella caza que podía prolongarse. No era, en efecto, imposible que el animal continuase huyendo durante varias horas. Así es que Bourcart hizo

que su navío se adelantase a fin de reunirse a la piragua, de la que le separaban entonces dos millas largas.

La embarcación corría con prodigiosa velocidad. Conociendo al segundo teniente se comprendía qué él no había de resignarse a perder su presa, no obstante los consejos de prudencia que se le habían dado.

Coquebert se preparaba para ayudar a su compañero.

Transcurrida media hora se advirtió que la ballena comenzaba a perder fuerzas. Sus inmersiones no duraban más que algunos minutos, prueba de que le faltaba la respiración.

Romain Allotte hizo alzar, y en el instante en que se le unía la piragua de Coquebert, su arponero Ducrest logró romper una aleta de la ballena con su laya, y otros golpes le fueron dirigidos al flanco. Después de una última zambullida, reapareció batiendo el agua con violencia tal, que una de las piraguas estuvo a punto de naufragar. Al fin su cabeza se irguió sobre el agua y arrojó sangre, lo que indicaba su próximo fin.

Sin embargo, era preciso desconfiar de las últimas convulsiones de tan poderoso animal. En este instante es cuando las piraguas están más expuestas, y un coletazo basta para hacerlas pedazos.

Esta vez los dos tenientes tuvieron la destreza suficiente para evitarlo, y después de volverse sobre el flanco, la ballena quedó inmóvil en la superficie del mar.

En este momento las dos embarcaciones se encontraban a milla y media del *Saint-Enoch*, que maniobró en forma de economizarles camino. El oleaje se acentuaba a impulsos del viento Noroeste.

Sucede a veces que las piraguas son arrastradas a varias millas del barco; y en este caso, si la corriente es contraria, se ven obligadas a anclar en la ballena con una pequeña ancla y no se la remolca hasta el momento en que la corriente toma dirección inversa.

En aquella ocasión no fue preciso esperar. Hacia las cuatro el *Saint-Enoch* había podido acercarse algunos cables. Las dos

canoas se unieron a él, y antes de las cinco de la tarde la ballena estuvo amarrada a lo largo del barco.

El teniente Allotte y sus hombres fueron felicitados por toda la tripulación. El animal era realmente muy grande, pues medía cerca de 22 metros por 12 de circunferencia, lo que le daba un peso de 70 000 kilogramos.

—Le felicito a usted, Allotte, le felicito a usted —repetía Bourcart—. Este es un buen principio, y no serán precisas muchas ballenas de este tamaño para llenar nuestra cala. ¿Qué piensa usted de esto, maestro Cabidoulin?

—Mi opinión —respondió el tonelero— es que esta bestia nos valdrá cien barriles de aceite por lo menos, y si me equivoco en diez es que ya he perdido mi golpe de vista.

Y realmente, Juan María Cabidoulin entendía bastante de tales asuntos para no cometer un error de apreciación.

—Hoy ya es muy tarde —dijo entonces el capitán Bourcart—. La mar y el viento caen y quedaremos a poca vela. Amarrad sólidamente la ballena. Mañana nos ocuparemos en partirla a trozos.

La noche transcurrió en calma. Al amanecer la tripulación se repartió el trabajo, y ante todo los marineros hicieron las operaciones necesarias para virar la ballena al cabrestante. Se pasó una cadena bajo la aleta de fuera del animal, uniendo después los cabos por encima. Cuando los arponeros hubieron cortado la otra aleta, los marineros viraron para alzar el animal a bordo. En estas condiciones, dándole vuelta, la operación se efectuaría sin dificultad.

Hecho esto, la cabeza se subió en cuatro pedazos: los labios, la garganta y la lengua, que cayeron juntas sobre el puente, la extremidad del morro al que están unidas las ballenas, cuyo número nunca es menor de quinientos.

Esta faena exigía mucho tiempo, pues para conseguir este pedazo de la cabeza es preciso aserrar los huesos muy duros que la sujetan al cuerpo.

Cabidoulin vigilaba con exquisito cuidado este trabajo y la tripulación no lo desempeñaba por vez primera.

Depositados sobre el puente los cuatro fragmentos de la cabeza, se procedió a la operación de virar el grueso de la ballena, después de haberla cortado en pedazos de una braza de anchura y de un largo que variaba entre ocho y nueve pies.

Cuando la mayor parte estuvo a bordo, los marineros pudieron cortar la cola.

La mañana entera, durante la cual no se perdió un instante, fue consagrada a aquella penosa operación. Bourcart no obligó a que se continuara hasta una hora después de la comida del mediodía y ya hecha la digestión.

Los marineros atacaron entonces la monstruosa cabeza. Cuando los arponeros hubieron vuelto los cuatro pedazos, quitaron con un hacha las ballenas, que son más o menos largas, según su grueso.

De estas láminas fibrosas y córneas, las primeras cortas y estrechas se extienden hasta la mitad de la mandíbula, y disminuyen después hasta el fondo de la boca. Colocadas con perfecta regularidad forman una especie de enrejado o de estilo; que retiene los animaluchos, los millares de articulados de los que se alimentan los cetáceos.

Cuando las ballenas estuvieron separadas, Juan María Cabidoulin las hizo transportar a popa. Bastaba con rasparlas para despegar la esperma que proviene de las encías y que es de calidad superior. La parte inferior de la cabeza fue separada y vaciada la última de cuanto era utilizable; los restos fueron arrojados al mar.

En la última parte de aquel día y en el siguiente la tripulación se ocupó en fundir la grasa. Como los vigías no habían señalado la presencia de ninguna otra ballena, no hubo necesidad de disponer las canoas, y todo el mundo se dedicó al trabajo de que se habla.

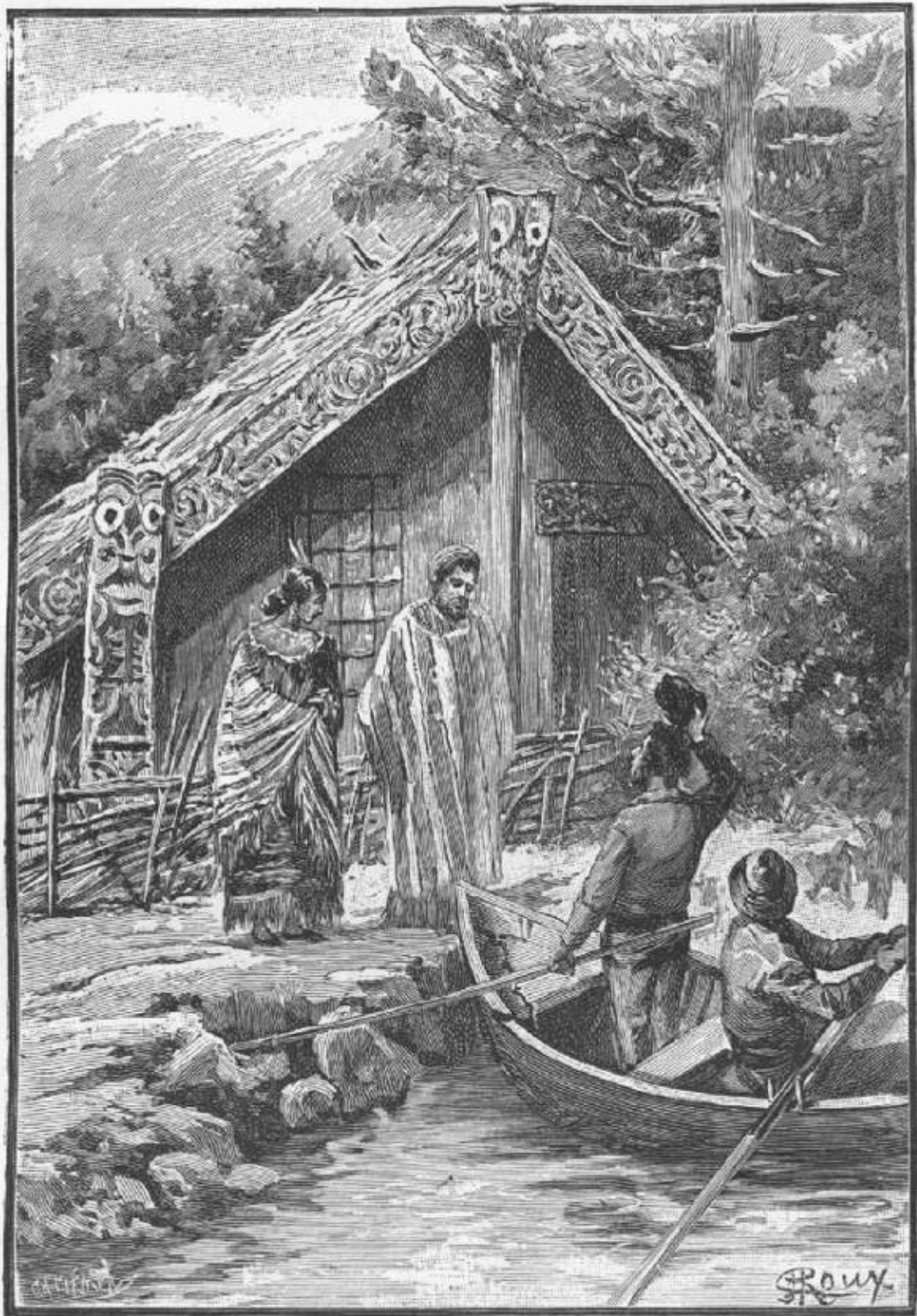
Cabidoulin hizo colocar cierto número de tinas sobre el puente.

Después de haber sido introducida en las tinas la parte gorda en pedazos, sometidos éstos a la presión mecánica, formó fragmentos

bastante pequeños para entrar en las ollas donde iban a fundirse bajo la acción del calor.

Hecho esto, el residuo herviría para mantener el fuego, hasta el momento en que la parte gorda de la ballena se convirtiera en aceite. Terminada esta operación, no habría más que llevar el aceite a los barriles que estaban en la cala. Esta operación no presenta ninguna dificultad, pues se reduce a dejar correr el aceite en una tina colocada en el interior a través de una pequeña escotilla del puente, por medio de una manga de tela provista de una espita a su extremidad y que la envía a los barriles.

El trabajo queda entonces terminado, y vuelve a comenzar en las mismas condiciones cuando las piraguas han amarrado otras ballenas.



Llegada la noche, y ya almacenado el aceite, Bourcart preguntó a Cabidoulin si no se había equivocado en el producto obtenido del animal.

—No, capitán —dijo el tonelero—. La bestia nos ha dado ciento quince barriles.

—¡Preciso es verlo para creerlo! —exclamó el doctor Filhiol.

—Es una de las mayores ballenas que hemos cogido —respondió Heurtaux.

—Un golpe afortunado del teniente Allotte —añadió el capitán Bourcart—, y si lo repite diez veces tendremos completo el cargamento.

Como se ve, los buenos pronósticos de Bourcart parecían prevalecer sobre los malos de Juan María Cabidoulin.

Estos parajes de Nueva Zelandia son, con razón, muy buscados.

Antes de la llegada del *Saint-Enoch*, varios navíos ingleses y americanos habían ya hecho excelente campaña. Las ballenas francas se dejan capturar con mayor facilidad que las otras. Tienen el oído frenos fino, y es posible acercarse a ellas sin despertar su atención. Por desgracia, en estos mares, las tormentas son tan frecuentes y tan terribles, que, por la noche, es preciso mantenerse en alta mar bajo poca vela para evitar la costa.

Durante las cuatro semanas que Bourcart pasó en aquellos lugares la tripulación amarró once ballenas. Dos fueron apresadas por el segundo Heurtaux; tres, por el teniente Coquebert; cuatro, por el teniente Allotte, y dos, por el capitán. Pero ninguna de ellas igualaba en volumen a la primera, y su producto fue bastante menos ventajoso. Además, los cetáceos comenzaban a ganar latitudes más altas. Así es que el *Saint-Enoch*, que tenía en total novecientos barriles de aceite, debía buscar otros sitios de pesca.

Bourcart tuvo entonces el pensamiento de dirigirse a la Bahía de las Islas, colonia inglesa establecida en el litoral Este del Ika-Na-Maoui. Tal vez en esta isla septentrional del grupo podría aumentar su cargamento antes de llegar a las costas occidentales de América.

Además, en dicho punto, el *Saint-Enoch* haría provisión de patatas más fácilmente que en los alrededores de Akaroa, donde estos tubérculos no son objeto de muy abundante cultivo y por el o escasean bastante.

El tres mástiles aparejó en la noche del 29 de marzo, y al siguiente día llegó ante la Bahía de las Islas.

El ancla fue enviada al fondo, a poca distancia de tierra. En el puerto hacían escala varios balleneros que se disponían a abandonar la Nueva Zelanda.

Así que las velas estuvieron acortadas, el capitán Bourcart se informó del sitio donde podría hacer provisiones de patatas.

Se le indicó una granja alejada unas doce millas al interior. Las piraguas de los dos tenientes partieron en seguida, bajo la dirección de un inglés, elegido como guía. Subieron por un río sinuoso entre altas colinas. A lo largo de la ribera se alzaban las casas maoríes, construidas de madera y rodeadas de jardines, en los que los indígenas cambian gustosos las legumbres por vestidos de fabricación europea. En el extremo del río, las embarcaciones llegaron a la granja en que abundaban las patatas, y de él se llenaron varios sacos de esparto. Vueltos la misma noche a bordo, traían además provisión de ostras de excelente calidad, recogidas entre las rocas de las orillas.

Al siguiente día, el cocinero del *Saint-Enoch* pudo procurarse regular cantidad de cebollas, provenientes de los jardineros maoríes. Fueron pagadas en la misma moneda que las patatas, según costumbre, o sea en pantalones, camisas y telas.

Por lo demás, los indígenas se mostraban muy obsequiosos, al menos en los territorios de la Bahía de las Islas. Verdad que en aquella época las agresiones eran muy frecuentes en otros puntos del archipiélago. Los colonos tenían que luchar con los neozelandeses, y aquel mismo día un aviso inglés acababa de abandonar el puerto para sujetar a algunas tribus hostiles.

Los oficiales y marineros del *Saint-Enoch* no tuvieron motivo de queja durante la escala. Recibidos hospitalariamente en todas

partes, entraban en las casas, donde se les ofrecían refrescos, no limonada, ni cerveza, que los, indígenas no usan, pero sí excelentes sandías, que abundaban mucho en las huertas, y también higos, no menos excelentes.

Bourcart no permaneció más que tres días en la Bahía de las Islas. Sabedor de que las ballenas abandonaban aquellos parajes, tomó sus disposiciones para una larga travesía, que no sería menor de cuatro mil millas.

Efectivamente, el *Saint-Enoch* iría a terminar una campaña tan felizmente empezada, en la bahía de Santa Margarita, en la costa de la Baja California.

Y cuando se hablaba al tonelero de lo bien que empezaba la campaña, éste murmuraba entre dientes:

—El principio... es el principio. Esperemos el fin.

—Esperemos —respondía Olive encogiéndose de hombros.

Capítulo IV

A través del Pacífico

En la mañana del 3 de abril, el *Saint-Enoch* abandonó el anclaje de la Bahía de las Islas. No faltaba a sus provisiones más que nueces de cocos, aves y cerdos. No habiendo podido procurarse estos artículos en las dos últimas escalas en Nueva Zelandia, el capitán Bourcart se proponía tocar en una de las islas del archipiélago de los Navegantes, donde no faltan dichos artículos.

El viento soplaba en buena dirección, y las novecientas millas que separan Ika-Na-Maoui del trópico de Capricornio fueron recorridas en ocho días.

El 12 de abril, en respuesta a una pregunta que le dirigió el doctor Filhiol, Bourcart dijo:

—Sí. Tal vez en este lugar, comprendido entre el paralelo 23 y el meridiano 175, el Océano Pacífico alcanza su mayor profundidad.

En los sondajes practicados a bordo del *Penquin* se han echado cuatro mil novecientas brazas de cuerda sin tocar el fondo.

—Yo creía —dijo Filhiol— que las profundidades más considerables se encontraban en los mares del Japón.

—Es un error —declaró el capitán Bourcart—, y aquí exceden doscientas cuarenta y cinco brazas, lo que da en total nueve mil metros.

—Esa es la altura de las montañas del Himalaya: ocho mil seiscientos metros el Dhwalagiri del Nepal; nueve mil el Chamalari del Boutan.

—He ahí —respondió Bourcart— una comparación de cifras que no deja de ser instructiva.

—Ella demuestra, capitán, que las más altas montañas no igualan a los abismos submarinos. En la época de la formación, cuando nuestro globo tendía a tomar su forma definitiva, sus depresiones fueron mayores que sus levantamientos, y, tal vez, nunca serán determinadas con exactitud.

Transcurridos tres días, o sea el 15 de abril, el *Saint-Enoch* ancló a algunos cables de la isla Savai, que es una de las más importantes del grupo de las Samoa, en el archipiélago de los Navegantes.

Una docena de indígenas, acompañados de su rey, fueron a bordo con un inglés, que desempeñaba las funciones de intérprete. Aquellos naturales, poco civilizados, iban casi desnudos, y Su Majestad no se mostraba más vestido que sus súbditos; pero una camisa de indiana que le regaló el capitán Bourcart, y por las mangas de la cual el rey se obstinó en pasar sus piernas, no tardó en cubrir la desnudez real.

Por consejo del intérprete inglés, las piraguas fueron a tierra y volvieron con un cargamento de nueces frescas. Por la tarde, a la hora del crepúsculo, el *Saint-Enoch* viró de bordo, a fin de no permanecer por la noche cerca de tierra. Al alba el capitán volvió al anclaje del día anterior. Los indígenas entregaron al cocinero unas veinte tortugas de la mejor especie, así como cerdos pequeños y aves: provisiones que fueron pagadas con objetos de pacotilla, principalmente con cuchillos muy medianos.

Tres días después de la partida, los vigías señalaron un grupo de cachalotes a cuatro o cinco millas a babor. El viento era débil y ya era tarde, cerca de las cinco. Sin embargo, el capitán Bourcart no quiso desaprovechar aquella ocasión de dar caza a uno o a varios de aquellos animales.

Para el o dispusieron, pues, dos piraguas: la de Heurtaux y la de Coquebert. Estos oficiales, con sus arponeros y marineros, las

ocuparon. A fuerza de remos, se dirigieron hacia el sitio en que estaban los cachalotes.

Desde lo alto de la toldilla, el capitán Bourcart y el doctor Filhiol iban a seguir con interés las peripecias de aquella pesca.

—Es más difícil que la pesca de la ballena —dijo Bourcart—, y también menos fructífera. Cuando uno de esos cachalotes ha sido arponeado, se ve uno obligado con frecuencia a largar el sedal, pues el animal se hunde a grandes profundidades con extraordinaria rapidez. En desquite, si la piragua ha podido mantenerse en línea durante el primer chapuzón, se tiene casi la certeza de apresar al animal. Una vez en la superficie, la laya y la lanza dan buena cuenta de él.

Esto es lo que sucedió entonces. Las dos piraguas no pudieron amarrar más que un solo cachalote de regular tamaño. Como la noche se echaba encima y algunas nubes se levantaban al Este, hubiera sido imprudente retrasarse. Durante la noche la tripulación se ocupó en virar al animal.

Al siguiente día no hubo ocasión de volver a la pesca. Los chalotes habían desaparecido y el *Saint-Enoch*, ayudado por fresca brisa, volvió a tomar la dirección Noroeste.

Aquel día, a tres o cuatro millas, apareció un navío que seguía la misma dirección. Era un tres mástiles, cuya nacionalidad era imposible reconocer a tal distancia. No obstante, la forma de su casco y algunos detalles de su velamen permitían creer que era inglés.

Al mediodía se produjo uno de esos rápidos saltos de viento del Oeste al Este, que son muy peligrosos, si no por su duración, por su violencia, y que pueden hacer naufragar a un barco si le coge desprevenido.

En un momento agitóse la mar y enormes olas cayeron a bordo.

El capitán Bourcart se puso a la capa para hacer frente al vendaval, bajó la gavia, el trinquete y el contrafoque.

Durante la maniobra, uno de los marineros, Gastinet, que se había izado hasta el extremo del foque para separar una de las

escotas, cayó al agua.

—¡Un hombre al mar! —gritó al momento uno de sus camaradas, que desde el castillo de proa acababa de verle hundirse entre las olas.

Todo el mundo se dirigió al puente, y Bourcart se fue precipitadamente a la toldilla a fin de dirigir el salvamento.

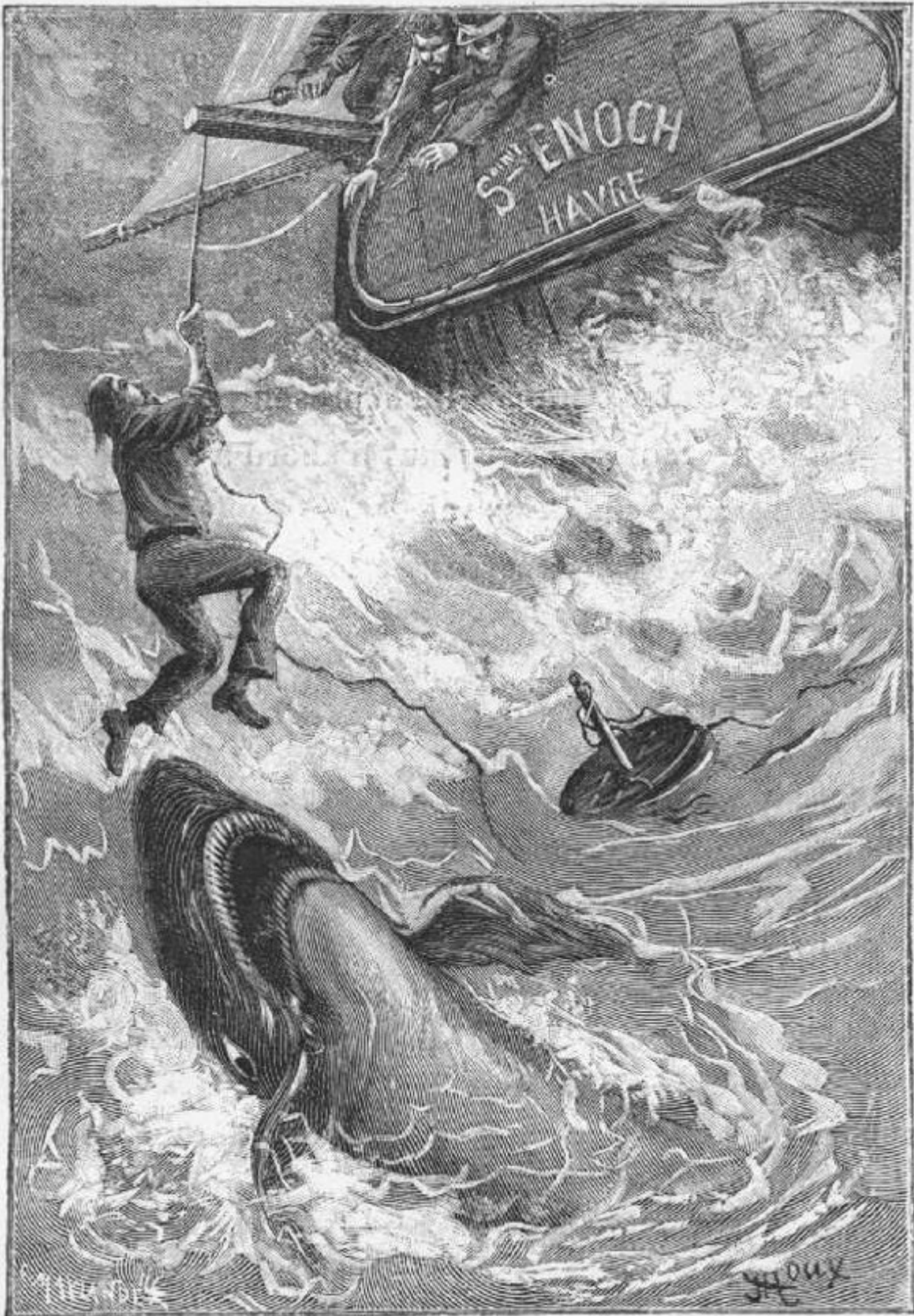
De no ser Gastinet buen nadador, estaba perdido. La mar estaba muy agitada para que se pudiera lanzar un bote. No quedaba más recurso que echar boyas, lo que se hizo al instante.

Por desgracia, Gastinet había caído a barlovento, y como el navío derivaba, las boyas no podían llegar al alcance del marinero, que pretendía acercarse a cualquiera de ellas nadando vigorosamente.

—¡A largar el trinquete y la sobremesana! —mandó el capitán Bourcart.

Y virando, el *Saint-Enoch* se acercaba al hombre, que se agitaba en medio de las olas. Gastinet no tardó en agarrar una de las boyas, y si se mantenía allí, sería seguramente recogido cuando el barco hubiese virado de bordo.

Pero la situación se complicó de una manera espantosa.



—¡Un tiburón! ¡Un tiburón! —acababan de gritar algunos marineros colocados en la toldilla.

Uno de estos terribles animales aparecía y desaparecía entre las olas. Conocidas son la voracidad extraordinaria y la fuerza prodigiosa de estos monstruos; nada más que mandíbulas y estómago, como justamente se ha dicho. Si el desdichado marinero era encontrado por el tiburón; si no había podido ser izado a bordo cuando el monstruo llegase...

Aunque el tiburón no estuviera más que a un centenar de pasos, Gastinet no le había visto. Tampoco había oído el grito lanzado desde lo alto de la toldilla, y no sospechaba, por tanto, el terrible peligro que le amenazaba.

En este momento se oyeron varias detonaciones. El segundo Heurtaux y Romain Allotte acababan de disparar contra el animal.

¿Fue éste herido? No se sabía. Sin embargo, se sumergió y su cabeza no volvió a aparecer sobre las olas.

Entretanto el barco empezaba a orzar. Pero, con mar tan fuerte, ¿conseguiría su propósito? Si no viraba, lo que era de temer en tan malas condiciones, la maniobra hubiera sido inútil.

Hubo un instante de ansiedad terrible. El *Saint-Enoch*, mientras sus velas crujían con violencia, vaciló algunos segundos.

Al fin pasó la línea del viento.

Entonces avanzó hacia la boya en la que el marinero se sujetaba.

Fue posible arrojarle un cabo: asíóle él vigorosamente, y fue izado en el momento en que el tiburón, con las mandíbulas abiertas, iba a cogerle por una pierna.

Cuando Gastinet fue depositado sobre el puente, perdió el conocimiento. Pero estaba salvado, y el doctor Filhiol pudo sin gran trabajo reanimarle.

Entretanto, el arponero Ducrest había lanzado al monstruo un garfio guarnecido de un trozo de buey.

Tal vez el tiburón había huido, pues ya no se le veía.

De repente se produjo una violenta sacudida, que hubiera arrancado el sedal a no estar sólidamente amarrado a uno de los puntales de los empalletados.

El animal estaba preso. Seis hombres se pusieron a tirar del sedal y lo sacaron del agua. Después, cogida su cola con un nudo corredizo, se le subió por medio de un aparejo, y cayó sobre el puente, donde algunos hachazos le abrieron el vientre.

Por costumbre, los marineros tienen la curiosidad de observar lo que contiene el estómago de estos monstruos. He aquí lo que contenía el de éste, donde aún habría habido sitio para el pobre Gastinet: gran cantidad de objetos caídos al mar; una botella vacía; tres cajas de conservas, igualmente vacías; varias brazadas de meollar; un trozo de lampazo; restos de huesos; un rollo de tela embreada; una vieja bota de pescador y un travesaño de gallinero.

Como se comprende, el inventario interesó particularmente al doctor Filhiol.

—¡Este es el carro de basura del mar! —exclamó.

Realmente, no se hubiera podido imaginar una expresión más justa. El doctor añadió:

—Ahora no hay más que arrojarle al mar.

—No, mi querido Filhiol —dijo Bourcart.

—Pues ¿qué piensa usted hacer con él, capitán?

—Despedazarle y conservar de él todo lo que puede utilizarse.

Únicamente en lo que a la profesión de usted se refiere, le diré que del tiburón se saca un aceite que tiene todas las cualidades medicinales del aceite de hígado de bacalao. Su piel, seca y pulimentada, sirve para fabricar objetos de fantasía; a los encuadernadores para hacer sagrén, y a los carpinteros para hacer limas.

—Vamos, capitán. ¿Va usted a asegurarme también que el tiburón es comestible? —preguntó el doctor Filhiol.

—Sin duda, y sus aletas son tan apreciadas en los mercados del Celeste Imperio, que la tonelada cuesta setecientos francos. Y aunque nosotros no somos lo suficiente chinos para regalarnos con

el a, hacemos de la carne una cola de pescado superior para la clarificación de los vinos, de las cervezas y licores. Por lo demás, a quien no repugne su sabor aceitoso, un filete de tiburón no deja de ser agradable... ¡Vea usted, pues, si vale!

El 25 de abril Bourcart anotó en el libro de a bordo el paso de la Línea.

A las nueve de la mañana, con tiempo despejado, había hecho con el sextante una primera operación a fin de obtener la longitud, operación que completaría cuando el sol pasase por el meridiano, teniendo en cuenta la distancia recorrida entre las dos observaciones.

Al mediodía esta segunda operación le indicó la latitud por la altura del Sol, y determinó definitivamente la hora por el cronómetro.

El tiempo era favorable, pura la atmósfera. Así es que tales resultados fueron tenidos por muy exactos, y Bourcart dijo, después de hechos sus cálculos:

—Amigos míos, acabamos de franquear el Ecuador, y, por tanto, el *Saint-Enoch* ha vuelto al hemisferio septentrional.

El doctor Filhiol, como el único a bordo que no había pasado la Línea, no había sido sometido al bautismo al descender el Atlántico, y esta vez se le dispensó también de las ceremonias más o menos desagradables de costumbre. Oficiales y marineros se contentaron con beber por el buen éxito de la campaña. Los segundos habían recibido doble ración de aguardiente, lo que sucedía cada vez que amarraban una ballena.

Preciso fue, pues, a pesar de sus gruñidos, que Juan María Cabidoulin chocase su vaso con el de Ollive.

—¡Un buen trago no se rehúsa! —le dijo su compañero.

—¡No, ciertamente —respondió el tonelero—; pero esto no cambiará mi manera de ver las cosas!

—¡No cambies, pero bebe!

Generalmente, en aquella parte del Pacífico y en la época a que nos referimos, los vientos son muy débiles, y el *Saint-Enoch* fue perdiendo poco a poco su velocidad. ¡Qué largas parecen entonces

las horas! Sin caminar nada, un barco es juguete de las olas. Se busca distracción en la lectura y en la conversación, a menos de pedir al sueño el olvido de las horas en medio de los enervantes calores de los trópicos.

Una tarde, el 27 de abril, Bourcart, los oficiales, el doctor Filhiol y también Ollive y Cabidoulin, bajo la tienda de la toldilla hablaban de diferentes asuntos.

El segundo de a bordo, dirigiéndose al tonelero, le dijo:

—Vamos, Cabidoulin. Confesará usted que tener ya novecientos barriles de aceite en la cueva es un buen principio para una campaña de pesca.

—Novecientos barriles, *monsieur* Heurtaux —respondió el tonelero—, no son dos mil, y los mil cien que quedan tal vez no se llenarán como el vaso en la despensa de a bordo.

—Eso significará —dijo riendo el teniente Coquebert— que no queda una sola ballena.

—¡Y que la gran serpiente de mar las habrá devorado todas! —añadió en el mismo tono el teniente Allotte.

—Tal vez —respondió el tonelero.

—Cabidoulin —preguntó el capitán Bourcart—, ¿sigue usted, pues, creyendo en ese monstruo de los monstruos?

—¡Sí que cree el testarudo! —declaró Ollive—. Y aún habla de el o en el castillo de proa.

—¡Y de el o hablaré! —afirmó el tonelero.

—Bien —dijo Heurtaux—. Tratándose de la mayoría de los tripulantes no hay inconveniente, y ellos no dan crédito a las historias de Cabidoulin. Pero tratándose de los marineros nuevos ya la cosa cambia de aspecto..., y acaso acabarán por espantarse... con tanta historia.

—Hay que sujetar la lengua, Cabidoulin —dijo Bourcart.

—¿Y por qué, capitán? —respondió el tonelero—. Por lo menos esas gentes estarán prevenidas..., y cuando encuentren la serpiente de mar o cualquier otro monstruo marino...

—¿Cómo? —preguntó Heurtaux—. ¿Cree usted que encontraremos esa famosa serpiente de mar?

—No tengo duda respecto a ese punto.

—¿Y por qué?

—¿Por qué? Es una convicción contra las que nada podrán las bromas de Ollive.

—Vamos... Durante los cuarenta años que usted ha navegado por el Atlántico y el Pacífico, usted no ha visto, que yo sepa, a ese animal fantástico...

—Y esperaba no verle nunca, puesto que me había retirado —respondió el tonelero—. Pero *monsieur* Bourcart me ha reenganchado y no escaparé...

—Vaya... pues a mí no me disgustaría el encuentro —exclamó el teniente Allotte.

—¡No diga usted eso, mi teniente, no diga usted eso! —respondió el tonelero con voz grave.

—¡Vamos, Juan María Cabidoulin, eso no es serio! —replicó Bourcart—. ¡La gran serpiente de mar! Se lo repito a usted por centésima vez..., nadie la ha visto nunca... Nadie la verá..., por la razón de que no existe..., de que no puede existir...

—¡Sí que existe, capitán! —respondió obstinadamente el tonelero—. Y tanto existe, que el *Saint-Enoch* la verá antes de terminar su campaña..., ¡y quién sabe cómo terminará!

Juan María Cabidoulin afirmaba aquello con tanta seguridad, que no solamente los grumetes, sino aún los marineros, acabarían por dar fe a las amenazadoras predicciones del tonelero. ¡Quién sabe si el capitán podría hacer callar a hombre tan convencido!

El doctor Filhiol, interrogado por Bourcart, sobre lo que sabía respecto a la supuesta serpiente de mar, respondió en estos términos

—He leído casi todo lo que sobre este asunto se ha escrito, y conozco las burlas que se ha traído *El Constitucional* al dar por realidad tales leyendas, pues note usted, capitán, que no son gran novedad. Se las encuentra desde el principio de la Era cristiana. Ya

entonces la credulidad humana concedía dimensiones gigantescas a algunos pulpos, calamares y otros cefalópodos, que ordinariamente no miden más que de sesenta a ochenta centímetros comprendidos sus tentáculos, y están muy lejos de esos gigantes de la especie que agitan sus brazos de treinta, sesenta y cien pies, y que únicamente han vivido en la imaginación de algunos. ¡Se ha llegado hasta hablar de un monstruo de media legua de largo, que arrastraba los barcos a los más profundos abismos del Océano!

Cabidoulin prestaba extraordinaria atención al doctor, pero no cesaba de mover la cabeza negativamente ante sus afirmaciones.

—Estas —continuó Filhiol— son puras fábulas, a las que tal vez los antiguos prestaban crédito, puesto que desde cabeza de Plinio se hablaba de una serpiente anfibia, de cabeza de perro, orejas echadas hacia atrás y cuerpo cubierto de escamas, que se arrojaba sobre las pequeñas embarcaciones y las hacía naufragar. Diez o doce siglos después, el obispo noruego Pontoppidan afirmó la existencia de un monstruo marino, cuyos cuernos semejaban mástiles, y cuando los pescadores se creían sobre grandes profundidades, se encontraban a algunos pies solamente, porque el animal flotaba bajo la quilla de su chalupa. ¡Y hasta se llegaba a afirmar que el monstruo poseía enorme cabeza de caballo, ojos negros, crin blanca, y que en sus zambullidas agitaba tal volumen de agua que el mar se desencadenaba en torbellinos semejantes a los del Maelstrom!

—¿Y por qué no decirlo si se había visto? —observó el tonelero.

—Visto... o creído ver, mi pobre Cabidoulin —respondió el capitán Bourcart.

—Aquel as bravas gentes no estaban de acuerdo —continuó el doctor Filhiol—, y mientras unos afirmaban que el animal tenía el hocico puntiagudo y que arrojaba el agua por una abertura colocada cerca de las agallas, otros sostenían que estaba provisto de aletas en forma de orejas de elefante. Después se habló de la gran ballena blanca, de las costas de Groenlandia, la famosa Moby Dick que los

balleneros escoceses persiguieron durante más de dos siglos sin conseguir ni aun verla...

—Lo que no era obstáculo para admitir su existencia —añadió Bourcart, riendo.

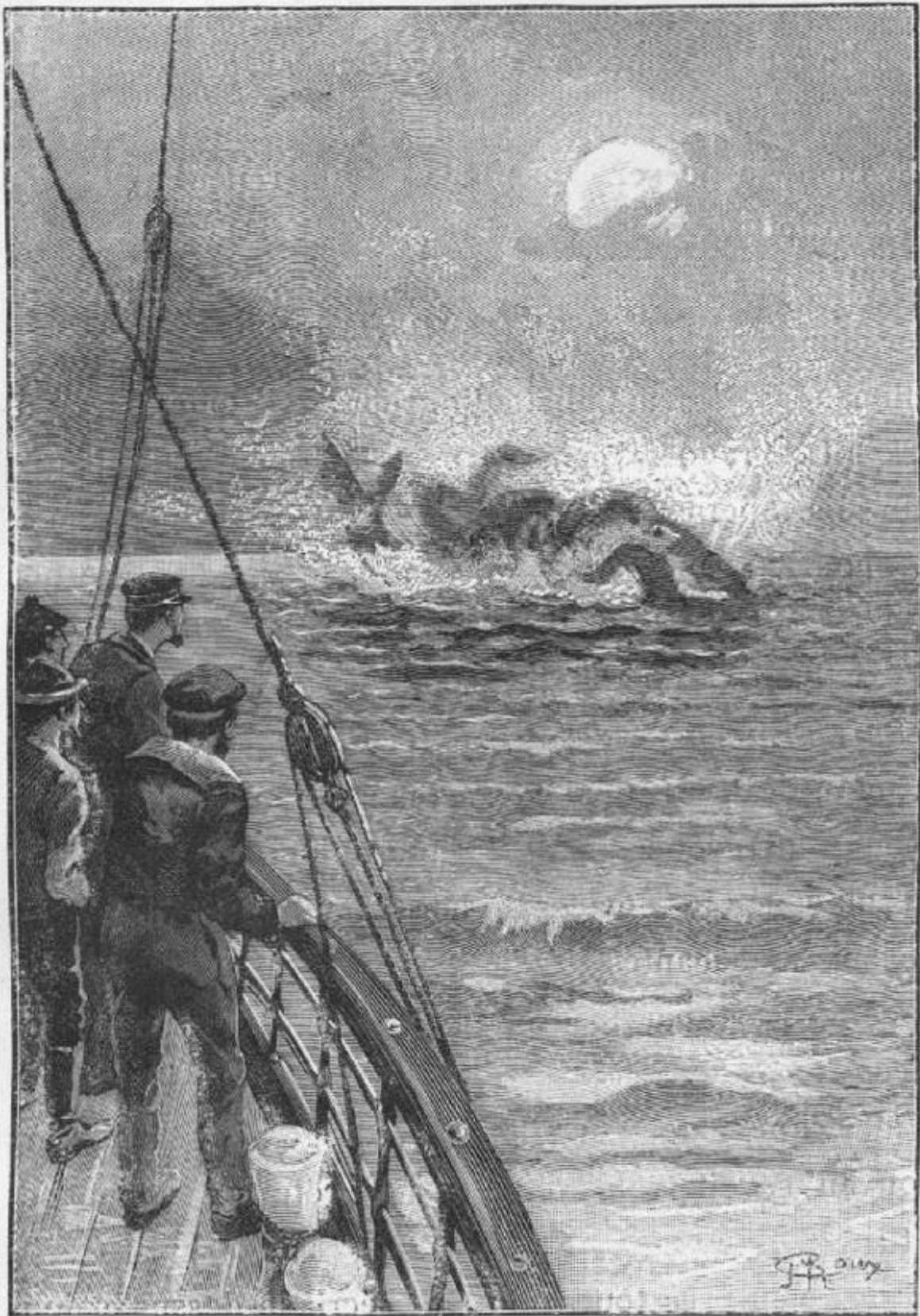
—Naturalmente —dijo Filhiol—, lo mismo que la no menos legendaria serpiente que hace cuarenta años se entregó a formidables paseos; la primera vez en la bahía de Gloucester, y la segunda a treinta millas de Boston, en aguas americanas.

¿Quedó Juan María Cabidoulin convencido por las palabras del doctor? Seguramente no. Por lo demás, puesto que el mar encierra extraordinarios vegetales, algas de ochocientos a mil pies, ¿por qué no había de encerrar también monstruos de grandes dimensiones, organizados para vivir en sus profundidades, que no abandonan más que en raros intervalos?

Lo cierto es que en 1819 el *sloop Concordia*, hallándose a quince millas de Race-Point, encontró una especie de serpiente emergiendo unos cinco o seis pies, de piel negruzca, cabeza de caballo, o más bien de reptil, y que medía unos cincuenta pies, menos que los cachalotes y las ballenas.

En 1848, a bordo del *Pelking*, la tripulación creyó ver una enorme bestia, de más de cien pies de largo, que se movía en la superficie del mar. Comprobado el hecho, resultó que era un alga desmesurada cubierta de parásitos marinos de toda especie.

En 1849, en el canal que separa la isla Osterssen del continente, el capitán Schielderup declaró haber encontrado una serpiente dormida sobre las aguas y que no medía menos de seiscientos pies.



En 1857, los vigías del *Castillan* señalaron la presencia de un monstruo de enorme cabeza en forma de tonel, cuyo largo podía calcularse en doscientos pies.

En 1862, el comandante Bouyer del aviso *Alecton*...

—Perdone usted si le interrumpo, *monsieur* Filhiol —dijo entonces Cabidoulin—. Yo conocí a un marinero que iba a bordo.

—¿A bordo del *Alecton*? — preguntó M. Bourcart.

—Sí.

—¿Y ese marinero ha visto lo que ha referido el comandante?

—Como yo le veo a usted. La tripulación izó a bordo un verdadero monstruo.

—Bien —respondió el doctor Filhiol—. Se trataba únicamente de un enorme cefalópodo de color rojo, los ojos salientes, la boca en forma de pico de papagayo, las aletas redondeadas formando dos lóbulos carnosos colocados en la extremidad posterior y ocho brazos en torno de su cabeza. Esta masa de carne pesaba cerca de dos mil kilogramos, aunque el animal no midiese más que cinco o seis metros de la cabeza a la cola. No se trataba, pues, de una serpiente de mar...

—Y yo pregunto —dijo aquí el tonelero—: si existen monstruos de esa especie, ¿por qué no ha de existir la serpiente de mar?

He aquí ahora los descubrimientos que se hicieron más tarde con motivo de las muestras de teratología que encierran las profundidades del mar.

