

# El perfil del infinito

VÍCTOR SAN JUAN



Colección: Novela Histórica  
www.nowtilus.com

Título: *El perfil del infinito*  
Autores: © Víctor San Juan

Copyright de la presente edición © 2016 Ediciones Nowtilus S. L.  
Doña Juana I de Castilla 44, 3.º C, 28027 Madrid  
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez  
Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Diseño de cubierta: produccioneditorial.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo 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](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN Edición impresa: 978-84-9967-784-2  
ISBN Impresión bajo demanda: 978-84-9967-785-9  
ISBN Digital: 978-84-9967-786-6  
Fecha de publicación: Marzo 2016

Impreso en España  
Imprime: Servicecom  
Depósito legal: M-2476-2016

## ÍNDICE

Capítulo 1. Sálveos Dios .....	11
Capítulo 2. El cuarto del mago .....	29
Capítulo 3. La junta del trinquete .....	45
Capítulo 4. Terquedad fatal .....	63
Capítulo 5. Bordos sin fin .....	87
Capítulo 6. Los barcos perdidos .....	103
Capítulo 7. Secretos del mercurio .....	121
Capítulo 8. Vendaval .....	139
Capítulo 9. Paralelo siguiendo, tierra encontrar .....	157
Capítulo 10. Prueba final .....	183
Capítulo 11. Amor y muerte en Manila .....	207
Capítulo 12. El fin de un veterano .....	223
Capítulo 13. Plenitud y frustración .....	241
Capítulo 14. Orden de retorno .....	267
Capítulo 15. Un mar sin fin .....	283
Capítulo 16. Desvío inoportuno .....	301
Capítulo 17. El fin de la vida .....	317
Bibliografía y fuentes .....	329

# 1

## SÁLVEOS DIOS

—No os quepa duda, señores —dijo el suboficial, no sin cierto atrevido tono de jactancia, apretando su sombrero contra el cráneo para que la brisa marina no se lo arrancara—. Estos ojos han visto decenas ¡qué digo! cientos de días de mar, monótonos, vacíos y tan sólo soportables por los incesantes trabajos cotidianos de la nave y quehaceres que la navegación e intendencia imponen a cualquier marino; vulgares singladuras que jamás se parecen unas a otras, pero cuyas peculiaridades sólo son materia aprovechable para soñadores, cronistas, literatos e incluso poetas; nunca para hombres de acción como vos o un servidor, pues os tengo por espíritus inquietos, ávidos de emoción, avatares y aventuras que, al servicio de las naves del rey, tan poco suelen prodigarse y, cuando lo hacen, el permiso de la superioridad para solazarse en ellas es tan raro como perla de gran pureza rodando por el plan de la sentina o distinguida dama en el más mugriento tabernucho del Puerto de Santa María. También —continuó imparabile, incorporándose ligeramente sobre el barandal del alcázar en el que estaba apoyado— he vivido aterradoras y extenuantes jornadas de temporal en alta mar, turbiones en puerto comprometiendo el fondeo del navío e incluso mareas al capricho surgiendo inesperadamente de lo más profundo de la noche para levantar la nave y descomponerla estrellándola contra la costa. Jornadas fatigosas, qué duda cabe, en las que el cansancio y malestar arremeten audaces empujándonos al borde del sufrimiento, prueba, es sabido, por la que todo hombre de mar ha de pasar mostrando la fibra de

que está hecho para superarla o quedar por ella irreparablemente marcado.

Se produjo entonces un instante de silencio antes de que nuestro interlocutor, el suboficial, prosiguiera tomando nuevos bríos, en tono más inspirado:

—Pero hay otras, ninguna como ellas, en las que cielo y mar, el azar o la fortuna parecen estar de nuestra parte. Conste que no hablo de los días, es decir, las bonanzas diurnas, sino de las quietas noches de mar: noches de embrujo incierto en las que el navío parece deslizarse sobre un todo vacío e inaprensible en el que se hubieran disuelto agua y aire, mientras las estrellas del firmamento, reflejándose, ocupan todo el espacio que abarca la visión, haciendo así parecer que la nave no surca el agua, sino que... vuela. El perfil del horizonte desaparecido ha ya largo rato tragado por el torbellino de inmensidad, y entonces, oh hado mágico, surgen los duendes a uno y otro lado, próximos a las amuradas o chapoteando por delante del tajamar.

