

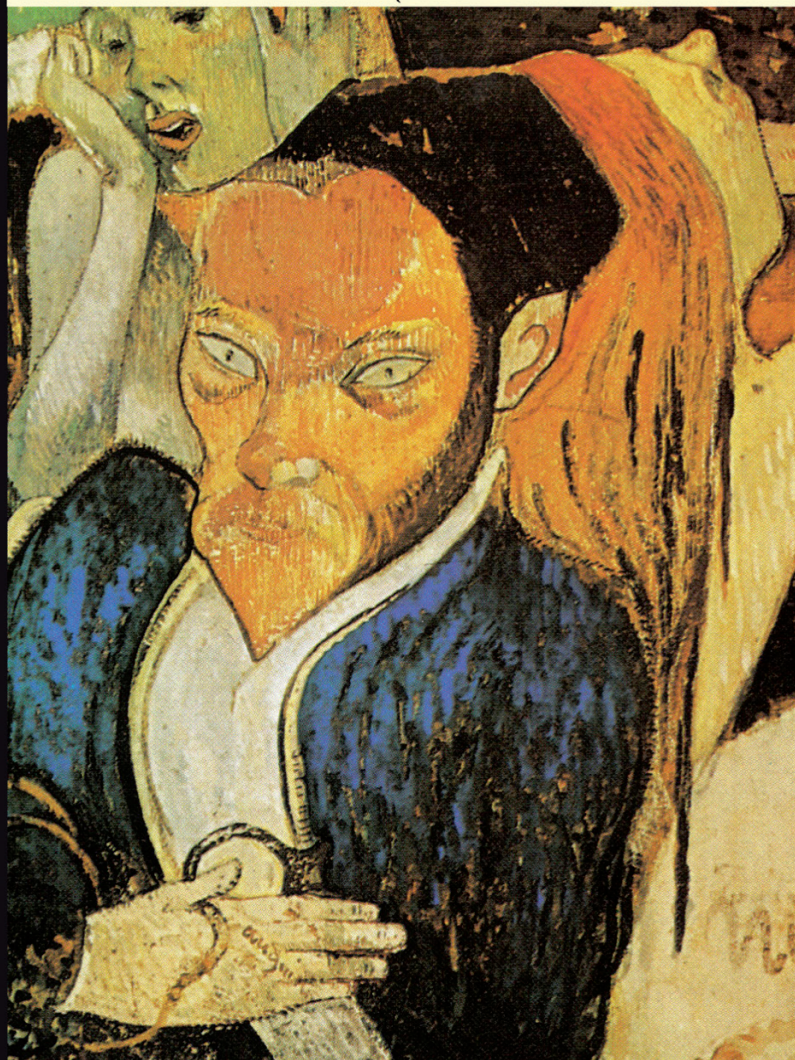
JOSEPH CONRAD

El final de la cuerda

GRANDES CLÁSICOS



FUNAMBULISTA



El final de la cuerda

Clásicos del Fondo

Joseph Conrad

El final de la cuerda

Traducción y postfacio
de Isabel Lacruz Bassols



Primera edición: noviembre de 2009
Segunda edición: junio de 2019

Título original: *The End of the Tether* (1902)

© de la traducción y del postfacio: Isabel Lacruz Bassols, 2009, 2019
© de la presente edición: Editorial Funambulista, 2019
c/ Flamenco, 26 - 28231 Las Rozas (Madrid)

www.funambulista.net

IBIC: FC
ISBN: 978-84-120190-4-9
Depósito Legal: M-20089-2019

Maquetación de interiores y cubierta: Gian Luca Luisi

Motivo de la cubierta: *Retrato de Jacob Meyer de Haan (Nirvana)*,
Paul Gauguin, 1889

Impresión y producción gráfica: Gohegraf

Impreso en España

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com;
91 702 19 70 / 93 272 04 47)

Reservados todos los derechos. No se permite reproducir, almacenar en sistemas de recuperación de la información ni transmitir parte alguna de esta publicación, cualquiera que sea el medio empleado —electrónico, mecánico, fotocopia, grabación, etc.— sin el permiso previo por escrito de los titulares del *copyright*.