En 1864, a unas cien millas de San Francisco, el navío holandés *Cornelis* chocó contra un pulpo, uno de cuyos tentáculos, lleno de ventosas, se arrolló en torno del bauprés y le hizo hundirse hasta el agua. Cuando este tentáculo fue roto a hachazos, otros dos se arrollaron el uno a los obenques del trinquete y el otro al cabrestante. Fueron cortados, pero aún fue menester cortar otros ocho tentáculos que hacían dar al barco fuertes bandadas sobre estribor.

Algunos años después, en el golfo de México se señaló un monstruo de cabeza de rana, ojos saltones y provisto de dos brazos

gelatinosos, cuyas anchas manos se agarraron a la obra muerta de la embarcación. Seis balas de revólver fueron precisas para que abandonase su presa aquel gigantesco animal, con brazos unidos al cuerpo por una membrana semejante a la de los murciélagos, cuya aparición llenó de espanto aquellos parajes del golfo.

En 1873, la balandra *Lida*, en el estrecho de Sleat, entre la isla de Skye y tierra firme encontró una masa viviente.

El *Néstor*, entre Malaca y Penang, paspo no lejos de un monstruo marino, de 250 pies de largo, por 50 de ancho, de cabeza cuadrada, cruzada por bandas negras y amarillas, semejante a una salamandra, y cuya formidable masa pudieron ver los oficiales y pasajeros.

En fin, en 1875, a 20 millas del cabo San Roque, el comandante de la *Pauline*, Jorge Drivor, creyó ver una enorme serpiente arrollada al cuerpo de una ballena, contra la que luchaba como una boa constrictor. Esta serpiente, cuyo color era el del congrio, debía tener de 180 a 170 pies de largo. Jugaba con su presa, y acabó por arrastrarla a las profundidades del mar.

Tales son los hechos indicados en las relaciones de los capitanes durante los últimos treinta años. ¿Pueden dejar dudas respecto a la existencia de ciertos animales marinos, por lo menos muy extraordinarios? Dejando apártela exageración, rehusando admitir que los Océanos son frecuentados por monstruos, cuyo volumen sea mayor diez veces, ciento, que el de las mayores ballenas, es indudable que se debe prestar alguna fe a los relatos de que queda hecha mención.

En cuanto a pretender con Juan María Cabidoulin que la mar encierra seres, serpientes o pulpos de tal tamaño y tal fuerza que conseguirían hacer naufragar a navíos de gran tonelaje, no.

Si gran número han de barcos desaparecen sin que se tengan nunca noticias de ellos, es porque han perecido en un choque, porque han caído en medio de los ciclones. Hay bastantes causas para los naufragios, sin necesidad de hacer intervenir, como lo hacía el testarudo tonelero, a esas hidras sobrenaturales.

La calma se prolongaba con gran fastidio de los oficiales y de la tripulación del *Saint-Enoch*. Nada permitía prever su fin, cuando el 5 de mayo las condiciones atmosféricas se modificaron bruscamente. Levantóse fresco viento, y el navío volvió a tomar su dirección hacia el Nordeste.

Aquel día, un barco, ya antes señalado, como siguiendo igual rumbo, reapareció y se aproximó a menos de una milla.

Nadie a bordo puso en duda que no fuese un ballenero. O no había comenzado aún su campaña de pesca, o ésta no había sido feliz, pues su ligereza indicaba que la cala estaba vacía.

—Me atrevería a asegurar —dijo Bourcart— que ese barco se propone anclar como nosotros en las costas de la Baja California..., tal vez en la bahía Margarita.

—Es posible —respondió Heurtaux—, y si así fuera podríamos caminar unidos...

—¿Es americano, alemán, inglés, noruego? —preguntó el teniente Coquebert.

—¡Cemos nuestro pabellón; él izará el suyo, y sabremos a qué atenernos —dijo el capitán.

Un instante después, el pabellón flotaba sobre el *Saint-Enoch*.

Pero el otro navío no tuvo la cortesía de responder.

—¡No hay duda! ¡Es inglés! —dijo entonces Romain Allotte.

Y, a bordo, todos fueron de la misma opinión. Un navío que no saludaba al pabellón de Francia no podía ser más que inglés.

Capítulo V

La bahía Margarita

Al volverse el viento favorable, Bourcart pensaba con razón que el *Saint-Enoch* no tenía ya que temer las calmas en la vecindad del trópico de Cáncer. Llegaría sin nuevos retrasos a la bahía Margarita, aunque, verdaderamente, al final de estación, las ballenas que frecuentan esta bahía, no van allí ordinariamente más que en el instante del nacimiento de los ballenatos, y después vuelven a los parajes del Pacífico septentrional.

Sin embargo, lo probable era que al *Saint-Enoch*, que ya tenía su medio cargamento de aceite, no le faltasen ocasiones para llenar algunos centenares de barriles más. Pero si el navío inglés encontrado no había comenzado su campaña, como era de suponer; si, como se suponía igualmente, contaba con empezarla en la bahía Margarita, era probable, teniendo en cuenta lo avanzado de la época, que no podría completar la carga.

La costa americana fue vista el 13 de mayo a la altura del trópico.

A primera vista se señaló el cabo de San Lucas, al extremo Sur de la península de la Baja California, que limita el estrecho golfo de este nombre, y cuya ribera opuesta está formada por el litoral de la Sonora mejicana.

Siguiendo esta costa el *Saint-Enoch* pasó ante varias islas, únicamente habitadas por cabras, lobos marinos y pájaros de mar,

que formaban innumerables bandos. La piragua, enviada a tierra con Heurtaux, que era excelente cazador, no volvió vacía.

Despojóse a los lobos marinos de su piel para conservarla, y a las cabras se las descuartizó para aprovechar su carne, que es de buena calidad.

Continuando por el litoral, ayudado por ligera brisa Sudoeste, el *Saint-Enoch* dejó a babor la bahía de la Tortuga. En la parte extrema de ésta se vieron anclados varios barcos, que debían dedicarse a la caza de los elefantes de mar.

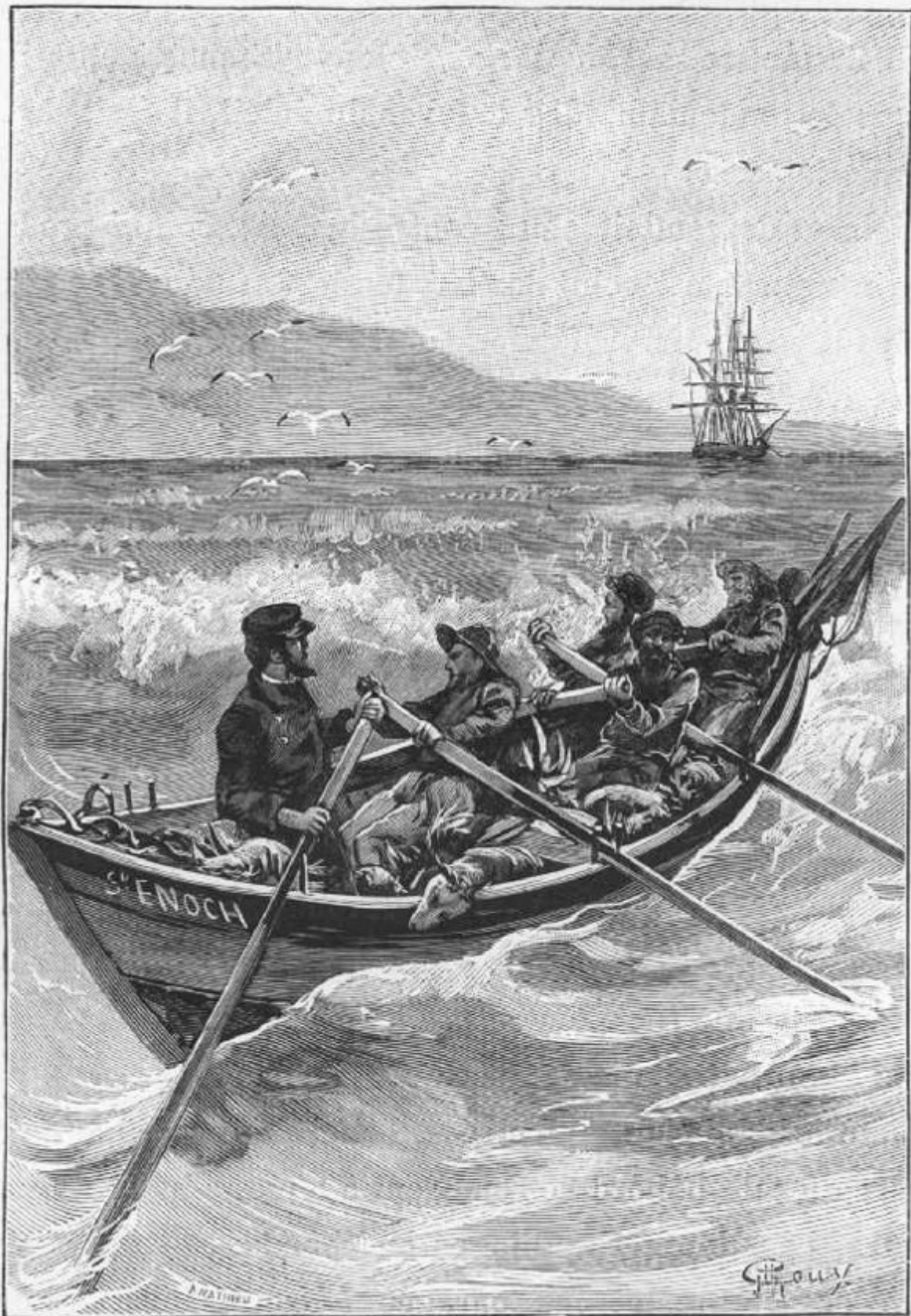
El 7 de mayo, a las siete de la tarde, el capitán Bourcart se encontraba a la entrada de la bahía Margarita, donde pensaba anclar. Como la noche se aproximaba, por medida de prudencia hizo poner a la capa el barco, y bordeó, de forma que al siguiente día desde el amanecer estaba de regreso a la entrada del paso.

La corriente descendía entonces contra el viento, lo que producía un movimiento comparable al que indican los placeres.

Se podía temer que no hubiese allí bastante profundidad. Así es que Bourcart envió a las dos piraguas con las sondas, quedando tranquilo después de la operación, que acusaba una profundidad de quince a veinte brazas. El navío entró, pues, en el paso, y no tardó en llegar a la bahía Margarita.

Los vigías no habían vuelto a ver el barco inglés. Tal vez buscaba otros lugares más frecuentados por las ballenas. A nadie disgustó no navegar con él.

Como en la bahía hay gran número de bancos de arena, el *Saint-Enoch* avanzaba con grandes precauciones. No era la primera vez que Bourcart visitaba aquella bahía, pero como los bancos cambian de lugar, importaba reconocer el canal. Así es que el *Saint-Enoch* ancló en mitad de una pequeña ensenada muy abrigada.



Recogidas las velas y enviada el ancla a fondo, las tres piraguas se dirigieron a tierra a fin de traer palurdas, excelentes mariscos que abundan en las rocas y playas. Además, en estos parajes pululan pescados de variadas especies: sargos, salmones y otros.

No faltan lobos marinos ni tortugas, ni tiburones tampoco. Se puede también procurar fácilmente madera, pues espesos bosques avanzan hasta la orilla del mar.

La bahía Margarita mide de treinta a treinta y cinco millas, o sea unas doce leguas. Para navegar por el a sin averías es preciso seguir en toda su extensión un canal que, en ciertos sitios, no tiene más de cuarenta a cincuenta metros de anchura entre los bancos o las rocas.

Con el objeto de asegurar una buena dirección, el capitán Bourcart hizo recoger algunos gruesos guijarros, a los que se amarró una cuerda, el otro extremo de la cual se unía a un barril bien cerrado, formando otras tantas boyas, que los marineros colocaron a cada lado del canal para indicar las sinuosidades.

Fueron necesarios cuatro días, pues la marea obligaba a anclar dos veces por día, para llegar a una laguna muy profunda.

Durante las paradas, Heurtaux, acompañado de dos tenientes, iba a tierra y cazaba por los alrededores. Mataron algunas cabras, y también algunos chacales, muy numerosos en el bosque. Durante este tiempo, los marineros hacían provisión de sabrosas ostras y se entregaban a la pesca.

Al fin, el 11 de mayo por la tarde, el *Saint-Enoch* llegó al sitio de su anclaje definitivo. Encontrábase éste a tres cables del fondo de una ensenada que algunos cerros cubiertos de árboles dominaban en su parte norte. De las otras orillas planas y arenosas se destacaban dos lenguas de tierra sembradas de rocas negruzcas y duras. La ensenada se abría en el litoral Oeste de la laguna, y aun en la bajamar había siempre suficiente agua para no dar temores al barco. Como en los mares del Pacífico, las mareas no eran muy fuertes. Ni en plena, ni en nueva luna, daban una diferencia aproximada de más de dos brazas y media entre la alta y bajamar.

El sitio había sido bien elegido. La tripulación no tenía necesidad de alejarse para hacer provisión de leña. Un arroyo que corría entre los cerros suministraba agua dulce.

No hay que decir que el *Saint-Enoch* no estaba en sitio fijo.

Cuando las barcas se lanzaran en persecución de alguna ballena, ya a través de la laguna o fuera de ésta, aparejaría rápidamente e iría a ayudarlas, si el viento era favorable.

Cuarenta y ocho horas después de su llegada, un tres mástiles se mostró a distancia de cuatro millas. Sin trabajo se reconoció en él al barco inglés, y en seguida se supo que era el *Repton*, de Belfast, capitán Kin, segundo Strok, que iba a comenzar su campaña.

No pretendía el ballenero anclar en la ensenada ocupada por el *Saint-Enoch*. Al contrario, se dirigía hacia el fondo de la laguna, donde dejó caer el ancla. Pero como la distancia a que se encontraba era solamente de dos millas y media, no se le perdía de vista.

Esta vez el pabellón francés no le saludó al pasar.

Otros barcos americanos cruzaban por los otros parajes de la bahía Margarita, de donde se podía deducir que las ballenas no la habían aún abandonado.

Desde el primer día, en espera de que se ofreciese la ocasión propicia, Cabidoulin, el carpintero Ferut y el herrero Thomas, acompañados de algunos marineros, se instalaron en la orilla del bosque, a fin de derribar árboles. Era urgente renovar la provisión de leña, tanto para las necesidades de la cocina, como para alimentar el horno de la caldera. Es éste trabajo de gran importancia, que los capitanes de los balleneros jamás descuidan.

Aunque el calor fuese ya fuerte, este trabajo no sería muy penoso.

La bahía Margarita está casi atravesada por el paralelo 25, y en el hemisferio septentrional esta latitud es la que pertenece al Norte de la India y del África.

El 25 de mayo, una hora antes de ponerse el sol, el arponero Kardek, que estaba en las barras del mástil de trinquete, advirtió la

presencia de varios cetáceos a dos millas de la ensenada, que, sin duda, iban en busca de altos fondos, convenientes para sus ballenatos. Decidióse, pues, que al día siguiente, desde el alba, las piraguas estarían dispuestas, y, sin duda, los demás navíos se dispondrían para la pesca.

Aquel a noche, cuando M. Filhiol preguntó al capitán Bourcart si aquella pesca se efectuaría en las mismas condiciones que en Nueva Zelandia, recibió esta respuesta:

—No del todo, mi querido doctor, y conviene proceder con más prudencia. Tenemos que entendérmolas con las hembras, que, si bien dan más aceite que los machos, son más temibles. Cuando una de ellas advierte que es perseguida, no tarda en huir; y no solamente abandona la bahía para no volver durante toda la estación, sino que arrastra tras sí a las otras, y... ¡cualquiera las encuentra a través del Pacífico!

—¿Y cuando van acompañadas de su ballenato?

—Entonces las piraguas están en las mejores condiciones para acercarse a ellas —dijo M. Bourcart—. La ballena que sigue a su cría no tiene desconfianza, y es fácil herirlas con el arpón, y si el golpe falla, basta lanzar en su persecución a las piraguas, aunque la tarea se prolongue durante algunas horas. El ballenato se fatiga, y como la madre no quiere abandonarle, las condiciones para la pesca son excelentes.

—Pero, capitán, ¿no acaba usted de decir que las hembras son más de temer que los machos?

—Así es, *monsieur* Filhiol, y el arponero ha de poner gran cuidado en no herir al ballenato, pues, si así sucede, la madre se pone furiosa y arremete contra las piraguas, golpeándolas con la cola hasta hacerlas pedazos. De aquí que ocurran gravísimos accidentes, y que después de una campaña de pesca en la bahía Margarita, no sea raro encontrar numerosos restos de embarcaciones, y más de un hombre ha pagado con la vida la imprudencia o la falta de destreza del arponero.

Antes de las siete de la mañana la gente estaba dispuesta para dar caza a los cetáceos vistos la víspera. Sin contar los arpones, lanzas y layas, Bourcart, el segundo y los dos tenientes se habían provisto de fusiles de bomba, siempre empleados con ventaja cuando se trata de capturar a este género de ballenas.

A media milla de la ensenada se mostraba una hembra seguida de su ballenato, y las piraguas izaron sus velas a fin de llegar a él sin despertar su atención.

Como era natural, Romain Allotte había tomado la delantera, y llegó el primero, a siete brazas del animal. Este debía ver la piragua.

Ducrest blandió su arpón, y lo lanzó con tal fuerza, que lo hundió hasta el mango en el cuerpo de la ballena.

En este instante se reunieron las otras tres piraguas, dispuestas a dar vuelta a la ballena eón el objeto de amarrarla. Pero por una fatalidad, que no es rara, el arpón se rompió, y la ballena y su ballenato emprendieron la huida.

Hubo entonces extraordinario encarnizamiento en la persecución del cetáceo, que, precedía a las piraguas en sesenta u ochenta brazas. Su resoplido, semejante a vapor de agua condensada en fina lluvia, se elevaba a ocho o diez metros, pero el ser blanco indicaba que no estaba mortalmente herida.

Los marineros sacudían firme sus remos. Durante dos horas fue imposible estar en condiciones de herir a la ballena. Tal vez se hubiera podido herir al ballenato, pero a él o, por prudencia, se opuso el capitán Bourcart.

El doctor Filhiol, deseoso de no perder ningún detalle de aquella pesca, se había embarcado en la piragua de Bourcart, y participaba del ardor que animaba a todos sus compañeros, expresando su temor de que el cansancio les rindiera antes de haber podido acercarse al animal.

En efecto, la ballena huía con rapidez suma, hundiéndose y reapareciendo a poco. No se había alejado mucho de la ensenada: tres o cuatro millas.

A las once y media otro arpón fue lanzado desde la piragua de Heurtaux. Las otras piraguas se aproximaron, no sin desconfiar de los coletazos. Cuando la atacaron con laya y lanza, el animal arrojó sangre y murió en la superficie del mar, mientras que el ballenato desaparecía bajo las aguas.

Como la corriente era favorable, la ballena fue fácilmente remolcada hasta el *Saint-Enoch*, donde Bourcart hizo disponer los aparatos necesarios para subirla por la tarde.

Al siguiente día una canoa trajo a un español, que pidió hablar con el capitán. Era uno de esos hombres que ejercen el oficio de *carcassier*, y a los que se les deja la grasa que encierra el interior de los cetáceos.

Después de examinar la ballena amarrada al flanco del navío, dijo:

—Es una, de las mejores piezas que se han pescado en la bahía Margarita desde hace tres meses.

—¿Ha sido buena la estación? —preguntó Bourcart.

—Bastante mediana —respondió el español—. He trabajado poco...

Así es que le suplico a usted que me ceda el esqueleto de ésta.

—Con mucho gusto.

Durante las cuarenta y ocho horas que siguieron, el español permaneció a bordo y asistió a todas las operaciones necesarias para fundir la grasa. La ballena dio ciento veinticinco barriles de aceite de excelente calidad.

Las gentes del país conducirían el esqueleto del animal al establecimiento del español, situado en el litoral de la laguna, dos millas más allá de la ensenada.

—¿Sabe usted, *monsieur* Bourcart, lo que ese hombre saca de los restos de una ballena? —preguntó el doctor Filhiol, cuando el español se hubo marchado.

—Algunas jarras de aceite, a lo más.

—No, señor. La operación le produce a veces aproximadamente unos quince barriles.

—¡Quince barriles! —exclamó Bourcart—. ¡Pues es la última vez que esto sucede!... ¡En lo sucesivo, haremos nosotros esa operación!

El *Saint-Enoch* permaneció hasta el 17 de junio en la bahía Margarita a fin de completar su cargamento.

Durante este tiempo la tripulación consiguió amarrar varias ballenas, entre otras algunos machos, muy difíciles de herir por lo feroces que se mostraban.

Uno de ellos fue capturado por el teniente Coquebert a la entrada de la bahía. No fue preciso menos de un día y una noche para llevarle a la ensenada. Mientras duró la corriente contraria, las piraguas anclaron sobre el animal con pequeñas anclas, y los hombres dormían en espera de la vuelta de la marea.

Inútil es decir que los otros navíos se entregaban igualmente a la persecución de los cetáceos hasta las extremas profundidades de la bahía Margarita. Particularmente los americanos quedaron muy satisfechos de su campaña.

El capitán de uno de estos barcos, el *Iwing*, de San Diego, fue a visitar a Bourcart a bordo del *Saint-Enoch*.

—Capitán —le dijo después de un rato de conversación—. Veo que ha logrado usted buen éxito en las costas de Nueva Zelandia.

—Así es —respondió Bourcart—, y espero acabar aquí mi campaña.

Esto me permitirá volver a Europa más pronto de lo que yo contaba, y llegar a El Havre antes de tres meses.

—Le doy a usted mi enhorabuena, pero puesto que la fortuna le favorece a usted, ¿para qué volver directamente a El Havre?

—¿Qué quiere usted decir?...

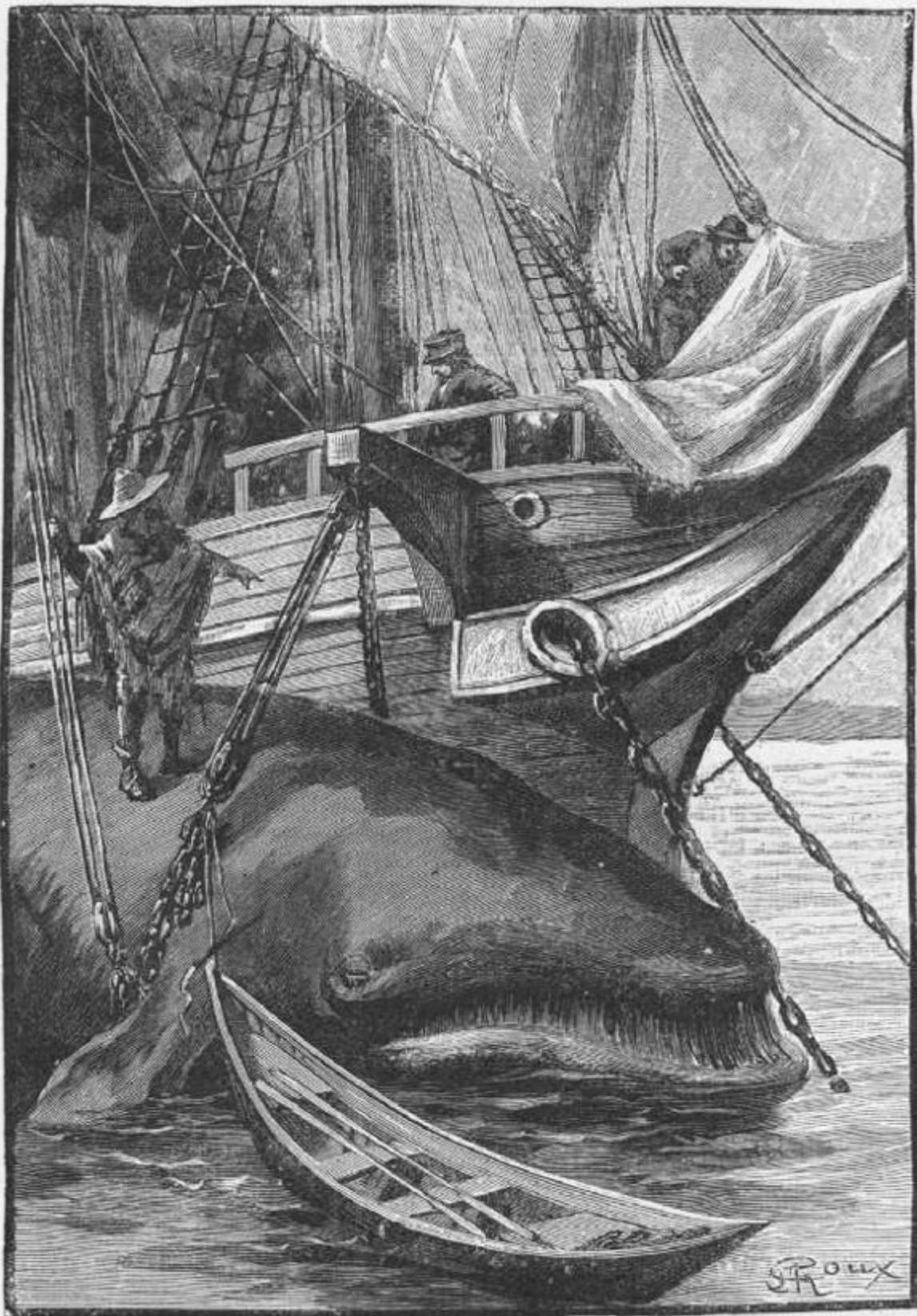
—Yo creo que usted podría colocar ventajosamente su cargamento sin abandonar los mares del Pacífico; lo que le permitiría a usted volver a comenzar la pesca en las islas Kouriles o en el mar de Okhotsk, precisamente durante los meses favorables.

—Explíquese usted, caballero. ¿Dónde podría vender mi cargamento?

—En Vancouver.

—¿En Vancouver?

—Sí; en el mercado de Victoria. En estos momentos el aceite es muy solicitado por algunas casas americanas, y encontrará usted precios muy ventajosos.



—Es una idea excelente —respondió Bourcart—. Le doy a usted las gracias por sus informes, y es probable que los aproveche.

La isla de Vancouver, situada en las aguas americanas, a la altura de la Columbia inglesa, está a unos 25 grados al Norte de la bahía Margarita. Con buen viento el *Saint-Enoch* podría llegar a dicho puerto en quince días.

Decididamente la fortuna sonreía al capitán Bourcart, y Juan María Cabidoulin debía guardar sus historias y profecías de desgracias. ¡Después de la campaña de Nueva Zelandia y de la bahía Margarita, la campaña de las islas Kouriles y del mar de Okhotsk, y todo esto en el mismo año!

Cuando Bourcart preguntó al capitán del *Iwing* si había entablado relaciones con el *Repton*, la respuesta fue negativa.

El navío inglés se mantenía siempre aparte, y tal vez no saludaba al pabellón de los Estados Unidos como no saludaba al pabellón francés.

Varias veces, no obstante, aconteció que la persecución de los cetáceos, ya en la laguna, ya en mitad de la bahía, puso frente a frente las piraguas inglesa y francesa. Por fortuna no iban en persecución de la misma ballena, lo que como con frecuencia sucede, hubiera provocado disputas que seguramente, teniendo en cuenta el estado de ánimo en que unos y otros se encontraban, hubiera podido tomar mal carácter. Bourcart no cesaba de recomendar a su gente que evitasen todo contacto con los tripulantes del *Repton*: en el mar, cuando ambos navíos cruzaban por los mismos parajes; en tierra, cuando iban por leña al bosque o de pesca entre las numerosas rocas.

En suma: nada se sabía respecto al éxito que en Su campaña obtenía el *Repton*, ni, para decir verdad, a nadie le importaba. El *Saint-Enoch* le había encontrado en su travesía entre Nueva Zelandia y la costa americana, y cuando abandonase la bahía, sin duda, no volvería a verle.

Entre los cetáceos capturados hubo un cachalote herido por Romain Allotte, a tres millas más allá de la laguna.

Era el de mayor tamaño que hasta entonces se había encontrado. Aquel a vez el *Repton* le vio y sus piraguas le dieron caza. Pero cuando llegaron era tarde.

A fin de no dar la señal de alerta al cachalote, la piragua había maniobrado en forma de no espantarlo. Sin embargo, cuando el arponero estuvo a conveniente distancia el animal se sumergió en el agua y fue preciso esperar a que volviese a subir a la superficie.

Treinta y cinco minutos habían transcurrido desde su última zambullida. Permanecería, pues, poco más o menos el mismo tiempo bajo el agua y no había más que espiar su aparición.

Efectuóse ésta en el tiempo calculado, a siete u ocho cables de la piragua, que se lanzó hacia él con toda velocidad.

El arponero Ducrest estaba en pie; el teniente Allotte tenía la laya en la mano; pero en este momento el cachalote, conociendo el peligro, se agitó en la mar con tal violencia que una ola asaltó la embarcación y la llenó a medias.

Como el arponero le había herido bien, el animal se hundió.

Cuando reapareció arrojaba sangre. Algunos lanzazos le acabaron sin gran trabajo.

Fundida la grasa, Cabidoulin dijo que aquel cachalote había suministrado aceite para llenar ochenta barriles.

Faltaban tres días para la partida. El capitán Bourcart, siguiendo el consejo del capitán americano, había resuelto dirigirse a la isla de Vancouver. *El Saint-Enoch* poseía entonces mil setecientos barriles de aceite y unos cinco mil kilogramos de ballenas. Después de colocarlos en Victoria, el capitán no dudaría en emprender una segunda campaña en el Noroeste del Pacífico. Ciento cincuenta días habían transcurrido desde su partida del Havre, y la escala en la bahía Margarita había durado exactamente del 9 de mayo al 19 de junio.

Su casco y arboladura se encontraban en buen estado, y en Vancouver podría renovar sus provisiones.

Dos días antes de la partida se presentó a la tripulación ocasión para comunicarse con la del *Repton*. He aquí cómo.

Las piraguas del segundo y del teniente habían sido enviadas a tierra, a fin de llevar el resto de la leña cortada y de tomar agua dulce.

Heurtaux, Coquebert y los marineros, habían bajado a la playa, cuando uno de ellos gritó: «¡Ballena!... ¡Ballena!...»

En efecto, una hembra de buen tamaño, acompañada de su ballenato, pasaba a media milla de la ensenada dirigiéndose hacia el fondo de la bahía.

Hubo unánime disgusto por no poder darle caza. Pero las dos piraguas, mandadas para otro servicio, no estaban en situación, pues no llevaban ni arpón ni sedales, y lo mismo sucedía en el *Saint-Enoch*, que tenía sus instrumentos de pesca recogidos.

A la vuelta de una de las puntas de la ensenada aparecieron dos piraguas. Eran las del *Repton*, que se dirigían a dar caza a la ballena.

Como se aproximaban a tierra con intención de atacar al animal por la espalda, no se perdería detalle del espectáculo.

Las dos piraguas avanzaban rápidamente, sin ruido, separadas por distancia de una milla larga, pues una había partido después que la otra. La primera acababa de poner en la popa su pabellón para anunciar que se disponía a atacar.

El *Repton* esperaba con reducido velamen a tres millas al Este.

Heurtaux, Coquebert y sus hombres, subieron a un cerro situado tras el arroyo, desde donde la mirada podía extenderse por toda la laguna.

Eran las dos y media cuando el arponero de la primera embarcación se puso en disposición de herir a la ballena. Esta, que jugaba con su ballenato, no le había visto aún, cuando el arpón atravesó el aire...

Ciertamente, los ingleses no ignoraban que es muy peligroso atacar a un ballenato, pero como éste pasara junto a la piragua recibió el arponazo. Estaba mortalmente herido, y tras algunas convulsiones quedó inmóvil en la superficie. Como el mango del arpón quedó enderezado, al decir de los marineros, el animal

parecía estar fumando su pipa, y el polvo líquido que se escapaba de su boca semejava el humo del tabaco.

La ballena, acometida entonces de un acceso de furor, convirtiéndose en un animal de los más terribles. Su cola agitaba el agua, que saltaba como una tromba. El animal se precipitó contra la piragua, sin que fuera posible evitar su ataque. En vano los marineros intentaron lanzar contra él a un segundo arpón, en vano procuraron herirla con las lanzas, en vano los oficiales descargaron contra él a sus escopetas de bomba.

La segunda piragua se encontraba entonces a trescientas toesas y no podía llegar en tiempo útil en socorro de la primera, la cual acababa de recibir tan formidable coletazo que se hundió con todos sus tripulantes. Si alguno de éstos volvía a la superficie, admitiendo que no estuviesen mortalmente heridos, ¿quién sabe si la otra piragua podría recogerlos!

—¡Embarquemos! ¡Embarquemos! —gritó Heurtaux, indicando al teniente que le siguiera.

Sus hombres, viendo gente en peligro de perecer, por más que ésta perteneciera a la tripulación del *Repton*, no dudaron en hacer cuanto les fuera posible por salvarles.

En un instante, oficiales y marineros, bajaron del cerro y atravesaron la playa a la carrera. Las dos piraguas largaron sus amarras, y empujadas vigorosamente por los remos llegaron al lugar del siniestro, donde la ballena seguía agitándose llena de furor.

De los nueve hombres que contenía la piragua hundida entre las olas, sólo siete acababan de aparecer sobre el agua.

Faltaban dos... En este momento llegó la segunda piragua del *Repton*, que, no sin peligro, podría recibir la carga de siete personas.

En cuanto a la ballena, se dirigía hacia el ballenato, que flotaba a un cable y que la corriente arrastraba. Después de unirse a él, desapareció en las profundidades de la laguna.

Heurtaux y el teniente estaban ya dispuestos a embarcar en su piragua a algunos de los ingleses, cuando el segundo del *Repton*

gritó con voz en la que latía el despecho:

—¡Cada cual para cada cual!... No tenemos necesidad del auxilio de nadie...

Y, no hay que dudarlo, si lamentaba la pérdida de sus dos hombres, lamentaba no menos el que se hubiera escapado aquella magnífica presa.

Cuando Heurtaux y Allotte volvieron a bordo del *Saint-Enoch*, refirieron con detalle todo lo sucedido al capitán Bourcart y al doctor Filhiol.

Bourcart aprobó que hubieran ido en socorro de la piragua del *Repton*, y cuando conoció la respuesta del oficial, dijo:

—No nos habíamos equivocado. Eran y son bien ingleses.

—Seguramente —dijo el contramaestre.

—¡Pero no es permitido ser inglés hasta ese punto!...

Capítulo VI

Vancouver

La isla de Vancouver, situada en la costa occidental de América del Norte, de quinientos kilómetros de longitud por ciento treinta de latitud, comprendida entre los paralelos 48 y 51, forma parte de la Columbia inglesa vecina del Dominio de Canadá, cuya frontera la limita al Este.

Hará unos cien años, la Compañía de la Bahía de Hudson había fundado una estación de tráfico en el extremo Sudoeste de la isla, cerca del antiguo puerto de Cardoba, el Camosin de los indios. Era esto ya la toma de posesión de dicha isla por el Gobierno británico.

Sin embargo, en 1789, España se apoderó de el a. Poco tiempo después fue restituida a Inglaterra en virtud de un tratado celebrado entre el oficial español Cuadra y el oficial inglés Vancouver, cuyo solo nombre figura en la cartografía moderna.

El pueblo no debía tardar en convertirse en ciudad, gracias al descubrimiento de filones de oro en Fraser, uno de los ríos de la isla. Convertida en Victoria City, es la capital oficial de la Columbia británica. Posteriormente se fundaron otras ciudades, como Nanaimo, a veinticuatro leguas de allí, sin hablar del puerto de San Juan, situado en la punta meridional.

En la época que se desarrolla esta historia, Victoria estaba lejos de tener la importancia que hoy posee. La isla Vancouver no estaba servida por el camino de hierro de noventa y seis kilómetros que une la capital a Nanaimo. El año siguiente, en 1864, una expedición iba

a ser emprendida por el doctor Brom, de Edimburgo, el ingeniero Leech y Federico Wymper al interior de la isla. El capitán Bourcart encontraría en Victoria toda clase de facilidades para sus transacciones y también los recursos que exigiría su nueva campaña de pesca. Respecto a esto no había que inquietarse demasiado.

Al alba, el *Saint-Enoch* abandonó su anclaje en la laguna.

Ayudado por la marea descendió el canal de la bahía Margarita y salió a alta mar.

Viento favorable soplando de Este a Sudeste le permitió seguir por la costa al abrigo de la tierra, a algunas millas de la extensa península de la antigua California.

M. Bourcart no había colocado vigías, pues no se trataba de pescar ballenas. Lo que más importaba era llegar pronto a Vancouver.

Por lo demás, no se vieron más que tres o cuatro cetáceos a gran distancia, cuya persecución hubiera sido difícil con mar tan fuerte.

La tripulación se contentó con darles cita para las islas Kouriles y el mar de Okhotsk.

Hay unas mil cuatrocientas millas hasta el estrecho de Juan de Fuca, que separa la isla Vancouver de los territorios de Washington, al extremo de los Estados Unidos. Con una velocidad media de noventa millas por día, la travesía del *Saint-Enoch* no duraría más de unos quince días.

Continuó la buena suerte que había marcado el curso de aquella primera campaña.

En el tercio de su navegación el barco se encontraba en la altura de San Diego, la capital de la Baja California. Cuatro días después estaba en San Francisco, en medio de numerosos barcos con destino a este gran puerto americano.

—Tal vez es de lamentar —dijo aquel día Bourcart a su segundo—, que no pudiéramos hacer en San Francisco lo que vamos a hacer en Victoria.

—Sin duda —respondió Heurtaux—; pero el camino hecho está. Si hemos de continuar la pesca en las cercanías de las Kouriles, estaremos muy avanzados hacia el Norte.

—Tiene usted razón, Heurtaux, y, además, los informes del capitán del *Iwing* son serios. En su opinión, el *Saint-Enoch* puede fácilmente efectuar las reparaciones que le sean precisas en Victoria, y hacer provisiones para varios meses.

Entretanto el viento, que mostraba tendencia a debilitarse, no tardó en soplar de alta mar, y por consecuencia amenguóse la velocidad del *Saint-Enoch*, lo que no dejó de producir alguna impaciencia a bordo. En la mañana del 3 de julio el vigía señaló el cabo Flattery, a la entrada del estrecho de Juan de Fuca.

La travesía había durado dieciséis días, uno más de lo calculado por Bourcart; el barco no había alcanzado la velocidad media de noventa millas.

—¡Ea, viejo —dijo el contramaestre Ollive a Cabidoulin—, ya estamos a la entrada del puerto, y sin embargo no cesas de gimotear!...

—¿Yo? —respondió el tonelero encogiéndose de hombros.

—Sí... Tú...

—Yo no digo nada.

—Sí... Yo te oigo gruñir por dentro.

—¡Y gruñiré por fuera cuando me plazca! —respondió Juan María Cabidoulin.

Cumplidas las formalidades de Sanidad y Aduana, el *Saint-Enoch* ancló en sitio a propósito para descargar.

Su estancia en Victoria duraría quince días, pues no podía partir antes de hacer algunas reparaciones que exigía, ya la nueva campaña por las regiones septentrionales del Pacífico, ya su viaje de regreso a Europa.

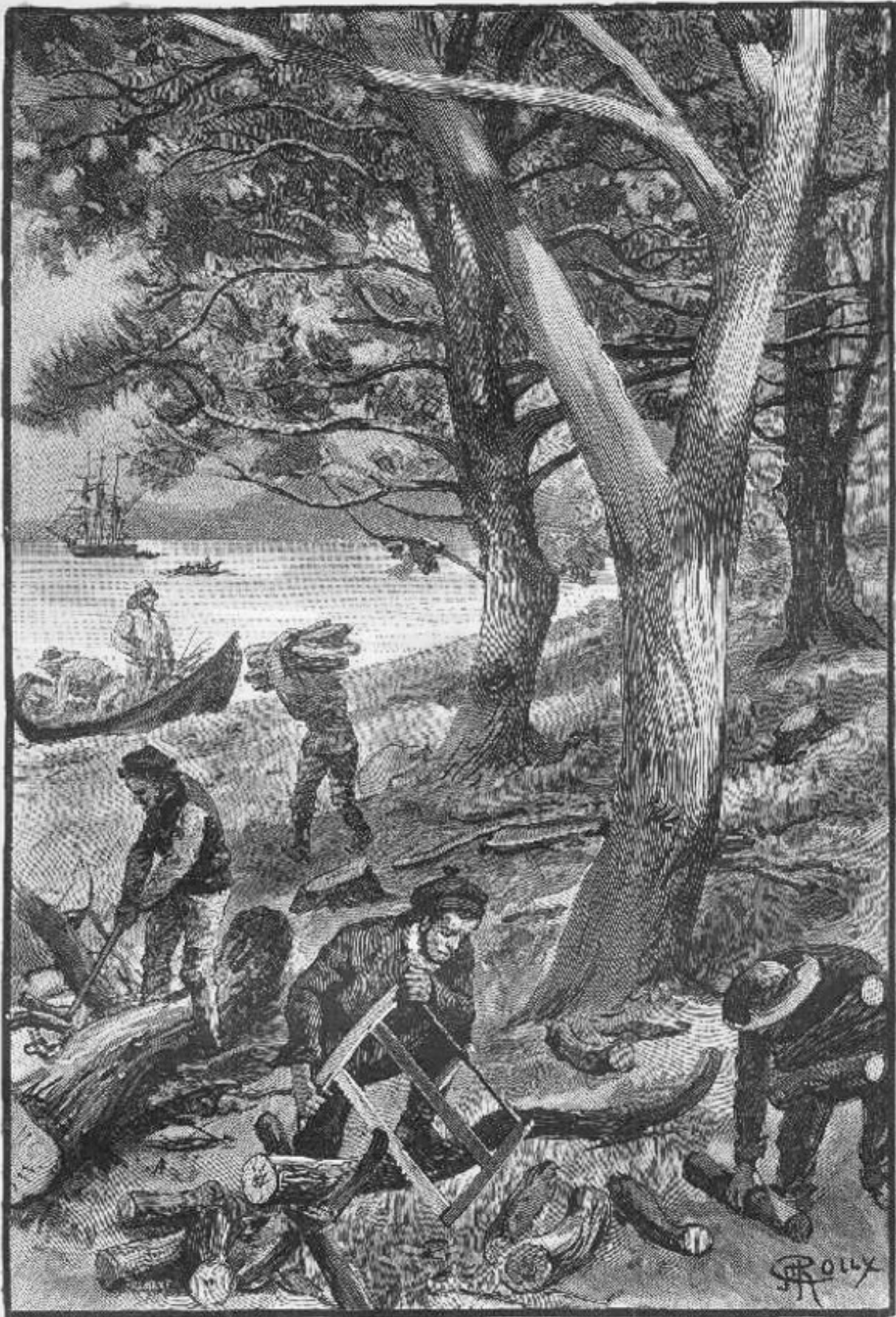
El segundo, los dos tenientes y los contramaestres tenían, pues, bastante tarea. Se trataba de desembarcar los mil setecientos barriles de aceite. El capitán Bourcart debía además vigilar con esmero a su gente. Las deserciones son de temer en aquellas

comarcas, frecuentadas por buscadores de oro, explotadores de placeres, en la isla de Vancouver y en las llanuras del Caribou de la Columbia británica.