—Seguramente se refiere usted a los delfines —interrumpió escéptico mi maestro y mentor, monsieur De Nemours, reprimiendo un esbozo de sardónica sonrisa en la comisura de la boca. Su mente de erudito ilustrado debía cuadrar con dificultad los alardes verbales del modesto suboficial de derrota, el señor Talayón, que pareció quedar frustrado y también arrepentido de haberse dejado llevar en la conversación trabada con los dos desconocidos súbditos franceses.

—Delfines, sí señor —corroboró no sin cierta incomodidad, trasluciendo sus palabras un despechado sentimiento de traición hacia nosotros—. O toninas tal vez, las cuales, apareciéndose de este modo, el alma llenan de asombro, encanto y admiración.

—Con poco parecéis conformaros —replicó mi maestro, desconsiderado, agregando a continuación—: Las maravillas naturales, descritas o no, de las tierras hacia las que nos dirigimos son de mucha mayor singularidad; por supuesto, ni que decir tiene, sin menosprecio de las expuestas por vos, pues es de común acuerdo que los cetáceos son, de entre el orden de los mamíferos, de los más vivaces y desenvueltos. Incluso podríamos decir que alegres y despreocupados, ¿no lo creéis así?

El suboficial Talayón contempló a monsieur De Nemours un instante como miran a veces los peninsulares, hostiles y de hito en hito, sopesando ceñudos si la otra parte ha hecho un comentario atinado o, sencillamente, pretendía tan sólo tomarles el pelo; puede que sea en estos momentos cuando la atávica condición de la mayor parte de ellos queda en evidencia sin que lo sepan. En cualquier caso, el ayudante de derrota del navío *Europa* de Su Majestad Católica era marino disciplinado y sometido a la autoridad del piloto mayor, el señor Arcos, del comandante Del Postigo y el brigadier general Álava —para nosotros comodoro— que estaba al frente de la expedición. Un desplante o un comentario sarcástico en una esquina del alcázar, donde nos encontrábamos, sólo redundaría en menoscabo de su reputación, pudiendo incluso ser reprendido. Con sensatez, Talayón optó por una discreta retirada, no sin antes despedirse educadamente. De Nemours tal vez lamentó haber herido la célebre susceptibilidad hispana, y yo también me apené de que recelara de nosotros un espíritu libre e ingenuo como aquel que el pilotín había demostrado con su conversación. Mi mentor y maestro zanjó el caso entornando los ojos como un comediante:

—Querido amigo Jacques, estos españoles...

Desistiendo de añadir nada más. De hecho, con tan pocas palabras no habría podido expresar mejor su resignación, la enojosa molestia con la que parecía sobrellevar verse obligado a compartir principios y su elevada visión mundana con gentes de tan baja alcurnia como el suboficial; Jean de Nemours seguramente habría zarpado gozoso a bordo de la expedición de Louis Antoine de Bouganville, incluso habría sido capaz de convivir con los topógrafos y botánicos de los buques de James Cook en sus célebres cruceros de 1768 a 1779 o compartido sin dudarle las inmensas penalidades de la expedición del conde de La Pérouse en 1785 (del que, por cierto, nada se sabía desde 1790), aun a riesgo de verse incomprendido por unas autoridades desbordadas por los recientes y lamentables sucesos de la Revolución.

Sin embargo, ninguna de estas oportunidades había quedado a su alcance; como tantos otros hombres de ciencia, hubo de resignarse a la idea de una extensa pero rutinaria vida académica en la escuela de Ciencias Físicas de París, o en la ingente Sociedad Geográfica. Cinco años antes, no obstante, recibió el ofrecimiento

de partir para el soñado viaje en una expedición española, la del capitán don Alejandro Malaspina; ¿fue su orgullo o tal vez fueron sus prejuicios los que le empujaron a rechazar esta nueva oportunidad? ¡Quién sabe! El señor De Nemours jamás había dicho nada a nadie al respecto. Hubo otros franceses, sin embargo, que aceptaron gustosos, como Luis Néé, que embarcó de botánico en la corbeta *Atrevida*. ¿Se reprocharía entonces mi amo y maestro su desafortunada decisión?