El final de la cuerda

I

A pesar de que el buque de vapor *Sofala* llevaba ya un buen rato navegando rumbo a tierra, la orilla cenagosa conservaba la apariencia de una pintada oscura detrás de una franja refulgente. Los rayos del sol se desplomaban con violencia sobre un mar en calma, y parecía que se estrellaban contra una superficie inexorable como la del diamante, provocando una nube de centellas, un vaho de luz cegadora que, con su brillo fluctuante, resultaba agotador para el cerebro.

El capitán Whalley no tenía la mirada puesta en todo aquello. Cuando su fiel *serang*¹ se acercó al amplio butacón de mimbre que ocupaba, colmándolo, para comunicarle en voz baja que había que cambiar de rumbo, se levantó de inmediato y permaneció de

1. Voz anglo-indonesia: contramaestre o marinero de una tripulación de las Indias Orientales.

pie, con la mirada al frente, mientras la proa viraba un cuarto de círculo. No pronunció ni una sola palabra, ni siquiera la orden de mantener el rumbo. Fue el *serang*, un malayo anciano, menudo, despabilado y de piel muy oscura, quien masculló la orden al timonel. Tras lo cual, el capitán Whalley tomó de nuevo asiento, sin prisa, en la butaca del puente, con la mirada fija en la cubierta que tenía a sus pies.

No esperaba ver nada nuevo en aquella vía marítima. Llevaba tres años navegando por esas costas. De Low Cape a Malantan, cincuenta millas, a saber, seis horas de navegación para la vetusta embarcación con la marea a favor, y siete, en contra. Luego, se dirigiría en línea recta hacia tierra y, andando el tiempo, se recortarían contra el cielo tres palmeras cimbreantes, cuyas copas despeinadas formaban un ramo, discretamente orgullosas frente a los oscuros manglares. El *Sofala* pondría proa hacia la sombría franja de tierra costera y, en el momento de acercarse a ella oblicuamente, se abrirían varias cisuras claras y esplendorosas: el pletórico estuario del río. Entonces, hendiendo un líquido parduzco, formado por tres cuartas partes de agua y una de tierra negra, avanzando entre marinas y riberas, tres cuartas partes de tierra negra y la cuarta de agua salada, el *Sofala* se abriría camino contra corriente, como venía haciendo una vez todos los meses desde hacía siete años o más, mucho antes de que él supiera de la existencia del barco, mucho antes de que se le pasa-

ra por la cabeza la idea de que podría llegar a tener algo que ver con aquella embarcación y sus inalterables travesías. El viejo navío debía de conocer la ruta mejor que la tripulación, que había ido cambiando con el paso del tiempo, mejor que el fiel *serang*, que nuestro hombre se había traído de su último navío para mantener las guardias del capitán; mejor que él mismo, que llevaba tan solo tres años capitaneando aquel barco que le merecía toda su confianza. Enderezaba siempre el rumbo correctamente. No exigía desvelo alguno. Era como si su edad proveya hubiera ido confiriéndole conocimientos, sabiduría y solidez. Recalaba con precisión y se ceñía al horario, cumpliéndolo al minuto. Recostado en el puente y sin levantar la mirada, o incluso tumbado en el camarote, le bastaba barruntar el día y la hora para saber en todo momento en qué lugar se encontraba, el punto exacto del trayecto. El capitán también se sabía de memoria aquella monótona ronda de buhonero, desfilando por estrechos, arriba y abajo; conocía su sucesión, así como la de los paisajes y las gentes. Primero, el de Malaca,² donde se adentraba al despuntar el día y se alejaba al anochecer, surcando con una disciplinada y resplandeciente estela

2. El estrecho de Malaca, situado entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, fue y es un importante corredor marítimo que une, al norte, el mar de Andaman, en el Índico, con el mar de la China meridional.