En el puerto de Victoria había precisamente dos barcos, el *Chantenay*, de Nantes, y el *Forward*, de Liverpool, a los que la desertión de varios marineros ponía en gran conflicto.

No obstante, Bourcart se creía, hasta lo que esto es posible, seguro de su gente. ¿Acaso no les contendría la esperanza de participar de los beneficios de aquella campaña tan fructífera para ellos como para los armadores del *Saint-Enoch*? No obstante, se imponía severísima vigilancia, y el permiso para abandonar el barco no debía prodigarse. Mejor era dar a bordo doble ración, después de un día de penoso trabajo, que ver a la tripulación correr a las tabernas o garitos, donde fácilmente se hacen malas amistades, que ocasionan malas consecuencias.

Bourcart tuvo que ocuparse, en primer lugar, en colocar su cargamento en el mercado de Victoria. Así es que, apenas desembarcó, dirigióse a casa de *mister* William Hope, uno de los principales corredores de mercancías.



El doctor Filhiol, no teniendo ningún enfermo a quien cuidar, tenía especial interés en visitar los alrededores de la población. Tal vez hubiera visitado toda la isla, de no faltar medios de comunicación.

Nada de caminos; apenas senderos al través de los espesos bosques del interior. Vióse, pues, precisado a limitar el círculo de sus exploraciones.

En total, la ciudad le pareció interesante, como todas las que tan rápidamente prosperan en el suelo de América y a las que el terreno permite extenderse indefinidamente. Construida con regularidad, atravesada por calles que formaban ángulos rectos, sombreada por hermosos árboles, poseía un extenso parque...

¿Cuál es la ciudad americana que no posee uno y hasta varios?

...

Tenía agua dulce en abundancia, suministrada por un depósito establecido a cuatro leguas y alimentado con los mejores manantiales de la isla.

El puerto de Victoria, abrigado en el fondo de una pequeña bahía, está situado en las más favorables condiciones. Es el punto en que se unen los estrechos de Juan de Fuca y de la Reina Carlota.

Los navíos pueden entrar en él, ya por el Oeste ya por el Noroeste.

Su movimiento marítimo está destinado a aumentar en lo porvenir, puesto que comprende toda la navegación de aquellos parajes.

Justo es añadir que ya en aquella época, el puerto ofrecía grandes recursos para los barcos obligados a hacer sus reparaciones después de largas travesías, la mayor parte muy penosas. Un bien surtido arsenal, depósitos para las mercancías y un carenero, estaban a disposición de los barcos.

El capitán del *Iwing* había, pues, suministrado informes exactos a Bourcart. Los aceites marinos estaban en alza, y el *Saint-Enoch* llegaba en la ocasión propicia para aprovecharse de el a. Las

demandas afluían, no solamente a Vancouver, sino también a New Westminster, importante ciudad de la Columbia, situada sobre el golfo de Georgia algo al Nordeste de Victoria. Dos balleneros, el americano *Flower* y el noruego *Fugg*, habían vendido ya su cargamento, y, lo mismo que iba a hacer el *Saint-Enoch*, habían vuelto a partir para la pesca en el Norte del Pacífico.

El asunto del *Saint-Enoch* pudo, pues, tratarse rápidamente entre el corredor Hope y el capitán Bourcart. La venta del artículo se hizo a un precio al que nunca llegó en los mercados de Europa. No quedaba más que desembarcar los barriles y transportarlos a los almacenes, donde serían entregados dijo comprador.

Cuando Bourcart estuvo de regreso a bordo, dijo a su segundo:

—Heurtaux, el negocio está terminado, y debemos felicitarlos por haber seguido los consejos del honrado capitán del *Iwing*.

—¿Aceite y ballena, *monsieur* Bourcart?

—Aceite y ballena, a una compañía colombiana de New Westminster...

—¿Entonces nuestros hombres pueden ponerse a la faena?

—Desde hoy mismo, y trabajando de firme, el navío puede estar en condiciones de partir, a lo más, dentro de un mes, después de haber pasado al carenero.

—¡En pie todo mundo! —ordenó el segundo, cuyas órdenes fue a recibir el contramaestre Ollive.

Desembarcar mil setecientos barriles es trabajo que, aun practicado con orden y actividad, exige ocho días por lo menos. La mitad de los tripulantes se repartió en la cala, mientras la otra mitad trabajaba en el puente. Se podía contar con su buen celo y voluntad, lo que no haría preciso recurrir a los trabajadores del puerto.

Si alguno trabajó con ahínco, éste fue Juan María Cabidoulin. No permitía que se izase ningún barril sin haberlo examinado con detenimiento y sin quedar seguro de que no daría motivo para reclamación alguna. En permanencia continua, junto a sus barriles, con el mazo en la mano, daba en todos un golpe seco. Respecto al aceite no había por qué preocuparse era de superior calidad.

El desembarco se efectuó con todas las garantías posibles, y el trabajo continuó durante la semana entera.

La tarea de Cabidoulin no quedaría terminada con el desembarco del cargamento. Sería preciso reemplazar los barriles llenos por barriles vacíos, en vista de la nueva campaña.

Felizmente, Bourcart encontró en los almacenes de Victoria gran cantidad de ellos, que se procuró a buen precio. Hubo, sin embargo, que hacer algunas reparaciones en ellos, gran trabajo para el que apenas bastaban los días; y si el tonelero no dejó de gruñir por dentro, y aun por fuera, lo hizo acompañado del ruido de mil mazazos dados por él, Thomas y Ferut.

Cuando la cala del *Saint-Enoch* quedó libre, se procedió a limpiarla.

El navío había sido conducido al carenero. Importaba examina el exterior de su casco y asegurarse de que nada había sufrido en él.

El segundo y el contraestre procedieron a esta inspección, y Bourcart confiaba en su experiencia.

Hablando propiamente, no existían averías serias, y únicamente había que practicar algunas reparaciones fáciles: dos o tres bandas del forro de cobre que reemplazar; algunos cabillones que fijar en el bordaje y en las cuadernas; las costuras que rellenar de estopa, y los altos que pintar de nuevo. Este trabajo se efectuó con gran actividad, y seguramente la escala en Vancouver no se prolongaría más del tiempo previsto.

Así se comprenderá que Bourcart no cesara de manifestar su satisfacción ni el doctor Filhiol de repetirle:

—¡Su buena suerte de usted, capitán!... ¡Su buena suerte! Y si continúa...

—Continuará, *monsieur* Filhiol... ¿Sabe usted hasta lo que podría acontecer?...

—¿Qué, capitán?

—Que dentro de dos meses, después de su segunda campaña, el *Saint-Enoch* volviese a Victoria para vender un nuevo cargamento.

Si las ballenas de las islas Kouriles o del mar de Okhotsk no son demasiado feroces...

—¡Cómo, capitán! ¿Encontrarían acaso ocasión mejor para dejarse amarrar y de vender su aceite a precios más ventajosos?

—Creo que no..., creo que no —respondió riendo Bourcart.

Ya se ha dicho que el doctor Filhiol no había podido llevar sus excursiones fuera de la ciudad tan lejos como hubiera deseado. En la vecindad del litoral encontró algunos indígenas, que no son precisamente los tipos más hermosos de la raza de los pieles rojas, de los que aún existen algunos ejemplares en el Far West. No; seres groseros, de rostros feos, cabeza enorme y mal conformada, ojos pequeños, bocas grandes y abominables narices, atravesadas por anillos de metal o agujas de madera. Y como si su natural fealdad no les bastara, tienen la costumbre, en las ceremonias y fiestas, de aplicar sobre su rostro una máscara de madera, más, horrible aún, y que se mueve por medio de cordones para hacer horribles gestos.

En aquella parte de la isla y en el interior los bosques son soberbios y muy ricos en pinos, y cipreses sobre todo. Fue fácil procurarse leña para el *Saint-Enoch*. La caza también abundaba.

Heurtaux y el teniente Allotte mataron algunas parejas de gamos, que el cocinero aprovechó muy bien. Allí pululaban igualmente, los lobos, zorros y armiños, muy difíciles de apresar, y muy apreciados por el valor de su piel.

La excursión más larga del doctor Filhiol le condujo hasta Nanaimo. Hizo el camino por mar en una pequeña balandra afecta al servicio de las dos ciudades. En dicho punto se alzaba un pueblo bastante próspero, y cuyo puerto ofrece a los barcos excelente abrigo.

El tráfico de Nanaimo tiende a aumentar de año en año. Su carbón, de calidad excelente, se exporta a San Francisco, a todos los puertos del Oeste del Pacífico, hasta China y el archipiélago de las Sandwich.

Desde hacía mucho tiempo, aquellos ricos yacimientos eran explotados por la Compañía de la Bahía de Hudson.

La hulla, más que el oro, es la mayor riqueza de la isla Vancouver.

Es indudable que aún se descubrirán ricos yacimientos. Los de Nanaimo exigen un trabajo fácil y le aseguran indudable prosperidad.

El oro de esta región del Caribou de la colonia británica, es caro para recoger, y, según los mineros, para obtener un dólar es preciso gastar dos.

Cuando el doctor Filhiol volvió de aquella excursión, el casco del *Saint-Enoch* estaba pintado de nuevo. En las velas y arboladura se habían hecho algunas reparaciones, lo mismo que en las piraguas, tan maltratadas a veces por los coletazos de las ballenas. El navío reparado fue a anclar en mitad del puerto, y la partida fue definitivamente fijada para el 19 de julio.

Dos días antes de ésta, un navío americano entró en la bahía de Victoria, y ancló a medio cable del *Saint-Enoch*. Era el *Iwing*, de regreso de la bahía Margarita. No se habrá olvidado las relaciones establecidas entre su capitán y el capitán Bourcart, y las no menos cordiales entre los oficiales y los tripulantes.

Así que el *Iwing* ancló, el capitán Forth se hizo conducir al *Saint-Enoch*, donde recibió excelente acogida, en reconocimiento de sus consejos tan bien aprovechados.

Bourcart, siempre amable, le invitó a comer. Se acercaba la hora de sentarse a la mesa, y *mister* Forth aceptó el convite, que contaba devolver al siguiente día a bordo del *Iwing*.

La conversación no cesó en el comedor, donde se reunieron Bourcart, Heurtaux, los dos tenientes, el doctor Filhiol y el capitán americano. Recayó al principio sobre los incidentes de la navegación durante la travesía de los dos navíos de la bahía Margarita a la isla Vancouver. Después de manifestar lo ventajoso de las condiciones en que había vendido su cargamento, Bourcart

preguntó al capitán del *Iwing* si la pesca había sido buena después de la partida del *Saint-Enoch*.

—No —respondió *mister* Forth—; una campaña de las más medianas.

Y en lo que a mí se refiere, no he llenado ni la cuarta parte de mis barriles... Nunca han sido tan raras las ballenas.

—Eso se explica, tal vez —observó Heurtaux—, por la razón de que, en esta época del año, los ballenatos no tienen ya necesidad de sus madres, y éstas y aquél os abandonan la bahía.

—Sin duda esa es una razón —respondió *mister* Forth—. Sin embargo, yo he pescado con frecuencia en la bahía, y nunca recuerdo haberla visto tan desierta a fines de junio. Días enteros se pasaban sin que hubiera ocasión de disponer las piraguas, por más que el tiempo fuera bueno y el mar estuviera en calma. Ha sido gran suerte que usted haya empezado la campaña en los parajes de Nueva Zelandia, *monsieur* Bourcart, pues en la bahía Margarita no hubiera usted completado su cargamento.

—Sí que lo ha sido —respondió Bourcart—, tanto más que allí no hemos visto una ballena de regular tamaño.

—Todas eran pequeñas —respondió el capitán americano—. Hemos pescado alguna que ha dado treinta barriles de aceite.

—Dígame usted, capitán: ¿tiene intención de vender su cargamento en Victoria?

—Sí, suponiendo que los precios sigan altos.

—Así es, y no es la mala estación de la bahía Margarita lo que ha de hacerles bajar. Por otra parte, se espera aún que lleguen barcos de las Kouriles, del mar Okhotsk o del estrecho de Behring.

—La pesca no terminará antes de seis semanas o dos meses —dijo Heurtaux.

—Y nosotros esperamos tomar parte en el a —declaró Romain Allotte.

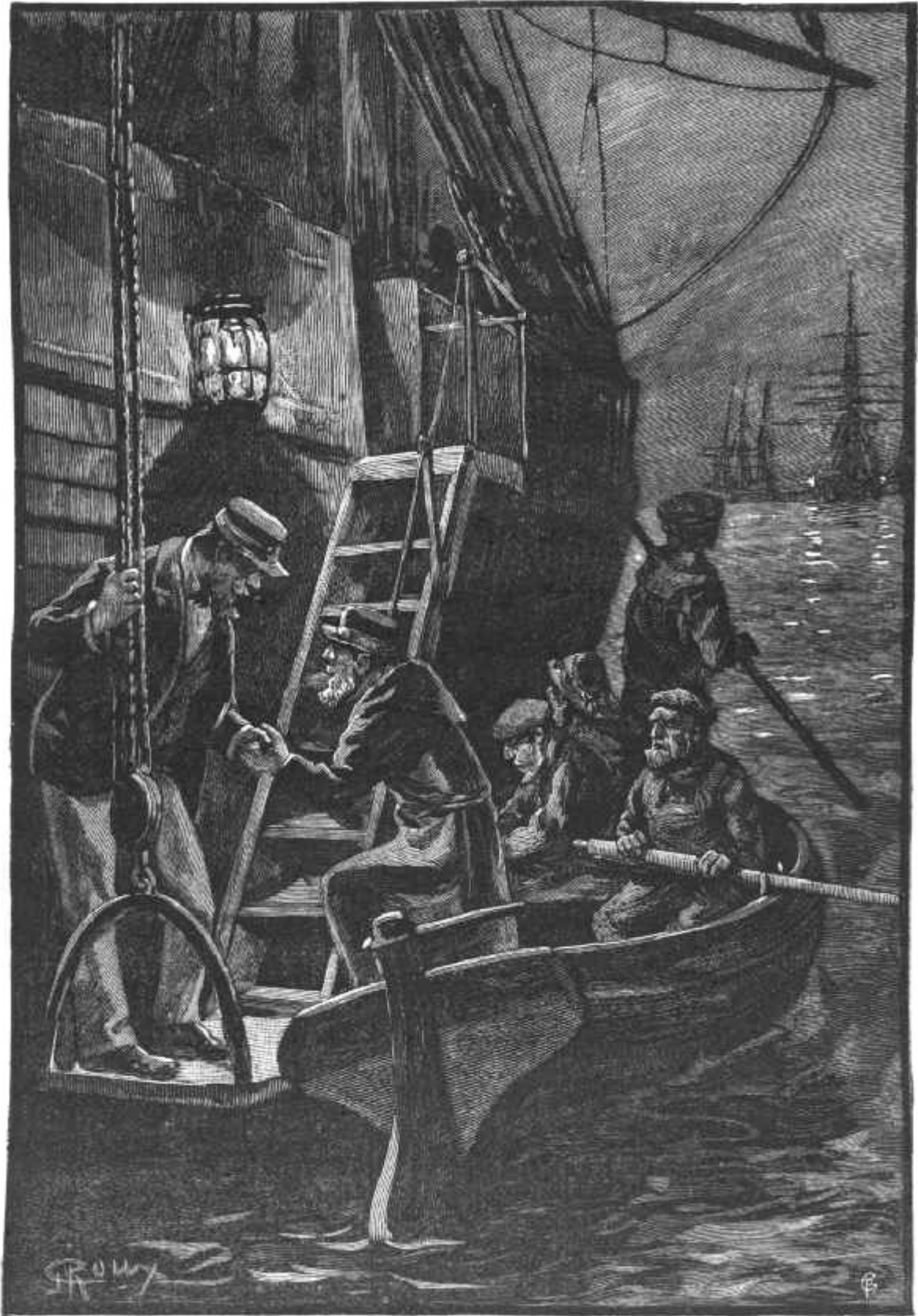
—Pero, capitán Forth —dijo el teniente Coquebert—, ¿acaso los otros balleneros de la bahía Margarita han sido más favorecidos que usted?

—No —afirmó *mister* Forth—; y cuando el *Iwing* se ha puesto a la vela, la mayor parte se preparaba a aparejar para ganar la alta mar.

—¿Irán a las costas de Asia? —preguntó Heurtaux.

—Así lo creo.

—Vaya... ¡Vamos a ser muchos allí! —exclamó Coquebert.



—¡Tanto mejor! —respondió Romain Allotte—. No hay cosa que excite más que el ir dos o tres navíos en persecución de una ballena... ¡Qué honor para la piragua que hiera primero!

—¡Calma, mi querido teniente, calma! —interrumpió Bourcart—. No hay ballena a la vista...

—¿De modo —preguntó *mister* Forth— que está usted decidido a emprender otra campaña?

—Completamente decidido.

—¿Y cuándo parten ustedes?

—Pasado mañana...

—¿Tan pronto?

—*El Saint-Enoch* no tiene más que levar anclas.

—Me felicito, pues, de haber llegado a tiempo para dar a ustedes un apretón de manos.

—Y nosotros nos felicitamos también de haber podido renovar nuestras buenas relaciones —respondió Bourcart—. Mucha pena nos hubiera causado que el *Iwing* entrara en la bahía de Victoria en el momento en que el *Saint-Enoch* la abandonase.

Después, Bourcart y sus oficiales brindaron a la salud del capitán Forth en términos que atestiguaban viva simpatía por la nación americana.

—Después de todo —observó entonces Heurtaux—, aun no habiéndonos vuelto a ver en Victoria, tal vez el *Saint-Enoch* y el *Iwing* hubieran hecho unidos una segunda campaña en los parajes de las Kouriles.

—¿No tiene usted el propósito de tentar la fortuna al norte del Pacífico? —preguntó Bourcart.

—No podría hacerlo —respondió *mister* Forth—. El *Iwing* llegaría algo tarde a los lugares de pesca. Dentro de dos o tres meses los primeros hielos comenzarán a formarse, tanto en el estrecho de Behring como en el mar Okhotsk, y, por desgracia, yo no estoy en situación de darme inmediatamente a la mar. Las reparaciones del *Iwing* exigirán de tres a cuatro semanas.

—Mucho lo lamentamos, *mister* Forth —dijo el capitán Bourcart—. Pero querría volver sobre un hecho del que usted ha hablado y que exige alguna explicación.

—¿De qué se trata, capitán?

—Hacia el fin de su estancia en la bahía Margarita, ¿no ha advertido usted que las ballenas eran raras, y en las que se mostraban una prisa singular por ganar la alta mar?

—Así es —declaró el capitán Forth—, y ellas huían en condiciones que no son las de costumbre. No creo exagerar afirmando que parecían temer algún peligro extraordinario, que obedecían a no sé qué sentimiento de espanto, como heridas del pánico. Saltaban por la superficie de las aguas y lanzaban mugidos, como yo jamás he escuchado.

—Es extraño... —dijo Heurtaux—. ¿Y usted no sabe a qué atribuir...?

—No —respondió *mister* Forth—, a menos que algún monstruo formidable...

—¡Ah, capitán! —dijo Coquebert—. Si el maestro Cabidoulin, nuestro tonelero, le oyese a usted, exclamaría: ¡Es la gran serpiente de mar!

—A fe mía —respondió *mister* Forth—, que sea o no serpiente lo que las ha espantado, las ballenas han huido precipitadamente.

—¿Y no se ha podido, estorbándolas el camino del canal de la bahía, pescar algunas docenas?...

—Confieso a usted que nadie ha pensado en eso. Nuestras piraguas hubieran corrido gran riesgo... Lo repito: allí ha pasado alguna cosa extraordinaria...

—A propósito —preguntó Bourcart—. ¿Qué ha sido de aquel navío inglés llamado *Repton*? ¿Ha hecho mejor pesca que los otros?

—No...; al menos que yo sepa.

—¿Cree usted que ha quedado en la bahía Margarita?

—Se disponía a partir cuando el *Iwing* se ha dado a la vela.

—¿Adónde iba?...

—Según se decía, a continuar su campaña en el Noroeste del Pacífico.

—Pues bien —añadió Heurtaux—. ¡Ojalá no nos lo encontremos!

Llegada la noche, el capitán Forth volvió a bordo de su barco, donde al siguiente día recibió a Bourcart y a sus oficiales. Se habló aún de los sucesos acaecidos en la bahía Margarita. Después, los dos capitanes se separaron con la esperanza de que el *Saint-Enoch* y el *Iwing* se volverían a encontrar algún día en los sitios de pesca.

Capítulo VII

Segunda campaña

El capitán Bourcart aparejó en la mañana del 19 de julio. Levada el ancla, no evolucionó sin trabajo para salir de la bahía. El viento que venía del Sudeste le molestaba entonces, pero sería favorable cuando el *Saint-Enoch*, después de doblar las últimas puntas de Vancouver, se encontrara a algunas millas en alta mar.

El navío no bajaría el estrecho de Juan de Fuca, que había seguido para ganar el puerto. Subió al Noroeste por el estrecho de la Reina Carlota y el golfo de Georgia. Al siguiente día, después de haber rodeado la costa septentrional de la isla, se dirigió hacia el Oeste y, antes de la noche, perdía de vista la tierra.

La distancia entre Vancouver y el archipiélago de las Kouriles puede ser calculado en unas mil quinientas leguas. Cuando las circunstancias se prestan a ello, un velero puede franquearla fácilmente en menos de cinco semanas. Bourcart contaba no emplear más tiempo si la fortuna seguía favoreciéndole como hasta ahora.

La navegación comenzó en excelentes condiciones. Un viento favorable y una mar hinchada por anchas olas permitieron al *Saint-Enoch* desplegar todo su velamen, manteniendo la proa al Oeste-Nordeste, pues aunque esta dirección alargaba algo el camino, cortaba la corriente del Pacífico que lleva hacia el Este, a lo largo de las islas Aleutinas.

En suma, la travesía se hizo sin dificultades, y sin más trabajo en realidad que aflojar o estirar las escotas, con lo que la tripulación estaba descansada y en disposición para la penosa campaña que le esperaba en el mar de Okhotsk.

Juan María Cabidoulin era siempre el más ocupado de a bordo, con el arreglo definitivo de los barriles en la cala, y el de los aparatos para verter el aceite en ellos. Si se presentaba ocasión de amarrar alguna ballena antes de la llegada del *Saint-Enoch* a la costa siberiana, el capitán Bourcart no la dejaría escapar.

—Es de desear, *monsieur* Filhiol —dijo un día al doctor—. La estación está avanzada y nuestra pesca no podrá prolongarse en el mar de Okhotsk más allá de algunas semanas. Los hielos no tardarán en formarse allí y la navegación será difícil.

—Me extraña —dijo el doctor— que los balleneros, siempre acosados por el tiempo, procedan de una manera tan primitiva.

¿Por qué no emplean barcos de vapor, chalupas de vapor, y, sobre todo, máquinas de destrucción más perfeccionadas? Las campañas resultarían así más provechosas...

—Tiene usted razón, *monsieur* Filhiol, y esto sucederá algún día...

Somos fieles a nuestra tradición. Pero la actual segunda mitad del siglo, no acabará sin que en este asunto se obedezca al progreso que a todo se impone.

—Lo creo, capitán, y la pesca será organizada con medios más modernos, a no ser que, puesto que las ballenas se hacen raras, se llegase a encerrarlas en un parque...

—¡Un parque de ballenas! —exclamó Bourcart.

—Hablo en broma —dijo el doctor—. Sin embargo, un amigo mío tuvo tal idea.

—¿Es posible?

—Sí... Encerrar a las ballenas en una bahía como se cerca a las vacas en un campo. Allí su alimentación no costaría nada y se podría vender su leche a buen precio.

—¿Vender su leche, doctor?...

—Que, según se dice, vale tanto como la de vacas.

—Bien... pero ¿cómo ordeñarlas?

—Eso era lo que preocupaba a mi amigo..., y abandonó su magnífico proyecto.

—Obró en el o cueradamente —dijo Bourcart riendo con toda su alma—. Pero, volviendo al *Saint-Enoch*, repito que no podrá prolongar su campaña en el Norte del Pacífico y que nos veremos obligados a partir a principios de octubre.

—¿Y dónde invernará el *Saint-Enoch*?

—Aún lo ignoro.

—¿Lo ignora usted?

—Sí... Esto dependerá de las circunstancias, mi querido doctor. Fijar un plan por adelantado es expuesto.

—¿No ha hecho usted ya la pesca en los parajes situados más allá del estrecho de Behring?

—Sí..., y he encontrado más focas que ballenas. Además, el invierno en el océano Ártico es precoz, y desde la primera semana de septiembre los hielos molestan para navegar. Así es que este año no pienso pasar del 60 grado de latitud.

—Comprendido, capitán. Y en el supuesto de que la pesca haya sido fructífera en el mar de Okhotsk, el *Saint-Enoch* ¿volverá a Europa?

—No, doctor —respondió Bourcart—; en mi opinión será preferible ir a vender el aceite a Vancouver, puesto que los precios son elevados.

—¿Y allí pasará usted el invierno?

—Es probable, a fin de encontrarme en los lugares de pesca al principio de la próxima estación.

—Sin embargo —dijo Filhiol—, es preciso preverlo todo. Si el *Saint-Enoch* no tiene buen resultado en el mar de Okhotsk, ¿esperará usted allí el regreso de la buena estación?

—No..., aunque se puede invernar en Nicolaiev, o en Okhotsk. En tal caso me decidiría más bien a volver a la costa americana, o a la misma Nueva Zelandia.

—De modo, capitán, que suceda lo que suceda, no debemos contar con volver este año a Europa.

—No, mi querido doctor, y no le extrañe a usted. Es raro que nuestras campañas no duren de cuarenta a cincuenta meses... La tripulación... sabe a qué atenerse sobre este asunto... desde hace ya años.

—Crea usted, capitán —respondió Filhiol—, que no se me hará largo el tiempo, y, sea la que fuere la duración de su campaña, no me arrepentiré de haberme embarcado a bordo del *Saint-Enoch*.

No hay que decir que desde los primeros días de la travesía, los vigías habíanse colocado en sus puestos. La mar era observada con cuidado. Dos veces por la mañana y dos por la tarde el teniente Allotte, después de izarse a las barras de los masteleros de juanetes, permanecía allí en observación. A veces velase saltos de agua anunciando la presencia de los cetáceos, pero a mucha distancia para que se pretendiera darles caza.

La mitad del trayecto se había efectuado sin incidente alguno, en diecisiete días de navegación, cuando el 5 de agosto a las diez de la mañana fueron señaladas las islas Aleutinas.

Estas islas, que hoy pertenecen a la América del Norte, formaban parte en aquella época del Imperio ruso, que poseía entonces toda la inmensa provincia de Alaska, de las que realmente las Aleutinas son la prolongación natural.

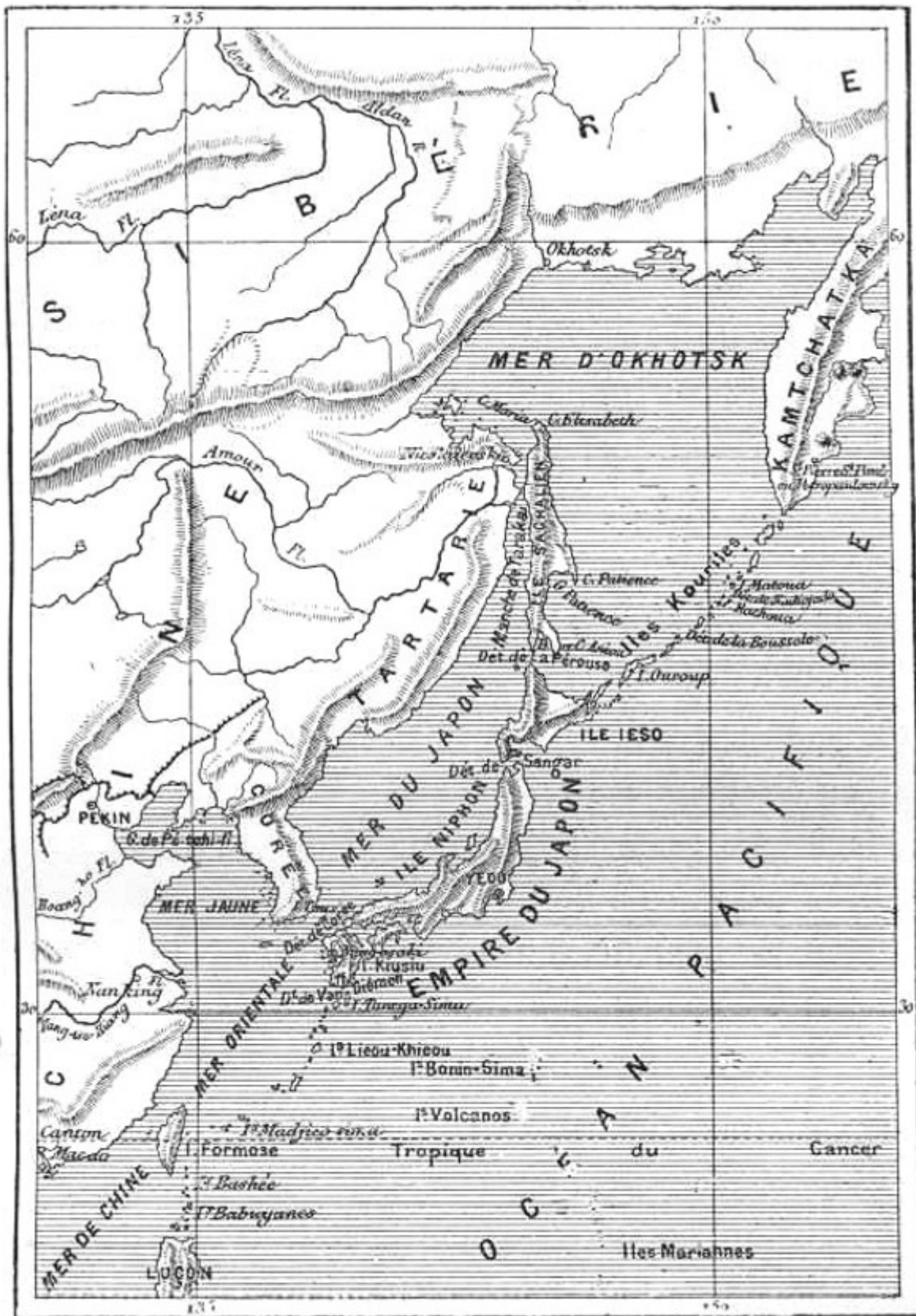
Aquel largo rosario que se desarrolla cerca de diez grados no tiene menos de cincuenta y una cuentas. Está dividido en tres grupos: las Aleutinas propiamente dichas, las Andreanov y las Lisil.

En ellas viven algunos millares de habitantes reunidos en las más importantes islas del archipiélago, donde se dedican a la caza, a la pesca y al comercio de pieles.

A una de las mayores, Aumanak, vio el *Saint-Enoch* a cinco millas al Norte, viendo también el volcán Chichaldinskoi, de nueve mil pies de altura y que estaba en plena erupción. Bourcart no juzgó prudente acercarse más, temeroso que los vientos del Oeste le hicieran encontrar un mar furioso.

Este grupo de las Aleutinas cierra al Sur la ensenada de Behring, que América con el litoral de Alaska y el Asia con el de Kamtchatka limitan al Este y al Oeste. Presenta este grupo la particularidad de describir una curva cuya convexidad está vuelta hacia alta mar, particularidad que también ofrecen en su disposición geométrica las Kouriles, las Lion-Khieoa, las Filipinas y las tierras del Imperio del Japón.

En el curso de aquella navegación, el doctor Filhiol pudo seguir con la mirada los caprichosos contornos de aquel archipiélago, erizado de montes volcánicos y cuyo acceso es extremadamente peligroso durante la mala estación.



Caminando a lo largo de aquella convexidad, el *Saint-Enoch* había evitado las corrientes contrarias. Favorecido por constante viento, no tendría más que franquear una de las ramas del Kouro-Sivo, que, vecino de las Kouriles, sube oblicuamente al Nordeste hacia el estrecho de Behring.

Cuando el *Saint-Enoch* hubo pasado el último islote de las Aleutinas, encontró vientos del Nordeste; ventajosa circunstancia para un navío que iba a poner la proa al Sudoeste en dirección de las Kouriles. Después de atravesar este grupo, Bourcart contaba con llegar al extremo del Kamtchatka antes de quince días. Pero a la entrada del mar de Behring se desencadenó un terrible huracán, al que otro barco menos sólido y peor dirigido no hubiese resistido tal vez. La prudencia no aconsejaba buscar abrigo en el fondo de una ensenada de las Aleutinas, pues el ancla no hubiera agarrado y el barco se hubiera estrellado contra los arrecifes.

La tormenta, acompañada de relámpagos, granizo y lluvia, duró cuarenta y ocho horas. Como el viento rugía con violencia creciente, el velamen del barco quedó reducido tanto como era posible: sólo el trinquete y la gavia.

Durante aquella terrible tempestad, el doctor Filhiol admiró la sangre fría del capitán Bourcart y de sus oficiales y la destreza de los tripulantes. Sólo elogios mereció el contramaestre Ollive por la prontitud y habilidad que ponía en la ejecución de las maniobras.

Poco faltó para que las embarcaciones de estribor, aunque hubieran sido colocadas dentro, no fueran aplastadas, cuando las olas eran tan fuertes que el mar entraba por los imbornales.

Como se comprende, en tales condiciones el *Saint-Enoch* no podía mantenerse a la capa. Tuvo que huir con viento en popa, y durante medio día sin vela, lo que hace la marcha peligrosísima.

Cuando un barco corre en el sentido del viento y tan de prisa, el timón no rige, y es difícil impedir que se arroje ya a babor ya a estribor. Entonces son más de temer los golpes de mar, porque asaltan al barco, no por la proa, hecha para resistirlos, sino por la popa, mal dispuesta para recibir los asaltos de las olas.

Sucedió, pues, que varias trombas líquidas barrieron por completo el puente del *Saint-Enoch*. Felizmente los imbornales bastaron para desalojar el agua y las escotillas resistieron. El barco, gracias al timón, gobernado por el contraмаestre, pudo conservar la proa al Oeste.

El *Saint-Enoch* salió de la borrasca sin grandes averías. El capitán Bourcart sólo tuvo que lamentar la pérdida de un contrafoque que se había procurado instalar a popa y del que bien pronto no quedaron más que jirones agitados por el viento. Después de aquella inútil tentativa para ponerse a la capa, el capitán había decidido huir viento en popa.

La tempestad disminuyó gradualmente en la noche del 10 al 11 de agosto. Al amanecer, el contraмаestre Ollive pudo instalar un velamen conveniente: Se debía temer que el viento se fijase al Oeste, estando aún el *Saint-Enoch* cerca de ochocientas millas de la tierra de Asia, pues se hubiera visto obligado a luchar contra el viento y su marcha se hubiera retrasado considerablemente. Por otra parte, bordear era correr el riesgo de caer en la rápida corriente de Kouro-Sivo, de ser quizás arrastrado hacia el Nordeste, lo que tal vez hubiera comprometido la campaña del mar de Okhostk.

Esta era la gran duda del capitán Bourcart. Confiando en la solidez de su navío, y en el mérito de sus oficiales y de su tripulación, no tenía más zozobra que ver efectuarse aquel salto de viento que hubiera retrasado su llegada a las Kouriles.

—¿Nos abandonará la fortuna, justificando los malditos augurios de Cabidoulin? —repetía con frecuencia.

—Ese no sabe lo que se dice —respondía el contraмаestre Ollive—. Las palabras le salen de la boca como el agua a una ballena. ¡Lo malo es que siempre sopla rojo ese animal!

De todos modos, un retraso, aunque sólo fuera de quince días, hubiera sido muy perjudicial. A primeros de septiembre se forman los primeros hielos en el mar de Okhotsk, y generalmente los balleneros no vuelven allí hasta final de invierno.

A pesar de todo, pasada la tempestad se olvidó el riesgo sufrido por el *Saint-Enoch*. Y continuaron las bromas, de las que era blanco Juan María Cabidoulin.

—Tú, viejo, tú —le decía Ollive—, nos has traído esa borrasca, y si no podemos hacer nuestra campaña, tuya será la culpa.

—Pues, bien —respondió el tonelero—. No hacía falta haber ido a sacarme de mi tienda de la calle de Tourettes y embarcarme a bordo del *Saint-Enoch*.

—Seguramente, Cabidoulin, seguramente... Pero si yo fuera el capitán Bourcart ya sé lo que haría.

—¿Y qué harías?

—Te pondría una bala en cada pie y te echaría al mar.

—Pues, mira, tal vez sería lo mejor que me pudiera pasar —respondió Juan María Cabidoulin con voz grave.

—Muy serio te pones.

—Serio es el asunto... Ya verás cómo termina esta campaña. ¡Ya verás!

—Como ha empezado, viejo; a condición de que se te desembarque en plena mar...

El porvenir se encargaría en dar o no la razón a Juan María Cabidoulin. En el curso de la travesía entre Vancouver y las Kouriles, la tripulación no tuvo ocasión de encender su caldera. Los cetáceos, extraordinariamente raros, no se mostraban más que a grandes distancias; a pesar de que en aquella estación frecuentaban las cercanías del mar de Behring, ballenas gigantescas, ballenatos de treinta metros, culammaks y umgulliks de cincuenta metros. ¿De qué provenía aquello? Ni Bourcart ni Heurtaux se lo explicaban. ¿Acaso aquellos animales, demasiado perseguidos en los mares árticos, buscaban refugio, como sucedía más tarde, en los mares antárticos?

—No... No —decía el teniente Allotte—. Lo que no encontremos antes de las Kouriles lo encontraremos después. Las ballenas nos esperan en el mar de Okhotsk...

Aunque las fantásticas predicciones del teniente debieran realizarse, lo cierto era que no hubo ocasión de utilizar las piraguas para la pesca.

Es de advertir también que no se veía ningún barco, y, sin embargo, en el mes de agosto no es costumbre que los balleneros hayan abandonado aquellos parajes. Verdad que tal vez debían estar ya pescando en el mar de Oktotsk, donde, a juicio del teniente, debían pulular los cetáceos. Y quién sabe si entre aquellos no estaba el *Repton*, el cual, según los informes del capitán Forth, había abandonado la bahía Margarita para dirigirse a los parajes del Noroeste del Pacífico.

—Bueno; por feliz que haya siglo su campaña —decían los marineros—, no lo habrá cogido todo, y aún quedarán algunas ballenas para el *Saint-Enoch*.

Los temores de un cambio de viento no se habían realizado.

Después de veinticuatro horas el viento había vuelto a soplar del Sudeste. Transcurrieron varios días. Ya las aves de mar, de esas que se aventuran a algunos cientos de millas a alta mar, revoloteaban en torno del barco, posándose a veces en el extremo de las vergas.

El *Saint-Enoch*, amuras a babor, andaba con velocidad media de diez a once nudos. La travesía se efectuaba en forma de no dar motivo de queja al capitán Bourcart.

El 21 de agosto, según la doble observación de las diez de la mañana y del mediodía, el punto indicó 165° 37' minutos en longitud y 49° 13' en latitud.

A la una, el capitán y sus oficiales estaban reunidos en la toldilla.

El *Saint-Enoch*, inclinado sobre estribor, dejaba tras sí una blanca estela.

De repente el segundo dijo:

—¿Qué se ve allá abajo?

Allí se dirigieron todas las miradas, advirtiendo una ancha banda negruzca que parecía animada de un singular movimiento, semejante al de los reptiles.

—¡Calla! —exclamó el teniente Allotte, bromeando—. ¿Será la gran serpiente de mar de Cabidoulin?

Precisamente en la proa, con la mano sobre los ojos, el tonelero miraba en aquella dirección sin pronunciar palabra.

El doctor Filhiol acababa de subir a la toldilla, y el capitán le dijo, entregándole el antejo:

—Mire usted...

—Parece un escollo sobre el que revolotean numerosos pájaros —dijo el doctor Filhiol, después de mirar atentamente durante algunos minutos.

—No conozco escollo alguno en este sitio —declaró el capitán Bourcart.

—Además... —añadió el teniente Coquebert—. Esa banda, sea lo que sea, tiene movimiento.

Cinco o seis marineros rodeaban al tonelero, que permanecía en silencio.

El contraestre le dijo:

—Y bien, viejo... ¿es el o?...

Por toda respuesta Cabidoulin hizo un gesto que significaba: ¡Tal vez!

El monstruo, suponiendo que fuera un monstruo, se agitaba en la superficie del agua, a unas tres millas del *Saint-Enoch*. Su enorme cabeza, si era cabeza, parecía provista de espesa crin, tal como las que las leyendas noruegas atribuyen a los *krakens*, cefalópodos y diversas especies de la teratología marina.

Seguramente, ninguna ballena, ni aun de las más vigorosas, hubiera podido resistir los ataques de aquel gigante oceánico. Y, realmente, ¿no explicaba su presencia que las ballenas hubieran desertado de aquella parte del Pacífico? Un navío de cinco o seis toneladas no hubiera podido librarse del ataque del prodigioso animal.