El caso es que rara vez las oportunidades se repiten; mas, en esta ocasión, sí lo hicieron. Con el Directorio asentando aún la Constitución de este mismo año, el ministro español Godoy había reiterado el ofrecimiento al gobierno francés: la escuadra de don Ignacio María de Álava se disponía a zarpar para las costas de Chile, y, entre las misiones asignadas, contaba la experimentación de un barómetro Dolland y un cronómetro o reloj Le Roy. ¿Estaría dispuesta la República a facilitar un técnico científico perito en el funcionamiento de ambos avanzados ingenios, con un ayudante a su disposición? Sospecho que a Jean de Nemours le atrajo más el viaje en sí que el propósito para él destinado; mas poco pareció importarle. «No quiso el joven vino bermejo que de él se sació de viejo», dice el refrán, y así el altivo científico que vio partir a Malaspina sin inmutarse se aferró ahora con desesperación al que pensó último clavo ardiente que Álava y sus barcos le ofrecían. En el puesto de ayudante, pupilo o criado es donde un servidor de ustedes vino a la crónica de esta historia increíble de ocho años que había de llevarnos por todos los mares del globo; de las que uno sabe cuándo y cómo empiezan, pero desconoce a dónde van a parar o irán a dar sus huesos, o si será capaz de rematarla con vida. Magallanes, Cook y, por lo que parece, La Pérouse, no consiguieron esto último. La vida de otros, sin duda alguna, será el precio que nuevas aventuras hayan de cobrar.

Con aire melancólico, mi maestro y mentor inició un corto paseo hacia el coronamiento del buque; su figura espigada pero recia, embutida en el sobrio levitón de viaje, aparecía coronada por la espléndida cabellera castaña, sin recoger en coleta como la de los marineros, dándole cierto aspecto de viejo y robusto árbol superviviente a los estragos de la edad. Nemours, a pesar de tener más de cuarenta años, conservaba una buena dentadura y sana

cabellera, pareciendo muchas veces más joven de lo que era realmente; observaba lánguido la extensión de mar picada por la aleta de sotavento del *Europa*, que el navío iba allanando con su estela como una gran apisonadora, mientras el sol arrancaba brillos de las pequeñas crestas de las olas en las que algunos pájaros marinos buscaban afanosos el sustento.

La escena de navegación aquella tarde de primeros de diciembre en el Atlántico, entre las islas Canarias y cabo Verde, era pletórica y ensanchaba el alma; tras unas pocas semanas de navegación, la escuadra al fin parecía haber encontrado buen viento y horizontes claros. El viejo navío *San Pedro Apóstol* seguía nuestras aguas con firmeza y precisión, levantando blancas orlas de espuma en la roda mientras sus pardos velámenes se superponían, unos sobre otros, con sus pantallas tensas y turgentes al viento. Más allá, el modernísimo buque español *Montañés*, también de setenta y cuatro cañones como el *Europa* y el *San Pedro*, alzaba su negra sombra vertical arando la superficie de la mar; las fragatas *Fama* y *Nuestra Señora del Pilar*, de treinta y cuatro y cuarenta cañones respectivamente, solían adelantar a los navíos por las noches, trepando además a barlovento con mayor facilidad. Ahora se hallaban por el través de estribor, arrizando juanetes y gavias menores para las horas de oscuridad.

Contemplándole, razoné que la actitud irritada de mi maestro tal vez se debiera a los desagradables incidentes de las semanas anteriores. En efecto, no existe nada peor para un ánimo impaciente y excitado que las esperas interminables. «Estos españoles —me confiaba exasperado, con la congestión del mareo pintada en su rostro, mientras aguardábamos fondeados frente a los castillos de Cádiz— no conocen el significado de la palabra *partir*». ¿Habría pensado De Nemours que todo sería trepar a bordo del navío *Europa* de la Real Armada y emprender la travesía hacia tierras remotas? No fue así. Como suele ser común al final del otoño (según supe después) entraron vientos atemporalados de componente sur nada más quedar los buques fuera del puerto, manteniéndonos fondeados en la bahía durante casi una semana; de haber podido, mi maestro se habría subido por los mamparos. Cuando al fin la brisa del norte hizo posible y propicia la salida, Álava decidió mandar los botes a Cádiz para recoger los últimos equipajes; luego, cómo no, hubo que subirlos a bordo y estibarlos en forma conveniente para la navegación. Mi amo se tiraba de los pelos. Aún se permitió

el comodoro remitir la fragata *Pilar* a la bocana del puerto de Cádiz en busca de la última correspondencia antes de darse a la vela, definitivamente, el día 29 de noviembre del año 1795 de nuestro Señor.