aquel camino real del Lejano Oriente. Oscuridad y reflejos en el agua, límpidas estrellas sobre un cielo negro, tal vez los fanales de algún vapor británico, que mantenía imperturbable su ruta de medio a medio, o quizá la sombra esquivada de una embarcación nativa, deslizándose silenciosamente con las velas desplegadas, revoloteando, hasta divisar al otro lado, ya con la luz del día, una costa de tierras bajas. Y a mediodía, las tres palmeras de la siguiente escala, donde atracaría después de remontar un río de aguas mansas. El único hombre blanco que allí vivía era un joven marino retirado, con quien Whalley había entablado amistad a lo largo de incontables viajes. Sesenta millas más adelante venía la siguiente escala, en una vasta bahía con tan solo un par de casas en la playa. Y así discurría la existencia, llegando a tierra y haciéndose a la mar, recogiendo cargamento aquí y allá hasta concluir un recorrido de cien millas, a través del laberinto de islotes de un archipiélago, y llegar a un gran poblado aborigen, que era el final del periplo. Allí, el viejo navío disponía de tres días de descanso antes de zarpar de nuevo para recorrer, en orden inverso, las mismas costas, vistas desde otro ángulo, oyendo las mismas voces en los mismos lugares, hasta regresar al puerto de matriculación del *Sofala*, enclavado en la ruta real del Lejano Oriente, y atracar casi enfrente del gran amasijo pétreo que constituían las oficinas del puerto, a la espera de que llegase la hora de recorrer de nuevo

la conocida ruta de mil seiscientas millas y treinta días. No era, aquella, una vida muy ambiciosa para el capitán Whalley, Henry Whalley, también conocido como Harry Whalley el Temerario, Whalley, el del *Condor*, un clíper³ que también fue famoso en su día. No. No era una existencia de una excesiva ambición para un hombre que había trabajado para compañías de renombre, al mando de barcos reputados (un par o tres de ellos los tuvo en propiedad); que había realizado travesías célebres, descubierto rutas y comercios; que había gobernado sus barcos por zonas desconocidas de los Mares del Sur y visto despuntar el sol sobre islas que no aparecían en los mapas. Cincuenta años en la mar, cuarenta de ellos en Oriente («un aprendizaje bastante exhaustivo»), solía observar, con una sonrisa), le habían convertido en un hombre conocido y respetado por toda una generación de armadores y comerciantes de todos los puertos, desde Bombay hasta donde el Este se funde con el Oeste, sobre la costa de las dos Américas. Su fama había quedado oficializada por escrito, no con caracteres muy grandes pero sí perfectamente claros, en los mapas del Almirantazgo. ¿Acaso no había, en un determinado punto situado entre Australia y la China, una isla Whalley y un arrecife Condor? El célebre clíper había encallado en aquella peligrosa formación de coral durante tres

3. Del inglés *clipper*: buque de vela, fino, ligero y muy resistente. (DRAE)

días, mientras el capitán y la tripulación largaban la carga por la borda con una mano mientras que con la otra mantenían, por así decir, a raya a una salvaje *flotilla*⁴ de canoas guerreras. En aquella época, ni la isla ni el arrecife tenían existencia oficial. Más tarde, los oficiales del *Fusilier*,⁵ un buque de vapor al servicio de Su Graciosa Majestad, enviado a explorar la ruta, adoptaron esos dos nombres en reconocimiento a la gesta del hombre y a la solidez del buque. A mayor abundamiento, quien así lo desee podrá comprobar que el *General Directory*, vol. II, pág. 410, inicia la descripción del «*Malotu or Whalley Passage*»⁶ con las siguientes palabras: «Esta provechosa ruta fue descubierta en 1850 por el capitán Whalley al mando de su navío, el *Condor*», etc., y acaba recomendándola encarecidamente a los buques que zarpen de los puertos de la China en dirección al Sur, entre los meses de diciembre a abril, ambos incluidos.

Este fue el mayor logro que alcanzó en toda su vida. Nada podría arrebatarse esa fama. La apertura del canal que cruza el istmo de Suez, mediante la perforación de un dique, permitió el paso hacia el Este de una avalancha de nuevos buques, tripulaciones y métodos comerciales. Cambió la faz de

4. *Flotilla*, en el original: hispanismo incorporado al inglés.

5. Literalmente, «fusilero».

6. Pasaje Malotu o Whalley.

los mares de Oriente y su alma; de manera que las tempranas experiencias del capitán no significaban gran cosa para la nueva generación de navegantes.