De repente toda la tripulación prorrumpió en un grito:

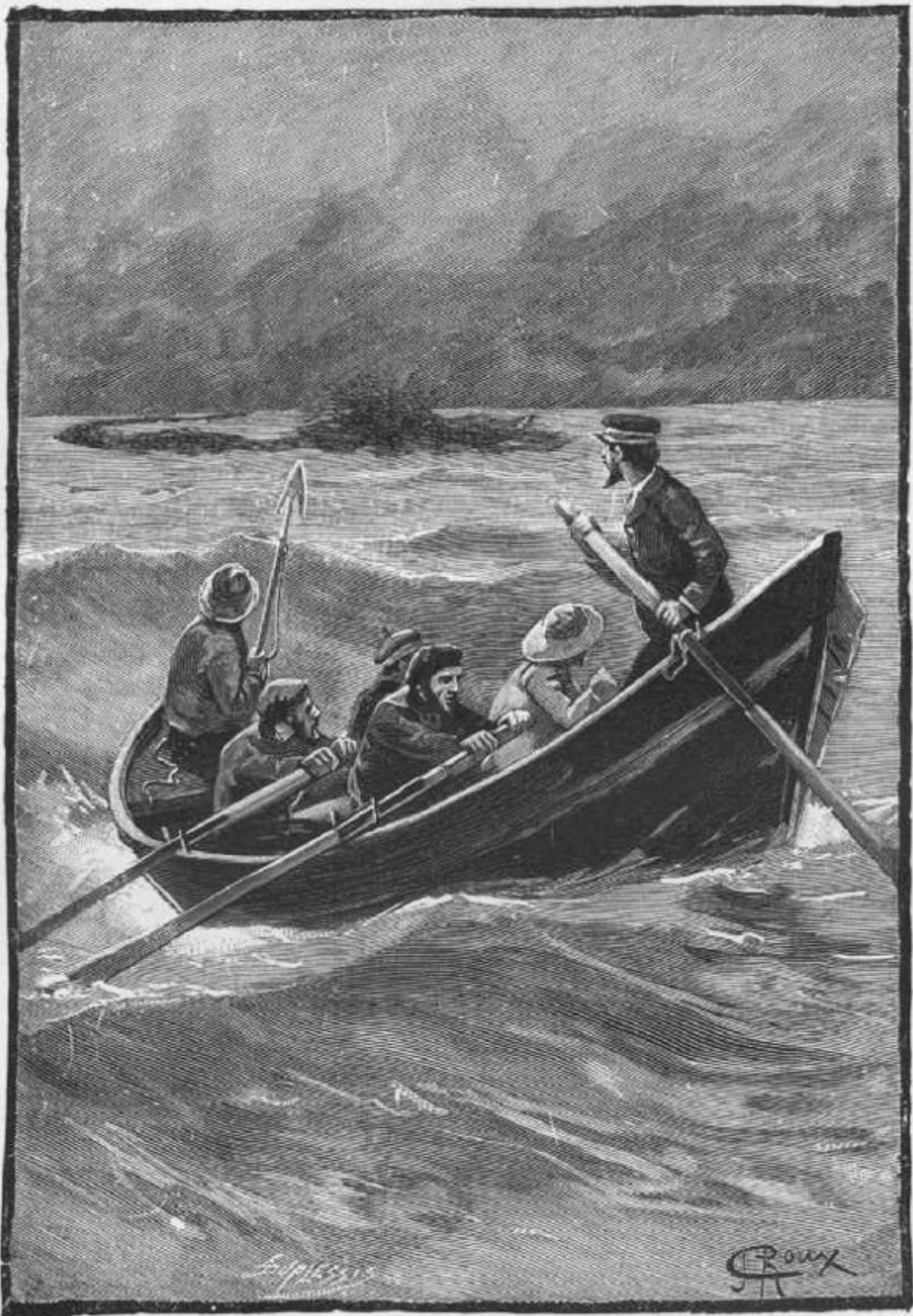
—¡La serpiente de mar!... ¡La serpiente de mar!...

Y las miradas no se apartaron ya del monstruo en cuestión.

—Capitán —preguntó el teniente Allotte—, ¿no tiene usted curiosidad de saber si esa bestia suministrará tanto aceite como una ballena? Yo apuesto que llenamos doscientos cincuenta barriles si logramos amarrarla.

Desde el instante que el animal había sido señalado se había aproximado una media milla, sin duda por la acción de la corriente.

Se distinguían mejor sus anillos, que se desarrollaban por un movimiento vermicular, su cola que se elevaba a veces y su formidable cabeza de erizada crin, de la que no se escapaba ningún chorro de agua, como sucede en los cetáceos.



A la pregunta formulada y repetida por el teniente de echar las piraguas a la mar, el capitán Bourcart no había aún respondido.

Heurtaux y Coquebert estaban junto a él, y Bourcart, después de unos momentos de vacilación, dio orden de preparar dos piraguas a fin de observar al monstruo desde más cerca, pues el *Saint-Enoch* no hubiera podido hacerlo sin exponerse.

Cuando el tonelero vio a los hombres ocupados en preparar las embarcaciones, se acercó al capitán Bourcart y le dijo, no sin emoción

—Capitán... capitán Bourcart... ¿Usted quiere...?

—Sí, Cabidoulin, quiero saber a qué atenerme...

—¿Es prudente?...

—En todo caso se debe hacer...

—¿Vas tú con ellos? —añadió el contramaestre Ollive.

El tonelero volvió a proa sin responder. Después de todo, se habían burlado con tanta frecuencia de «su serpiente de mar», que tal vez no le disgustaba aquel encuentro que iba a darle la razón.

Las dos piraguas, cada una con cuatro marineros al remo, en una el teniente Allotte y el arponero Ducrest, y en la otra el segundo Heurtaux y el arponero Kardek, después de largas sus amarras, se dirigieron hacia el animal. Las órdenes del capitán eran formales: se debía proceder con la mayor prudencia.

Bourcart, Coquebert, el doctor Filhiol y el contramaestre Ollive quedaron en observación sobre la toldilla, después que el navío se puso al paio.

El tonelero, el herrero, el carpintero, los otros dos arponeros, el cocinero, los marineros, estaban en la proa. Los grumetes, inclinados sobre el empalmetado, mezclaban a su curiosidad algo de miedo.

Todas las miradas siguieron a las barcas, que pronto estuvieron a medio cable del prodigioso animal. Todos esperaban que se levantase bruscamente.

El monstruo permanecía inmóvil. Su cola no agitaba el mar.

Vióse entonces que las piraguas pasaban a lo largo de él, rozándole, y que después arrojaban amarras, sin que él hiciese ningún movimiento..., remolcándole al fin para llevarle al navío.

No era un monstruo marino, sino simplemente un alga gigantesca, cuya raíz semejaba una enorme cabeza, algo parecida a la inmensa cinta vegetal que el *Pélking* había encontrado en 1848 en los mares del Pacífico.

El contramaestre Ollive dijo al tonelero, burlonamente:

—¡He ahí tu bestia! ¡Tu famosa serpiente de mar! Un montón de hierbas... Un alga... Y qué, viejo, ¿sigues creyendo en el a?

—Creo lo que creo —respondió el otro—; y un día u otro será preciso que los demás me crean.

Capítulo VIII

El mar de Okhotsk

Todas las miradas siguieron a las barcas, que pronto estuvieron a medio cable del prodigioso animal. Todos esperaban que se levantase bruscamente.

El monstruo permanecía inmóvil. Su cola no agitaba el mar.

Vióse entonces que las piraguas pasaban a lo largo de él, rozándose, y que después arrojaban amarras, sin que él hiciese ningún movimiento..., remolcándole al fin para llevarle al navío.

Las Kouriles, menos numerosas que las Aleutinas, son en su mayor parte islotes deshabitados. Tres o cuatro, no obstante, pueden ser consideradas como islas, por ejemplo, Paramouchir, Owekotan, Matoua.

Llenas de bosques, poseen un suelo productivo. Las otras, rocosas y arenosas, impropias para todo cultivo, son completamente estériles.

Parte de este grupo es tributaria del Imperio del Japón, cuyo dominio prolonga; la otra parte septentrional depende de la provincia rusa del Kamtchatka, y sus habitantes, pequeños, velludos, son designados con el nombre de *kamtchadales*.

M. Bourcart no pensaba detenerse en medio de aquel grupo, donde no tenía nada que hacer. Deseaba franquear cuanto antes la barrera que limita el mar de Okhotsk, al Sur y Sudeste, a fin de comenzar su segunda campaña.

Después de doblar el cabo Lopatka, al extremo de la península Kamtchadale, y dejando a babor Paramouchir, el *Saint-Enoch* entró en aguas siberianas el 23 de agosto, después de treinta y seis días de navegación desde Vancouver.

La vasta ensenada de Okhotsk, protegida por las Kouriles, comprende una superficie tres o cuatro veces superior a la del mar Negro. Al igual de un océano, tiene sus tempestades, a veces de violencia extraordinaria.

Durante el paso del *Saint-Enoch* a través del estrecho, ocurrió un accidente, en realidad poco grave, pero que hubiera podido serlo.

Encontrábase el barco en el sitio más estrecho del golfo, cuando, bajo la acción de una corriente, su proa chocó contra un arrecife cuya posición estaba indicada en el mapa con poca exactitud.

El capitán Bourcart se encontraba en aquel momento en la toldilla, junto al timonel, y el segundo en el empalmetado de babor.

Al producirse el choque, que fue muy ligero, se oyó esta orden —¡Tomad el viento por delante de las tres gaviotas!

Inmediatamente la tripulación obedeció, y el viento tomó el velamen por detrás, con lo que el *Saint-Enoch* pudo librarse quedándose atrás. Pero el capitán Bourcart comprendió que esta maniobra sería insuficiente y que sería preciso proceder de otra forma. Lanzóse una canoa al mar con un ancla. Después, el teniente Coquebert y dos grumetes se ocuparon en echarla en sitio conveniente.

Como se ha dicho, el choque no fue indolente, y un barco tan sólidamente construido como el *Saint-Enoch* debía salir de él sin desperfecto alguno.

Además, cuando la marea subiese se levantaría por sí mismo. El primer cuidado de Bourcart había sido enviar a reconocer la bomba al contramaestre y al carpintero.

Ambos vieron que el barco no hacía agua.

No se trataba, pues, más que de esperar la marea; y cuando ésta llegó, tras algunos crujidos de su quilla, el *Saint-Enoch* salió del peligro.

Orientadas enseguida sus velas, una hora después estaba en el mar de Okhotsk.

Los vigías volvieron entonces a ocupar su puesto en las barras del palo mayor y del trinquete, a fin de señalar las ballenas que pasaran. Todos creían obtener aquí tan buen resultado como en la bahía Margarita o en Nueva Zelandia. Antes de dos meses, el *Saint-Enoch*, de regreso en Vancouver, habría vendido su segundo cargamento a precios no menos ventajosos que el primero.

El cielo estaba muy limpio. Soplaban buen viento de Sudeste. La mar se hinchaba en grandes olas, que no reventaban, y las embarcaciones no corrían el riesgo de tener dificultades en su marcha.

Había cierto número de navíos a la vista, la mayor parte balleneros. Probablemente explotaban aquellos parajes desde algunas semanas, y proseguirían su campaña hasta el invierno. Los otros barcos iban con destino a Nicolaievsk, a Okhotsk, a Ayan, los principales puertos de aquella región.

Ya en aquella época, Nikolaievsk, capital de la provincia del Amur, situada casi en la embocadura del gran río de este nombre, formaba una ciudad importante, cuyo comercio aumentaba de año en año. Ofrecía un puerto abrigado sobre el estrecho de Tartaria, que separa el litoral de la extensa isla de Sakhalin.

Tal vez en el espíritu de Juan María Cabidoulin, la varadura del *Saint-Enoch* había sido el comienzo de la mala suerte; y de notar es que el principio de aquella campaña en el mar de Okhotsk no fue muy feliz.

Durante la mañana, a distancia de dos millas, se señaló una ballena. Bourcart hizo que las cuatro piraguas fueran a darle caza.

En vano la persiguieron. No fue posible volverla a ver, después de hundirse en el mar por tres veces.

Al siguiente día, igual tentativa e igual resultado. Las embarcaciones volvieron a bordo sin que los arponeros hubiesen lanzado el arpón.

No era que las ballenas faltasen en aquel mar. Algunas otras fueron señaladas por los vigías. Pero, muy feroces o muy atemorizadas, no daban tiempo a que se llegase a ellas. ¿Eran más favorecidos por la suerte los barcos que estaban a la vista? No había motivo para creerlo.

Fácilmente se comprende que la tripulación experimentase cierto despecho. El que lo sentía en mayor grado era el teniente Allotte, y se podía temer que, a pesar de las recomendaciones del capitán Bourcart, cometiese alguna imprudencia.

El capitán tomó la resolución de conducir al *Saint-Enoch* a las islas Chantar, donde él había ya pasado dos estaciones con gran provecho.

Tres meses más tarde, los balleneros del mar de Okhotsk se encontrarían con los últimos hielos del invierno, que harían la pesca más difícil, pues los navíos se ven obligados a dar vuelta a los *icefields*, y con gran frecuencia transcurren dos o tres días antes de que descubran un claro que les permita ir por buen camino.

Pero en el mes de agosto la mar está completamente libre aun en su parte septentrional. Lo más de temer era la formación de los hielos llamados *young ices* antes que hubiera terminado la segunda campaña del *Saint-Enoch*.

El 29 se llegó ante las islas Chantar, agrupadas en el fondo de la bahía en la estrecha ensenada que hunde más profundamente el litoral de la provincia del Amur.

Más allá se abre otra bahía, llamada Finisto o del Sudoeste, que no tiene gran profundidad. Bourcart la conocía, y fue a anclar en ella.

Allí se produjo un accidente, muy grave esta vez.

En el momento en que el ancla tocaba en el fondo, dos marineros acababan de izarse a la verga de la gavia. Cuando la cadena del ancla estuvo tirante, el contramaestre Ollive recibió la orden de arriar las gavias. Por desgracia se olvidó de gritar a los marineros que se sostuviesen bien. En el instante en que, largadas las drizas la verga cala a la altura del tamborete, uno de los

marineros tenía una pierna sobre los obenques y la otra sobre el escalón de la verga. Sorprendido en esta posición, no tuvo tiempo de agarrarse con las manos a los obenques, y cayendo sobre la piragua del segundo, fue lanzado al mar.

Aquel infortunado, de treinta años de edad, y cuyo nombre era Rollat, menos feliz que aquel compañero suyo que, como se recordará, pudo ser salvado en circunstancias idénticas en los parajes de Nueva Zelandia, desapareció bajo las olas.

Sin duda Rollat estaba gravemente herido; tal vez se había fracturado un brazo o una pierna. No subió a la superficie, y sus compañeros le buscaron en vano.

Esta era la primera víctima de la campaña del *Saint-Enoch*; el primero de los que no volverían al puerto.

La impresión que causó este accidente fue profunda. No se volvería a ver a Rollat..., a aquel excelente hombre, apreciado por sus jefes..., querido de todos.

—Me parece que esto empieza a ir mal.

Transcurrieron varios días, y aunque fueron vistas algunas ballenas, ninguna pudo ser apresada. El capitán de un navío noruego, de escala en la bahía Finisto, declaró que no recordaba haber conocido tan mala temporada, y que, a su juicio, el mar de Okhotsk no tardaría en ser abandonado como estación exclusiva para la pesca de ballenas.

Aquel a misma mañana, en el momento en que un barco entraba en la bahía, el teniente Coquebert gritó:

—¡Eh! ¡Ahí está!

—¿Quién? —preguntó Heurtaux.

—¡El *Repton*!

En efecto: el ballenero inglés, proa al Nordeste, se mostraba a menos de dos millas.

Indudablemente había reconocido al barco francés, pero esta vez, como la primera, el capitán King no intentó entrar en relaciones con el capitán Bourcart.

—¡Eh!... ¡El diablo te lleve! —exclamó Romain Allotte.

—No parece haber tenido más suerte en el mar de Okhotsk que en la bahía Margarita —dijo Heurtaux.

—Efectivamente... No parece que la carga le pese mucho —añadió Coquebert.

—Tampoco los demás barcos han hecho mejor pesca este año —dijo Bourcart—. ¿Será que, por uno u otro motivo, las ballenas abandonan estos sitios para no volver?

En todo caso, era difícil que el *Saint-Enoch* hiciese una buena campaña antes de la aparición de los hielos.

En aquel sitio, sin hablar de algunos puertos, la costa no está desierta. Los habitantes descienden frecuentemente de las montañas del interior, y su presencia no debe causar inquietud.

Pero, si cuando los marineros van a tierra para cortar leña no deben preocuparse de los bípedos, deben, sí, tomar precauciones contra ciertos cuadrúpedos muy peligrosos, sobre todo contra los osos, que en bandadas salen de los bosques, atraídos por los restos de las ballenas abandonados en la playa, y por los que muestran gran afición.

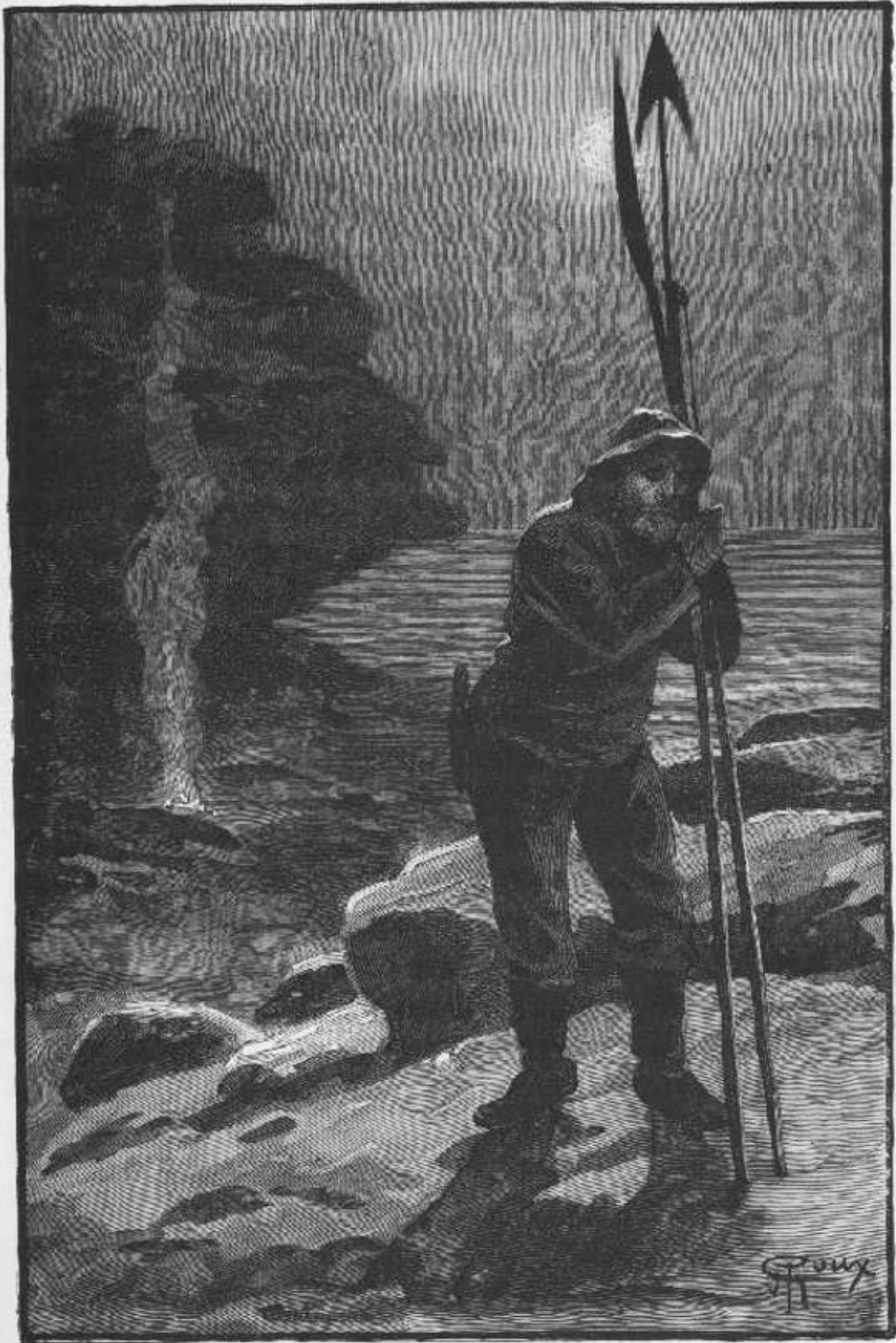
Así es que los marineros del *Saint-Enoch* se provieron de lanzas para defenderse de los ataques de aquellos plantígrados.

Los rusos proceden de otra manera. En presencia de un oso esperan al animal a pie firme, arrodillados en el suelo, y poniendo sobre su cabeza las manos, armados de un cuchillo. Cuando el oso se precipita sobre ellos se hiere por su propio impulso, y con el pecho atravesado cae al lado de su valiente adversario.

Todos los días, después de levar anclas el *Saint-Enoch*, bordeaba fuera de la bahía Finisto, en busca de ballenas, y volvía por la tarde sin haber conseguido pescar nada.

Otras veces, favorecido por buen viento, bajo sus tres gavia y sus foques salía a alta mar, con los vigías en observación y las piraguas dispuestas. Pero apenas si en veinticuatro horas era señalado un cetáceo, y a tales distancias que no se podía pensar en perseguirle.

El *Saint-Enoch* fue entonces a Ayan, puertecito de la costa occidental, donde el comercio de pieles ha tomado gran importancia.



La tripulación pudo subir a bordo un ballenato de regular tamaño, de la especie de los que los americanos llaman *krampses*.

Flotaba muerto, y no se sacó de él más de seis barriles de un aceite semejante al de los cachalotes.

Como se ve, los resultados de la campaña en el Norte del Pacífico amenazaban ser nulos.

—Y aun —repetía Heurtaux al doctor Filhiol— si estuviéramos en invierno, nos dedicaríamos a la caza de los lobos marinos. A partir de octubre frecuentan los hielos del mar de Okhotsk, y sus pieles se venden a buen precio.

—Por desgracia, *monsieur* Heurtaux, aún faltan algunas semanas para el invierno, y en tal época el *Saint-Enoch* habrá abandonado estos parajes.

—Entonces, *monsieur* Filhiol, volveremos con el vientre vacío.

Es cierto que, desde la formación de los primeros hielos, dichos anfibios, lobos marinos y otros, aparecen por centenares en la superficie de los *icefields*. Mientras se calientan al sol es fácil capturarlos, siempre que se les sorprenda dormidos. Las piraguas se aproximan a la vela. Algunos hombres desembarcan, cogen al animal por las patas traseras y lo transportan a la embarcación.

Tales lobos marinos, muy desconfiados, tienen oído extraordinariamente fino, igual que la mirada; así es que, cuando uno da la señal, la banda huye rápidamente sobre los hielos.

El 4 de septiembre, el teniente Coquebert encontró una ballena muerta. Después de amarrarla por la cola, la subió a bordo.

Encendióse el horno, y el día entero se empleó en fundir la grasa. Fue de notar que el animal, recientemente herido en el flanco, no lo había sido por un arponazo. La herida parecía haber sido hecha por la mordedura de alguna lija. La ballena no dio aceite más que para cuarenta y cinco barriles.

Generalmente, en la pesca del mar de Okhotsk, se procede de modo distinto que en otros parajes. Las piraguas, enviadas lejos, tardan cinco o seis días en volver a bordo, sin que de aquí se deba deducir que permanecen todo ese tiempo en la mar. Por la noche

vuelven a la costa, y son puestas en seco para impedir que la marea las arrastre. Los hombres construyen chozas con ramas, toman su comida y permanecen allí hasta el alba, guardándose del ataque de los osos.

Transcurrieron varios días antes que el *Saint-Enoch* volviese a anclar en la bahía Finisto. Llegó en dirección Norte hasta el pueblo de Okhotsk, puesto frecuentado del litoral, pero sin hacer escala en él.

M. Bourcart, que no perdía toda esperanza, quiso dirigirse por la parte donde está situada la península de Kamatchalade, en la que quizá se habían refugiado las ballenas esperando la época de volver a franquear el paso de las Kouriles.

Esto era precisamente lo que había hecho el *Repton* después de haber puesto a bordo algunos centenares de barriles.

El *Saint-Enoch*, aprovechando un buen viento del Sudeste, se dirigió hacia la estrecha porción del mar de Okhotsk, comprendida entre la península y la costa siberiana.

Anclado a dos o tres millas de tierra, casi a la altura del puertecillo de Yamsk, el capitán Bourcart decidió enviar tres piraguas en busca de las ballenas, sin fijar plazo para su vuelta, y con la condición de que no se separasen.

Las piraguas del segundo y de los dos tenientes fueron designadas para navegar unidas, con los arponeros Kardek, Durut y Ducrest, cuatro marineros, dos grumetes y los instrumentos necesarios, lanzas, fusiles lanzabombas y layas.

A las ocho partieron, dirigiéndose al Noroeste, a lo largo de la costa. Ligero viento favorecía su marcha, y bien pronto, al doblar una punta, perdieron de vista al *Saint-Enoch*.



Durante la mañana no se advirtió la presencia de ningún cetáceo, lo que era para preguntarse si por igual motivo no habían desertado del mar de Okhotsk como de la bahía Margarita. Sin embargo, a las cuatro y media, varios surtidores de agua se elevaron a tres millas al Nordeste..., surtidores blancos de regular intermitencia. Algunas ballenas, esta vez vivas, se agitaban en la superficie del mar.

Por desgracia, el día estaba muy avanzado para darles caza. Ya el sol declinaba hacia las montañas siberianas del Oeste. La noche vendría antes de que hubiera sido posible lanzar el arpón, y la prudencia aconsejaba no permanecer durante el día en el mar.

Heurtaux hizo entonces señales a las dos piraguas que se encontraban a media milla, y cuando estuvieron las tres a bordo, dijo:

—¡A tierra!... ¡Mañana al alba iremos a alta mar!

Tal vez Romain Allotte hubiera preferido continuar la caza, pero tuvo que obedecer. Realmente, la resolución de Heurtaux era prudente. Navegando en aquellas condiciones, ¿hasta dónde podrían ser arrastradas las piraguas? ¿No era preciso tener en cuenta la distancia de once o doce millas que les separaba entonces del *Saint-Enoch*?

Cuando las piraguas tocaron en tierra en el fondo de una estrecha ensenada, los hombres las arrastraron a la arena. Para siete u ocho horas que habían de permanecer en la costa, Heurtaux no creyó que fuera indispensable construir una cabaña.

La comida se hizo bajo los árboles; después se echaron en tierra para dormir unas horas.

Heurtaux tomó la precaución de dejar un hombre en guardia.

Armado de una lanza y de un arpón, sería relevado cada dos horas, a fin de defender el campamento contra el ataque de los osos.

—¡He aquí cómo a falta de ballenas se pesca al oso! —dijo el teniente Allotte.

La noche no fue turbada sino por rugidos lejanos, y al amanecer todo el mundo estaba en pie.

En algunos instantes los marineros lanzaron al mar las tres piraguas.

El tiempo estaba brumoso, lo que es frecuente en el mes de que se trata en aquella latitud; pero probablemente el sol vencería la bruma. Así sucedió durante la mañana, y aunque el cielo continuase encapotado en sus altas zonas, la mirada podía extenderse hasta el horizonte.

Las piraguas se habían dirigido hacia el Nordeste, conservando cada una libertad en su movimiento. El teniente Allotte, para estimular a su gente, se colocó a la cabeza, siendo el primero en señalar una ballena que se encontraba a tres millas. Tomáronse todas las medidas necesarias para amarrarla. Las tres embarcaciones comenzaron a maniobrar en forma de acercarse al animal. Era preciso, en cuanto esto fuera posible, evitar alarmarla.

La ballena acababa de hundirse, y fue menester esperar a que reapareciera.

Cuando la ballena volvió a la superficie, a menos de un cable, el teniente Coquebert se encontraba a buena distancia de ella para herirla. El arponero Durut, de pie en la proa, estaba dispuesto a lanzar el arpón.

La ballena, de gran tamaño, con la cabeza vuelta hacía alta mar, no sospechaba el peligro, lo que era gran suerte, pues teniendo en aquel momento la mitad del cuerpo bajo la barca, hubiera bastado un coletazo para echarla a pique.

Repentinamente se hundió, pero a tal profundidad, que el sedal se escapó de las manos del teniente, y éste no tuvo más que el tiempo preciso para fijar la boya al extremo.

Cuando el animal salió, Kardek lanzó su arpón.

Las otras dos piraguas llegaron entonces. Algunos lanzazos fueron dirigidos contra el animal, quien, después de arrojar sangre, expiró sin haberse agitado mucho.

Tratábase ahora de remolcarla hasta el *Saint-Enoch*; trabajosa faena, pues la distancia era bastante considerable: cinco millas por lo menos.

Así es que Heurtaux dijo al primer teniente:

—Coquebert, largue usted su amarra y aproveche el viento para llegar a Yamsk... El capitán Bourcart se apresurará a aparejar y vendrá a nuestro encuentro, poniendo la proa al Nordeste.

—Comprendido —respondió el teniente.

—Creo que puede usted reunirse al *Saint-Enoch* antes de la noche —añadió Heurtaux—. En todo caso, si es preciso esperar hasta el día, esperaremos. Remolcando masa tan enorme, no haremos más que una milla por hora.

Esta era la mejor solución, y la piragua, después de haber izado su vela, tomó rumbo hacia la costa.

Las otras dos piraguas, favorecidas por la corriente, siguieron la misma dirección, aunque con lentitud.

En estas condiciones no se trataba de pasar la noche en el litoral; alejado más de cuatro millas. Además, si el teniente Coquebert no había sufrido retraso, tal vez el *Saint-Enoch* llegaría antes de la noche.

Desgraciadamente, a eso de las cinco las brumas comenzaron a espesarse, el viento cayó y el campo de la mirada se redujo a una docena de toesas.

—Esta bruma va a molestar al capitán Bourcart —dijo Heurtaux, con seguridad.

—En el supuesto de que la piragua le haya encontrado —dijo el arponero Kardek.

—No hay más que anclar sobre la ballena —añadió el teniente Allotte.

—Así es —respondió Heurtaux.

Las provisiones fueron sacadas de los sacos, carne salada y galleta, agua dulce y tafia. Los marineros comieron y se tendieron para dormir hasta el nuevo día. Sin embargo, la noche no fue absolutamente tranquila. A la una las piraguas, sacudidas por

violento vaivén, corrieron el riesgo de que sus amarras se rompieran, y fue menester doblarlas.

¿De qué procedía aquella extraña agitación del mar? Nadie pudo explicárselo. Heurtaux tuvo la idea de que algún gran *steamer* pasaba a corta distancia, y temió ser abordado en medio de las brumas.

Uno de los marinos tocó repetidas veces la bocina. Nadie respondió.

Además, no se oía ni el ruido de una hélice ni el del escape del vapor que acompañan a un *steamer* en marcha, ni tampoco se veía la luz de los faroles.

Aquel a tumultuosa alteración se prolongó durante cuarenta minutos, y fue algunos instantes tan fuerte, que Heurteaux casi pensaba en abandonar al ballenato.

Sin embargo, aquello terminó y la noche se acabó tranquilamente. ¿Cuál había sido la causa de la agitación de las aguas? Ni Heurtaux ni el teniente Allotte podían imaginarlo. ¿Un *steamer*? De ser éste el motivo, la agitación no hubiera durado tanto tiempo. Además, parecía haberse oído formidables rugidos, muy diferentes de los que produce el vapor.

Al siguiente día la niebla se levantó como la víspera. El *Saint-Enoch* no aparecía aún. Verdad que el viento era débil. Sin embargo, a las nueve se hizo más fuerte, y uno de los arponeros señaló el barco al Sudoeste.

Cuando estuvo a medio cable, Bourcart se puso al paio y las piraguas llevaron al ballenato, al que se pasó una amarra por la cola. Fue preciso emplear casi todo el día para subirle a bordo, pues era enorme. Al siguiente se encendió el horno, y tras una faena que duró cuarenta y ocho horas, el tonelero Cabidoulin calculó en ciento veinticinco barriles la cantidad de aceite que el animal produjo.

Algunos días después el *Saint-Enoch* fue a anclar junto a la costa Kamtchalade. Las piraguas comenzaron de nuevo sus pesquisas, sin gran resultado: dos ballenas de pequeño volumen amarradas, otras tres encontradas muertas con los flancos abiertos

y las entrañas desgarradas, y de las que ningún producto se pudo obtener. ¿Habían sucumbido en algún violento ataque? Aquel o era inexplicable.

Decididamente la fortuna no seguía favoreciendo al *Saint-Enoch*, y, sin llegar a los fatales pronósticos de Juan María Cabidoulin, todo hacía creer que aquella segunda campaña sería poco fructífera.

En efecto, la estación tocaba a su fin. Los balleneros no la prolongaban nunca en las aguas siberianas más allá de septiembre. Ya el frío se dejaba sentir y los tripulantes se habían puesto los vestidos de invierno. La columna termométrica oscilaba en torno del cero. Con la baja en la temperatura coincidía el mal tiempo. Los hielos empezaban a formarse a lo largo del litoral.

Después los *icefields* ganarían poco a poco la alta mar, y ya se sabe lo difícil, por no decir imposible, que es la pesca en estas condiciones.

Por lo demás, si el *Saint-Enoch* no había sido favorecido, al parecer lo mismo había sucedido a los otros balleneros, según resultaba de los informes recogidos por el capitán Bourcart, tanto en las islas Chantar como en Ayan y en Yamsk. Así es que la mayor parte de los barcos buscaban algún sitio donde invernar.

En la mañana del 31 el vigía señaló al *Repton*, que, siempre ligero de carga, se dirigía hacia el Este a toda vela, sin duda con el objeto de franquear la barrera de las Kouriles. Probablemente el *Saint-Enoch* sería el último que abandonase el mar de Okhotsk. Había llegado el día de hacerlo, so pena de ser bloqueado por los hielos.

Según los informes de Cabidoulin, el cargamento no llegaba entonces a ciento cincuenta barriles, apenas la tercera parte de lo que podía contener la cala.

—Creo —dijo Heurtaux— que aquí nada tenemos ya que intentar y que no debemos retrasarnos.

—Esa es también mi opinión —respondió Bourcart—, y debemos aprovechar el que los pasos de las Kouriles estén aún abiertos.

—¿Tiene usted el propósito de volver a Vancouver, capitán? — preguntó el doctor Filhiol.

—Probablemente —respondió Bourcart—. Pero, antes de esa larga travesía, el *Saint-Enoch* hará escala en Kamtchatka. Esta escala estaba indicada a fin de renovar la provisión de carne fresca. En caso de necesidad se podría invernar en Petropavlosk.

El *Saint-Enoch* aparejó, pues, y poniendo la proa al Sudeste, bajó a lo largo de la costa Kamtchadale. Después de doblar la punta de Lopatka, subió hacia el Norte, y el 4 de octubre por la tarde se encontró ante Petropavlosk.

Capítulo IX

En Kamtchatka

Kamtchatka, esa extensa península siberiana regada por el río de este nombre, se extiende entre el mar de Okhotsk y el Océano Glacial Ártico. Mide 1350 kilómetros por una latitud de 400.

Esta provincia pertenece a los rusos desde 1806. Después de haber formado parte del Gobierno de Irkutsk, forma una de las ocho grandes divisiones de que se compone la Siberia, administrativamente considerada.

La población de Kamtchatka es relativamente pequeña; apenas un habitante por kilómetro superficial, sin que haya indicios de que tienda a aumentarse. Además, el suelo no es muy a propósito para el cultivo, aunque allí la temperatura media sea menos fría que en otras partes de Siberia. Está sembrada de lavas, de piedras porosas, de cenizas que provienen de erupciones volcánicas. Su forma puede ser comparada a una gran cadena cortada que se extiende al Norte y al Sur, más próxima al litoral Este y que presenta elevadas cúspides. Esta cadena no se detiene en el límite de la península; más allá del cabo Lopatka se prolonga a través del rosario de las Kouriles hasta cerca de las tierras del Japón.

No faltan los puertos en la costa occidental, subiendo el istmo que reúne a Kamtchatka con el continente asiático; Karajinsk, Chalwesck, Swaschink, Chaljulinsk, Osernowsk. El más importante es, sin duda, Petropavlosk, situado a unos 250 kilómetros del cabo Lopatka.

En este puerto ancló el *Saint-Enoch* el 4 de octubre a las cinco de la tarde. El ancla cayó tan cerca de tierra como lo permitía el calado del barco en el fondo de la bahía de Avatcha, bastante extensa para contener todas las flotas del mundo.

El *Repton* se encontraba ya de escala allí.

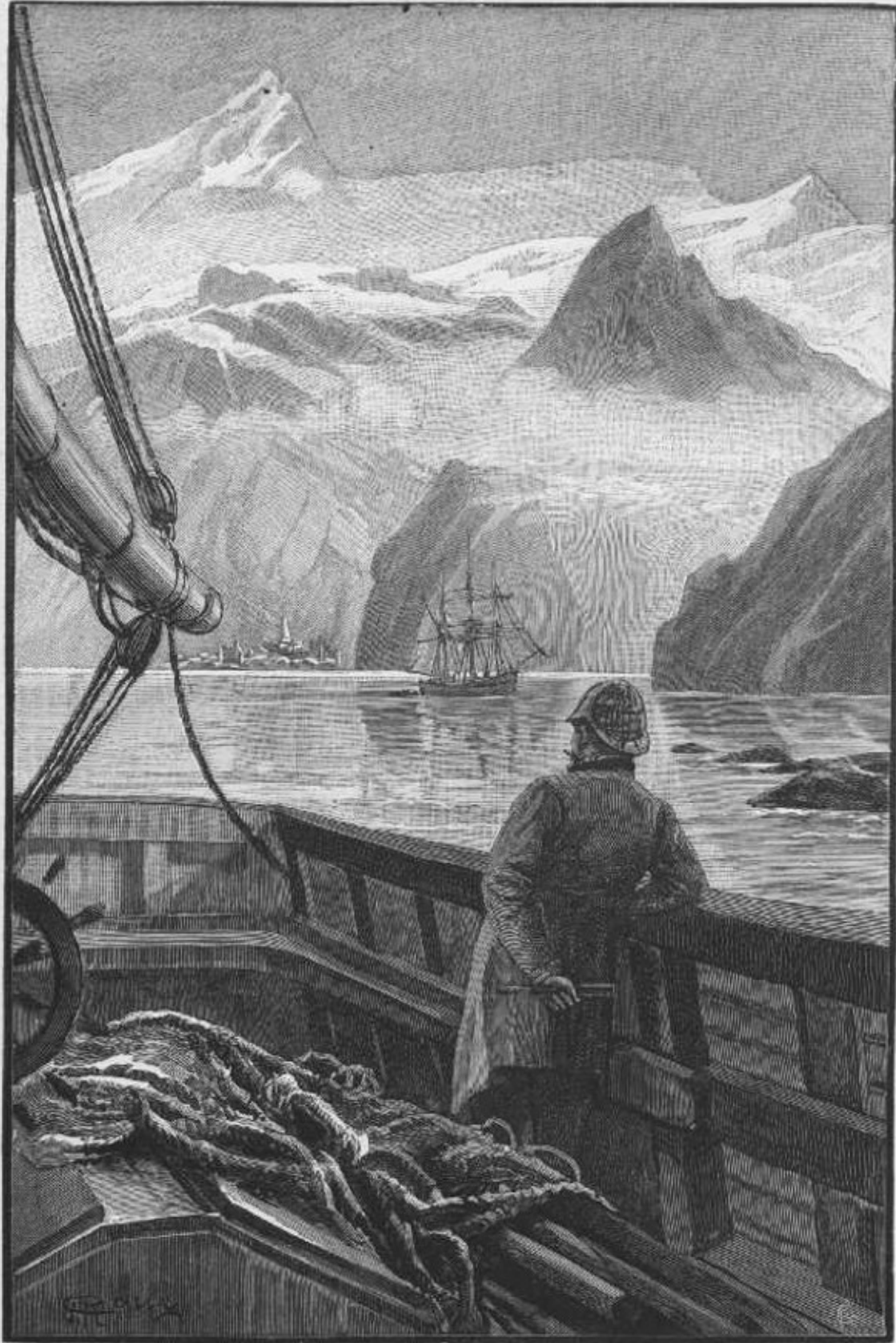
Si el doctor Filhiol había alguna vez soñado visitar la capital de Kamtchatka, iba a realizar su deseo en las más favorables condiciones. En aquel clima exuberante, donde se respira aire sano y húmedo, es raro que el horizonte esté completamente despejado. Sin embargo, aquel día, al entrar el navío en la bahía de Avatcha, se pudo seguir con la mirada el largo perfil de aquel magnífico panorama de montañas.

Numerosos volcanes se abren en aquella cadena: el Schiwelusch, el Schiwelz, el Kronosker, el Kortazker, el Powbrotnaja, el Asatschinska, y en fin, tras el pueblo, pintorescamente situado, el Koriatski, cubierto de nieve, cuyo cráter lanzaba vapores fuliginosos mezclados de llamas.

Respecto a la ciudad, aún en estado rudimentario, no se componía más que de un conglomerado de casas de madera.

Situada al pie de las altas montañas parecía uno de esos juguetes de niño cuyas casitas están colocadas sin orden. De las diversas piezas, la más curiosa era una pequeña iglesia del culto griego, de color rojo, con tejado verde y su campanario.

Dos navegantes, danés el uno y francés el otro, son honrados en Petropavlosk con monumentos conmemorativos: Behring y el comandante Laperouse; para el primero una columna, y una construcción octogonal, blindada con placas de hierro, para el segundo.



No encontró el doctor Filhiol en esta provincia establecimientos agrícolas de alguna importancia. Gracias a la humedad persistente, el suelo es siempre rico en pastos y da hasta tres cosechas anuales.

Respecto a las gramíneas son poco abundantes, y las legumbres no se dan sino medianamente, excepción de la coliflor, que adquiere proporciones colosales. Se ven algunos campos de trigo y avena, tal vez más productivos que en otras partes de la Siberia septentrional por ser el clima menos rudo entre los dos mares que bañan la península.

Bourcart no pensaba permanecer en Petropavlosk más que el tiempo preciso para procurarse carne fresca. La cuestión de la invernada del *Saint-Enoch*, realmente no estaba aún resuelta.

De esto hablaron él y Heurtaux a fin de tomar una resolución definitiva.

El capitán Bourcart dijo:

—Yo creo que no debemos pasar el invierno en el puerto de Petropavlosk, aunque un navío nada tenga que temer aquí de los hielos, puesto que la bahía de Avatcha queda siempre libre, aun en la época de los grandes fríos.

—¿Acaso piensa usted en regresar a Vancouver?

—Probablemente, aunque no sea más que para vender el aceite que tenemos en nuestros barriles.

—Una tercera parte del cargamento..., a lo más... —respondió el segundo.

—Lo sé, Heurtaux; pero ¿por qué no aprovecharse de la elevación de los precios, que es posible no se sostenga el año próximo?

—No bajarán, capitán, si, como parece, las ballenas abandonan estos parajes del Pacífico septentrional.

—En esto hay algo inexplicable —respondió Bourcart—, y tal vez los balleneros no volverán al mar de Okhotsk.

—Si volvemos a Victoria —dijo M. Heurtaux—, ¿invernará allí el *Saint-Enoch*?

—Eso lo decidiremos más tarde. La travesía de Petropavlosk a Victoria durará de seis a siete semanas..., ¡y quién sabe si en el camino se —presentará ocasión de que amarremos dos o tres ballenas!... Preciso es que estén en alguna parte, puesto que no se las encuentra ni en el mar de Okhotsk ni en la bahía Margarita.

—Es posible que busquen el estrecho de Behring, capitán.

—Tal vez, Heurtaux, pero la estación está muy avanzada para que nos elevemos tanto en latitud. Los bancos de hielo nos detendrían pronto... No... Procuremos dar algunos arponazos durante la travesía.

—¿Y no sería preferible volver a Nueva Zelandia en vez de invernar en Victoria?

—He pensado en el o —respondió Bourcart—. Sin embargo, para decidirnos esperemos que el *Saint-Enoch* esté en Vancouver.

—En resumen, capitán: a Europa no volveremos ahora, ¿verdad?

—No... sin haber hecho una campaña completa el año próximo.

—¿Y tardaremos poco en abandonar Petropavlosk?

—Cuando acabemos de hacer nuestras provisiones —respondió el capitán Bourcart.

Estos proyectos merecieron la aprobación general, excepto la del tonelero. Aquel mismo día, estando con el contramaestre Ollive en una taberna del pueblo ante una botella de *vodka*, dijo el primero:

—Y bien, viejo, ¿qué opinas de lo resuelto por el capitán?