Por fin la escuadra en camino, para alivio de mi maestro y mentor, fuimos a topar con una escuadra inglesa que nos doblaba en número y fuerza, media docena de navíos de combate, tres de ellos de tres puentes. Álava demostró ser jefe decidido cuando, a pesar de que los británicos interceptaban nuestro rumbo, lo mantuvo inalterable, llegando casi a la voz con varios imponentes buques que para nosotros, los franceses, ya eran enemigos a muerte. Sin embargo, los españoles, desengañados de la alianza que les había unido en los más crudos momentos de la Revolución, aún no se habían implicado en esta nueva guerra (la sexta y última del siglo), mostrando hacia ellos circunspección extrema rayando en abierta antipatía; correspondieron los ingleses, salvo el último buque de la línea, que saludó tocando con su orquesta hasta que ambas líneas de navíos se alejaron y el sonido iba quedando extinguido entre las olas.

Recordando esto y otros recientes hechos, decidí, en un raptó poco meditado de buena intención, tratar de reconciliar al señor De Nemours con nuestros anfitriones. Sujetando con fuerza las solapas de mi capote de mar para protegerme del frío que el viento marino traía, avancé respetuosamente hacia donde él se hallaba; volvió la vista hacia mí, lo que aproveché para decirle:

—Pero monsieur ¿no creéis que los españoles hacen hermosos buques como este?

Sonrió no sin cierta condescendencia y, alisándome el turbulento cabello con la mano derecha, tomó su tiempo para responder:

—Ese que ahí ves, querido Jacques, el que llaman *San Pedro*, fue diseñado hace más de veinte años por un maestro francés de Tolón, monsieur François Gautier, discípulo de Pierre Bouguer. Bouguer ¿recuerdas?, profesor de grado superior en la Academia. Y los otros dos, este *Europa*, y el *Montañés*, han sido concebidos por ingenieros españoles, de la Escuela de Ingenieros fundada en la Península por el propio Gautier. Así que ya lo ves: España presume de navegar desde el inicio de los tiempos, pero América la descubrió un italiano y otro la bautizó. También alardean los españoles

de haber dado la primera Vuelta al Mundo, que promovió el portugués Magallanes. Hasta que Cook y Bouganville no viajaron al Pacífico hace poco más de un cuarto de siglo nadie sabía dónde se encontraban las islas que decían poseer, considerando suyo este inmenso océano. Hasta que reyes franceses no vinieron a robustecer la corona española jamás fueron capaces de emprender por sí solos grandes empresas; y hasta que Gautier no les indicó cómo se construía un moderno buque de setenta y cuatro cañones, hubieron de arriesgar sus vidas y bienes a bordo de los primitivos engendros que sus maestros de ribera eran capaces de echar a las aguas.

Había hablado mi maestro con un punto de voz más subido de lo normal, así que no tuvo nada de extraño que el oficial de guardia, teniente Novales, le escuchara, probablemente entendiendo algo de su francés. Inocencio Novales era un muchacho algo mayor que yo, al que confieso envidiaba sinceramente, pues en pocos años de vida y carrera había atesorado experiencias para llenar varios volúmenes y conocido tipos humanos que se demostrarían peculiares y sorprendentes. Se echó a la mar muy jovencito, impelido por las historias de su padre, don Manuel Novales, que fuera segundo oficial de la corbeta *Descubierta* del propio señor Malaspina en su famoso periplo transmundista, y, como guardiamarina, había corrido la mar en el navío *San Eugenio* en el 94, insignia de don Gabriel de Aristizábal cuando, el mencionado año, expulsaron a los nuestros de Haití tomando Guarico y Fuerte Delfín. El teniente Novales, como era lógico, no podía soportar lo que acababa de escuchar de mi amo, pero, amparándose tal vez en el escaso conocimiento de nuestro idioma para seguir el juicioso dictado de la prudencia, hizo, entre los suyos, como que no se había enterado, a pesar de que en sus ojos podía leerse lo contrario, y el ardor de sus años mozos le impelía a dar justa réplica al señor De Nemours. Fue tal vez para desagrar al español que le inquirí a este:

—Disculpad, señoría, por la escasez de mis conocimientos en comparación a la vastedad de los vuestros, pero ¿no es cierto que nuestros reyes sólo ocupan el trono español apenas hace un siglo?