En aquellos tiempos remotos había manejado miles y miles de libras de sus empleadores, y suyas propias; había velado fielmente, tal y como exige la ley al patrón de una embarcación, por los intereses contrapuestos de navieros, armadores y aseguradoras. Jamás perdió ningún barco ni consintió negocios turbios; y logró perdurar dignamente, sobreviviendo, al final, a las condiciones en las que se había labrado un nombre. Había enterrado a su esposa (en el golfo de Petchili), había casado a su hija con el hombre que por desgracia ella había elegido, y había perdido haberes y una holgada solvencia en la quiebra de la reputada Travancore and Deccan Banking Corporation, cuyo cataclismo sacudió a Oriente como un terremoto. Y tenía sesenta y cinco años de edad.

II

Los años no le pesaban en exceso, y no le avergonzaba estar arruinado. No había sido el único en confiar en la estabilidad de la Banking Corporation. Expertos en asuntos financieros, cuyo criterio era tan sólido como el suyo propio en cuestiones marítimas, habían elogiado el buen tino y prudencia de aquellas inversiones, y ellos también habían perdido mucho dinero en aquella colosal quiebra. La única diferencia entre unos y otro estribaba en que él lo había perdido todo. O casi todo. De la desvanecida fortuna, logró salvar un pequeño y precioso cascarón, el *Fair Maid*,⁷ que había comprado como pasatiempo para un marinero retirado..., «para jugar con él», como él mismo decía.

7. Literalmente: linda muchacha (o doncella).

Se había declarado formalmente cansado del mar un año antes de la boda de su hija. Pero, después de que el joven matrimonio se estableciera en Melbourne, descubrió que no conseguía ser feliz en tierra. Era tan rematadamente capitán de buque mercante que los simples paseos a vela no lograban satisfacerle. Necesitaba la ilusión de los negocios; y la adquisición del *Fair Maid* salvaguardó la continuación de su vida. Presentó el barco en diversos puertos, a sus conocidos, refiriéndose a él como «mi último mando». Cuando fuese demasiado viejo para poder capitanear una embarcación, lo amarraría y bajaría a tierra para ser enterrado, dejando estipulado en sus últimas voluntades que, el día de su funeral, remolcasen el barco a alta mar y lo hundiesen decorosamente. Su hija no le escatimaría la satisfacción de saber que ningún extraño gobernaría, tras su muerte, el último barco que tuvo bajo su mando. Con la fortuna que iba a poder dejarle, el valor de un barco de quinientas toneladas tendría escasa importancia. Todo esto lo decía guiñando un ojo con picardía: aquel vigoroso anciano tenía demasiada vitalidad para sentimentalismos y lamentos; y lo decía también con un deje de nostalgia, porque se encontraba a gusto en la vida y disfrutaba realmente con sus sentimientos y sus bienes terrenales, con la dignidad de su reputación y de su bagaje, con el amor que sentía por su hija y con la satisfacción que le daba el barco, el juguete de su ocio solitario.

Dispuso el camarote según su ideal, sencillo, de lo que es la comodidad en el mar. Una recia librería ocupaba un lado de la cabina (era un gran lector); frente al camastro había colocado el retrato de su difunta esposa, un óleo bituminoso y apagado que reproducía el perfil y un largo y negro mechón ondulado de una mujer joven. Tres cronómetros lo acunaban con su tictac a la hora de dormir y lo saludaban al despertar con la suave rivalidad de sus timbres. Se levantaba todos los días a las cinco. El oficial de guardia de la mañana, que tomaba el primer café en la popa, junto al timón, oía por las amplias aberturas de los ventiladores de cobre todos los chapoteos, bufidos y restregones del capitán aseándose. Esos ruidos iban seguidos por un murmullo sostenido y profundo, el del Padrenuestro, recitado en voz alta y ferviente. Cinco minutos después, la cabeza y los hombros del capitán Whalley emergían por la escotilla. Se detenía invariablemente un instante en la escalerilla, oteando el horizonte; levantaba la mirada para cerciorarse del estado de las velas; aspiraba profundas bocanadas de aire fresco. Solo entonces salía, colocándose bajo el toldillo del puente de popa, y devolvía el saludo con una mano en la visera y un majestuoso y apacible «buenos días tenga usted». Recorría escrupulosamente la cubierta hasta que daban las ocho. Alguna vez, no más de dos al año, tenía que valerse de un grueso bastón, como un garrote, debido a cierta rigidez de cadera:

un ligero achaque de reuma, según suponía. Con esta salvedad, era ajeno a las enfermedades de la carne. Con el toque del desayuno, bajaba a dar de comer a sus canarios, dar cuerda a los cronómetros y ocupar la cabecera de la mesa. Allí sentado, tenía enfrente las grandes fotografías al carbón de su hija, el marido de esta y dos niños de piernas regordetas —sus nietos— enmarcadas en negro, incrustadas en la madera de arce del camarote. Después del desayuno, limpiaba en persona con un paño el cristal de aquellos retratos, y por el óleo de su mujer pasaba un plumero que colgaba de un pequeño gancho de latón junto al recio marco dorado. Entonces, una vez cerrada la puerta del camarote, se sentaba en la cama, bajo el retrato, a leer un capítulo de una gruesa Biblia de bolsillo —la de ella—. Pero algunos días se limitaba a quedarse allí media hora sentado, con un dedo entre las hojas y el libro cerrado sobre las rodillas. Tal vez recordase, de repente, lo mucho que le gustaba a ella navegar.

Había sido una auténtica compañera a bordo, y también una auténtica mujer. Para él, era artículo de fe que nunca había habido ni podría haber en tierra o en mar hogar más alegre y esplendoroso que el que tuvieron bajo la cubierta del *Condor*, con la cabina mayor toda ella en blanco y oro, engalanada como para un perpetuo festival con inmarcesibles guirnaldas de flores. Ella había adornado el centro de cada panel con un ramillete de flores hogareñas.

Le llevó doce meses decorar toda la estancia con su amorosa labor. Para él seguía siendo una maravilla pictórica, la perfección del buen gusto y la maestría; y su compadre, el viejo Swinburne, cada vez que bajaba para la pitanza, se quedaba paralizado de admiración contemplando el progreso de la obra. «Esas rosas casi pueden olerse», decía, aspirando el lánguido olor de trementina que por aquel entonces invadía la estancia, y (según confesó más tarde) le quitaba un poco de su habitual buen apetito. Sin embargo, nada semejante podía perturbar el deleite que sentía cuando ella cantaba.

«La señora Whalley es, señor, un verdadero y fehaciente ruiseñor», proclamaba con aires de juez, tras haber escuchado atentamente, a través de la claraboya, hasta el final de la pieza.

Cuando hacía buen tiempo, durante la guardia de seis a ocho de la tarde, los dos hombres podían oír sus trinos y *roulades*⁸ en el camarote, acompañados al piano. El mismísimo día en que se prometieron, el capitán escribió a Londres para encargar aquel instrumento; no llegó, sin embargo, hasta pasado un año después de casados, ya que tuvo que dar la vuelta por Ciudad del Cabo. La enorme caja era parte del primer cargamento directo que se desembarcó en el puerto de Hong Kong, acontecimiento este que, para los que ahora andaban arriba y

8. En francés en el original: gorgoritos.

abajo por los ajetreados muelles de aquel puerto, parecía tan nebulosamente remoto como la noche de los tiempos. Pero el capitán Whalley era capaz, en media hora de soledad, de revivir toda su vida, con su enamoramiento, su idilio y su tristeza. Él mismo hubo de cerrar los ojos a su mujer. Se fue alejando en las aguas tras deslizarse su cuerpo bajo la bandera, como correspondía a la esposa de un marino, también marinera ella. Él leyó las oraciones en el libro de plegarias de ella, sin que se le quebrara la voz ni una sola vez. Al levantar la mirada vio al viejo Swinburne mirándole, con la gorra apretada contra el pecho y un rostro áspero, curtido e imperturbable del que manaban gotas de agua como esquivas de granito rojo bajo un aguacero. No se le hizo raro que aquel viejo lobo de mar llorase. Él tenía que seguir leyendo hasta el final; pero después del ruido del cuerpo al caer al agua, apenas recordaba lo que había ocurrido durante días. Un veterano marinero de la tripulación, ducho en el manejo de la aguja de coser, confeccionó una prenda de luto para la niña con una falda negra de la difunta.