—Mi opinión —respondió Cabidoulin— es que el *Saint-Enoch* haría bien en no volver a Vancouver.

—¿Por qué?

—Porque no está seguro el camino.

—¿Querrías invernar en Petropavlosk?

—Tampoco.

—¿Entonces?...

Lo mejor sería poner la proa al Sur para regresar a Europa...

—¿Esa es tu idea?

—¡Esa es mi idea..., y es la buena!...

El *Saint-Enoch*, salvo algunas reparaciones de poca importancia, no tenía más que renovar su provisión de víveres frescos y de combustible. Era indispensable dedicarse sin retraso a esta tarea, y así lo hizo la tripulación.

Se vió que el *Repton* practicaba las mismas operaciones, lo que indicaba iguales propósitos. Parecía, pues, probable que el capitán King aparejaría pasados algunos días. ¿Para dónde? Bourcart no había podido saberlo.

El doctor Filhiol dedicó sus ocios durante la escala a visitar los alrededores, lo mismo que en Victoria, aunque en menor radio.

Desde el punto de vista de la facilidad de los transportes, Kamtchatka no iguala aún a la isla de Vancouver.

Respecto a su población, presentaba un tipo muy diferente del de los indios que habitan Alaska y la Columbia inglesa. Estos indígenas tienen las espaldas anchas, los ojos saltones, la mandíbula prominente, gruesos los labios y el cabello negro: gentes robustas, pero muy perezosas. ¡Y cuán sabia se ha mostrado la Naturaleza dando la menor cantidad posible de nariz a naturales de un país donde los restos del pescado, arrojados al aire libre, afectan tan desagradablemente a la membrana pituitaria!

Los hombres tienen la tez amarillenta, que en las mujeres es blanca, por lo poco que se puede juzgar de esto, pues tienen la costumbre de cubrirse el rostro con una película, hecha de tripa de buey, pegada con una especie de engrudo y se afeitan con rojo de fuco mezclado con grasa de pescado.

El traje se compone de pieles teñidas de amarillo con corteza de sauce, camisas de tela de Rusia o Boukhara y pantalones que usan ambos sexos. En esto, los kamtchadales podían fácilmente ser confundidos con los habitantes del Asia septentrional.

Las costumbres locales, la manera de vivir son las mismas que en Siberia, bajo la poderosa administración moscovita, y la religión que allí se profesa es la ortodoxa.

Conviene añadir que, gracias a la salubridad del clima, los kamtchadales gozan de excelente salud y las enfermedades son

raras en el país.

«¡Los médicos no harían aquí fortuna!» debió pensar el doctor Filhiol, al ver aquellos hombres y aquellas mujeres dotados del notable vigor y extraordinaria agilidad debidos a la práctica constante de ejercicios físicos, y que no encanecen antes de los sesenta años.

La población de Petropavlosk se mostraba hospitalaria, y si algún defecto hay que reprocharle es el de no amar más que el placer.

Y, realmente, ¿para qué esclavizarse al trabajo cuando es fácil alimentarse con poco gasto? El pescado, el salmón sobre todo, abunda en aquel litoral, y hasta los perros se alimentan de él. A estos perros se les emplea para tirar de los trineos. Un instinto seguro les permite orientarse en medio de las tempestades de nieve, allí muy frecuentes. Los kamtchadales no son solamente pescadores, sino que también se dedican a la caza, consistente en cibelinas, armiños, nutrias, renos, lobos, carneros salvajes, etc.

Los osos negros se encuentran igualmente en gran número en las montañas de la península. Tan temibles como los de la bahía de Okhotsk, es preciso tomar algunas precauciones contra ellos, pues aventurándose por los alrededores de Petropavlosk sus ataques son siempre de temer.

La capital de Kamtchatka no contaba entonces más que mil cien habitantes. Bajo el reinado de Nicolás I fue rodeada de fortificaciones, destruidas en parte por las flotas anglofrancesas en 1855. Estas fortificaciones se levantaron, porque Petropavlosk es un punto estratégico de gran importancia y conviene defender esta soberbia bahía de Avatcha contra todo ataque.

La tripulación del *Saint-Enoch* se ocupó también en hacer provisiones de madera en vista de una larga travesía y para el caso en que se pescara alguna ballena, pero no fue tan fácil procurarse este combustible en el litoral del Kamtchatka como en el litoral del mar de Okhotsk.

Los hombres tuvieron que alejarse tres o cuatro millas para llegar a un bosque que cubre las primeras rampas del volcán de Koriatski. Hubo necesidad de organizar trineos, arrastrados por perros, para transportar la leña a bordo.

El 6 de octubre, Cabidoulin, el carpintero Thomas y seis marineros, provistos de sierras y hachas, subieron en un trineo, alquilado por el capitán Bourcart, y que dirigía su conductor indígena, con la destreza de un verdadero *mujik*.

Al salir de la ciudad el trineo siguió un camino, más bien sendero, que serpenteaba entre campos de avena y cebada, y entrando después por terrenos de pastos, cuya última cosecha acababa de ser recogida, llegó al bosque a las siete y media.

No era el bosque realmente más que un conjunto de pinos y otros árboles resinosos de verdor permanente. Una docena de balleneros apenas si hubieran podido hacer allí la provisión de leña suficiente para sus necesidades.

—¡Decididamente, no es Kamtchatka quien hará hervir las calderas! —dijo el carpintero Thomas.

—Hay aquí más leña de la que hemos de quemar —respondió Cabidoulin.

—¿Por qué?...

—Porque las ballenas se han ido al diablo, y es inútil cortar árboles cuando no habrá que encender fuego.

—Bien —repuso el carpintero—; otros no son de esa opinión y esperan dar aún algunos arponazos.

En efecto; en aquel sitio algunos hombres trabajaban en la orilla del sendero. Eran media docena de marineros del *Repton* que, desde la víspera, habían comenzado aquella faena bajo la dirección del segundo Strok. ¿Quizás el barco inglés se dirigiría a Vancouver como el *Saint-Enoch*?

Después de todo, aunque no hubiera habido más que un centenar de árboles, hubiera bastado para los dos balleneros. Los tripulantes de uno y otro barco no tendrían, pues, que disputarse una raíz o una rama.

Por prudencia, el carpintero no condujo a su gente por la parte que ocupaban los del *Repton*, pues M. Bourcart había recomendado evitar todo contacto con ellos. Así es que los marineros del *Saint-Enoch* se pusieron a trabajar en el otro extremo del sendero, y el primer día dos estéreos de leña fueron transportados a bordo.

Pero sucedió que el último día, a pesar de los consejos del capitán Bourcart, los tripulantes del *Repton* y del *Saint-Enoch* acabaron por encontrarse y por cuestionar a propósito de un árbol.

Los ingleses no eran muy sufridos, ni los franceses tampoco; no se encontraban ni en Francia ni en Inglaterra, y bien pronto cambiáronse palabras malsonantes, y de esto a los golpes, no hay más que un paso entre marineros de diferente nacionalidad. Se sabe que el rencor de la tripulación del *Saint-Enoch* databa de algunos meses.

Durante la disputa, que ni Cabidoulin ni Thomas pudieron cortar, el marinero Germinet fue brutalmente rechazado por el carpintero del *Repton*. Este ser grosero, medio borracho de *whisky* y de ginebra, vomitó la serie de injurias que con tanta frecuencia salen de una boca sajona.

Las dos tripulaciones avanzaron con aspecto hostil. El segundo Strok no hizo el menor esfuerzo para detener a los suyos.

En primer lugar, Germinet, que no estaba de humor para aguantar el ultraje recibido, saltó sobre el inglés, le arrancó su sombrero y lo pateó, diciendo:

—¡Si el *Repton* no ha saludado al *Saint-Enoch*, al menos este inglés ha puesto su sombrero bajo nosotros!

—¡Muy bien! —añadieron sus compañeros.

Las dos tripulaciones eran iguales en número: iban armados de hachas y cuchillos, y si se lanzaban unos contra otros, tal vez se vertería la sangre, y hasta se ocasionaría la muerte de algún hombre.



Así es que el carpintero y Cabidoulin procuraban contener a sus compañeros que iban a tomar la ofensiva. Por su parte, el segundo Strok, comprendiendo la gravedad de las cosas, consiguió sujetar a la gente del *Repton*.

No hubo, pues, más que injurias cambiadas en las dos lenguas, y los franceses volvieron al trabajo. La tala de árboles quedó terminada aquel día, y las tripulaciones de ambos barcos no tendrían ya ocasión de encontrarse.

Dos horas después, el tonelero, el carpintero y seis hombres estaban de regreso a bordo con el trineo. Cuando M. Bourcart supo lo que había pasado, dijo:

—Felizmente, el *Saint-Enoch* no tardará en levar anclas... Si no, esto acabaría mal.

Efectivamente: era de temer que los marineros de los dos navíos, cada vez más sobreexcitados, llegasen a batirse en las calles de Petropavlosk, a riesgo de ser prendidos por la policía rusa. Así es que, deseosos de evitar una colisión y las consecuencias de la misma en las tabernas, el capitán Bourcart y el capitán King no concedieron a su gente permiso para ir a tierra.

Cierto que el *Saint-Enoch* y el *Repton* estaban anclados a menos de un cable el uno del otro, y las provocaciones se oían desde ambos navíos. Lo más acertado era, por tanto, apresurar los preparativos, embarcar las últimas provisiones y aparejar lo más pronto posible, y una vez en el mar, no navegar unidos, y, sobre todo, no dirigirse al mismo puerto.

Prodújose entonces un incidente propio para retrasar la partida del barco francés y del barco inglés.

En la tarde del 8 de octubre, aunque reinase viento de alta mar, muy favorable para la pesca, causó gran sorpresa ver que las chalupas de los kamtchadales forzaban la vela para ganar el puerto. Tal había sido la precipitación de aquella huida, que varias regresaban sin sus redes, abandonadas en la entrada de la bahía de Avatcha.

He aquí lo que la población de Petropavlosk no tardó en conocer.

A una media milla de la bahía, toda aquella flotilla de pesca fue presa del mayor espanto a la vista de un monstruo marino de gigantesco tamaño. El tal monstruo se deslizaba por la superficie de las aguas, que su cola agitaba con increíble violencia. Sin duda, la sobreexcitación de las imaginaciones aumentó el miedo de los pescadores. De creerles, aquel animal no medía menos de trescientos pies de largo, por un grueso de quince a veinte; tenía la cabeza provista de una crin, el cuerpo hinchado en el medio, y algunos añadían que iba armado de formidables pinzas como un enorme crustáceo.

Aunque no se trataba de la serpiente de Juan María Cabidoulin, aquella parte del mar había sido, o era aún, frecuentada por uno de aquellos animales prodigiosos, a los que no se debía atribuir un origen legendario. No era posible que fuese una inmensa alga semejante a la encontrada por el *Saint-Enoch* más allá de las Aleutinas. Se trataba de un ser vivo, como afirmaban los cincuenta o sesenta pescadores que acababan de regresar al puerto, y de tan gran tamaño, que a su poder no podría resistir un barco como el *Saint-Enoch* o el *Repton*.

Entonces M. Bourcart, sus oficiales y su tripulación se preguntaron si no era la presencia de dicho monstruo en los parajes del Norte del Pacífico la que había provocado la huida de las ballenas; si no era aquel gigante oceánico lo que las había hecho abandonar la bahía Margarita primero, el mar Okhotsk después; aquel del que había hablado el capitán del *Iwing*, y que, después de atravesar aquella parte del Océano, acababa de ser señalado en las aguas kamtchadales...

Todos se preguntaban esto a bordo del *Saint-Enoch*. ¿No daban los hechos la razón a Juan María Cabidoulin al afirmar éste la existencia de la gran serpiente de mar o de otra monstruosa bestia del mismo género?

Con este motivo hubo a bordo apasionadas discusiones.

¿El pánico no habría hecho ver a los pescadores lo que en realidad no existía? Esta era la opinión de Bourcart, del segundo,

del doctor Filhiol y del contramaestre Ollive. Respecto a los dos tenientes, no lo afirmaban con tanta seguridad como los primeros, y la tripulación, en su mayoría, no admitía la posibilidad del error.

Para el a, la aparición del monstruo no ofrecía duda de ninguna clase.

—En fin —dijo Heurtaux—, exista o no ese animal extraordinario, creo que no demoraremos por eso nuestra partida.

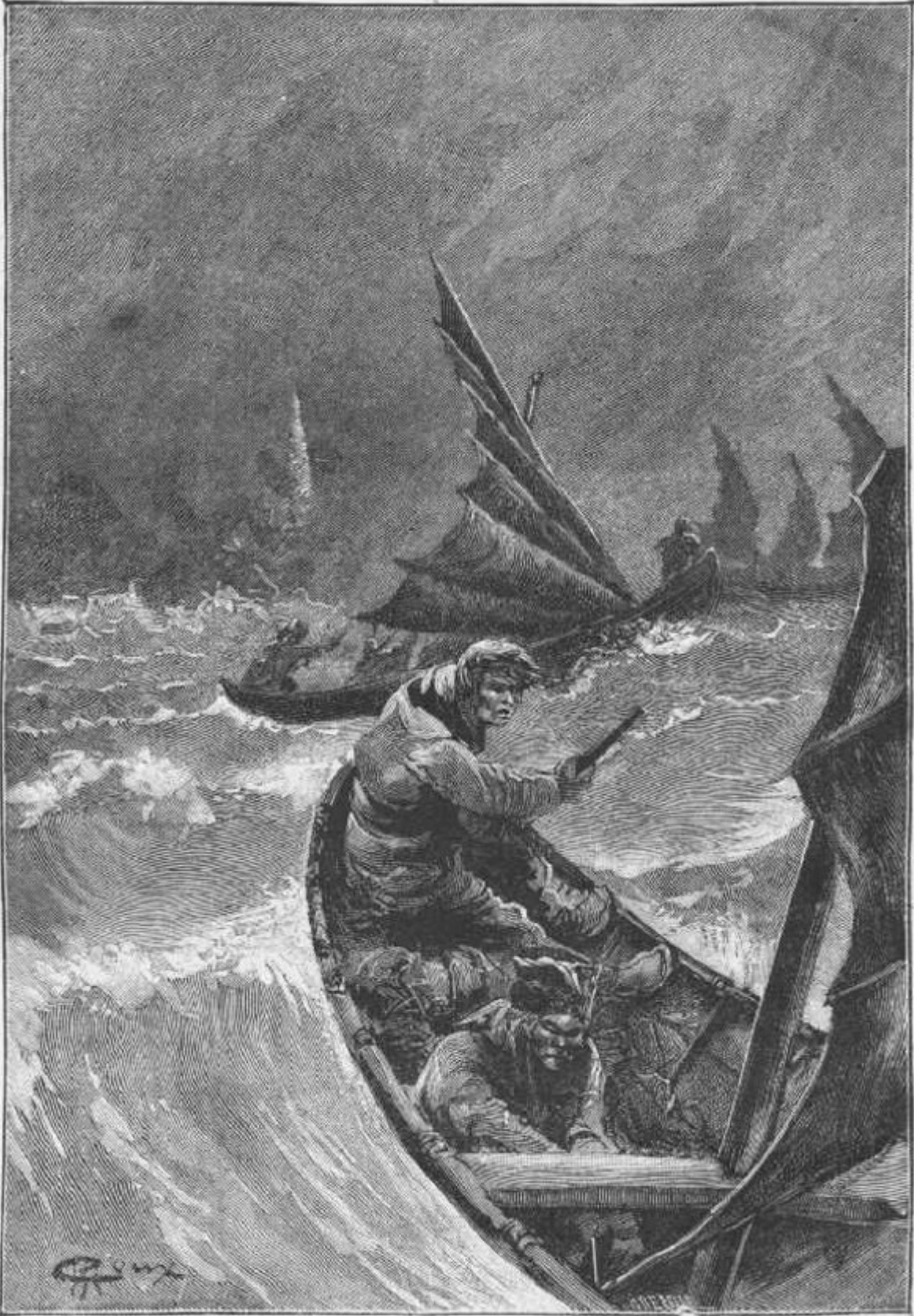
—No pienso en el o —respondió el capitán Bourcart—; no hay motivo para cambiar nuestros proyectos.

—¡Qué diablo! —exclamó Romain Allotte—. El monstruo, por monstruo que sea, no se tragará al *Saint-Enoch* como un tiburón un cuarto de tocino.

—Además —dijo el doctor Filhiol—, en interés general, lo mejor es saber a qué atenerse...

—Esa es mi opinión —respondió Bourcart—, y pasado mañana nos daremos al mar.

Se aprobó la resolución del capitán. ¡Y qué gloria para el barco y para la tripulación que consiguieran librar aquellos parajes de semejante monstruo!



—Y bien, viejo —dijo el contraamaestre al tonelero—. Partiremos a pesar de todo, y si nos arrepentimos...

—Será demasiado tarde —respondió Juan María Cabidoulin.

—Entonces, ¿será preciso no navegar más?

—Nunca.

—Tu cabeza no está buena.

—¿No confiesas que yo tenía razón?

El contraamaestre se encogió de hombros.

—Sí..., yo..., puesto que la serpiente de mar está allí...

—Ya lo veremos...

—¡Todo está visto!

Y, en el fondo, el tonelero se encontraba entre el temor que debía inspirar la aparición del monstruo y la satisfacción de haber creído siempre en la existencia del mismo.

Entretanto, el terror reinaba en el pueblo de Petropavlosk. Se comprenderá que aquella población supersticiosa no podía poner en duda la llegada del animal a las aguas siberianas. Nadie habría admitido que los pescadores se engañaran. Los kamtchadales no se hubieran mostrado escépticos ante las más inverosímiles leyendas del Océano.

Así, pues, los habitantes no cesaban de vigilar la bahía de Avatcha temiendo que el terrible animal buscara refugio en ella. Si alguna ola enorme se levantaba a lo lejos, era que él agitaba el mar hasta sus profundidades. Si algún formidable rumor atravesaba el espacio, era que él agitaba el aire con su formidable cola. ¿Y si avanzaba hasta el puerto y se lanzaba fuera de las aguas arrojándose sobre la ciudad?... ¡No sería menos temible en tierra que en el mar!... ¿Y cómo escapar de él?...

El *Saint-Enoch* y el *Repton* hacían sus preparativos para marchar cuanto antes.

Fueran las que fueran las ideas de los ingleses con motivo de aquel ser apocalíptico, iban a darse a la vela, probablemente el mismo día que el navío francés. Puesto que el capitán King y su

tripulación no vacilaban en partir, el capitán Bourcart y los suyos, ¿podían no seguir su ejemplo?

Resultó de aquí que el 10 de octubre por la mañana, los dos barcos levaron el ancla a la misma hora para aprovechar la marea.

Después, ayudados por el viente cil o de tierra, atravesaron la bahía de Avatcha, proa al Este, como si navegasen unidos.

Después de todo, en previsión de un terrible encuentro, ¡quién sabe si, a pesar de la antipatía que se profesaban, no les llevaría el azar a tener que prestarse auxilio!...

Respecto a la población de Petropavlosk, presa de espanto, no tenía más esperanza que el monstruo, después de haberse encarnizado contra el *Repton* y el *Saint-Enoch*, se alejara de las aguas siberianas.

Capítulo X

Doble golpe

Mientras los dos navíos se dirigían a alta mar, a seis o siete cables uno de otro, las aguas fueron vigiladas con tanta atención como inquietud. Verdad que habían transcurrido más de cuarenta y ocho horas, y desde el presuroso regreso de los pescadores kamtchadales, la tranquilidad de la bahía no se había alterado; pero el terror de los habitantes de Petropavlosk no debía calmarse en mucho tiempo. El invierno no les defendería del monstruo, pues en la bahía de Avatcha jamás se forman hielos.

Además, aunque se congelase, por poco apto que fuera el monstruo para moverse en tierra como en el mar, el pueblo no estaría a cubierto de sus ataques.

Lo cierto es que los tripulantes del *Saint-Enoch* nada vieron de sospechoso, y sin duda lo, mismo sucedió a los del *Repton*.

Los catalejos fueron enfocados a todos los puntos del horizonte y del litoral. Ni una sola vez la superficie del mar reveló agitación interior. Al soplo de la brisa, el mar se hinchaba en anchas olas, que apenas reventaban en alta mar.

El *Saint-Enoch* y el *Repton* llevaban velas altas y bajas, amuras a babor. El capitán Bourcart se encontraba a barlovento del capitán King, y no tardó en aumentar la distancia que separaba a los dos navíos.

Al salir de la bahía, el mar se presentaba completamente desierto. Ni humaredas ni velas en el horizonte. Probablemente

transcurrirían muchas semanas antes que los pescadores de la bahía de Avatcha se arriesgasen fuera. ¡Y quién sabe si aquellos parajes del Norte del Pacífico no estarían abandonados todo el invierno!

Transcurrieron tres días sin que ocurriese incidente digno de ser mencionado. Los vigías del *Saint-Enoch* no advirtieron nada que indicase la presencia del gigante oceánico que tanto espanto causaba en Petropavlosk. Y, no obstante, la guardia era buena: tres arponeros en las barras del palo mayor, del palo de trinquete y del mástil de mesana.

Pero si la gran serpiente de mar no se mostró, Bourcart no tuvo ocasión de ordenar que se preparasen las piraguas. Ni cachalotes ni ballenas, y de aquí que la tripulación se disgustase al advertir que los resultados de aquella segunda campaña serían nulos.

—¡En verdad que todo esto es inexplicable! —no cesaba de repetir el capitán Bourcart—. Hay algo que no se me alcanza. En esta época, y en el Norte del Pacífico, los cetáceos abundan, y se les pesca hasta mediados de noviembre... No vemos ni uno..., y como si hubiesen también huido de estos parajes, no hay más balleneros que ballenas...

—Sin embargo —hacía observar el doctor Filhiol—, si los cetáceos no están aquí estarán en otra parte, pues supongo que no pensará usted que la especie ha desaparecido.

—¡A no ser que el monstruo los haya devorado a todos!— respondió el teniente Allotte.

—A fe mía —dijo el doctor Filhiol— que al abandonar a Petropavlosk, yo no creía en la existencia de ese animal extraordinario, y ahora... tampoco creo... Los pescadores han sido juguete de una ilusión...

Habrán visto algún pulpo en la superficie de las aguas, y su espanto le habrá dado proporciones gigantescas... ¡Una serpiente de mar de trescientos pies de largo, es una leyenda propia para ser enviada al antiguo *Constitucional*!

Sin embargo, no era ésta la opinión a bordo del *Saint-Enoch*. Los grumetes, la mayoría de los marineros, escuchaban al tonelero, que les espantaba de continuo con sus historias, capaces de erizar los cabellos en la cabeza de los calvos, como le decía el carpintero Ferut. Pero a fuerza de no ver nada, ¿no se acabaría por no creer nada?

Juan María Cabidoulin no se rendía. En su opinión, los pescadores de Petropavlosk no se habían engañado. El monstruo marino existía en la realidad y no en la imaginación de aquellas pobres gentes. El tonelero no había tenido necesidad de aquel nuevo encuentro para estar convencido, y a las bromas que se le dirigieron respondió:

—Aunque el *Saint-Enoch* no encontrara al animal en su camino, esto no cambiaría la esencia de las cosas. Los kamtchadales le han visto; otros le verán. Yo estoy seguro que nosotros mismos...

—¿Cuándo? —preguntó el contraamaestre Ollive.

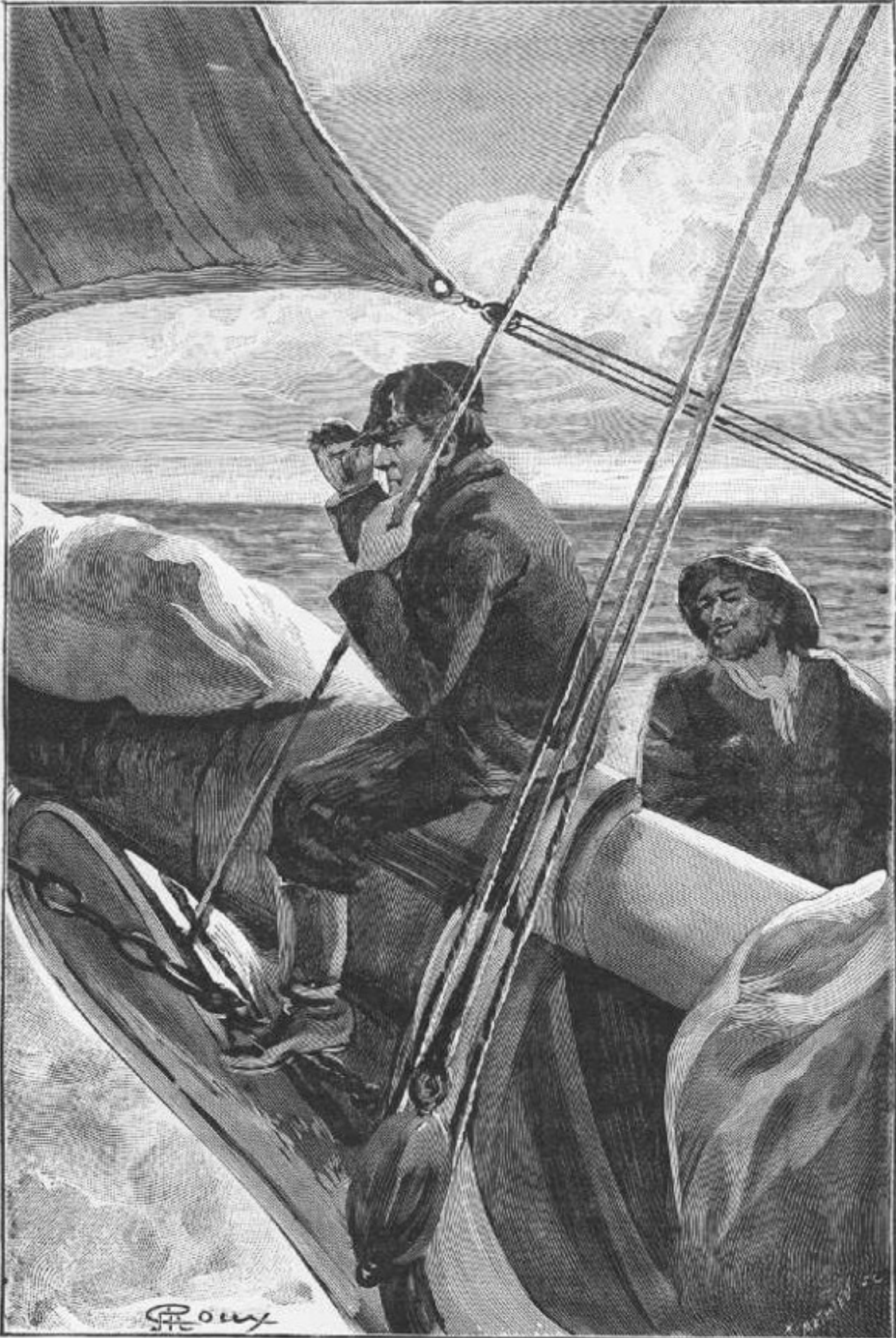
—Más pronto de lo que piensas —respondió el tonelero—, y para nuestra desgracia.

—Te apuesto una botella de aguardiente a que no vemos ni la cola de tu serpiente antes de la llegada del *Saint-Enoch* a Vancouver.

—Puedes apostar dos..., tres..., media docena.

—¿Por qué?

—Porque no tendrás que pagarlas ni en Victoria ni en otra parte.



Y la respuesta del obstinado Juan María Cabidoulin significaba que el *Saint-Enoch* no volvería de su último viaje.

En la mañana del 13 de octubre, los dos navíos se perdieron de vista. Desde hacía veinticuatro horas no seguían la misma dirección, encontrándose el *Repton* más alto en latitud.

El tiempo era bueno y la mar bel a. El viento variaba del SO. al NO. y era por tanto muy favorable para aquella navegación hacia las tierras de América. Las observaciones del capitán Bourcart le indicaba estar a cuatrocientas leguas del litoral asiático, es decir, en un tercio de la travesía.

El Pacífico estaba completamente desierto desde que el ballenero inglés se dirigía hacia el Norte. Tan lejos como podía llegar la vista, nada aparecía en toda la extensión de las aguas. Los pájaros de mayor vuelo no se alejaban a tanta distancia de la costa.

Si el viento se mantenía, el *Saint-Enoch* no tardaría en encontrarse ante las Aleutinas.

Era de notar que, desde la partida, en las redes echadas no caía pescado alguno. El alimento se reducía, pues, a las provisiones de a bordo. Sin embargo, generalmente en aquella parte del Océano los navíos hacen buena pesca: bonito, congrios, ángeles, doradas y otros. Ahora parecía que todo animal vivo había huido de aquellos sitios. Por lo demás, los vigías no señalaban la presencia de un animal excepcional por su forma o sus dimensiones, que seguramente no hubiera escapado a los vigilantes ojos de Juan María Cabidoulin. Sentado en el armazón del bauprés, con la mano puesta sobre los ojos para ver mejor, siempre en observación, ni aun respondía al que le dirigía la palabra. Lo que los marineros le oían murmurar entre dientes era para él solo, no para los demás, que no le entendían.

El día 13, a las tres de la tarde, con extrema sorpresa de los oficiales, el vigía gritó:

—¡Ballena por estribor!

El arponero Durut acababa de percibir un cetáceo.

En efecto, en dirección Nordeste una masa negruzca se balanceaba al impulso de las olas.

Inmediatamente todos dirigieron sus catalejos hacia la masa en cuestión.

¿Se había engañado el arponero? ¿Se trataba de una ballena o del casco de un navío naufragado? De una y otra parte se cambiaron estas palabras:

—Sí, es una ballena —dijo el teniente Allotte—; está completamente inmóvil.

—Tal vez —respondió Coquebert— se prepara a sumergirse en el agua.

—A no ser que esté dormida —dijo Heurtaux.

—En todo caso, si el capitán quiere, sepamos lo que es —añadió Allotte.

Bourcart no respondió, y con el catalejo ante los ojos no cesaba de observar al animal.

Junto a él, el doctor Filhiol miraba con igual atención, y acabó por decir:

—Es fácil que se trate de una ballena muerta, como ya hemos encontrado alguna.

—¿Muerta? —exclamó Allotte.

—Y hasta es fácil que no sea una ballena —añadió el capitán Bourcart.

—¿Pues qué, entonces? —preguntó el teniente Coquebert.

—Un navío abandonado... Restos de un naufragio.

Difícil era asegurar nada, pues la masa flotaba a seis millas del *Saint-Enoch*.

—¿Capitán?... —preguntó el teniente Allotte.

—Si —respondió Bourcart que comprendía la impaciencia del joven oficial.

Y ordenó poner la proa al Nordeste. Antes de las cuatro el *Saint-Enoch* no estaba más que a media hora de distancia.

Imposible engañarse: no era un casco de navío, sino un cetáceo de gran tamaño, y del que aún no podía asegurarse si estaba

muerto o vivo.

Heurtaux apartó el catalejo de sus ojos, y dijo:

—Si esa ballena está dormida, poco trabajo nos costará herirla.

Las piraguas del segundo y de los dos tenientes se dirigieron hacia el animal. Si estaba vivo, se le daría caza; si muerto, se le remolcaría al *Saint-Enoch*. Seguramente suministraría aceite para llenar cien barriles, pues Bourcart rara vez había encontrado otro de igual tamaño.

Las tres embarcaciones desamarraron, mientras el *Saint-Enoch* se ponía al paio. Aquel a vez los oficiales, dejando a un lado el amor propio, no pensaron adelantarse el uno al otro. Con las velas izadas, las piraguas marcharon unidas, y no armaron los remos hasta un cuarto de milla antes de llegar a la ballena. Entonces se separaron en forma de cortarle el camino si pretendía huir.

Tantas precauciones no eran necesarias. El segundo gritó:

—¡No hay que temer que huya o se sumerja! ...

—¡Ni que se despierte! —añadió el teniente Coquebert—. Está muerta.

—Decididamente —dijo Romain Allotte—, en estos parajes no hay más que ballenas reventadas.

—De todos modos, amarrémosla, pues el animal vale la pena.

Era una enorme ballena, que no parecía hallarse en estado de descomposición, y su muerte no debía provenir de más de veinticuatro horas. De aquella masa flotante no se desprendían fétidas emanaciones.

Por desgracia, cuando las piraguas dieron la vuelta en torno del animal, vieron que tenía una ancha herida en el costado izquierdo.

Las entrañas flotaban en la superficie del agua. Faltaba una parte de la cola. La cabeza presentaba las huellas de un fuerte choque, y la boca abierta estaba desguarnecida de sus ballenas.

—¡Es lástima! —dijo Heurtaux—. Nada podemos aprovechar de este animal.

—¿Vale entonces la pena de remolcarlo? —preguntó el teniente Allotte.

—No —respondió el arponero Kardek—; se encuentra en tal estado, que nos dejaríamos la mitad en el camino.

—¡Al *Saint-Enoch*! — ordenó Heurtaux.

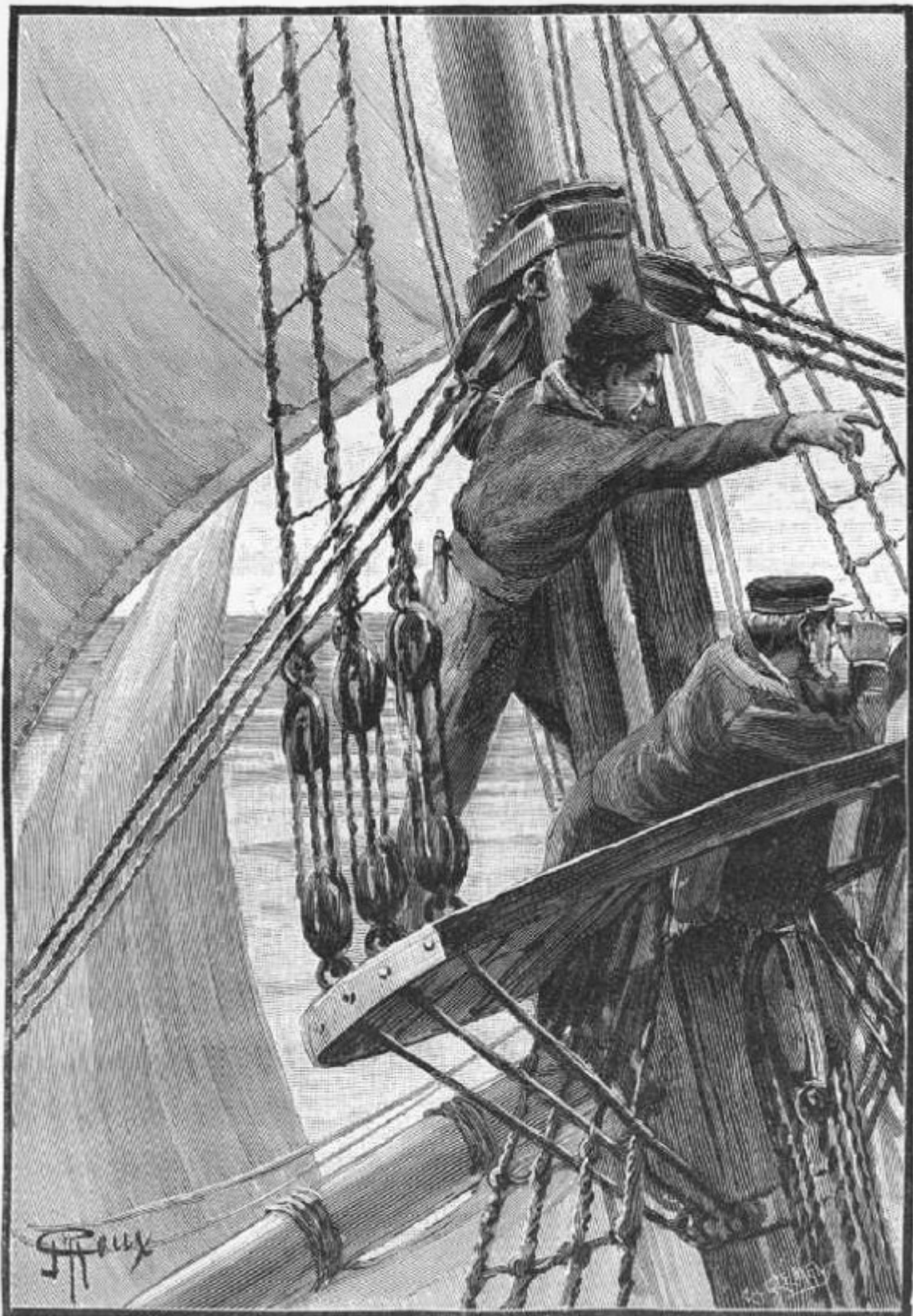
Las tres piraguas se dirigieron hacia el barco, el cual, después de haber puesto al viento sus velas, se aproximaba; así es que pronto estuvieron reunidos.

Cuando el capitán Bourcart oyó el relato del segundo, dijo:

—¿De modo que era una ballena?

—Sí, *monsieur* Bourcart.

—¿No había sido picado?



—Seguramente no —dijo Heurtaux—. Los arponeros no hacen tales heridas. Parecía más bien haber sido aplastada.

—¿Aplastada... por quién?

Se adivina lo que a esta pregunta hubiera respondido Juan María Cabidoulin. Tenía, pues, razón contra todos, y aquellos parajes eran devastados por monstruos marinos de dimensiones extraordinarias y prodigioso vigor.

La navegación continuó, y no era del tiempo de lo que Bourcart podía quejarse. Jamás travesía alguna fue más favorecida por el viento, y el a sería de corta duración. Si las condiciones atmosféricas no se modificaban, el *Saint-Enoch* para regresar a Vancouver no emplearía más que tres cuartas partes del tiempo empleado en ir a las Kouriles. Si la pesca hubiera sido buena en aquellos parajes, hubiera llegado en buena época para colocar su aceite en el mercado de Victoria.

Por desgracia, la campaña no había sido fructífera ni en el mar de Okhotsk ni desde la partida de Petropavlosk. Los marineros no habían encendido la caldera una sola vez, y las dos terceras partes de los barriles continuaban vacíos.

Preciso era hacer buen corazón contra mala fortuna; resignarse con la esperanza de que dentro de algunos meses se indemnizarían en los parajes de Nueva Zelandia.

Esto es lo que el contraмаestre repetía, a los grumetes que carecían de la experiencia de los marineros:

—¡Muchachos, éste es el oficio! Un año se obtienen buenos resultados, otro no, y no hay que asustarse ni perder la confianza.

No son las ballenas las que corren tras el navío, sino éste tras las ballenas; y cuando el as se escapan, el toque está en saberlas buscar. ¡Haced, pues, provisión de paciencia y esperad!

Palabras sabias, y era mejor escuchar al contraмаestre que a Cabidoulin, con el que el primero terminaba invariablemente las conversaciones, diciendo:

—¿Va la botella de aguardiente?

—Va —respondía el otro.

Realmente parecía que los hechos daban la razón a Juan María Cabidoulin. Si el *Saint-Enoch* no encontró ninguna ballena, por lo menos vio en la superficie del mar restos de piraguas, de cascos de navío. Y lo más notable era que los tales barcos parecían haber perecido en choques. Si habían sido abandonados por sus tripulantes, es que no podían sostenerse en el mar.

El 20 de octubre la monotonía de aquella travesía fue interrumpida. Al fin se ofrecía al *Saint-Enoch* ocasión de llenar una parte de sus barriles.

El viento había disminuido desde la víspera, y el capitán Bourcart había ordenado que se estableciesen las velas de los estays y las barrederas. Hermoso sol iluminaba el cielo sin nubes, y el horizonte se dibujaba con singular limpieza en todo su perímetro.

A las tres, el capitán Bourcart, el doctor Filhiol y los oficiales conversaban en la toldilla, cuando resonó este grito, lanzado por Ducrest:

—¡Ballena!... ¡Ballena!

—¿En qué dirección? —le preguntó inmediatamente el contra, maestre.

—A tres millas a sotavento.

Esta vez no era posible la duda, pues en dicha dirección se elevaba un chorro de agua. El animal había subido a la superficie...

Un segundo chorro siguió al primero que Ducrest había advertido.

El teniente Allotte dijo al observarlo:

—¡Esta vez no está muerta!

—No... Ni debe estar herida, pues no arroja sangre... —dijo Heurtaux.

—¡Al mar las tres piraguas! —ordenó el capitán Bourcart.

Jamás se habían ofrecido circunstancias más favorables para dar caza a una ballena: mar tranquila, ligero viento para llenar la vela de las embarcaciones, y aún varias horas del día permitirían perseguir al animal.

En algunos minutos las piraguas del segundo y de los tenientes estuvieron en el mar con su armamento de costumbre. En la primera embarcaron Heurtaux, Coquebert, Allotte, un marinero para el timón, cuatro a los remos y los arponeros Kardek, Durut y Ducrest en la proa. Rápidamente tomaron la dirección del Noroeste.

Heurtaux recomendó a los dos tenientes que observasen extrema prudencia, pues importaba no espantar a la ballena y sorprenderla.

Parecía ser de gran tamaño, y a veces, el agua, agitada por formidable coletazo, saltaba a gran altura.

El *Saint-Enoch*, con poco velamen, gavia y trinquete, se aproximaba lentamente.

Las tres piraguas marchaban en línea y bajo expresa recomendación del capitán Bourcart no debían separarse de ella, pues lo mejor era que estuviesen reunidas en el momento de atacar al animal.

Así, pues, el teniente Allotte tuvo que moderar su impaciencia, lo que consiguió no sin trabajo. De vez en cuando Heurtaux se veía obligado a gritarle:

—No tan de prisa, Allotte; no tan de prisa, y permanezca usted en la línea.

Cuando la ballena fue vista, emergía a unas tres millas del navío; distancia que las embarcaciones recorrieron en una escasa media hora.

Entonces las velas fueron recogidas y los mástiles colocados bajo los bancos a fin de que no estorbaran la maniobra. Cada arponero tenía a su disposición dos arpones. Las lanzas bien afiladas y las layas bien aguzadas estaban al alcance de la mano. Se aseguraron de que los sedales no se enredarían y serían fácilmente arrollados en el montante fijado tras el combés.

El animal era una ballena de veintiocho a veintinueve metros, de la especie de los culammaks, y que debía pesar cerca de diez toneladas.

No daba señales de inquietud, dejándose balancear por las olas.

Cabidoulin hubiese declarado que de él se sacarían doscientos barriles de aceite, como mínimo.

Las tres piraguas, una sobre cada lado del animal, y detrás la otra, dispuesta a dirigirse a la derecha o a la izquierda, según las circunstancias lo exigieran, llegaron sin producir alarma en la ballena.

Durut y Ducrest, en pie sobre el combés, balanceaban el arpón esperando el momento de lanzarlo contra la ballena en forma de herirla mortalmente. Si era herida de un doble golpe, su captura sería cierta. En caso de que uno de los sedales se rompiese, se la sujetaría con el otro sin temor de perderla durante la zambullida.