De Nemours me dio unas palmaditas en el hombro antes de responder cortésmente:

—Bien dices, querido Jacques, que es mucho más lo que desconoces que lo que sabes; algo normal a tu edad. Mas no debes preocuparte; se trata de enfermedad que tiene cura.

Adivinando mi consideración hacia Novales, o tal vez intimidado por la feroz mirada de este, me tomó del brazo y, mientras limpiaba su pipa de maíz sacudiéndola por encima de la batayola, guió nuestros pasos hacia la escala por la que se descendía al combés. Por ella abandonamos el alcázar, descubriéndose ante nuestros ojos la timonera, donde dos hercúleos marineros que manejaban la rueda y un pilotín nos miraron con no demasiada simpatía; así que seguimos hacia proa, cruzándonos con varias brigadas de gavieros y juaneteros que, supervisados por los contramaestres de guardia, se disponían a cargar velas en previsión de la noche, a pesar de que el viento había moderado con el declinar del día. Como habíamos aprendido los días de mar precedentes, en los buques españoles se prefería que un inesperado amaine enlenteciera la marcha nocturna a que una brusca e inesperada acometida eólica de madrugada sorprendiera al buque pasado de trapo. Según los oficiales españoles, en los navíos británicos —siempre pendientes de no perder un minuto— no se tenían estas consideraciones, y por ello no era raro que sus buques amanecieran con uno o varios mastelerillos abatidos, como frecuentemente les sucedía en el golfo de León, cuyo lecho marino, bromeaban, debía estar alfombrado de restos de arboladura ingleses. De Nemours, cómodamente instalado ahora junto al cabillero de la mesa de guarnición, rellenó su pipa e inició el ritual de prenderla. Satisfecho con la aspiración de las primeras caladas, exhaló una densa nube de humo antes de preguntar:

—¿Sabes quién fue Carlomagno?

Por descontado, respondí con vehemencia. Desde la escuela elemental cualquier francés sabe quién fue el rey de los francos, coronado emperador por el papa León III el día de Navidad del año 800. Imperturbable, mi maestro prosiguió su interrogatorio:

—¿Conoces o has oído hablar de las tierras de Borgoña, vecinas de la Ile de France y regadas por los cursos del Loira y el Saone, donde se hallan el Cote D'Or y el valle de este último, ricos en viñedos?

Quién no ha oído hablar de la Borgoña, me dije, y su capital, Dijon, de la que procedía una rama lejana de mi familia materna. De Nemours pareció sorprenderse al oírlo.

—Entonces —dijo enigmático— has de saber que tienes ilustres paisanos.

Antes de continuar, dio una intensa sorbida a su pipa y, arrebujándose mientras cruzaba los brazos, comentó con aire pedagógico:

—Mucho antes de ser proclamado emperador, en el año 771, Carlomagno se anexionó la Borgoña, donde vivían pueblos burgundios, germanos y romanos; tras la muerte del emperador, la Borgoña fue propiedad de diversos señores, hasta caer en el siglo xiv en manos de la familia Valois. Desde este feudo se podía competir por el trono de Francia; así lo hicieron Felipe el Atrevido, Juan Sin Miedo, Felipe el Bueno y Carlos el Temerario, que se dejó la vida en 1477 ante los muros de Nancy; entonces Luis XI la Araña, que se había refugiado en la corte borgoñona huyendo de su padre, se la anexionó, aunque tuvo que repartir territorio con Maximiliano de Austria, que se había casado con la hija del Temerario, María de Borgoña, y sería por su parte elegido emperador, es decir, rey de Romanos, en 1493.

—Disculpad, señoría —le dije, contrito—, pero me he perdido. De Nemours hizo como que espantaba moscas con la mano.