Whalley no olvidaría fácilmente, pero uno no puede contener la vida como quien empantana aguas mansas. La vida irrumpe, se abre camino de nuevo y fluye arramblando con las preocupaciones de un hombre, cerrándose sobre una pena como el mar sobre un cuerpo sin vida, por más grande que sea el amor que se haya ido al fondo. Y el mundo

no está mal hecho. Todos se habían portado bien con él; particularmente la señora Gardner, la mujer del socio principal de Gardner, Patteson & Co., propietarios del *Condor*. Se ofreció para cuidar de la pequeña, y a su debido tiempo se la llevó a Inglaterra (lo cual, en aquellos tiempos, era un largo y complicado viaje, incluso por la ruta terrestre de correos), con sus propias hijas, para que completara su educación. Pasaron diez años antes de que volviera a verla.

De pequeña, la niña nunca tuvo miedo del mal tiempo; le pedía que la llevase a cubierta, enfundada en su impermeable, para contemplar cómo la mar gruesa se abalanzaba sobre el *Condor*. Los torbellinos y el batir de las descomunales olas hacían las delicias de su alma infantil, dejándola sin aliento. «Menudo muchachote se me ha echado a perder», solía decir el padre, en broma, refiriéndose a ella. Le había puesto por nombre Ivy,⁹ por la eufonía de la palabra y oscuramente fascinado por una vaga asociación de ideas. La niña había trepado como una enredadera en su corazón, y el padre confiaba en que se aferraría a él como a un fuerte torreón,¹⁰ y olvidó, mientras fue pequeña, que, debido al orden natural de las cosas, ella elegiría probablemente asirse a algún otro brazo. Pero amaba la vida de tal manera

9. En inglés, «hiedra».

10. «*Tower of strength*», expresión ya usada por Shakespeare y desde entonces por varios autores.

que, incluso cuando esa eventualidad se concretó, le produjo cierta satisfacción, arrinconando así su íntimo sentimiento de pérdida.

Después de comprar el *Fair Maid* para llenar su soledad, le faltó tiempo para aceptar un cargamento más bien poco beneficioso para Australia, únicamente con el fin de aprovechar la ocasión de ver a su hija en su propio hogar. Lo que allí le disgustó no fue tanto el que ella se agarrara a otro, sino que el puntal que había elegido, visto con mayor detalle, parecía «un mástil bastante endeble», incluso en cuestión de salud. Le desagradó la estudiada cortesía de su yerno, incluso más, si cabe, que su método de administrar el dinero que él le había dado a Ivy al casarse. No dijo, sin embargo, ni palabra de sus recelos. Tan solo el día de la despedida, en la puerta del zaguán abierta de par en par, cogió de las manos a su hija y, mirándola fijamente a los ojos, le dijo:

—Querida hija mía, ya sabes que todo cuanto tengo es para ti y los críos. Te ruego que me escribas con toda franqueza.

Ella otorgó de cabeza, de manera casi imperceptible. Se parecía a su madre en el color de los ojos, en el carácter, y también en que lo comprendía sin necesidad de muchas palabras.

En efecto, tuvo ocasión de escribirle; y algunas de aquellas cartas hicieron enarcar las albas cejas del capitán Whalley. Pero, por lo demás, este veía recompensados todos los esfuerzos de su vida al poder

proveer todo cuanto ella le iba pidiendo. En cierto modo, nada le había dado tanta satisfacción desde la muerte de su esposa. Y, cosa curiosa, la puntualidad con la que su yerno fracasaba en sus intentos le producía, desde la distancia, cierta ternura para con él. El tipo se veía con tanta constancia en aprietos, obligado a resguardarse en la costa, que echarle la culpa de todo a su impericia en materia de navegación habría sido francamente injusto. ¡No, de ninguna de las maneras! Whalley conocía perfectamente el motivo. La mala suerte. La suya había sido simplemente asombrosa, pero a lo largo de la vida había visto a muchos hombres de valía —marineros y profanos— hundirse bajo el peso de la mera mala suerte, y sabía reconocer los síntomas de tal fatalidad. Así pues, se hallaba barruntando la mejor forma de ahorrar muy ajustadamente hasta el último penique que poder dejar en herencia cuando, precedido por una racha premonitoria de rumores (cuyo eco le alcanzó por primera vez en Shanghái), llegó el bombazo de la gran quiebra; y, una vez superadas las fases de estupor, incredulidad e indignación, tuvo que aceptar el hecho de que ya no quedaba nada por heredar.