Pero en el momento en que la piragua del teniente Allotte iba a acercarse, el animal, antes que el arponero le hubiera lanzado el arpón, se volvió bruscamente a riesgo de aplastar la barca, y en seguida se hundió, después de haber dado tan violento coletazo que el agua saltó a veinte metros.

Los marineros gritaron

—¡Bestia de Satanás!

—¡Ni un mal lanzazo lleva!

—¿Cuándo subirá?

—¿Dónde subirá?

No sucedería esto antes de media hora, que era el tiempo que había transcurrido desde su primer resoplido.

Tras el tumultuoso remolino producido por el coletazo, el mar recobró su calma. Las tres piraguas se reunieron. Heurtaux y los dos tenientes estaban resueltos a no abandonar tan buena presa.

Ahora era preciso esperar a que el culammak reapareciese. De desear era que se levantase a sotavento, a fin de que las piraguas pudiesen perseguirle a remo y a la vela.

Ningún otro cetáceo se mostraba en aquellos parajes.

Eran más de las cuatro cuando la ballena apareció de nuevo. En el mismo instante lanzó dos chorros de agua que silbaron como metralla.

Sólo una media milla la separaba a sotavento de las piraguas.

—¡Izad las velas, armad los remos!... —gritó Heurtaux.

Un momento después las piraguas iban en la dirección indicada.

Entretanto el animal continuaba alejándose hacia el Noroeste, nadando con cierta velocidad; mas como el viento había aumentado, las piraguas se iban acercando a aquél.

Por su parte el capitán Bourcart, temeroso de que fueran arrastrados muy lejos, hizo orientar las velas con objeto de no perderles de vista. El camino que hiciera hacia el Noroeste economizaría tiempo y fatiga, cuando las embarcaciones procurasen regresar a bordo llevando al animal remolcado.

La ballena seguía huyendo, y los arponeros no lograban acercarse lo bastante para herirla.

Verdad que las piraguas, reducidas a los remos, no hubieran podido sostener mucho tiempo aquella velocidad; pero, por suerte, el viento fue en su ayuda y el mar se prestaba a una rápida marcha. Sin embargo, ¿la llegada de la noche no obligaría a Heurtaux y a sus hombres a volver a bordo? No tenían víveres para aguantar hasta el siguiente día, y si la ballena no había sido amarrada al caer el día, preciso sería renunciar a continuar la caza.

Parecía que así había de suceder, puesto que ya eran cerca de las seis y media. En este instante el arponero Durut gritó:

—¡Navío por la proa!

Heurtaux se irguió. Los tenientes Coquebert y Allotte buscaron con la mirada el navío señalado.

Un tres mástiles, cerrado con el viento cuanto era posible, acercaba de aparecer a cuatro millas de distancia en dirección Noroeste. No admitía duda que era un ballenero. Tal vez sus vigías habían visto al culammak que se encontraba a mitad de camino entre las piraguas y él.

De repente, Romain Allotte exclamó, bajando su catalejo:

—Es el *Repton*...

—¡Sí..., el *Repton*! —respondió Heurtaux—. Parece querer cortarnos el camino.

—¡Con sus amuras a babor! —añadió Yves Coquebert.

—¡Es que quiere venir a saludarnos! —respondió irónicamente Allotte.

Ocho días habían transcurrido desde que el barco inglés y el barco francés se habían separado después de abandonar juntos Petropavlosk.

El *Repton* había puesto la proa más al Norte, probablemente con la intención de ganar el mar de Behring, y ahora reaparecía sin haber doblado las extremas puntas de las islas Aleutinas.

¿El capitán King intentaba correr también tras el animal que las piraguas del *Saint-Enoch* perseguían desde hacía tres horas largas?

De el o se tuvo la certeza cuando el arponero Kardek dijo a Heurtaux:

—Echan sus piraguas al mar...

—Evidentemente es para amarrar la ballena —dijo Coquebert.

—¡No lo harán! —respondió resueltamente Romain Allotte.

Y todos sus compañeros, como era de esperar, le hicieron coro.

Entretanto, y aunque la noche empezaba a caer, las piraguas del *Repton* se dirigían a toda velocidad hacia el sitio en que se encontraba la ballena, ahora inmóvil y como si vacilase en huir al Este o al Oeste. Los marineros del *Saint-Enoch* también forzaban los remos para adelantarse a los otros; pero como el viento había caído, fue preciso recoger las velas.

—¡Animo... ánimo! —repetían Heurtaux y los tenientes, estimulando a sus hombres con la voz y con el gesto.

La distancia que habían de franquear unos y otros era casi la misma, siendo de presumir que las piraguas llegarían junto al animal al mismo tiempo, a menos que no desapareciese en nueva zambullida.

No hay que decir que ya no se trataba de permanecer en la misma línea, como Heurtaux había ordenado. Cada piragua corría por cuenta propia. Como de costumbre, el teniente Allotte iba delante, y no cesaba de repetir:

—¡Animo!... ¡Animo, hijos míos!

Por su parte los ingleses avanzaban rápidamente, y la ballena tendía a aproximarse a ellos...

Antes de diez minutos la cuestión quedaría resuelta: o el animal sería herido o desaparecería bajo las aguas.

Al fin las seis piraguas se encontraron frente a frente, a menos de un cable de distancia. ¿Qué sucedería, dada la excitación de los tripulantes?

—¡Esa bestia quiere llevar su aceite a los ingleses! —exclamó uno de los marineros de la piragua de Coquebert, viéndola evolucionar hacia el *Repton*.

No: cuando las piraguas no estaban más que a cien pies, la ballena se detuvo. A fin de escapar con más seguridad, tal vez se preparaba a sumergirse en el agua.

En aquel momento Ducrest, de la piragua de Allotte, blandió el arpón y lo lanzó, en tanto que el arponero de la piragua, Strok, del *Repton*, lanzaba el suyo.

La ballena fue herida. Lanzó un chorro de sangre, agitó la mar con un último coletazo y, después de ponerse vientre arriba, quedó inmóvil.

Pero en aquel doble golpe, ¿cuál de los dos arponeros la había herido mortalmente?

Capítulo XI

Entre ingleses y franceses

Se comprenderá que nunca como en aquella circunstancia tuvieron ocasión de manifestarse las disposiciones hostiles que excitaban a los tripulantes del *Repton* y del *Saint-Enoch*. Era indudable que la ballena había sido vista primero por los vigías del *Saint-Enoch*, y que los franceses se pusieron también los primeros en su persecución. Era de toda evidencia que tres horas antes las piraguas del segundo y de los tenientes habían sido botadas al mar para dar caza a la ballena. Si en aquel sitio se la hubiera herido, no hubiera sido señalada por el barco inglés; pero huyó en dirección nordeste, allí donde dos horas después iba a aparecer el *Repton*. Así es que el capitán King, aunque el animal fuese ya perseguido por las piraguas francesas, echó las suyas al mar.

Sin embargo, si los dos arpones la habían herido simultáneamente, el del inglés no había tocado a la ballena más que en la parte posterior del cuerpo, en el nacimiento de la cola, en tanto que el de Ducrest la había herido en la aleta izquierda, penetrando hasta el corazón y haciendo que el animal arrojase sangre.

Por lo demás, admitiendo que lo justo fuera dividir la presa entre ambas partes, éstas debían felicitarse por la captura. Ni el *Saint-Enoch* ni el *Repton* habían apresado durante aquella última campaña una ballena que pudiera ser comparado con éste.

Claro es que ni los franceses ni los ingleses pensaban en partir la presa. Sin duda, uno de los arpones había producido a ésta tal

herida, que le causó la muerte —golpe muy feliz y raro—, pero el otro había igualmente herido al animal.

De esta circunstancia resultó que en el momento en que la gente de Heurtaux tomaba sus disposiciones para remolcar a la ballena, la gente de Strok se preparaba a lo mismo.

Entonces los ingleses, en una especie de jerga que los franceses comprendían, gritaron:

—¡Fuera..., fuera las canoas del *Saint-Enoch*!

—¡Fuera vosotros! —respondió Allotte.

—Esta ballena nos pertenece de derecho... —declaró el segundo del *Repton*.

—No... ¡Es nuestra! —dijo Heurtaux.

—¡Amarra, amarra! —ordenó Strok.

Orden al instante repetida por el segundo del *Saint-Enoch*.

Y al mismo tiempo la piragua del teniente Allotte se acercó al enorme animal y le amarró, lo que fue ejecutado también por los marineros del *Repton*.

Y si las tres piraguas de los ingleses y las tres de los franceses tiraban, no solamente el animal no sería llevado a bordo del *Saint-Enoch* ni del *Repton*, sino que los remolques se romperían bien pronto bajo aquella doble tracción en sentido contrario.

Así sucedió, en efecto, después de varios esfuerzos simultáneos.

Entonces, de acuerdo en este punto, los de uno y otro bando renunciaron a semejante tarea, y maniobrando para reunirse, se encontraron casi bordo a bordo.

En la disposición de espíritu en que estaban, había motivo sobrado para suponer que vendrían a las manos. Las armas no faltaban: arpones de reserva, lanzas, lajas, sin contar el cuchillo de que un marinero no se separa nunca. La cuestión acabaría en lucha, se vertería la sangre con la perspectiva de que los navíos de cada bando tomasen la defensa de sus respectivas piraguas.

En tal momento, el segundo Strok, con ademán amenazador e irritada voz, dirigiéndose a Heurtaux, cuya lengua hablaba correctamente, le dijo:

—¿Tiene usted la pretensión de afirmar que esta ballena no nos pertenece?... Le advierto que no hemos de tolerarlo.

—¿Y en qué funda usted su pretensión? —respondió Heurtaux después de indicar a los dos tenientes que le dejaran hablar.

—¿Pregunta usted en qué se funda?

—Eso pregunto...

—Pues en que la ballena venía de nuestra parte, y ustedes no hubieran podido llegar a ella a no habernos nosotros interpuesto en su camino.

—Pues yo..., yo afirmo que desde hace dos horas nuestras piraguas la perseguían... A bordo del *Saint-Enoch* ha sido señalada por primera vez cuando el *Repton* no estaba a la vista.

—¿Y eso qué importa, si no han podido ustedes acercarse lo bastante para hierirla?

—Todo eso no es más que palabrería —replicó Heurtaux, que se acaloraba—. ¡Después de todo, una ballena no pertenece a quien la ve, sino al que la mata!

—¡No olvide usted que nuestro arpón ha sido lanzado el primero! —afirmó *mister* Strok.

—¡Si, si! —gritaron los ingleses blandiendo sus armas.

—¡No, no! —respondieron los franceses, amenazando a los tripulantes del *Repton*.

En esta ocasión Heurtaux no hubiera podido imponer silencio.

Tal vez no podría contenerlos... Los hombres estaban dispuestos a arrojarse unos sobre otros.

Queriendo intentar el último esfuerzo, Heurtaux dijo al segundo del *Repton*:

—Admitiendo lo que no es cierto, que vuestro arpón fuera lanzado el primero, no ha podido causar una herida mortal..., y el nuestro sí.

—¡Eso es más fácil de decir que de probar!

—¿De modo que no ceden ustedes?...

—¡No! —vociferaron los ingleses.

Llegados a este grado de cólera, no quedaba más que la lucha.

Una circunstancia iba a poner a los marineros del *Repton* en condiciones de inferioridad, si no para comenzar, por lo menos para continuar la lucha. Empeñada ésta, los franceses los hubieran obligado a batirse en retirada.

En efecto, el *Repton* no había podido acercarse por el poco viento que reinaba. Estaba aún a milla y media, mientras que el *Saint-Enoch* se hallaba a algunos cables. Strok lo advirtió, y dudó de emprender la batalla. Los ingleses, como gente práctica, comprendieron lo desventajoso de su posición. Toda la tripulación del *Saint-Enoch* caería sobre ellos y serían destrozados antes que el *Repton* pudiera prestarles auxilio. Además, el capitán Bourcart lanzaba ya al mar su cuarta piragua, y esto significaba un refuerzo de diez hombres.

Strok ordenó, pues, a su gente:

—¡A bordo!

Sin embargo, antes de abandonar a la ballena, añadió con tono donde se mezclaban el despecho y la cólera:

—¡Ya nos encontraremos!

—Cuando usted guste —respondió Heurtaux.

Las piraguas de Strok, a fuerza de remo, se dirigieron hacia el *Repton*, que estaba entonces a una milla larga.

Restaba saber si Strok no había proferido más que vanas amenazas, o si el negocio iba a arreglarse definitivamente entre los dos navíos.

El capitán Bourcart, que había embarcado en la cuarta piragua, llegó en aquel momento. Puesto al tanto de lo sucedido, aprobó el proceder de Heurtaux, contentándose con añadir:

—Si el *Repton* quiere «razones», el *Saint-Enoch* se las dará muy cumplidas... Entretanto, amigos míos, amarrad la ballena.

Coincidió esto tan exactamente con el general sentimiento, que la tripulación lanzó sonoros vivas que debieron ser oídos por los ingleses.

El *Repton*... no les había saludado... Pues bien, ellos le saludaban con burlas tan saladas como las aguas del Pacífico.

La ballena fue remolcado, y era tal su peso, que los marineros de las cuatro piraguas tuvieron que trabajar firme para conducirlo al *Saint-Enoch*.

El contraamaestre Ollive, el carpintero Ferut, el herrero Thomas, se habían colocado en la proa. Cabidoulin dijo que el animal daría doscientos barriles de aceite, que con lo que el *Saint-Enoch* tenía en su cala formaría la mitad de su cargamento.

—Y bien..., ¿qué dices, viejo? —preguntó el contraamaestre al tonelero—. No nos faltará un solo barril al llegar a Vancouver... ¿Va siempre la botella?

—¡Va la botella!

Eran las siete y media, y por lo tanto demasiado tarde para subir la ballena. Se contentaron, pues, con amarrarla a un costado del navío. Desde el amanecer del siguiente día se procedería a despedazar la ballena, después a fundir la grasa, y tales faenas exigirían dos días por lo menos.

En suma, estaban de enhorabuena. La travesía de Petropavlosk a Victoria permitiría a Bourcart volver con la mitad de su cargamento, lo mejor que en tales circunstancias podía esperarse.

Como lo probable era que los precios no hubieran bajado en el mercado de Victoria, la segunda campaña produciría aún regular beneficio. Por otra parte, el *Saint-Enoch* no había tenido ningún mal encuentro. En vez del monstruo marino visto por los pescadores kamtchalades, acababa de amarrar una magnífica ballena. El barco esperó que pasara la noche. Apenas soplabla el viento. El mar estaba en calma. El movimiento del navío era tan pequeño que no había que temer por las amarras que sujetaban la ballena.

¡Qué pérdida y qué disgusto si durante la noche se hubiera ido a pique!

Se tomaron algunas medidas de precaución y de vigilancia.

¡Quién sabía si el capitán King no querría hacer efectivas las amenazas de su segundo e intentar recobrar la ballena atacando al *Saint-Enoch*!

—¿Es realmente de temer este ataque? —preguntó el doctor Filhiol.

—Tratándose de ingleses, todo es posible —dijo el teniente Coquebert.

—Lo cierto es —añadió Heurtaux— que ellos han partido llenos de cólera.

—Lo comprendo —exclamó el teniente Allotte—. ¡No es mala presa la que se les escapa!

—No me sorprendería que volviesen —dijo Heurtaux.

—¡Que vengan! —respondió el capitán Bourcart—. ¡Estaremos dispuestos para recibirlos!

Hablaba así porque confiaba en toda la tripulación. No era aquél a la primera vez que habían surgido cuestiones entre balleneros, con motivo de casos parecidos, disputas que con frecuencia habían ocasionado terribles violencias.

Severa vigilancia fue, pues, establecida a bordo del *Saint-Enoch*, y los hombres del cuarto hicieron guardia. Aunque, por falta de viento, al *Repton* le hubiera costado gran trabajo acercarse al *Saint-Enoch*, podía enviar sus piraguas, y convenía no dejarse sorprender durante la noche.

Además, la seguridad del navío francés quedó garantizada por la espesa bruma que a las diez envolvió aquellos parajes.

Las horas transcurrieron sin incidente. Con la salida del sol, la bruma, que no se disipó, hubiera ocultado al *Repton* aun a la distancia de media milla. Pero tal vez los ingleses no habían renunciado a ejecutar sus amenazas e intentarían un ataque si la bruma se disipaba. Sin embargo, el viento no les ayudaría: ningún soplo atravesaba el espacio, y el estado atmosférico no se modificó en toda la mañana. La tripulación del *Saint-Enoch* pudo ponerse a la faena sin ser turbada.

Al amanecer, Bourcart había hecho proceder al viraje de la ballena con orden de trabajar de prisa.

El contramaestre Ollive, ayudado por algunos marineros, había colocado una cadena en la aleta de fuera, y el animal se volvió, lo

que debía facilitar la operación de despedazarle. La cabeza fue entonces desprendida, y no sin grandes esfuerzos; fue preciso macerarla para depositarla sobre el puente. Cortáronse los labios, la lengua, las ballenas, operación que fue fácil después de que se la hubo dividido en cuatro pedazos.

Encendido el horno, pues el combustible no faltaba, gracias a las provisiones del mismo embarcadas en Petropavlosk, el cocinero mantuvo el fuego bajo las dos ollas.

En éstas se fundió en primer lugar la grasa de la cabeza, de la lengua y de los labios, que es de más fina calidad. Después se procedió a descuartizar el cuerpo en pedazos de ocho a nueve brazas, reducidos a dos pies para ser introducidos en las ollas previamente preparadas.

En este trabajo se emplearon toda la mañana y parte de la tarde.

A las tres apenas si la bruma se había aclarado un poco. Los vapores en estado vescicular impedían que la mirada se extendiera poco más de media milla en torno del *Saint-Enoch*.

Del *Repton*, ninguna noticia. No hubiera podido aproximarse por falta de viento, a menos de ser remolcado por sus embarcaciones, lo que hubiera ocasionado gran fatiga.

Sin embargo, Bourcart permaneció siempre alerta. La piragua del teniente Allotte fue enviada en reconocimiento hacia el Noreste.

Volvió sin haber visto nada, no habiéndose aventurado más de media legua en dirección norte.

En el fondo tal vez, a la tripulación no le hubiera disgustado venir a las manos con los ingleses. Esto es tradicional en los franceses, y con especialidad en los marinos. ¡Aún piensan en el desquite de Waterloo! Pero probablemente en aquella ocasión el cañón del Monte San Juan no se dejaría oír, y Wellington iba en retirada hacia alta mar.

El trabajo continuó en excelentes condiciones. Bourcart creía que la mitad de la grasa sería fundida durante el día; tenía la esperanza, si el viento se levantaba, de poder aparejar al siguiente día con doscientos barriles más en la cala del *Saint-Enoch*.

Sin embargo, a las cuatro se produjo una alarma.

El herrero Thomas, embarcado en la canoa, se disponía a afianzar una de las hembras del timón, cuando le pareció oír ruido por la parte oeste.

¿Era este ruido de remos que anunciaba la llegada de las piraguas del *Repton*? ¿Habían los ingleses descubierto la posición del *Saint-Enoch*?

El herrero subió en seguida y previno al capitán Bourcart. Acaso había llegado el momento de ponerse a la defensiva.

Se suspendió el trabajo, y los hombres ocupados en él reembarcaron.

Como, por efecto de los vapores, los ojos no podían prestar servicio alguno, aguzóse el oído. Absoluto silencio reinaba a bordo.

El más ligero ruido se hubiera advertido.

Transcurrieron algunos minutos. Ninguna piragua apareció y realmente hubiera sido gran audacia por parte del capitán King, el intento de atacar al *Saint-Enoch* en aquellas condiciones. Aunque la bruma hubiera permitido a los ingleses acercarse sin ser vistos, debían suponer que Bourcart estaría alerta. Pero el contraamaestre Ollive repetía:

—¡Nada me asombraría tratándose de John Bull!

No se tardó en conocer que aquello había sido una falsa alarma.

El ruido debía provenir de una de esas rachas caprichosas que pasan por entre la bruma sin tener fuerza bastante para disiparla.

Se pudo advertir que el viento tendía a levantarse, aunque no se propagaba más que por soplos intermitentes sin dirección fija, y a menos que aumentase, el cielo permanecería cubierto hasta la salida del sol. A esta calma, bastante rara en aquella época y en la parte septentrional del Pacífico, sucedería probablemente mal tiempo, y era de temer que la navegación no fuese tan favorecida como lo había sido al abandonar a Petropavlosk. No obstante, como el *Saint-Enoch* había sufrido varias tempestades sin averías graves, Juan María Cabidoulin hubiera obrado mejor callándose sus amenazadores presagios.

Realmente, ¿por qué al navío no había de seguir favoreciéndole la buena fortuna que le acompañó en su primera campaña? ¿Por qué no había de encontrar otras ballenas que le permitirían completar su cargamento antes de anclar en Vancouver?

La tarde avanzaba. La noche sería, sin duda, tan oscura como la precedente. Las precauciones seguían, y, al regresar el teniente Allotte, las piraguas fueron nuevamente izadas a bordo.

Para el trabajo que quedaba por hacer, lo mejor era que el *Saint-Enoch* permaneciese en aquella calma durante veinticuatro horas, a condición que favorable viento le empujase luego a la costa americana.

De repente, y poco antes de las cinco, unos violentos silbidos desgarraron el espacio. Al mismo tiempo la mar fue agitada hasta sus profundidades. Inmensa capa de espuma blanqueó su superficie. El *Saint-Enoch*, a impulsos de una gigantesca ola, fue violentamente sacudido. Las velas rechinaron con gran ruido, y la tripulación llegó a temer que toda la arboladura se viniera abajo.

Por fortuna, el cuerpo de la ballena, sólidamente amarrado, no se separó, lo que fue milagroso por lo acentuado de la bandada que dio el barco.

—¿Qué sucede? —exclamó Bourcart lanzándose fuera de su camarote.

Subió a la toldilla, donde el segundo y los tenientes se apresuraron a reunirse a él.

—Debe ser una corriente —dijo Heurtaux—, y yo he creído que el *Saint-Enoch* se iba a pique.

—Sí... eso debe ser —repitió el contramaestre Ollive—, pues no hay viento para llenar mi gorra.

—Pero como puede venir acompañada de un chubasco, es preciso recoger las velas —dijo el capitán Bourcart—. No hay que dejarse sorprender.

Era lo oportuno, prudente y hasta necesario. Y, en efecto, minutos después el viento soplaba con impetuosidad bastante para disipar en parte las brumas en el Sur.

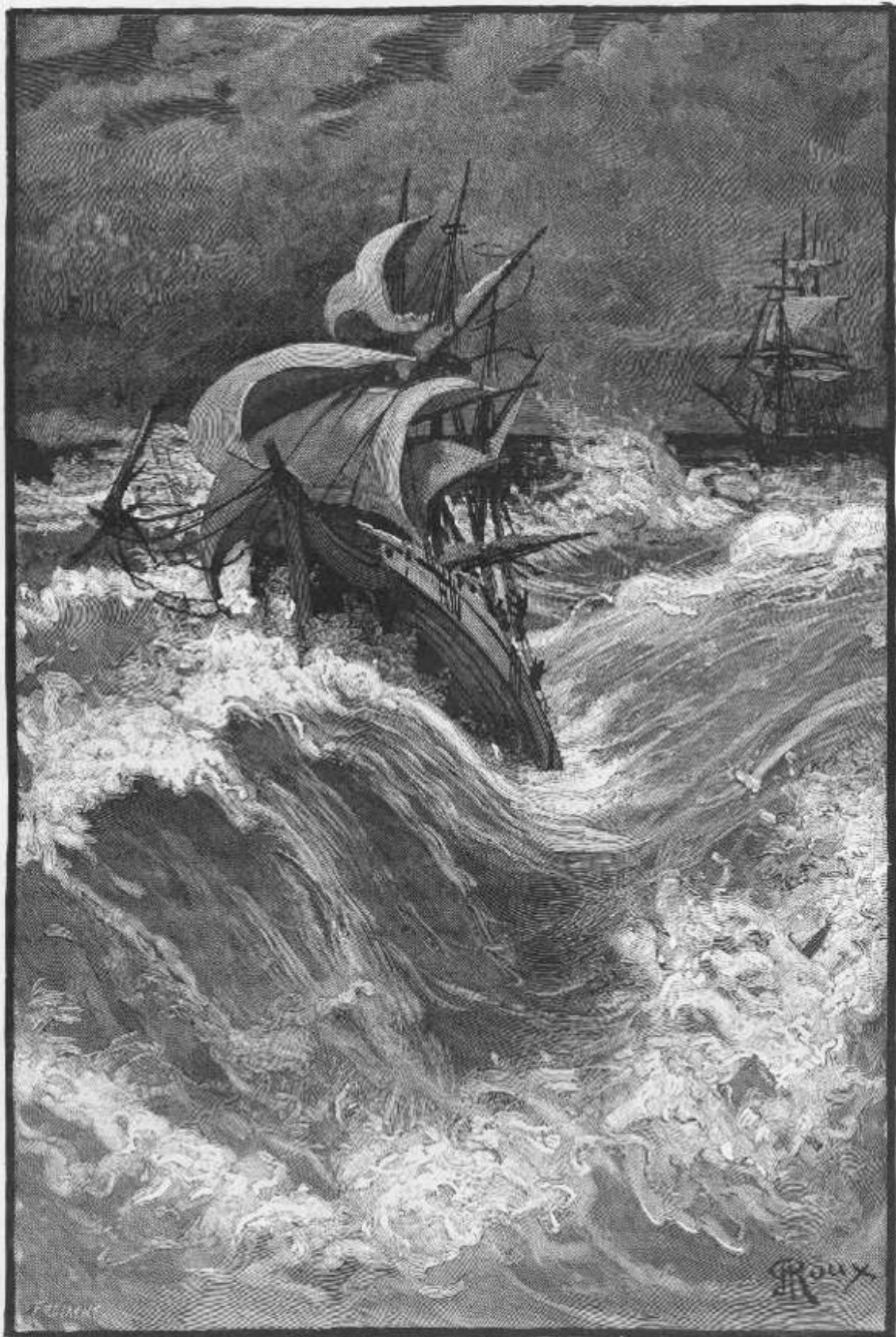
—¡Navío por babor!

Este grito, lanzado por uno de los marineros desde los obenques del trinquete, hizo que todas las miradas se dirigieran al sitio indicado.

¿El navío señalado era el *Repton*?

Sí... y estaba a unas tres millas del *Saint-Enoch*.

—Siempre en el mismo sitio —dijo el teniente Coquebert.



—Como nosotros en el nuestro —respondió el capitán Bourcart.

—Parece que se dispone a largar sus velas —hizo notar Allotte.

—Sin duda... va a aparejar —dijo Heurtaux.

—¿Será para acercarse a nosotros? —preguntó el doctor Filhiol.

—¡Capaces son de el o! —exclamó Ollive.

—Lo veremos —se contentó con decir el capitán Bourcart.

Y seguía mirando con su antejo al ballenero inglés.

Había motivo para creer que el capitán King quería aprovechar el viento que entonces venía del Este y le permitía acercarse al *Saint-Enoch*. Se veía a los hombres trabajar en las vergas. Bien pronto las gavias, trinquete y mesana fueron colocadas, amuras a estribor y después el grande y pequeño foque que facilitaron la derribada del *Repton*.

La cuestión era saber si iba a continuar su camino hacia el Este, a fin de ganar algún puerto de la Columbia británica.

No... no era tal la intención del capitán King. El *Repton*, en vez de poner la proa al Este, caminaba en forma de cortar el camino del *Saint-Enoch*.

—¡Vamos... quiere acercarse a nosotros para reclamar su parte de ballena! Pues bien; no tendrá ni una punta de la cola —exclamó Romain Allotte.

La tripulación repitió lo dicho por el teniente. Si el *Repton* venía a atacar al *Saint-Enoch*, se le respondería como convenía, a tiros y hachazos.

Eran las seis y algunos minutos. El sol declinaba rápidamente hacia el horizonte. El mar seguía libre de brumas en la parte donde soplaba el viento. No se perdía ni uno solo de los movimientos del *Repton*, que avanzaba con velocidad media. Si no cambiaba su dirección antes de media hora, estaría bordo a bordo con el *Saint-Enoch*.

En previsión de un ataque, se dio la orden de preparar las armas.

Se cargaron los dos pedreros, de los que generalmente van armados los balleneros. Si el capitán King enviaba algunas balas de

cinco o seis libras, el capitán Bourcart contestaría en la misma forma.

Encontrábase el *Repton* a unos tres cuartos de milla, cuando el estado del mar se modificó repentinamente, sin cambio alguno en las condiciones atmosféricas. Ni el viento había aumentado, ni el cielo aparecía más cargado. Ninguna amenazadora nube se levantaba en el horizonte. Calma absoluta en las altas y bajas zonas del espacio. El fenómeno extraordinario que se preparaba debía, en efecto, localizarse en aquella parte del Océano.

Repentinamente y entre horribles mugidos, cuya naturaleza y causa nadie reconoció a bordo del *Saint-Enoch*, el mar se agitó violentamente, se cubrió de espuma, se desniveló como si una erupción submarina hubiese conmovido sus última profundidades.

Sucedía esto precisamente en la parte que el ballenero inglés se encontraba, mientras que el ballenero francés no experimentaba aún los efectos de aquella inexplicable agitación.

El capitán Bourcart y sus compañeros, sorprendidos, observaban el *Repton*, y lo que vieron cambió su sorpresa en horrible espanto.

El *Repton* se levantó sobre el lomo de la gigantesca ola, para desaparecer tras el a. De aquella ola saltaban poderosos chorros de agua, como hubiera podido escapar de los agujeros de los oídos de un gigantesco monstruo, cuya cabeza hubiera estado bajo el navío, y cuya cola golpease el mar a medio cable, o sea cerca de cien metros.

Cuando el navío reapareció, estaba en deplorable estado: su arboladura abajo, su aparejo roto, su casco volcado sobre babor y asaltado por formidables olas.

Un minuto después, tras rodar una última vez sobre la monstruosa ola, se hundió en los abismos del Pacífico.

El capitán Bourcart, los oficiales y la tripulación lanzaron un grito de horror, estupefactos en presencia de aquel inexplicable y espantoso cataclismo.

¿Habían perecido todos los tripulantes del *Repton*? ¿No habían podido huir algunos en las piraguas? ¿Podría salvarse a alguno de

aquellos desventurados antes que llegara la noche?

Olvidóse todo rencor y antipatía... Había que cumplir un deber de humanidad... Se cumpliría.

—¡Al mar las piraguas! —ordenó el capitán Bourcart.

Desde la desaparición del *Repton* apenas habían transcurrido dos minutos, y aún era tiempo de socorrer a los supervivientes del naufragio.

Repentinamente, y antes de que las piraguas hubieran sido dispuestas, un choque, no muy rudo, se efectuó. El *Saint-Enoch*, levantado siete u ocho pulgadas por la popa, como si hubiera chocado en un escollo, se inclinó sobre estribor y quedó inmóvil.

Capítulo XII

Varada

El viento Este, que a las cinco de la tarde soplaba y del cual el *Repton* había querido aprovecharse, no se había sostenido.

Después de la puesta del sol se calmó, y acabó por extinguirse del todo. La agitación de la mar reducíase a un ligero cabrilleo de la superficie. Entonces volvieron las espesas brumas, que hacia cuarenta y ocho horas envolvían aquella parte del Pacífico.

Ya se ha dicho que el *Saint-Enoch* varó en el momento en que se disponía a lanzar al mar sus piraguas. ¿Se trataba de un accidente igual al que había que atribuir la pérdida del *Repton*?

Menos afortunado que el *Saint-Enoch*, ¿el navío inglés se había desfondado al chocar con un escollo?...

Fuera lo que fuese, aunque no había naufragado, el *Saint-Enoch* había varado. Y como a cada instante corría el riesgo de hundirse en el mar, fue imposible emplear las piraguas para acudir en socorro de los marineros ingleses.

La primera impresión de Bourcart y de sus compañeros fue el estupor. ¿A qué causa atribuir la varadura del barco? El *Saint-Enoch* apenas había experimentado la acción del ligero viento que se levantó a las cinco de la tarde. Para varar en aquel escollo, ¿había sufrido la acción de una corriente de la que nadie se dio cuenta a bordo?

Existía allí algo inexplicable, y además no era aquel el momento de buscar explicaciones a lo sucedido.

Como se ha dicho, la sacudida había sido muy débil. Pero después de dos golpes, que no desmontaron el timón, el navío recibió una ola enorme. Afortunadamente su arboladura no se quebrantó, y sus gavias y aquél a resistieron. Sin averías en sus fondos, no parecía estar amenazado de irse a pique, como el *Repton*. Quizás no le faltaban más que algunas pulgadas para encontrar su línea de flotación y salir del escollo.

El choque produjo, como primer resultado, la rotura de las amarras que sujetaban a la ballena, cuyos restos fueron arrastrados por la corriente.

Había cosa más seria en qué pensar para lamentarse de la pérdida de un centenar de barriles de aceite. El *Saint-Enoch* había varado, y se trataba de sacarle de tal difícil situación.

Después del accidente, el contramaestre Ollive se guardó bien de preguntar nada a Juan María Cabidoulin. Seguramente que el tonelero hubiera respondido: «¡Bah!... ¡Esto no es más que el comienzo del fin!».

El capitán Bourcart y el segundo conferenciaban en la toldilla.

—¿Pero existen placeres en esta parte del Pacífico? —preguntó Heurtaux.

—No sé qué pensar —respondió Bourcart—. Lo cierto es que los mapas no indican ninguno entre las Kouriles y las Aleutinas.

En efecto; los más modernos no indicaban ni placeres ni arrecifes en aquella parte del Océano, donde los meridianos 120 y 160 cruzan el paralelo 50. Cierto que desde sesenta horas antes, las brumas habían impedido al capitán Bourcart tomar altura; pero la última observación le colocaba a más de doscientas millas del archipiélago de las Aleutinas. No era, pues, admisible que, desde el cálculo del 19 de octubre, el viento o las corrientes hubiesen arrastrado al *Saint-Enoch* a aquella distancia.

Bourcart había extendido sus mapas sobre la mesa y los estudiaba, indicando con la punta del compás la posición que su navío ocupaba, calculando la distancia recorrida en tres días... Y

aun extendiendo a doscientas millas hasta las islas Aleutinas, no encontraban ningún escollo.

—¿Y no puede haber acontecido —dijo el doctor Filhiol— que, posteriormente a lo indicado en esos mapas, se haya producido un levantamiento del fondo en este sitio?

Bourcart no pareció rechazar esta hipótesis. Realmente, y a falta de otra, era admisible que por un impulso lento o brusco, debido a la acción de las fuerzas plutónicas, el suelo submarino hubiera remontado a la superficie. ¿Acaso faltaban ejemplos de tales fenómenos en las regiones donde aún se manifiesta el trabajo eruptivo? ¿Y no eran precisamente aquellos parajes vecinos de un archipiélago volcánico? Dos meses y medio antes, al atravesarlos, se habían visto al Norte las llamas del Chichaldinskoi, sobre la isla Ounimak.

Aunque tal explicación no dejaba de ser admisible hasta cierto punto, la mayoría de los tripulantes debía rechazarla, como bien pronto se verá.

En fin, debido a ésta o a otra causa, la varadura del *Saint-Enoch* era un hecho. Sondando a proa y a popa, el contramaestre Ollive no encontró más que cuatro o cinco pies bajo la quilla.

El primer cuidado del capitán Bourcart había sido proceder a la vista de la cala. Juan María Cabidoulin y el carpintero Ferut vieron que la mar no había penetrado en ella.

Convenía esperar al día siguiente para determinar la naturaleza de aquel escollo desconocido, ¡y quién sabe si antes de que llegara el mal tiempo se habría conseguido poner a flote al *Saint-Enoch*!

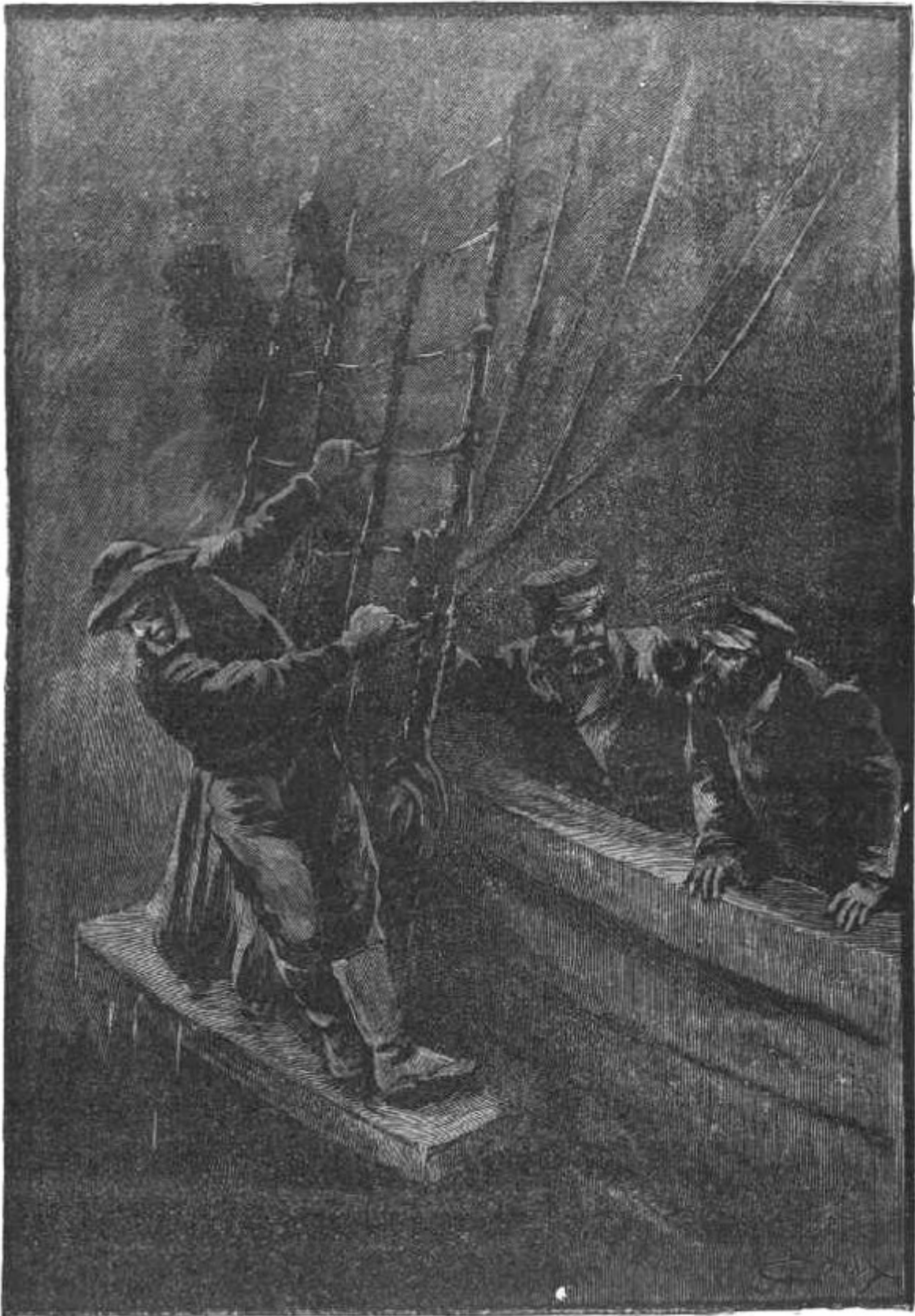
La noche pareció a todos interminable. Ni los oficiales se retiraron a su camarote, ni los hombres al puesto. Era preciso estar dispuestos a todo acontecimiento. A veces se advertían movimientos de la quilla sobre el arrecife. ¿No saldría, por efecto de alguna corriente, de aquel lecho de rocas? ¿No podía suceder que el navío, deslizándose de la parte donde yacía, encontrase su línea de flotación?

Por precaución, el capitán Bourcart había echado al mar las piraguas, con la mayor cantidad posible de víveres, para el caso en que fuera preciso abandonar al *Saint-Enoch*. ¡Quién sabe si no sería preciso embarcarse en el as para acercarse a las tierras más próximas! Estas debían de ser las islas Aleutinas, a menos que, por efecto de circunstancias verdaderamente incomprensibles, el navío hubiera sido arrojado fuera de su camino. Por lo demás, no corría el riesgo de naufragar, lo que tal vez hubiera acontecido a tener aún la ballena suspendida de su flanco.

Entre otras eventualidades que podían contribuir a sacar al *Saint-Enoch* de aquella situación, el capitán Bourcart no dejaba de contar con la marea, aunque no ignoraba que éstas son muy débiles en el Pacífico; pero ¿quién sabía si con que el barco se levante algunas pulgadas quedaría a flote?...

La marea había comenzado a las once; hasta las dos no sería pleamar.

El capitán y sus oficiales siguieron con cuidado los progresos de aquél a, anunciada por un ligero ruido de la corriente, perfectamente perceptible en la calma de la noche.



Por desgracia, la marea no produjo cambio alguno en la situación. El *Saint-Enoch* tal vez experimentó algunas ligeras sacudidas, y tal vez su quilla se deslizó ligeramente sobre el escollo... Y como en aquella época las mareas del equinoccio habían ya pasado, disminuyeron las probabilidades de poner a flote al *Saint-Enoch* en las lunaciones próximas.

Y cuando el reflujo se acentuase, ¿no debería temerse que la situación fuera peor? ¿El navío no corría el riesgo de naufragar en la bajamar?

La inquietud producida por este recelo no cesó hasta las cuatro y media de la mañana. El capitán Bourcart había hecho preparar puntales de escora con los masteleros de juanetes, pero no hubo necesidad de emplearlos.

Poco antes de las siete la luz enrojeció los vapores del Este. El sol no pudo disolverlos, y los aparejos se llenaron de humedad.

Los oficiales en la toldilla y los marineros en la proa pretendían ver a través de la espesa bruma, por la parte en que yacía el barco, en espera de que las piraguas pudieran dar la vuelta en torno de éste. Lo que cada cual quería conocer era la disposición del escollo.

¿Se extendía en largo espacio? ¿Formaba un placer único? ¿Las rocas emergían en la bajamar?

Imposible ver nada a distancia de algunos metros. Sin embargo, no se percibía el ruido de la resaca que la corriente produce sobre las rocas a flor de agua.

Nada, pues, se podía hacer antes de que la bruma se disipase, y tal vez se disolvería como los días anteriores cuando el sol se aproximaba al meridiano. Entonces, si las circunstancias lo permitían, Bourcart intentaría determinar su posición por el sextante y el cronómetro.

Se procedió a practicar una visita más detenida a la cala.

Cabidoulin y el carpintero Ferut se aseguraron nuevamente, separando regular número de barriles, de que el agua no la había invadido. Ni las cuadernas ni el bordaje habían cedido en el momento del choque. Así, pues, no había averías graves. Al mover

sus barriles el tonelero, ¿no pensaba que, sin duda, sería preciso izarlos al puente y arrojarlos al mar, a fin de aligerar de peso al barco?

La mañana avanzaba y el cielo seguía cubierto. Un reconocimiento hecho por Bourcart y el segundo en torno del *Saint-Enoch*, en un radio de medio cable, no indicó nada que se refiriese a la naturaleza y posición del escollo.

Ante todo, preciso era saber si se encontraba en la proximidad de alguna tierra donde las embarcaciones pudieran arribar en caso de que fuera necesario abandonar el navío. Bourcart no podía admitir que se encontrase un continente o un archipiélago en aquellos parajes, y dijo al doctor Filhiol, que le interrogaba acerca de este asunto:

—No, *monsieur* Filhiol, no... Hace algunos días he obtenido una buena observación... Acabo de ver mis cálculos y son exactos; debemos estar a doscientas millas por lo menos de la extremidad de las Kouriles.

—Me aferro, pues, a mi idea —respondió el doctor Filhiol—. Ha debido producirse un levantamiento del suelo submarino, contra el que ha chocado el *Saint-Enoch*.

—Es posible —dijo Bourcart—, y rehúso a creer que un error o una desviación del camino nos haya arrojado a tal distancia al Norte.

Realmente era lamentable que el viento no tendiese a levantarse. En primer lugar, hubiera disipado las brumas y despejado el horizonte, y además, si soplaba del Oeste, cubriendo las velas sobre los mástiles, tal vez se hubiese obligado al *Saint-Enoch* a salir del escollo.

—Esperemos..., esperemos, amigos míos —repetía el capitán Bourcart, que comprendía que la impaciencia e inquietud de sus hombres aumentaban. Yo espero que la bruma se disipará al mediodía, y sabremos a qué atenernos sobre esta situación, de la que confío salir sin gran daño.

Pero cuando los marineros y los grumetes miraban a Juan María Cabidoulin, veían que meneaba su gruesa cabeza, señal de que él

no participaba de aquel optimismo, y esto no era para tranquilizar a los primeros.

Entretanto, a fin de impedir que la marea, al venir del Este, lanzase aún más al navío sobre el escollo, Bourcart, de acuerdo con el segundo, decidió colocar un ancla por la popa.

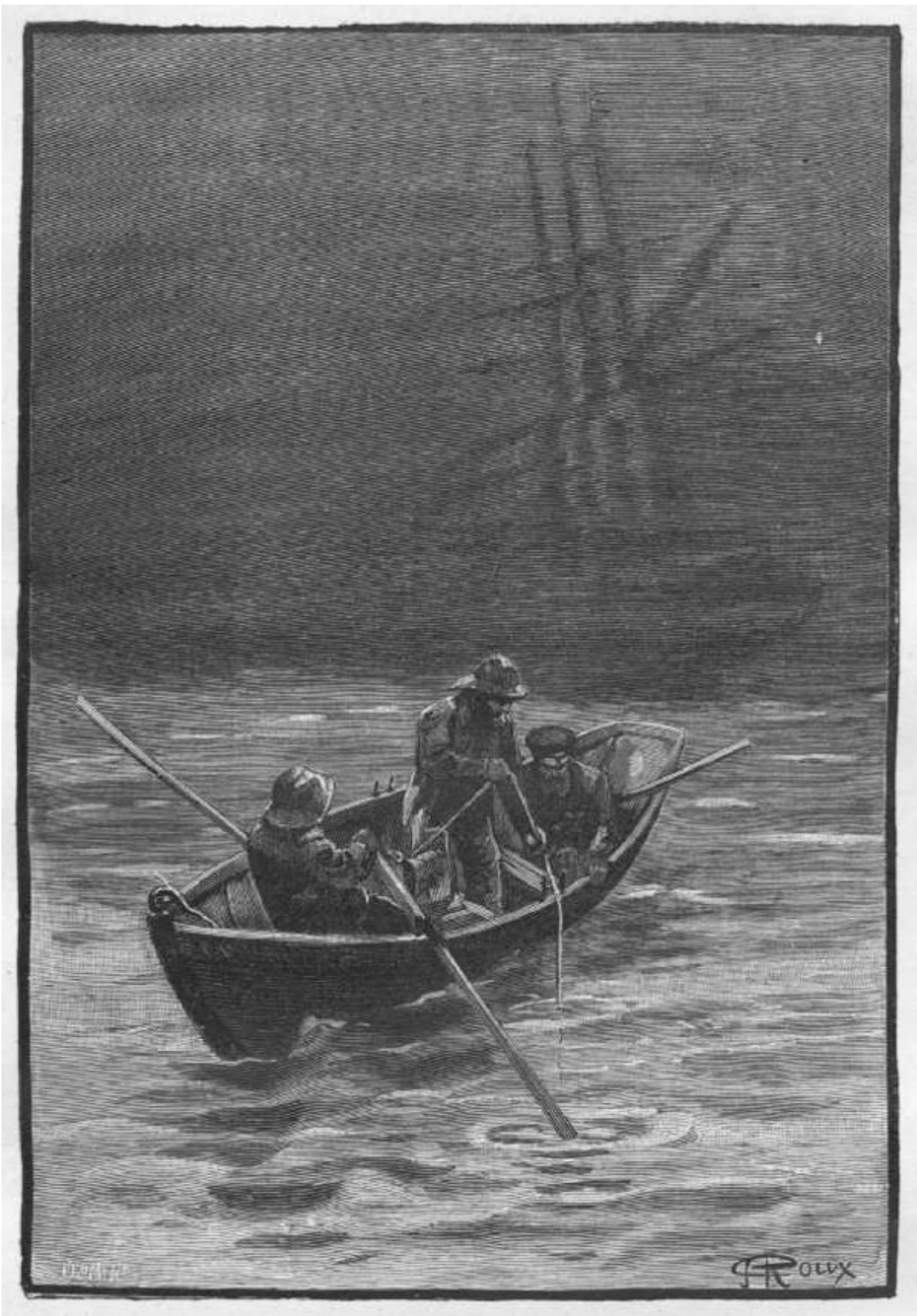
El contraмаestre Ollive y dos marineros prepararon una de las piraguas a fin de proceder a esta prudente operación bajo la dirección del teniente Allotte.

La piragua desatraco mientras el calabrote del ancla le era enviado desde el *Saint-Enoch*.

Siguiendo las órdenes del capitán Bourcart, el teniente hizo practicar un sondaje a cincuenta pies del navío. Con gran sorpresa y aun después de haber largado veinte brazas, no encontró fondo.

En tales condiciones, arrojar un ancla era inútil, porque no hubiera agarrado. Era preciso deducir que, por aquella parte al menos, los lados del escollo estaban cortados a pico.

La piragua volvió a bordo, y el teniente Allotte hizo su relato al capitán. Este se mostró muy sorprendido. En su opinión, el arrecife debía descender en pendientes laterales muy alargadas, pues la varadura se produjo casi sin sacudida y como si el navío se hubiera deslizado por la superficie de algún escollo algo inclinado.



Se debían practicar sondajes en torno del *Saint-Enoch* para determinar en lo posible la extensión del escollo y la profundidad del agua. El capitán Bourcart se embarcó en la piragua con el segundo, el contra maestre y dos marineros. Llevaban una sonda de doscientas brazas.

Después de haber repetido la operación del teniente Allotte, se reconoció que el extremo de la cuerda no tocaba el fondo, y se renunció por tanto a echar un ancla.

—Capitán —dijo Heurtaux—, echemos la sonda a algunos pies solamente de la parte del barco sumergida.

—Esa es mi opinión —respondió Bourcart.

El contra maestre enganchó el aparejo en uno de los portaobenques, y colocó la piragua en forma de dar la vuelta al barco a distancia de cinco o seis pies. De tres en tres metros el segundo arrojaba la sonda. En ninguna parte tropezó con el escollo, ni aun a doscientas brazas.

De aquí resultaba que el escollo no ocupaba más que una extensión muy reducida, a una o dos toesas por bajo de la superficie del mar; es decir, que el *Saint-Enoch* había varado en la punta de un cono submarino no indicado en aquellos parajes.

Entretanto el tiempo avanzaba, sin que nada indicase que las brumas se disiparían. Bourcart quiso intentar, en el momento en que la marea llegaba a su mayor altura, de arrancar del escollo al navío con las piraguas. Tirando por la proa era posible que se lograra lo que se proponían.

Esta maniobra se ejecutó en las más favorables condiciones. Las seis piraguas se reunieron en un esfuerzo común, y los marineros sacudieron con todas sus fuerzas los remos... ¿Hizo el barco algún ligero movimiento? Un pie apenas. Esto fue todo lo que se obtuvo, y los marineros renunciaron a la esperanza de arrancarle del escollo.

Si el viento no hacía lo que las piraguas no habían logrado, ¿qué sería del *Saint-Enoch* cuando se presentase el mal tiempo?

Rodaría por la superficie del placer, y bien pronto no quedarían del barco más que restos informes. Y en aquella época, ¿tardarían

en desencadenarse las tempestades que tan profundamente turban aquella parte del Pacífico?

Una operación quedaba por intentar para poner el barco a flote.

El capitán Bourcart, después de reflexionar mucho y de hablar del asunto con los oficiales, tuvo que resolverse a ejecutarla, pero aplazándola algunas horas, pues no era de temer un cambio de tiempo. Dicha operación tenía por objeto aligerar el navío arrojando al mar su cargamento. Descargado de ochocientos a novecientos barriles de aceite, tal vez el barco se levantaría lo bastante para flotar.

Se esperó, contando que aquel día, como la víspera, la bruma se disiparía por la tarde. Este era uno de los motivos por los que Bourcart no procedió inmediatamente a sacrificar su cargamento; pues si el navío se ponía a flote, ¿hubiera sido posible dirigirle en medio de las brumas? Los sondeos practicados no habían indicado grandes profundidades en torno del escollo; pero de aquí no podía deducirse que en los alrededores no existiesen otros arrecifes donde el *Saint-Enoch* podía varar de nuevo. A menos de una milla, el *Repton* había chocado con otro y con la mala suerte que se sabe.

Esta última reflexión llevó la conversación al ballenero inglés.

¿Habían sobrevivido al naufragio algunos hombres? ¿No intentaban sus piraguas acercarse al *Saint-Enoch*?... Ningún grito llegaba, y sin duda todos los marineros del *Repton* habían sucumbido.

Transcurrieron tres horas. La marea se retiraba, y era inútil esperar que el navío saliera por sí mismo del escollo. La diferencia entre la pleamar y la bajamar sería muy poca, y el escollo no quedaría al descubierto. Heurtaux pudo advertir que el agua no había bajado mucho, por las señales trazadas en torno, las lanzas tocaban el fondo a una profundidad constante de cinco pies.

Tal era la situación... ¿Cuál sería el desenlace? ¿Volvería a navegar el *Saint-Enoch*? ¿Se verían los hombres obligados a abandonarle, antes de que una tempestad le hubiera destrozado?

Eran treinta y tres a bordo y podían encontrar sitio en las piraguas con víveres para algunos días... Pero ¿a qué distancia se encontraría la costa más próxima? Quizás fuera menester franquear centenares de millas.

Bourcart se decidió a sacrificar el cargamento. Los hombres se pusieron a la faena, no sin maldecir la mala suerte que les hacía perder los beneficios de aquella última campaña.

El contraмаestre Ollive activó el trabajo. Por medio de palancas, los barriles fueron izados sobre el puente, y después arrojados al mar. Algunos se iban a fondo inmediatamente; otros, rompiéndose contra el escollo, vaciaban su contenido, que subía a la superficie.

El Saint-Enoch estuvo bien pronto rodeado de una sábana de grasa, como si hubiera arrojado aceite para calmar la furia de las olas en una tempestad. El mar estaba tranquilo. No se notaba la más leve resaca en la superficie ni en el perímetro del escollo, por más que Heurtaux hubiera advertido la existencia de una corriente que venía del Nordeste. La marea no debía tardar; pero el deslastre del navío no produciría su efecto hasta la pleamar. Como se disponía de tres horas, la operación quedaría terminada a tiempo, aunque éste no debía de perderse, so pena de que el *Saint-Enoch* continuase varado hasta la próxima noche y era preferible que pudiera alejarse del escollo durante el día. Había que subir de la cala ochocientos barriles, lo que exige tiempo y trabajo para realizar este menester.

A las cinco, la mitad de la faena estaba hecha. La marea había ya subido tres o cuatro pies, y parecía que el *Saint-Enoch*, aligerado en parte, hubiera debido hacer algún movimiento..., pero no fue así...

—¡Diablo! ¡Se diría que nuestro navío está clavado en este sitio!
—dijo el contraмаestre Ollive.

—¡No serás tú el que lo desclave! —murmuró Juan María Cabidoulin.

—¿Qué dices, viejo?...

—¡Nada! —respondió el tonelero, arrojando al mar uno de los barriles vacíos.

La esperanza de que los vapores se disiparían no se había realizado.

La noche amenazaba con dobles brumas.

Poco después de las seis, cuando una semioscuridad invadía ya el espacio, en dirección del Oeste se oyeron algunos gritos y se distinguieron vagas luces.

El contramaestre Ollive, que estaba en la proa, se reunió con Bourcart al pie de la toldilla.

—Capitán —le dijo—. Escuche usted, escuche usted... Parece que...

—Sí..., alguien llama... —añadió el teniente Coquebert.

Hubo algún tumulto entre los tripulantes.

—¡Silencio! —ordenó Bourcart.

Todos prestaron oído.

En efecto, algunas voces, aún lejanas, llegaban a bordo. No había duda de que eran dirigidas al *Saint-Enoch*.

Un clamoreo les respondió en seguida, a una señal del capitán Bourcart.

—¡Eh, eh!... ¡Por aquí, por aquí!...

¿Eran los indígenas de alguna isla o tierra vecina que se acercaban a bordo de sus piraguas, o se trataba de los supervivientes del *Repton*, que acaso buscaban desde la víspera, y entre las brumas, acercarse al ballenero francés?

Esta hipótesis era la verdadera.

Algunos minutos después, guiados por los gritos y las detonaciones de las armas de fuego, dos piraguas se acercaron al *Saint-Enoch*.

Eran las del *Repton*, y a bordo de ellas venían veintitrés hombres, comprendido el capitán King.

Como la catástrofe había sido tan repentina, aquellos infelices no pudieron embarcar víveres, y estaban extenuados de hambre y fatiga. Fueron acogidos por el capitán Bourcart con la cortesía que

le caracterizaba. Antes de preguntar al capitán King las circunstancias en que su navío se había perdido, antes de hacerle conocer la situación en que el *Saint-Enoch* se encontraba, Bourcart dio orden de que sirvieran de comer y beber a los nuevos pasajeros.

De la tripulación del capitán King faltaban trece hombres...

¡Trece hombres, que habían perecido en el naufragio del *Repton*!

Capítulo XIII

Un escollo que se mueve

Cuando el capitán King y sus compañeros habían llegado al *Saint-Enoch* la bruma era tan espesa que, a no oírse los gritos de los náufragos, éstos hubieran pasado de largo el escollo.

Descendiendo al Sur, los ingleses no podían encontrar ni la costa asiática, ni la costa americana. Aun admitiendo que el viento hubiera disipado la niebla, ¿cómo hubieran ellos franqueado centenares de millas hacia el Este o hacia el Oeste? Además, sin galleta para apaciguar el hambre sin agua dulce para calmar su sed, pasadas cuarenta y ocho horas no hubiera quedado vivo uno solo de los náufragos del *Repton*.

En el *Repton*, entre oficiales y marineros, había un total de 36 hombres. Veintitrés solamente se habían arrojado en las embarcaciones; y añadiendo este número al personal del *Saint-Enoch*, disminuido desde la muerte del marinero Rollat, resultaban 56 hombres a bordo.

En el caso de no poder poner a flote su barco, ¿cuál sería la suerte del capitán Bourcart y de sus antiguos y nuevos compañeros? Aun en el supuesto de que hubiese tierra cerca de allí, isla o continente, las piraguas no podrían llevarles a todos. A la primera ráfaga de viento que son muy frecuentes en aquellos parajes del Pacífico, el *Saint-Enoch*, asaltado por las monstruosas olas, que reventarían contra el escollo, quedaría destruido en pocos instantes. Sería, pues, preciso abandonarle, y los víveres que

Bourcart contaba renovar en Victoria serían insuficientes para una tripulación aumentada casi en el doble desde la llegada de los naufragos del *Repton*.

Los relojes de a bordo indicaban las ocho. Al ponerse el sol bajo la espesa cortina de brumas, ningún síntoma de viento. La noche sería profundamente oscura y llena de calma. No había que esperar que el navío se pusiera a flote en la pleamar, y no era posible aligerarle más, a no ser sacrificando su arboladura.

El capitán King se reunió con Bourcart, Heurtaux, el doctor Filhiol y los dos tenientes. Supo entonces la situación en que se encontraban, y que si sus compañeros y él habían encontrado refugio a bordo, no significaba esto que su salvación fuera un hecho. Tal vez en breve plazo el *Saint-Enoch* correría la misma suerte que el *Repton*.

Importaba conocer los detalles del naufragio. He aquí lo que refirió el capitán King:

El *Repton* estaba inmóvil entre las brumas cuando la víspera, un momento de claridad dejó ver al *Saint-Enoch* a tres millas a sotavento. ¿Por qué el *Repton* se dirigía hacia él? ¿Era con la intención más o menos hostil de arreglar la cuestión de la ballena herida por las dos tripulaciones? El capitán King no dijo nada sobre este punto, ni era tampoco momento oportuno para recriminarle.

Se limitó a decir que cuando corto trecho separaba a los dos navíos, el *Repton* experimentó un choque de los más violentos.

Roto su casco, la mar le invadió. El segundo Strok y doce marineros fueron, los unos lanzados al mar, los otros aplastados por los mástiles. El capitán King y sus compañeros hubieran sucumbido también a no recogerlos las canoas. Durante más de veinticuatro horas, los sobrevivientes del *Repton* erraron a la ventura, sin víveres de ninguna clase, tratando de descubrir al *Saint-Enoch*. Al fin la casualidad les llevó a él.

El capitán King, que hablaba correctamente el francés, añadió:

—Pero lo que no me explico es que exista un escollo en estos parajes. Yo estaba seguro de mi posición en longitud y latitud...

—Como yo de la mía —respondió Bourcart—, y a menos que recientemente se haya efectuado el levantamiento submarino...

—Esa es la única hipótesis admisible —dijo Heurtaux.

—En todo caso, capitán —repuso el capitán King— el *Saint-Enoch* ha sido menos desdichado que el *Repton*...

—Sin duda —confesó Bourcart—; pero ¿cuándo podrá ponerse a la vela?

—¿Tiene averías graves?

—No, y su casco está intacto. Pero parece que se ha clavado a este escollo, y aun después de haber sacrificado todo su cargamento, no ha podido ponerse a flote.

—¿Y qué partido tomar? —preguntó el capitán King, cuyas miradas se habían fijado sucesivamente en Bourcart y sus oficiales.

Esta pregunta quedó sin respuesta. Cuanto hasta entonces había intentado la tripulación para poner al *Saint-Enoch* en su línea de flotación no había producido resultado. ¿Harían los elementos lo que los hombres no habían podido hacer? Embarcarse en las piraguas, ¿no era correr a una muerte segura? Al Norte, al Este, al Oeste, centenares de millas separaban las tierras más próximas, fueran las Kouriles o las Aleutinas. El fin de octubre se aproximaba.

El mal tiempo iba a desencadenarse muy pronto. Las débiles barcas estarían a merced de él y no resistirían al primer temporal.

Además, no podían albergar a cincuenta y seis hombres, y los que quedasen no tenían probabilidad de salvarse, a no ser que algún barco los recogiera.

Entonces el doctor Filhiol dirigió al capitán King la siguiente pregunta:

—¿Cuándo abandonamos juntos a Petropavlosk?, ¿habrá sabido usted que los pescadores acababan de señalar la presencia de un monstruo marino, ante el que huyeron precipitadamente?

—En efecto —respondió el capitán King—, y confieso que los tripulantes del *Repton* sentían gran espanto por ese motivo...

—¿Creían en la existencia del monstruo? —preguntó Heurtaux.

—Creían que era un calamar, un *kraken*, un pulpo gigantesco, y no veo la razón de que no lo creyeran.

—Por la razón —respondió el doctor— que esos pulpos, esos *krakens*, esos calamares no existen, capitán.

—No lo afirmemos tan categóricamente, *monsieur* Filhiol —dijo Romain Allotte.

—Entendámonos, mi querido teniente. Se han encontrado muestras de esos monstruos, se ha perseguido a alguno de ellos... hasta han sido izados a bordo... Pero no tenían las dimensiones colosales que se les atribuía, y que son puramente imaginarias.

Pase que existan gigantes de esa especie capaces de destruir una embarcación... pero no capaces de arrastrar al fondo del mar un navío de algunos cientos de toneladas... No...

—Esa es también mi opinión-dijo Bourcart —y monstruos de tal poder deben ser colocados entre los animales legendarios...

—Sin embargo —insistió el teniente Coquebert—, los pescadores de Petropavlosk hablaban de una especie de enorme serpiente de mar que ellos habían visto...



—Y —añadió el capitán King— su espanto ha sido tal, que regresaron precipitadamente al puerto.

—Pero, después que partieron ustedes de Petropavlosk —preguntó el doctor Filhiol— ¿se les apareció a ustedes ese Briareo de cincuenta cabezas y de cien brazos, ese descendiente del famoso gigante de la antigüedad que amenazaba al cielo, y que Neptuno encerró en el monte Etna?

—No —respondió el capitán King.—Sin embargo, el *Saint-Enoch*, como el *Repton*, habrá encontrado restos en la superficie del mar, trozos de piraguas, cuerpos de ballenas que no parecían haber sido muertas a arponazos... ¿No puede todo esto ser obra de ese monstruo marino señalado en Petropavlosk?

—No solamente es posible, sino muy probable —dijo el teniente Allotte.

—¡Qué quiere usted! —replicó el doctor.—Mientras no lo vea con mis propios ojos, no lo creeré.

—En todo caso —dijo Bourcart dirigiéndose al capitán King - ¿atribuye usted la pérdida del *Repton* al ataque de ese monstruo marino?

—No —respondió el capitán King—, no..., aunque, a dar crédito a alguno de mis hombres, nuestro desventurado barco fue agarrado por brazos gigantescos con formidables pinzas y arrastrado al abismo... De esto hablaban mientras nuestras piraguas buscaban al *Saint-Enoch*.

—Los dichos de la gente de usted encontrarán aquí eco —dijo Bourcart—. La mayor parte de nuestros hombres está persuadida de que tales monstruos existen. El tonelero no ha cesado de referirles toda clase de historias sobre este punto. En su opinión, la destrucción del *Repton* ha sido debida a un animal extraordinario, mezcla de serpiente y de pulpo. Por mi parte, y hasta tener prueba en contrario, yo afirmo que nuestros navíos han chocado contra arrecifes de formación reciente y no indicados en los mapas del Pacífico.

—Esa es también mi opinión —añadió el doctor Filhiol—, diga allá abajo lo que quiera Juan María Cabidoulin.

Eran las nueve de la noche. La esperanza de que durante ésta el *Saint-Enoch* se pusiera a flote no podía ser conservada, pues la marea, como se ha dicho, sería menor que la precedente. Sin embargo, no queriendo descuidar nada, el capitán Bourcart hizo poner fuera las barcas, después de cargarlas.

Inútil era pensar en aligerar ya más el navío, a menos de echar fuera su arboladura, lo cual, sobre ser gran faena, dejaría al *Saint-Enoch* desamparado, sin que pudiera resistir al mal tiempo. En fin, al siguiente día, si levantaba la bruma, y el sol permitía una buena observación y la situación podía ser determinada con la exactitud, se vería lo que convenía hacer.

Ni el capitán Bourcart ni sus oficiales pensaban en descansar. Los marineros, tendidos sobre el puente, no habían ido al puesto. La inquietud les tenía despiertos. Solamente algunos grumetes habían luchado en vano contra el sueño, y el estampido del trueno no les hubiera despertado, ni a la mayor parte de los tripulantes del *Repton*, rendidos por la fatiga. El contramaestre Ollive se paseaba por la toldilla, mientras un grupo de cinco o seis hombres rodeaba al tonelero que refería... lo que el lector puede figurarse.

La conversación entre la oficialidad produjo el resultado de costumbre, o sea el de que cada cual se afirmase más en sus ideas sobre la existencia o no existencia del monstruo marino. La discusión tomaba ya demasiado calor entre el doctor Filhiol y Allotte, cuando un repentino incidente puso término a la misma.

—¡Atención! ¡Atención! —exclamó Heurtaux levantándose de un salto.

—¡El navío está a flote! —añadió el teniente Coquebert.

—¡Sí... está a flote! —afirmó Romain Allotte, cuya sil a se había deslizado por el suelo.

Algunas sacudidas acababan de agitar el casco del *Saint-Enoch*.

Parecía que la quilla oscilaba por la superficie del escollo. De babor a estribor se produjo cierto balanceo, y la inclinación del navío

no era más acentuada. Bourcart y sus compañeros se lanzaron fuera.

¡En aquella noche negrísima, que la bruma obscurecía aún más, ni una luz, ni un resplandor! ¡Ningún soplo atravesaba el espacio!

La mar apenas se rizaba con suave oleaje, y no se percibía el ruido de la resaca en el escollo.

Antes que Bourcart hubiera aparecido en el puente, los marineros se habían levantado apresuradamente. Ellos también, al sentir la sacudida, pensaban que el barco iba a ponerse a flote. Después de algunos balanceos, el *Saint-Enoch* se había enderezado ligeramente. El timón fue sacudido con tal violencia, que Ollive hizo amarrar la rueda.

Entonces los gritos de los tripulantes se unieron a los del teniente Allotte:

—¡Flota!... ¡Flota!

El capitán Bourcart y el capitán King observaban la sombría superficie del mar. Lo que más les asombraba era que la marea estaba casi en lo más bajo, sin que pudiera, por tanto, atribuirse a el a el movimiento del navío.

—¿Qué ha pasado? —preguntó Heurtaux al contramaestre Ollive.

—El navío se ha levantado ciertamente, y temo que el timón se haya desmontado.

—¿Y ahora?

—Ahora, *monsieur* Heurtaux, estamos tan inmóviles como antes —dijo Ollive.

Bourcart, el doctor Filhiol y los dos tenientes subieron a la toldilla, donde un marinero llevó dos faroles, con lo que al menos pudieron verse las caras.

Tal vez el capitán tuvo el pensamiento de enviar gente a las embarcaciones, a fin de intentar un nuevo esfuerzo para mover al *Saint-Enoch*; pero por haber tomado éste su inmovilidad de antes, comprendió que la maniobra sería inútil. Mejor era esperar la

próxima marea, se intentaría la operación si las sacudidas se reproducían.

¿Cómo explicarse la causa de aquellas sacudidas y cuál había sido el resultado de ellas? ¿Se había separado la quilla del fondo rocoso y se había desmontado el timón?

—Esto debe ser —dijo Bourcart a su segundo—, y ya sabemos que el mar es profundo en torno del escollo.

—Tal vez —respondió Heurtaux— bastaría un retroceso de algunos pies para poner el barco a flote. Pero, ¿cómo obtener ese retroceso?

—Lo que hay de cierto —dijo Bourcart— es que la posición del navío ha sido modificada, y ¡quién sabe si esta noche o mañana él mismo no flotará!

—No me atrevo a contar con ello, capitán, pues la marea no gana, sino al contrario. Será tal vez preciso esperar la nueva luna.

—Eso sería pasar ocho días en estas condiciones. Con mar en calma, el *Saint-Enoch* no correría grandes peligros... pero el tiempo no tardará en cambiar; y a estas brumas que ahora nos envuelven suceden generalmente violentos huracanes.

—Lo más fastidioso —observó el segundo— es no saber dónde estamos.

—Muéstrese el sol mañana, aunque no sea más que durante una hora, y yo haré el punto y sabremos a qué atenernos —respondió Bourcart—. De todos modos, esté usted seguro, mi querido Heurtaux, que cuando el choque se ha producido estábamos en buen camino. No... Las corrientes no han podido desviarnos de él.

Vuelvo, pues, a la explicación que más aceptable me parece. Este escollo es de formación reciente.

—Así lo creo, capitán, y la desgracia ha hecho que el *Saint-Enoch* venga precisamente a dar en él.

—Como el *Repton* en un escollo de igual naturaleza —concluyó Bourcart—. Gracias a Dios, por lo menos nuestro navío no se ha ido a pique, y confío en sacarle de aquí.

Tal era la explicación que daba Bourcart, y que aceptaban Heurteux, el doctor Filhiol, el contramaestre, y quizás también el capitán King. Los dos tenientes no afirmaban nada en este asunto.

En cuanto a los tripulantes, bien pronto se manifestó su opinión. He aquí en qué circunstancias.

Los hombres agrupados al pie del palo mayor hablaban del asunto. No veían más que una cosa, y era que las sacudidas no habían podido ser producidas ni por la mar, que estaba en profunda calma, ni por la marea, muy débil. Después, las sacudidas habían cesado por completo, y aunque el *Saint-Enoch* se había levantado un poco sobre babor, ahora guardaba absoluta inmovilidad. Esto es lo que hacía observar el arponero Pierre Kardek, añadiendo como conclusión:

—Preciso es, pues, que sea el escollo mismo el que se ha movido...

—¡El escollo! —exclamaron dos o tres de sus compañeros.

—Vamos, Kardek —replicó el herrero Gil a Thomas—, ¿crees que tenemos tragaderas para pasar esa bola?

Esta respuesta pareció muy en su punto... ¡Un arrecife que se mueve como una boya! ¡Esto no se podía decir entre marineros muy al corriente de las cosas del mar! Nadie podía admitir que un movimiento submarino hubiera agitado en aquel sitio el fondo del Pacífico.

—¡Vaya... a otros con esa historia! —exclamó el carpintero Ferut.—

He sido tramoyista, y he visto en este oficio cuanto hay que ver... pero aquí no estamos en la escena de la Opera o del Chatelet... No se pone en movimiento un escollo si no es de cartón o lienzo pintado.

—Bien respondido —añadió el arponero Luis Thiebaut—; ni un grumete creería esas cosas.

No... Antes que aceptar aquella explicación, realmente bastante lógica, todos estaban dispuestos a admitir las más inverosímiles.

En este momento, el arponero Juan Durut dijo, bastante alto para que Bourcart pudiera oírlo desde la toldilla donde estaba:

—En suma, háyase o no movido el escollo, ¿se conseguirá poner a flote el barco?

Aquel a observación respondió a la preocupación general. Pero, como se comprende, por nadie podía ser contestada.

—¿Acaso el *Saint-Enoch* va a quedar eternamente en esta situación, pegado como una ostra a la roca? —dijo Ferut.

—No... —respondió una voz conocida de todos.

—¿Es usted Cabidoulin, quien dice que no? —preguntó Juan Kardek.

—Yo...sí.

—¿Y asegura usted que el barco saldrá de aquí?

—Sí...

—¿Cuándo?

—Cuando al monstruo le plazca...

—¿Qué monstruo? —exclamaron a la vez varios marineros y grumetes.

—¡El monstruo que ha cogido al *Saint-Enoch* y que le sujeta con sus brazos o piernas...El monstruo que le arrastrará,... o que le hundirá en el fondo del Pacífico!

No pensó la tripulación en aquel momento en burlarse de los *krakens* y otras serpientes de mar de Juan María Cabidoulin.

Al contrario; en opinión general, el tonelero tenía la razón contra el capitán Bourcart, el segundo, el doctor Filhiol...en suma, contra todos los que no opinaban como él.

El contraamaestre Ollive gritó:

—¿Has acabado, viejo chocho?

Pero de la tripulación se elevó un murmullo, indicando que tomaban el partido del tonelero.

Sí... A todos los que le escuchaban, aquello que él decía parecía evidente.

Un monstruo gigantesco asolaba aquellos parajes, y sin duda era el señalado por los pescadores de Petropavlosk. Él era quien había

deshecho embarcaciones y los cascos de los navíos, de los que se habían encontrado los restos; él quien había matado a las ballenas encontradas en la superficie del mar; él quien se había arrojado sobre el *Repton*, arrastrándole al fondo del mar; el que había asido al *Saint-Enoch* y le tenía entre sus brazos...

Bourcart, que había oído lo que Cabidoulin decía, se preguntaba si tal declaración no iba a producir gran pánico. Su segundo, sus oficiales y él bajaron a la toldilla.

Ya era tiempo... ¡demasiado tarde quizás!

Sí... El espanto no permitía a aquellos hombres conservar su sangre fría. La idea de que se encontraban a merced de un formidable animal les hacía rebelde a las observaciones, a las órdenes del capitán... nada escucharían... Se lanzarían a las piraguas. Algunos daban ya el ejemplo...

—¡Deteneos!... ¡Deteneos! —gritó el capitán Bourcart—. Al primero que intente abandonar el barco le rompo la cabeza.

Y a través de la ventana de su camarote cogió un revólver que estaba sobre la mesa.

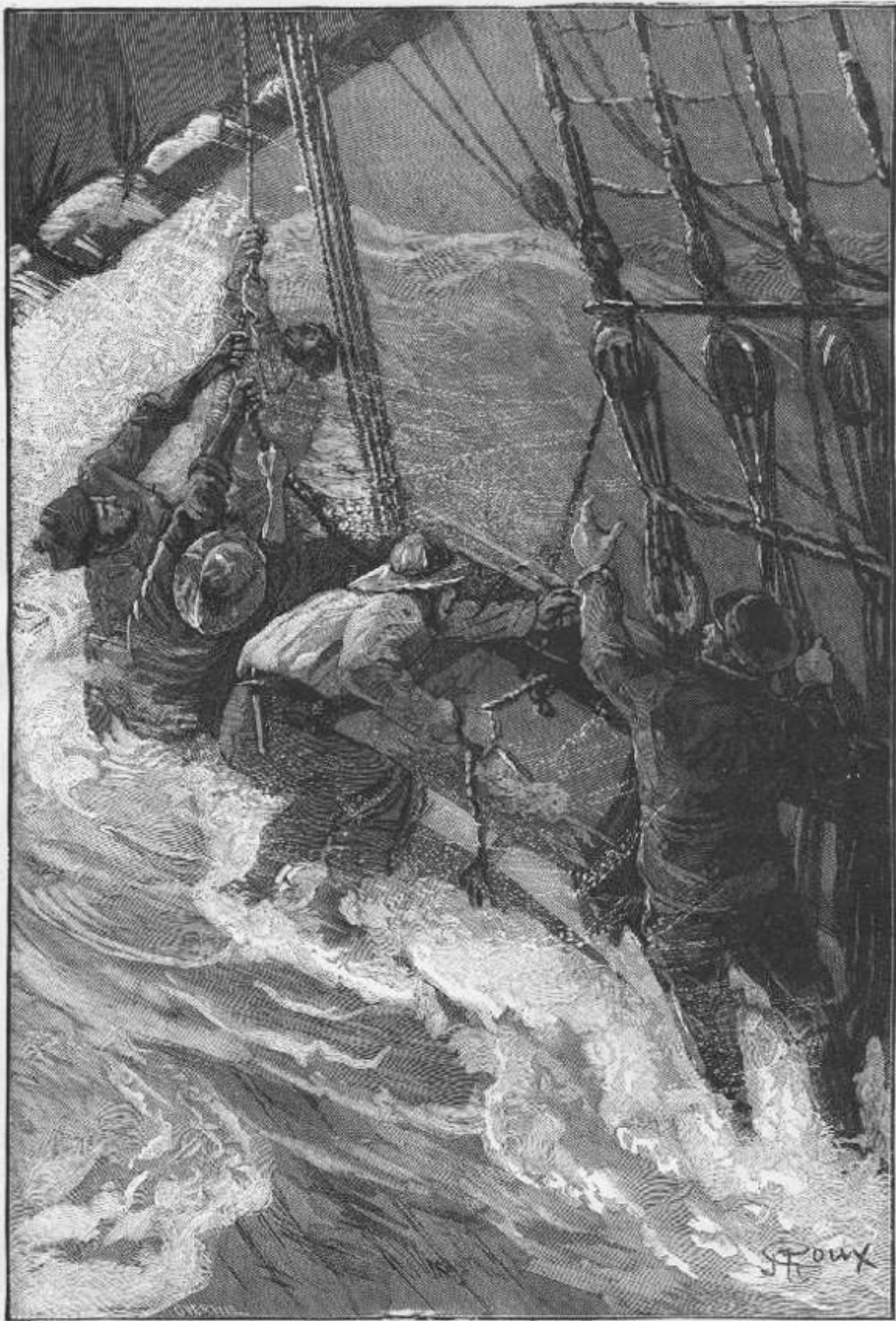
Heurtaux y los tenientes Coquebert y Allotte se unieron a su jefe.

El contraamaestre Ollive se lanzó en medio de los marineros, a fin de mantener el orden. Respecto al capitán King, los suyos no le escucharían.

¿Cómo contener a aquella gente enloquecida por el pensamiento que el monstruo podría arrastrarles a las profundidades del Océano?...

De pronto, nuevas sacudidas conmovieron al barco... las oscilaciones le inclinaron tan pronto a babor como a estribor. El casco parecía que se dislocaba. Los mástiles gimieron sordamente... El timón fue rechazado tan bruscamente, que uno de los envergues se rompió, y la rueda se agitó con tal fuerza, que dos timoneles no hubieran podido sujetarla...

—¡A las piraguas!... ¡a las piraguas! Este fue el grito general, y, sin embargo, todos no podían encontrar sitio en el as...



Bourcart comprendió que no sería el amo a bordo si no mostraba rigor contra el autor de aquel desorden. Así es que, dirigiéndose a Cabidoulin, de pie junto al palo mayor, le dijo:

—Cabidoulin... ¡usted tiene la culpa de cuanto sucede!...

—¿Yo...capitán?

—Sí...usted...

Y dirigiéndose al contramaestre Ollive, añadió:

—Enciérrele usted en el fondo de la cala.

Algunas protestas se elevaron. El tonelero dijo con calma:

—¡Encerrarme a mí, capitán!... ¿Acaso porque he dicho la verdad?

—¿La verdad? —exclamó Bourcart.

—Sí... ¡la verdad! —respondió Juan maría Cabidoulin.

Y como en apoyo a lo que acababa de decir, el navío se levantó de proa a popa con violentísimo movimiento... Al mismo tiempo, terribles mugidos se dejaron oír algunos cables en dirección Sur...

Después una enorme ola avanzó sobre el *Saint-Enoch*, y en medio de las tinieblas fue arrastrado con incalculable velocidad por la superficie del Pacífico.

Capítulo XIV

Hacia el norte

¿Dónde iba en tal forma el *Saint-Enoch*, bajo la acción de un motor de tan prodigiosa fuerza, con la proa tan pronto al Nordeste como al Noroeste?

En medio de la profunda oscuridad era imposible distinguir nada. El capitán Bourcart y sus oficiales pretendían en vano conocer la dirección. La tripulación había llegado al paroxismo del espanto. No quedaba ni uno de los botes en que se hubiera podido encontrar refugio, por haberse roto las amarras en el momento en que el navío se puso en marcha.

El *Saint-Enoch* huía con tal rapidez, que los hombres hubieran sido derribados por la violencia del aire. Tuvieron que tenderse en el suelo, al pie de los mástiles, abandonando la toldilla para no caer al mar. La mayor parte de los marineros buscó refugio en el puesto y en el castillo; Bourcart, el capitán King, el doctor Filhiol, el segundo y los tenientes se refugiaron en el interior del cuadro.

Hubiera sido peligroso permanecer en el puente, pues la arboladura amenazaba venirse abajo.

¿Qué se podía hacer?... En aquella noche negra ni se veía ni se oía nada. El espacio se llenaba de continuados mugidos, a los que se añadían los silbidos del viento a través del aparejo, aunque la brisa no soprase. Si el huracán se hubiera desencadenado con aquel furor, habría disipado la intensa bruma, y a través de las desgarraduras de las nubes se hubieran visto algunas estrellas.

—No —dijo Heurtaux—, el tiempo sigue en calma, y la violencia del viento sólo proviene de la velocidad que llevamos.

—Preciso es, pues, que la fuerza de este monstruo sea extraordinaria —dijo el teniente Allotte.

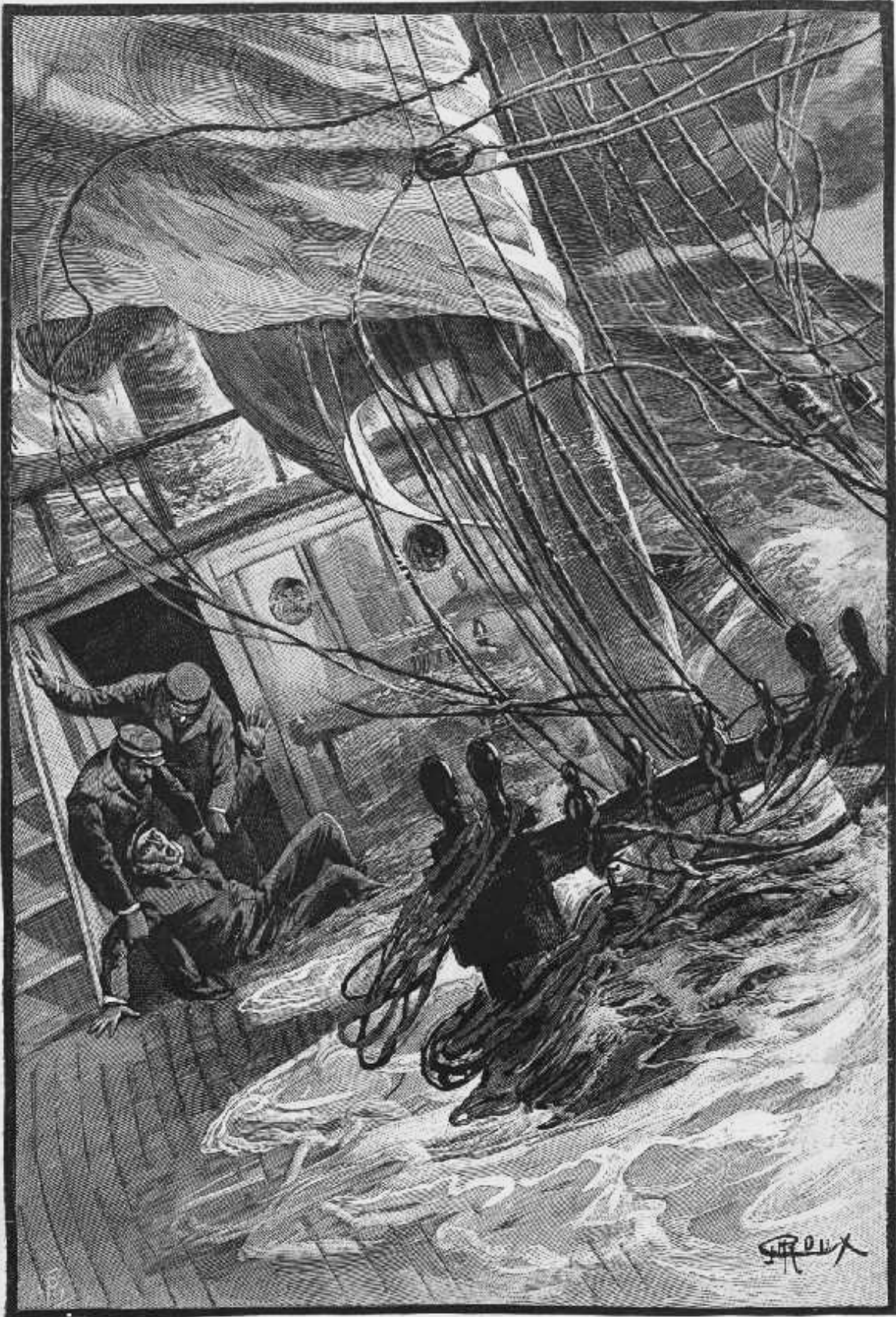
—¡Monstruo!... ¡Monstruo! —repitió el capitán Bourcart.