Por si fuera poco, como si hubiese estado esperando la catástrofe, el infortunado, allá lejos en Melbourne, abandonó su ruinoso trasiego y quedó varado, al tiempo que inválido y postrado en una silla de ruedas. «No volverá a andar», le escribió su

hija. Por primera vez en la vida, el capitán Whalley sintió que se tambaleaba.

El *Fair Maid* tenía, pues, que ponerse a trabajar de valiente. Ya no era cuestión de mantener viva la memoria de Harry Whalley el Temerario, en los Mares Orientales, ni de proporcionar a un anciano dinero de bolsillo y para ropa, y con suerte para la factura de unos cientos de puros de primera clase al cabo del año. Tendría que poner todo el empeño en mantener el barco operando al máximo, con una exigua asignación para los hombres de pan de jengibre a proa y a popa.

Aquella necesidad le abrió los ojos a los cambios fundamentales que el mundo había experimentado. De su pasado, solo quedaban, aquí y allá, algunos nombres familiares, pero las cosas y los hombres que él había conocido ya no estaban. Todavía se leían los apellidos Gardner, Patteson & Co. en las paredes de los almacenes del muelle, en las placas de latón y en los ventanales de los comercios de más de un puerto de Oriente, pero en la empresa ya no quedaba ningún Gardner ni ningún Patteson. Al capitán Whalley ya no le aguardaban ni sillón ni calurosa bienvenida en algún despacho privado para ofrecerle algún negocio para un viejo amigo, por los servicios antaño prestados. Los maridos de las muchachas Gardner se sentaban ahora tras los escritorios de la sala donde, aún mucho después de haber dejado su empleo, había conservado el dere-

cho a irrumpir en todo momento en el despacho del «Viejo». Los barcos de la compañía lucían ahora chimeneas amarillas con la cimera negra, y tenían un calendario de rutas similar al de un confuso servicio de tranvías. Les daba lo mismo los vientos de diciembre que los de junio; los capitanes (a su juicio, sin duda excelentes jóvenes profesionales) tenían, a buen seguro, noticia de la isla de Whalley porque en los últimos años el Gobierno había instalado un faro fijo de luz blanquecina en su extremo norte (que indicaba un sector en rojo, de peligro, en el arrecife Condor), pero la mayoría de ellos se habrían sorprendido mucho al oír que todavía existía un Whalley de carne y hueso: un hombre viejo que andaba por el mundo tratando de conseguir algún cargamento para su pequeña embarcación.

Y en todas partes sucedía lo mismo. Ya no estaban los hombres que habrían asentido de buena gana ante la sola mención de su nombre y se habrían sentido obligados, por una cuestión de honor, a hacer alguna cosa por Harry Whalley el Temerario. Se habían esfumado las oportunidades que él habría sabido aprovechar; y con ellas, la bandada de clíperes de blancas alas que vivían la vida incierta y bulliciosa de los vientos, arrebañando grandes fortunas a la espuma de los mares. En un mundo que reducía beneficios hasta un mínimo irreductible, en un mundo capaz de contabilizar dos veces al día el tonelaje no contratado y en el que los fletes se

establecían por cable con tres meses de antelación, no había posibilidad de hacer fortuna para un individuo que erraba al azar con una pequeña embarcación; de hecho, ya no había cabida para él.

Con los años, la cosa fue haciéndosele más difícil. Cada vez le causaba mayor aflicción la escasez de las remesas que conseguía mandar a su hija. Entretanto había renunciado a los puros de calidad e incluso limitó a seis diarios la ración de puritos corrientes. Jamás le contaba sus dificultades, y ella nunca se extendía acerca de su propia lucha por la vida. La confianza que ambos se tenían no requería explicaciones, y su perfecta comprensión mutua perduró sin manifestaciones de gratitud o de pesar. A él le habría sorprendido sobremanera que ella se hubiese deshecho en agradecimientos, pero encontró de lo más natural que le dijera que necesitaba doscientas libras.