Y a pesar que el o parecía evidente, lo mismo que el doctor Filhiol, el segundo y el contramaestre Ollive, rehusaban aún admitir la existencia de un animal, serpiente gigantesca o sauriano colosal, capaz de arrastrar un navío de quinientas toneladas con aquella inverosímil impetuosa. Un reflujo provocado por alguna conmoción submarina, una marea de infinito poder, todo lo que se quiera, excepto creer las absurdas historias de Juan María Cabidoulin.

La noche transcurrió en estas condiciones. Ni la dirección ni la posición del barco se habían modificado. Al amanecer, el capitán Bourcart y sus compañeros quisieron observar el estado de la mar.

Suponiendo que el tonelero tuviera razón, ¿quién sabe si, el animal no mostraría algunas partes de su cuerpo, y aun sería posible herirle mortalmente, librando al navío de su formidable abrazo?

¿Pertenece a ese género de cefalópodos, conocidos con el nombre de pulpos, con cabeza de caballo, pico de buitre y tentáculos que se habían agarrado en torno del *Saint-Enoch*? ¿No se le podría más bien considerar comprendido entre los articulados cubiertos a un espeso caparazón, plesiosauros, cocodrilos gigantes? ¿Era uno de esos calamares, *krakens* o mantas, ya vistos en algunos parajes del Atlántico o del Pacífico, de dimensiones que ni soñar se pueden tan siquiera?



Llegó el día, tristón, cubierto de opaca niebla. Nada dejaba prever que ésta se disolviese ni perdiera su extraordinaria intensidad.

Era tal la velocidad del *Saint-Enoch*, que el aire azotaba los rostros como metralla. Fue imposible mantenerse sobre el puente.

El capitán Bourcart y sus oficiales tuvieron que resguardarse en el interior. El contramaestre Ollive intentó arrastrarse hasta el empalmetado; pero no pudo conseguirlo, y fue lanzado tan brutalmente, que faltó poco para que se estrellase contra la escalera de la toldilla.

—¡Veinte mil diablos! —exclamó cuando los dos tenientes le hubieron levantado—. ¡He creído que no quedaría en estado de pagar la botella a ese viejo Cabidoulin!

El capitán Bourcart había advertido que el *Saint-Enoch*, cogido de través, se inclinaba a babor hasta creer que iba a irse a pique.

La tripulación no había abandonado ni el puesto ni el castillo. En medio de las brumas hubiera sido difícil comunicarse desde la proa a la popa. Por fortuna, la despensa contenía bastantes víveres, bizcochos y conservas, para asegurar la alimentación a bordo.

—¿Qué hacer? —dijo el segundo.

—Veremos, Heurtaux —respondió Bourcart—. Esta situación no puede prolongarse.

—¡A menos que no seamos arrastrados hasta el mar glacial! —respondió el teniente Allotte.

—¡Y que el *Saint-Enoch* haya podido resistir! —añadió el teniente Coquebert.

En este momento, a los mugidos que, al parecer, se escapaban de las bajas zonas, se unió un estrépito espantoso. En seguida el contramaestre Ollive, que se arrastró hasta la toldilla, gritó estentóreamente:

—¡La arboladura acaba de caer!

Suerte fue que nadie se hubiera aventurado a salir al puente.

Obenques, brandales, estays habían cedido a las sacudidas del barco. Los masteleros de juanetes y los de gavia se habían caído

con sus vergas. Sólo restaban los palos menores con sus gavias contra las que golpeaban las velas que no tardaron en volar hechas pedazos. El navío, desamparado de tal modo, no perdió nada de su velocidad, y los restos caídos le seguían en aquel irresistible arrastre hacia el norte del Pacífico.

—¡Ah... mi pobre *Saint-Enoch*!

Hasta entonces no había perdido la esperanza de que su barco pudiese emprender de nuevo la navegación en condiciones normales. En efecto: admitida la existencia de un monstruo marino, era evidente que el tal monstruo, por poderoso que fuera, no tendría fuerza para arrastrar al *Saint-Enoch* al abismo.

Lo hubiera ya hecho; así, pues, acabaría por fatigarse con tal carga y no iría a estrellarse con él en algún litoral de la costa asiática o de la costa americana.

Sí... Bourcart había hasta entonces, esperado que el navío saldría del peligro sano y salvo. Pero al presente, sin mástiles ni velas, y en la imposibilidad de reparar sus averías, ¿qué se podía esperar?

Situación extraordinaria en verdad, y Juan María Cabidoulin no se engañaba, al decir:

—¡No se ha visto todo lo que hay que ver en cosas del mar!... ¡Aún queda mucho!

Sin embargo, no eran el capitán Bourcart y sus oficiales hombres que se dejasen vencer por la desesperación. Mientras aquel casco estuviera bajo sus pies no creerían haber perdido todas las probabilidades de salvación. ¿Pero podrían vencer el terror al que los tripulantes se abandonaban?

Los relojes indicaban las ocho de la mañana. Habían, pues, transcurrido doce horas desde que el *Saint-Enoch* se había puesto en marcha.

Evidentemente, la fuerza de tracción, cualquiera que el a fuese, debía ser prodigiosa, y no menos prodigiosa la velocidad impresa al barco. Los demás, algunos sabios han calculado (¡qué no han calculado y qué no calcularán en lo porvenir!) el poder de los

grandes cetáceos. Una ballena de veintitrés metros de longitud y de setenta toneladas de peso, posee la fuerza de ciento cuarenta caballos de vapor, o sea la de cuatrocientos veinte caballos de tiro, fuerza que no desarrollan las más perfeccionadas locomotoras.

¿Quizás, como decía el doctor Filhiol, llegará un día en que los barcos se harán remolcar por un tiro de ballenas, y los globos por águilas, cóndores o buitres? En fin, por las cifras indicadas, puede calcularse cuál debía ser la fuerza mecánica de un monstruo marino que debía medir de cuatrocientos a quinientos pies de largo.

El doctor Filhiol preguntó al capitán Bourcart en cuánto calculaba la marcha del *Saint-Enoch*, marcha que parecía uniforme.

El capitán respondió:

—No debe ser menos de cuarenta leguas por hora.

—¿Hemos andado, pues, cerca de quinientas leguas desde hace doce horas?

—Sí... ¡cerca de quinientas leguas!

Aunque esto sea para sorprender, lo cierto es que existen ejemplos de rapidez aún superior. Y precisamente en el Océano Pacífico hablase producido el siguiente fenómeno, señalado algunos años antes por un comandante de estaciones navales.

Después de un violento temblor de tierra en las costas del Perú, una inmensa ondulación del Océano se extendió hasta el litoral australiano. En saltos precipitados, aquella ola de dos leguas de longitud recorrió casi una tercera parte del Globo en vertiginosa velocidad, calculada en ciento ochenta y tres metros por segundo, o sea seiscientos cincuenta y ocho kilómetros por hora. Lanzada contra los numerosos archipiélagos del Pacífico, precedida de lejana oscilación submarina, su llegada se anunciaba por un gran ruido en los alrededores de las tierras, y, franqueado el obstáculo, caminaba aún más rápidamente.

El capitán Bourcart conocía este hecho, referido en el *Journal du Havre*, y después de habérselo citado a sus compañeros, añadió:

—No me asombraría que fuésemos testigos y víctimas de un fenómeno de ese género. Un movimiento volcánico se habrá

producido en el fondo del Océano, y he aquí el origen del desconocido escollo en que ha varado el *Saint-Enoch*. Después, lo mismo que a continuación del temblor de tierra del Perú, una enorme ola ha surgido, y tras arrancarnos del escollo, nos arrastra hacia el Norte.

—En mi opinión —declaró Heurtaux, viendo al capitán King hacer un gesto de aprobación—, esto parece más admisible que la existencia de un monstruo marino.

—¡Y qué monstruo! —añadió el doctor Filhiol—. ¡Capaz de transportar nuestro navío con velocidad de cuarenta leguas por hora!

—¡Bien! —respondió el contramaestre Ollive—. ¡Digan ustedes eso a Juan María Cabidoulin, y verán ustedes si abandona la idea de su *kraken* o su serpiente de mar!

Poco importaba, en suma, que el tonelero se empeñase en seguir creyendo sus historias fantástico-marinas. Lo esencial hubiera sido poder conocer hasta qué latitud el *Saint-Enoch* podía ser arrastrado aquel día.

El capitán Bourcart tomó el mapa y pretendió establecer la posición. Verosímilmente, la dirección seguida era mantenida hacia el Norte. Podía, pues, admitirse que el navío, después de haber franqueado las Kouriles a lo largo de la última isla, había atravesado el mar de Behring. De otro modo, hubiera naufragado, ya en este archipiélago ya en las Aleutinas, más al Este. En la superficie de esta ensenada, ninguna tierra emergía que pudiera ser obstáculo. Hasta, dada su velocidad, el barco debía haber franqueado aquel estrecho de quince leguas. Pero, franqueándole, hubiera bastado que la inmensa ola oblicuase algunas millas al Este o al Oeste para arrojarse en el cabo Oriente de Asia o en el cabo del Príncipe de Gales de la tierra americana. Pero, puesto que esto no había acontecido, ¿podía dudarse que el *Saint-Enoch* no estuviese ya en pleno Océano Ártico?

El doctor Filhiol preguntó al capitán Bourcart:

—¿A qué distancia de ese escollo se encontraba, pues, el mar polar?

—A unos diecisiete grados —respondió el capitán—; lo que, a veinticinco leguas por grado, da cerca de cuatrocientas veinticinco leguas...

—De modo —dijo Heurtaux— que no debemos estar lejos del paralelo setenta.

¡El paralelo 70 es el que limita el océano Ártico, y en aquella época el banco polar debía estar próximo!

Los cincuenta y seis hombres embarcados en el *Saint-Enoch* corrían verosímilmente a la más espantosa catástrofe.

El navío se perdería en medio de las soledades hiperbóreas.

En aquella latitud se encontrarían los hielos ya inmovilizados más allá del estrecho de Behring, los *icefields*, los *icebergs* y el infranqueable banco polar.

¿Y qué sería de los tripulantes, admitiendo que no fueran tragados por el abismo tras violento choque? Si conseguían refugiarse sobre algún témpano o en uno de los archipiélagos de tales parajes, Nueva Siberia, la tierra de Wrangel o algún otro grupo, a centenares de leguas de las costas de Asia y de América, sobre una de esas islas inhabitadas e inhabitables, sin víveres, sin abrigo, expuestos a los fríos intensos que desde octubre envuelven las regiones del mar Glacial, ¿qué suerte les esperaba? Invernarse en tales sitios sería imposible, ¿y cómo llegar a las provincias de la Siberia o de la Alaska?...

Cierto que al salir del estrecho de Behring, la enorme ondulación oceánica, teniendo más ancho espacio para extenderse, debía perder en fuerza y velocidad. Además, ¿no se debía contar con la baja que indicaba la columna barométrica? En medio de los rafaes, sobre una mar agitada, cuando el viento soplara tempestuosamente, tal vez el *Saint-Enoch* recobraría su libertad.

Sin embargo, desamparado, bajo el golpe de las tormentas del principio del invierno ártico, ¿cómo resistiría y qué sucedería?

Tristísima era la perspectiva que se ofrecía al capitán Bourcart y a sus compañeros sobre aquel navío, que ya no podrían gobernar, perdido en el fondo de aquellos lejanos parajes.

Tal era la situación, que ni la energía, ni la inteligencia, ni el valor podrían modificar.

Transcurrió la mañana. El *Saint-Enoch* continuaba siendo arrastrado como resto de naufragio abandonado al capricho del mar. El no poder atravesar con la mirada la espesa bruma, hacía más espantosa la situación.

Además, en la imposibilidad de permanecer sobre el puente, solamente a través de las estrechas ventanas del cuadro, Bourcart y sus oficiales hubieran podido observar a lo lejos. Ignoraban, pues, si el navío pasaba cerca de tierra a la proximidad de una u otra orilla del estrecho de Behring, y si se mostraba alguno de los archipiélagos árticos contra el cual chocase la onda y el *Saint-Enoch* con el a.

El desenlace no podía ser más que un naufragio cercano, al cual sin duda no sobreviviría un solo hombre de la tripulación.

—¡Pero, ábrete... maldita niebla... ábrete! —exclamaba el teniente Allotte.

La niebla se disipó por la tarde por la influencia de la baja barométrica. Sus volutas subieron a las altas zonas, y si el sol no fue visible, por lo menos la mirada pudo extenderse hasta el horizonte.

A las cuatro de la tarde la velocidad del *Saint-Enoch* pareció disminuir. ¿Iba a quedar libre al fin? Claro es que sólo sería un navío desamparado; pero si el capitán lograba establecer alguna vela, tal vez conseguiría volver hacia el Sur.

—¡Todo —dijo Heurtaux—, todo menos ir a estrellarse contra el banco polar!

En este momento el contramaestre Ollive intentó salir del cuadro. Como la resistencia del aire era menos fuerte, lo consiguió.

Bourcart, el capitán King, el doctor Filhiol y los tenientes le siguieron y fueron a colocarse en el empalmetado de estribor.

Juan María Cabidoulin, el carpintero, el herrero, los arponeros y una docena de tripulantes, tanto ingleses como franceses, subieron al puesto y se colocaron en observación en el pasadizo que hay entre los paños.

El *Saint-Enoch* presentaba entonces la proa al Noroeste, arrastrado por la enorme ola cuya altura disminuía al compás de su rapidez.

Ninguna tierra a la vista.

Respecto al monstruo marino, al que el navío estaba tal vez sujeto desde hacía veinte horas, nada se veía de él, dijera lo que dijera el tonelero. Todos esperaban fortalecidos con las animosas palabras que el capitán Bourcart les dirigió. El contramaestre Ollive creyó oportuno bromear con Juan María Cabidoulin a propósito del cocodrilo-pulpo-calamar-kraken.

—¡Has perdido la botella, viejo! —le dijo dándole un golpe en la espalda.

—¡La he ganado! —respondió Cabidoulin—. Pero ni tú ni yo la beberemos.

—¡Cómo! ¿Pretendes que tu monstruo...?

—Siempre está ahí, y, fijándose bien, se distingue, ya su cola, ya su cabeza...

—Todo eso no es más que imaginaciones de tu cabezota.

—Nos sujeta entre sus garras... No nos soltará... Y yo sé dónde nos lleva.

—Nos lleva a sitio del que volveremos —respondió el contramaestre Ollive—. Y a más de la botella de aguardiente, va otra de ron a que salimos bien de ésta.

Juan María Cabidoulin se encogió de hombros, y jamás había arrojado mirada más despreciativa sobre su compañero. Inclinado en el sobrepunte, creía ver realmente la cabeza del monstruo, especie de cabeza de caballo, de enorme pico que salía de espesa crin, y a algunos centenares de pies su monstruosa cola agitando con furor las aguas en largo espacio. Y, para decir verdad, grumetes y marineros lo veían también por los ojos del terco tonelero.

Si ninguna tierra aparecía al Norte, algunos témpanos flotantes se movían en vasta extensión. No había duda que el *Saint-Enoch* atravesaba los parajes polares más allá del estrecho.

El número de grados sobre el paralelo 70 no hubiera podido saberse más que por una observación imposible a aquella avanzada hora del día.

No habían transcurrido diez minutos, cuando el marinero Gastinet, que acababa de izarse a la gavia del trinquete, gritaba con poderosa voz:

—¡Banco de hielo por babor!

Un *icefield* aparecía a distancia de tres millas hacia el Norte. Liso como un espejo, brillaba a los últimos rayos del sol. Al fondo aparecían los primeros bloques del banco de hielo, cuya cresta se perfilaba a un centenar de toesas sobre el nivel del mar. Sobre dicho *icefield* había multitud de pájaros, gaviotas, urías, mancos, mientras las focas, en numerosas parejas, se arrastraban por sus bordes.

El banco de hielo podía estar alejado tres o cuatro millas, y el viento, que refrescaba, empujaba allí directamente. La mar estaba más agitada que lo que la brisa requería, prueba de que la enorme ola corría entre los témpanos, y sin duda iría a morir contra la inquebrantable barrera ártica.

Enormes olas caían sobre el puente del *Saint-Enoch*. Este dio en una ocasión tal bandada, que el agua le invadió hasta la toldilla. De no resistir las escotillas de la cala, el barco se hubiera ido a pique.



A medida que caía el día acentuábase la tormenta, desencadenándose un espantoso huracán mezclado de nieve.

En fin, a las siete de la tarde el *Saint-Enoch*, levantado una última vez, fue lanzado contra el *icefield*, le atravesó deslizándose por su superficie y fue a chocar contra los bloques del banco de hielo.

Capítulo XV

Desenlace

¿A qué parte del mar ártico había sido arrastrado el *Saint-Enoch*, desde el momento en que se había separado del escollo, es decir, desde veinticuatro horas antes?

Al levantarse la bruma, Bourcart había observado que su navío se dirigía hacia el Noroeste. Si no se había separado de tal dirección, a la salida del estrecho de Behring, sus compañeros y él podrían tal vez tocar en tierra firme, dirigiéndose hacia el litoral de Siberia o a las islas vecinas, y el repatriamiento se efectuaría entonces en condiciones menos penosas que a través de los interminables espacios de la Alaska americana.

La noche había llegado; una noche oscura y glacial con un frío de 10° C. bajo cero.

El choque había sido tan violento, que los palos menores del navío se rompieron, al mismo tiempo que el casco se desfondaba.

Fue milagroso que nadie quedara gravemente herido; algunos contusos solamente. Los hombres lanzados contra los empalletados pudieron poner la planta sobre el campo de hielo, y Bourcart y sus oficiales se reunieron a ellos en seguida.

No había más recurso que esperar al día; pero, en vez de permanecer al aire libre durante largas horas, lo mejor era subir a bordo. El capitán dio la orden de hacerlo así. Aunque no era posible encender, fuego ni en el cuadro ni en el puesto, casi enteramente

destruidos, por lo menos la tripulación estaría allí al abrigo de los rafaes de nieve que se desencadenaban furiosamente.

Al alba, Bourcart vería las medidas que conviniera adoptar.

El *Saint-Enoch* se había enderezado al chocar contra la base del banco de hielo. ¡Pero qué irreparables averías! El casco abierto en varios sitios bajo la línea de flotación, el puente desfondado, los tabiques interiores de los camarotes dislocados. Sin embargo, bien o mal, los oficiales pudieron instalarse en el interior de la toldilla, y los marineros en la cala y el puesto.

Tal había sido el desenlace de aquella situación, por lo menos en lo que se refería al fenómeno provocado por el irresistible movimiento del fondo oceánico entre el paralelo 50 y el 70.

Ahora... ¿qué iba a ser de los náufragos del *Saint-Enoch* y del *Repton*?

El capitán Bourcart y el segundo habían podido encontrar sus mapas. Alumbrados por un farol, procuraban determinar la posición del *Saint-Enoch*.

—Desde la noche del 22 hasta el 23 de octubre —dijo Bourcart—, esta ola nos ha llevado hacia el Noroeste de la mar polar.

—¡Y con velocidad que se puede calcular en cuarenta leguas por hora! —respondió Heurtaux.

—No me sorprendería que hayamos tocado en los parajes de la tierra Wrangel —declaró el capitán.

Sí. Bourcart no se engañaba; si el banco de hielo se apoyaba en aquella tierra vecina de la costa siberiana, no sería preciso más que atravesar el estrecho de Long para llegar al país de las Tchouktchis, cuya punta más avanzada sobre el océano Glacial es el cabo Norte.

Pero tal vez era de lamentar que el *Saint-Enoch* no hubiera sido arrojado más al Oeste, sobre el archipiélago de Nueva Siberia. En la embocadura del Lena, el repatriamiento hubiera podido efectuarse en mejores condiciones, y en la región de las Yacoutes que atraviesa el Círculo Polar, no faltan las aldeas.

En fin, la situación no era desesperada. Los náufragos no carecían de algunas probabilidades de salvación. ¡Pero cuántas

fatigas, privaciones y miserias sería preciso pasar!... ¡Caminar durante centenares de millas sobre aquellos témpanos, sin abrigo, expuestos a todos los rigores de aquel clima en la estación invernal! Y aún faltaba que el estrecho de Long estuviera solidificado por el frío en toda su extensión para permitir llegar a la costa siberiana.

—¡Lo peor —dijo Heurtaux— es que las averías del *Saint-Enoch* no sean reparables!... De lo contrario, hubiera sido posible hacer un canal a través de los témpanos, y nuestro barco hubiera podido volver a la mar.

—¡Además —añadió Bourcart—, no podemos disponer ni de una embarcación!... Con los restos del *Saint-Enoch*, tal vez lograríamos construir una capaz para albergar cincuenta hombres... pero, ¿no nos faltarían los víveres antes de que estuviera terminada?

Apareció el día, y apenas si el sol mostró su disco pálido, sin calor, casi sin luz sobre el horizonte.

El *icefield* se extendía hasta perderse de vista al Oeste y al Este. Al Sur se abría el estrecho de Long, lleno de témpanos, del que el invierno iba a hacer una superficie no interrumpida hasta el litoral asiático. Verdad que, mientras aquellos parajes no estuvieran solidificados en toda su extensión, Bourcart y sus compañeros no podrían franquearlos para ganar el continente.

Todos abandonaron el barco, y el capitán procedió a practicar la visita de inspección al *Saint-Enoch*. No había que hacerse ilusiones: el casco hablase roto al chocar contra el banco de hielo, las varengas estaban inservibles, las cuadernas destrozadas, los bordajes sueltos, la quilla rota, el timón desmontado, el codaste torcido. Imposible reparar tantas averías, como lo declararon, después del examen, el carpintero Ferut y el herrero Thomas.

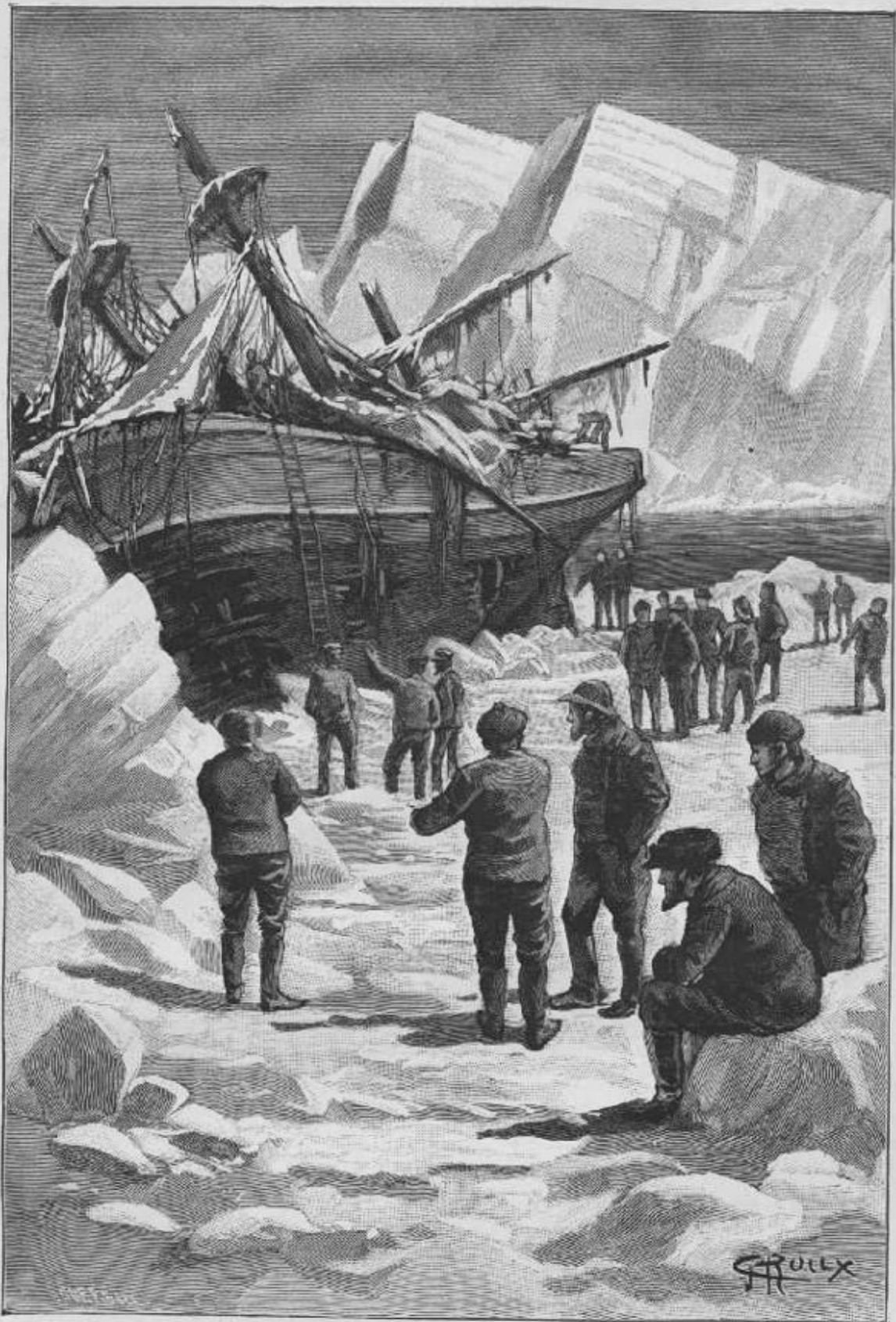
No había más que elegir entre estos dos partidos:

O ponerse en camino aquel mismo día, cargando con los víveres que restaban, y subir al Oeste hacia la parte del mar, tal vez cogida por los hielos hasta el litoral bajo la influencia de la corriente polar, o establecer un campamento al pie del banco de hielo y esperar a que el paso del estrecho de Long estuviese practicable para los

peatones. Los dos proyectos tenían su pro y su contra. En todo caso, no podía pensarse en permanecer en aquel sitio hasta el regreso de la estación templada. Admitiendo que se pudiese formar una especie de cueva, en la parte baja del banco, como algunos balleneros han hecho, ¿cómo vivir durante siete u ocho meses? No hay que olvidar que era preciso alimentar a cincuenta y seis hombres y que los víveres no alcanzarían para más de tres semanas reduciéndose a lo estrictamente preciso. Contar con la caza o la pesca era inseguro. Además, ¿cómo hacer lumbre, a no ser aprovechando los restos del navío? Y, después, ¿qué sería de los naufragos?

Respecto a la llegada de algún barco a aquellos parajes, transcurrirían las dos terceras partes del año antes de que fueran navegables.

El capitán Bourcart resolvió, pues, emprender la marcha así que se terminara la construcción de los trineos que, a falta de perros, serían arrastrados por los hombres.



Este proyecto adoptado por la tripulación del *Saint-Enoch*, lo fue igualmente, y sin discusión, por el personal del *Repton*.

Quizás los ingleses hubieran preferido ponerse separadamente en camino; pero, faltos de víveres, no hubieran podido hacerlo, y el capitán Bourcart se hubiera negado a suministrárselos en tales condiciones.

¿Estaban los náufragos seguros de la posición del *icefield*?

¿Tenían la certeza de encontrarse en la vecindad de la tierra de Wrangel? Cuando el doctor Filhiol hizo esta pregunta al capitán Bourcart, respondió éste:

—No puedo afirmarlo de manera positiva. Si mis instrumentos no estuvieran rotos, yo hubiera podido indicar nuestra posición. Sin embargo, creo que este *icefield* debe de estar en las proximidades de la tierra de Wrangel, a menos que no sufra la acción de una corriente que empujaría al Oeste o al Este del estrecho de Behring.

La hipótesis era lógica; pero era difícil reconocer si el campo de hielo estaba inmóvil o si derivaba con el banco.

En efecto: dos fuertes corrientes atraviesan estos parajes. La una viene del Noroeste dando la vuelta al cabo Oriente de la península de las Tchouktschis; la otra del Norte, para reunirse a la primera que sube a lo largo de la costa de Alaska hasta la Punta de Barrow.

Fuera lo que fuera, la marcha estaba decidida. A la orden del capitán, Cabidoulin, el carpintero y el herrero se pusieron a la faena. Se trataba de construir tres trineos con los materiales retirados del *Saint-Enoch*, cuyo casco continuaría sirviendo de refugio a los náufragos. Los mástiles y vergas suministrarían combustible del que se llevaría lo más que se pudiera.

El trabajo debía durar tres días, no perdiendo tiempo. Los ingleses ofrecieron sus servicios, y Bourcart contaba con aprovecharlos, sobre todo durante el camino, pues todos los brazos serían precisos para arrastrar los trineos en el curso de tan largo viaje.

Varias veces los dos capitanes, los tenientes y el doctor Filhiol subieron a la cima del banco de hielo, cuyas pendientes eran practicables. Desde aquella altura de trescientos pies, el campo de la vista se extendía unos cincuenta kilómetros. Ninguna tierra se distinguía con ayuda de los catalejos. En dirección Sur, la mar arrastrando témpanos y no el *icefield* ininterrumpido. Era de suponer que transcurrirían algunas semanas antes de que el estrecho de Long estuviera helado en toda su extensión, si era el estrecho de Long lo que aparecía en aquel lado.

Durante estos tres días el campamento no fue turbado por la visita de los osos blancos. Dos o tres de estos animales, que no dejan de ser temibles, después de haberse mostrado entre los témpanos, se retiraron así que se intentó perseguirles.

En fin, el 26 de octubre por la noche los trineos quedaron terminados. Cargóse en ellos las cajas de conserva, carnes, legumbres, galleta y gran provisión de madera, y un lío formado con las velas para establecer tiendas cuando las tempestades de nieve hicieran impracticable el camino.

Al siguiente día, después de una última noche pasada en el barco y de una comida en el mismo sitio, Bourcart y sus compañeros, el capitán King y los suyos, se pusieron en marcha.

No se efectuó la partida sin viva emoción. ¡Los ojos no abandonaron aquel resto que había sido el *Saint-Enoch* hasta el momento en que desapareció tras las alturas del banco de hielo!

El contramaestre Ollive, todavía lleno de confianza, decía al tonelero:

—Y bien, viejo... De esto saldremos bien... Volveremos a ver el muelle del Havre.

—Nosotros... ¿quién sabe?... pero no el *Saint-Enoch* — se contentó con responder Juan María Cabidoulin.

No hay para qué referir con detalles los incidentes del viaje por la superficie del *icefield*. El mayor peligro consistía en que faltasen víveres o combustible, si el camino se prolongaba.

La caravana marchaba en orden regular. Los dos tenientes iban a la cabeza. A veces se alejaban una o dos millas, a fin de reconocer el camino, cuando los témpanos lo obstruían: entonces era preciso dar la vuelta en torno de los altos *icebergs*, lo que aumentaba el camino.

La temperatura oscilaba entre 20 y 30 grados bajo cero, media ordinaria en aquella latitud al principio del período invernal.

Los días transcurrían, y al Sur del *icefield* se extendía invariablemente la mar, cubierta de témpanos flotantes. El capitán Bourcart observaba que una corriente bastante rápida arrastraba aquellos témpanos en dirección Oeste, es decir, hacia el estrecho de Long, cuya entrada occidental los trineos debían ya haber pasado.

Al Sur se desarrollaba probablemente el ancho brazo de mar que limitan las islas Liakhov y el archipiélago de Nueva Siberia.

Cuando hablaba con sus oficiales respecto a las eventualidades de lo porvenir, el capitán Bourcart expresaba el temor de verse obligado a subir hasta aquellas islas que varios centenares de millas separan del continente asiático. Apenas si la caravana podía recorrer doce por día, pues al descanso eran destinadas doce horas. Además, como los días de octubre son de corta duración en aquella latitud, y el sol no describe sobre el horizonte más que una curva cada vez más estrecha, el camino se efectuaba en medio de una semioscuridad y al precio de grandes fatigas.

Sin embargo, aquellos hombres animosos no se quejaban. Nada había que reprochar a los ingleses que tomaban parte en el arrastre de los trineos. Cuando Bourcart daba la señal de alto, se formaban tiendas utilizando las velas, se distribuía el alimento, se encendía el hornillo, se preparaba alguna bebida caliente, *grog* o café, y todos dormían hasta la nueva partida. ¡Pero qué sufrimientos cuando los huracanes se desencadenaban con violencia desconocida y la nieve se extendía sobre el hielo, cuando la marcha se efectuaba contra el viento en medio de espeso y cegador polvo blanco!... Nada se veía a algunos metros. La dirección no podía ser indicada más que con la brújula, cuya aguja enloquecida no daba indicaciones suficientes.

Bourcart (no lo confesaba más que a Heurtaux) se sentía perdido a través de aquellas inmensas soledades. Veíase reducido a seguir por la orilla del *icefield* que batían las olas. La mar se extendía siempre al Sur.

¿Sería preciso embarcarse en aquellos témpanos en deriva y lanzarse en brazos del azar para llegar a la costa siberiana?... No...

Conforme la temperatura descendiese, aquellos témpanos, oprimidos los unos contra los otros, acabarían por formar un solo campo sólido. Pero si transcurrían algunas semanas antes de que la mar se solidificase, los víveres, a pesar de la economía impuesta, y la leña, cuyo consumo se reducía a la cocción de los alimentos, faltarían. Ya varios de los grumetes estaban al cabo de sus fuerzas, y el doctor Filhiol los cuidaba lo mejor que podía. ¡Ah! ¡Cuántas fatigas se hubieran evitado si se hubiera podido disponer de perros para el arrastre de los trineos como en las heladas planicies de Siberia! Dotados de maravilloso instinto, estos animales saben orientarse en medio de los torbellinos de nieve cuando sus dueños están reducidos a la impotencia.

Así se llegó al 19 de noviembre.

Veinticuatro días habían transcurrido desde la partida. No había sido posible descender hacia el Sur, allí donde Bourcart esperaba encontrar los puntos avanzados del continente en las proximidades de las islas Liakhov.

Los víveres estaban casi consumidos, y antes de cuarenta y ocho horas los náufragos no tendrían más que detenerse en su último campamento y esperar allí la más horrible de las muertes.

—¡Navío!... ¡Navío!

Al fin este grito fue lanzado por Romain Allotte en la mañana del 20 de noviembre, y ante las miradas de todos apareció el barco que el lugarteniente acababa de señalar.

Era un tres mástiles, un ballenero que, con todas las velas desplegadas, se dirigía hacia el estrecho de Behring.

Bourcart y sus compañeros, abandonando los trineos, encontraron bastantes fuerzas para correr hacia la orilla del *icefield*.

Allí hicieron señales; dispararon fusiles.

Fueron vistos y oídos. El barco se puso en seguida al paio y dos botes se separaron de él.

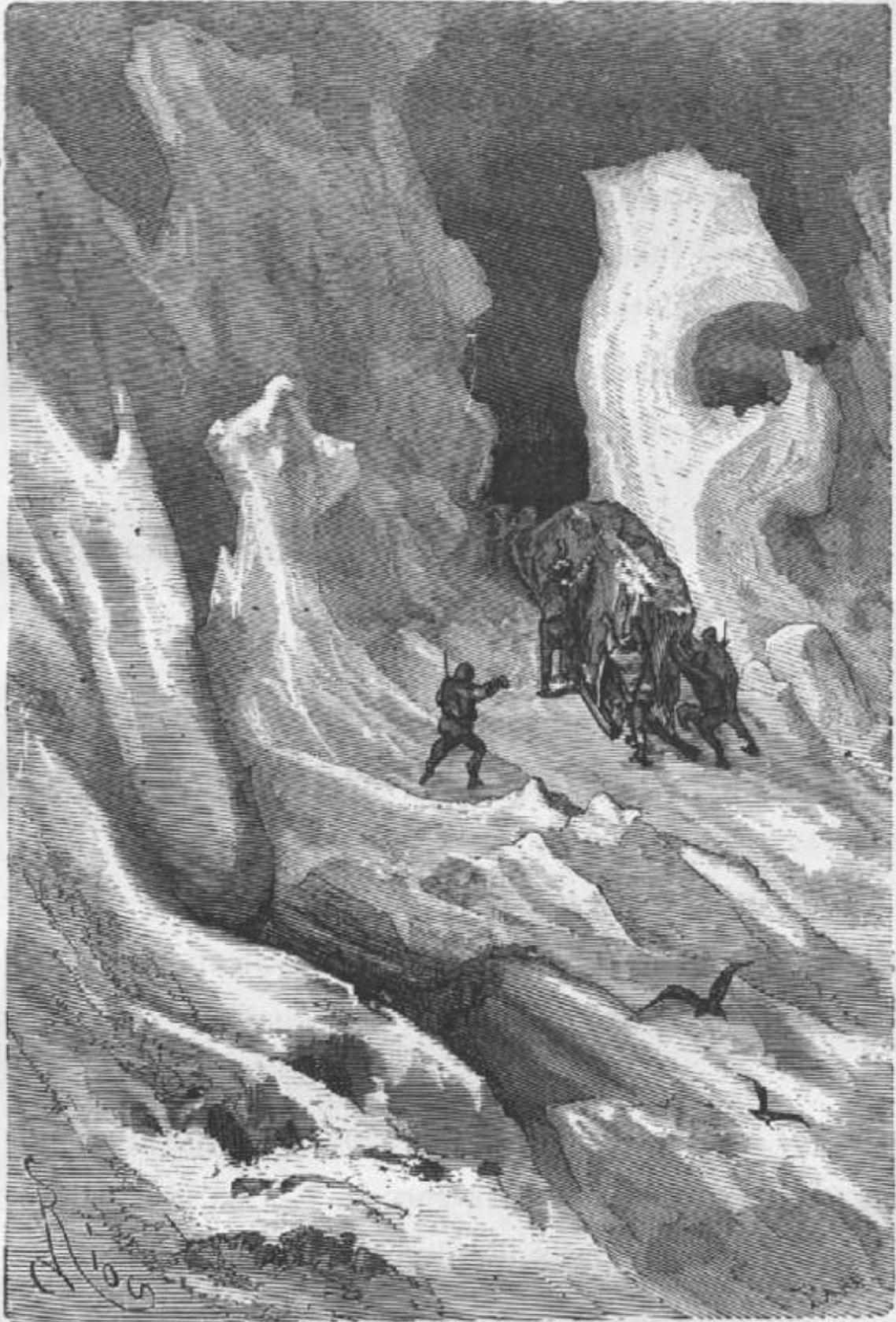
Media hora después los náufragos estaban a bordo, salvados por aquella intervención que se puede llamar providencial.

Aquel navío, el *World*, de Belfast, capitán Morris, después de haber terminado algo tarde su campaña de pesca, volvía a Nueva Zelandia.

Inútil es decir que tanto los tripulantes del *Saint-Enoch* como los del *Repton*, fueron admirablemente acogidos. Y cuando los dos capitanes refirieron las extraordinarias circunstancias en que sus navíos se habían perdido, se les prestó entero crédito.

Un mes después el *World* desembarcaba en Dunedin a los supervivientes de aquel siniestro marítimo.

Al despedirse el capitán King, dijo al capitán Bourcart:



—Usted nos recogió a bordo del *Saint-Enoch*. Le doy a usted las gracias.

—También nosotros agradecemos a su compatriota, el capitán Morris, que nos haya recogido a bordo del *World* — respondió el capitán Bourcart.

—Ahora nos vamos a separar.

—Así es...

—Adiós...

—Adiós...

Y esto fue todo.

Respecto al *kraken*, calamar, cefalópodo o serpiente de mar, como se le quiera llamar, el *World*, a despecho de los pronósticos de Cabidoulin, fue bastante afortunado para no encontrarlo durante su travesía de la mar polar a Nueva Zelandia. Por otra parte, ni Bourcart ni sus compañeros le vieron durante su travesía de Nueva Zelandia a Europa. Los tenientes Coquebert y Allotte comprendían al fin que una ola enorme, dotada de incomparable velocidad era quien había arrastrado al *Saint-Enoch* al banco de hielo.

Pero Juan María Cabidoulin, y con él la mayoría de los tripulantes, se aferraban a su creencia del prodigioso monstruo marino.

En todo caso, no hay certeza de que los océanos encierren semejantes animales; y en espera de que los ictiólogos demuestren la existencia de ellos y decidan a qué familia pertenecen y en qué género y especie deben ser clasificados, vale más colocar entre las leyendas lo que de ellos se refiere.

El capitán Bourcart y sus compañeros regresaron, pues, al Havre, aunque esta vez no fue a bordo de su barco; pero, gracias al producto de la venta del primer cargamento en Victoria de Vancouver, la campaña produjo algunos beneficios, y en lo que se refiere al *Saint-Enoch*, la pérdida de éste fue a cuenta de la Sociedad de Seguros. No obstante, las lágrimas asomaban a los ojos del capitán Bourcart cuando éste pensaba en su pobre barco abandonado al pie del banco ártico.

En lo que concierne a Cabidoulin y el contramaestre Ollive, se ofrecían recíprocamente las botellas de aguardiente y de ron apostadas durante el viaje. Y cuando el contramaestre dijo al otro:

—Y bien... ¿tú sigues creyendo siempre...?

—Sí... creo..., sobre todo después de lo que nos ha sucedido — respondió Cabidoulin.

—¿Afirmas, pues, haber visto al monstruo?

—Como te estoy viendo a ti.

—¿Soy yo acaso uno?

—¡Sí, puesto que no me crees!

—Gracias.

Como se ve, el tonelero no ha cambiado de opinión. Persiste en admitir la existencia del monstruo, y en sus sempiternas historias mezcla siempre el relato de las aventuras del *Saint-Enoch*. Pero seguramente esta campaña habrá sido la última de Juan María Cabidoulin.



JULES GABRIEL VERNE (Nantes, 8 de febrero de 1828 – Amiens, 24 de marzo de 1905), conocido en los países de lengua española como Julio Verne, fue un escritor francés de novelas de aventuras. Es considerado junto a H. G. Wells uno de los padres de la ciencia ficción. Es el segundo autor más traducido de todos los tiempos, después de Agatha Christie, con 4.185 traducciones, de acuerdo al Index Translationum. Algunas de sus obras han sido adaptadas al cine. Predijo con gran exactitud en sus relatos fantásticos la aparición de algunos de los productos generados por el avance tecnológico del siglo XX, como la televisión, los helicópteros, los submarinos o las naves espaciales. Fue condecorado con la Legión de Honor por sus aportes a la educación y a la ciencia.