Había entrado con el *Fair Maid* lastrado a buscar carga en el puerto de matriculación del *Sofala*, y allí encontró la carta de su hija. Decía —tal era su tenor literal— que era preferible no tener pelos en la lengua. No le quedaba otro recurso más que el de abrir una casa de huéspedes, para la que, a su parecer, había buenas perspectivas. Lo bastante buenas, en todo caso, como para que le dijese francamente que con doscientas libras se veía capaz de empezar. Whalley estrujó con el puño el sobre abierto y lo arrojó impulsivamente sobre la cubierta, donde ha-

bía subido a entregárselo el agente de abastos portuarios durante la maniobra de anclaje del barco. Por segunda vez en su vida, quedó abatido y clavado a la puerta del camarote con el papel temblándole entre las manos. ¡Abrir una casa de huéspedes! ¡Doscientas libras para empezar! ¡El último recurso! Y él no tenía ni modo ni manera alguna de conseguir tan solo doscientos peniques.

Durante toda la noche el capitán Whalley anduvo recorriendo la popa de su buque anclado, como si estuviese a punto de arribar a tierra con temporal y desconociera su posición tras una partida de muchos días grises sin ver el sol, la luna o las estrellas. La noche oscura y cerrada parpadeaba con las linternas de algunos marineros y las hileras de farolas fijas de la costa; y en derredor del *Fair Maid* las luces de posición de otros barcos proyectaban trémulos rastros de luz sobre las aguas de la rada. El capitán Whalley no vio ningún destello por ninguna parte hasta que rompió el alba y se percató de que tenía la ropa empapada por el intenso rocío.

El barco había despertado. Se detuvo en seco, se sacudió la húmeda barba, y bajó de espaldas la escalera de popa, arrastrando los pies. Al verle, el primer oficial, que vagaba dormitando por el alcázar, se quedó boquiabierto en mitad de un gran bostezo matinal.

—Buenos días tenga usted —dijo el capitán Whalley, solemnemente, mientras entraba en su

camarote. Pero se detuvo en la puerta, inspeccionando el lugar, y sin mirar hacia atrás, añadió—: A propósito, tiene que haber una caja de madera vacía guardada en algún pañol. No se habrá roto, ¿verdad?

El oficial cerró la boca y luego preguntó, como aturdido:

—¿Qué caja vacía, señor?

—Una caja para embalar, grande y plana, la que corresponde a ese cuadro que está en mi camarote. Que la lleven a cubierta, y dígale al carpintero que la revise. Es posible que la necesite pronto.

El primer oficial no movió ni una pestaña hasta que oyó que la puerta del camarote del capitán se cerraba de golpe, alcanzando el eco hasta la despensa. Entonces le hizo señas con el índice al segundo oficial de cubierta para indicarle que allí se estaba «cociendo alguna cosa».

Cuando sonó la campanilla, la autoritaria voz del capitán Whalley resonó a través de la puerta cerrada:

—Siéntense y no me esperen.

Los sobrecogidos oficiales ocuparon sus asientos a la mesa, intercambiaron miradas y susurros. ¿Qué? ¿No desayunaba? Y, además, al parecer, ¡había pasado toda la noche pateando la cubierta! Estaba claro que algo se cocía. Por encima de la lumbrera que tenían sobre sus cabezas, seriamente inclinadas hacia los platos, tres jaulas de alambre se balancea-

ban y traqueteaban debido a los brincos inquietos de los canarios hambrientos; detectaban los ruidos que hacía el «viejo» en su camarote, sus movimientos intencionados. El capitán Whalley estaba dando cuerda metódicamente a los cronómetros, quitaba el polvo del retrato de su difunta esposa, sacaba de los cajones una camisa blanca limpia, preparándose con su habitual parsimonia y pundonor el atuendo para bajar a tierra. Aquella mañana no habría podido tragar ni un solo bocado. Había decidido vender el *Fair Maid*.