—Lo importante, Jacques, es que te quedes con que, a finales del siglo xv, el emperador de Austria poseía partes de la Borgoña por herencia de su esposa. La parte más valiosa, y que, a su vez, heredarían sus hijos, era el Franco Condado. ¿Empiezas ahora a comprender?

—Creo que sí, maestro —mentí—, pero continuad, por favor.

—Has de saber que Maximiliano tuvo de María un príncipe espléndido, un verdadero buen mozo, el que llamaron Felipe el Hermoso. A su debido tiempo —principios del siglo xvi— casó con la princesa Juana de Castilla, hija primogénita y heredera de los Reyes Católicos de España; una España que emergía plena de promesas tras el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, pocos años atrás.

—Mis disculpas, señoría —reiteré—, pero no entiendo dónde vamos a parar.

—Muy sencillo, jovencito —reprochó De Nemours levemente contrariado—, si reflexionas un poco sobre lo que te he dicho.

Me miró entonces, expectante.

—Felipe casó con Juana —aventuré.

—Eso es —animó mi maestro esperanzado—. ¿Nada más? —preguntó al fin. Ante mi silencio, no sin cierta contrariedad, argumentó—: ¿No ves que, a la muerte de Isabel la Católica, Juana fue reina de Castilla y, por lo tanto, también Felipe: Felipe I de España?

—¡Un rey francés! —comprendí al fin.

—Eso es —corroboró mi maestro e instructor, aliviado, añadiendo—: Y no fue el único.

Arqueó las cejas fumando ahora la pipa con fruición, no sin cierto aire misterioso. Al fin había conseguido interesarme por la historia de los reyes españoles. ¡Felipe de Anjou no había sido el primero procedente de Francia!

—Tampoco lo fue Felipe el Hermoso —dijo ahora De Nemours, repentinamente iluminado por el sol posándose sobre el horizonte, por el través de estribor del *Europa*—. ¡Qué bonito atardecer! —exclamó con tono alegre y enaltecido, añadiendo—: Creo que mañana tendremos un día excelente camino del ecuador.

—¿Hubo más reyes franceses? —le pregunté, haciendo, como se suele hacer cuando uno es joven, y sabe que delante de sí habrá multitud de días, por lo que la belleza de un atardecer más carece de importancia. Pero las historias de mi maestro, sin embargo, me habían intrigado.

—Desde luego, desde luego —dijo De Nemours—. Lo que te he contado es sólo el principio.

—Continuad pues —le animé.

Pero lo que se escuchó, en aquel momento, no fue la voz de mi instructor, sino las campanadas que anunciaban el cambio de guardia a bordo del *Europa*; a lo lejos, como las de una remota iglesia, sonaron en la noche tropical los tañidos del *San Pedro*, e incluso parecía llegar hasta nosotros, débilmente, el sonido de las campanas de las fragatas. Noche de paz, pensé, tal vez inspirado por la proximidad de las fiestas navideñas. De Nemours, ahora curiosamente pacificado por la llegada de la oscuridad, acabó su pipa y se acercó a la borda para limpiarla; un tropel de marineros bajaban de la arboladura por los flechastes para desaparecer con el rumor de sus pies desnudos y ásperos por la escala del pozo del combés, urgidos sin duda alguna por la promesa de una succulenta

pitanza. Por mi parte, esperaba con ansiedad otro tipo de alimento, el que habrían de proporcionarme los conocimientos de mi maestro, el señor De Nemours:

—Sigamos, pues, tal como pides, aunque espero que los señores oficiales no se molesten si llego tarde a la cena.

El señor De Nemours, teniendo en cuenta su rango de asesor científico y su cualificación, era admitido en la cámara de la oficialidad, bajo el salón principal del alcázar, donde tenía sus habitáculos el almirante o jefe de escuadra. Cuando este no estaba a bordo, ocupaba las dependencias el capitán del buque, pero, ahora, el comandante García del Postigo se veía obligado a compartir la camareta baja con sus oficiales... y el huésped francés. De esta suerte, cualquier tardanza, que con la oficialidad no tendría más importancia que la de un descuido —disculpable en un varón sabio y despistado como mi amo— se transformaba en un grosero desaire que, por alguna razón que ignoro, el señor De Nemours parecía siempre propicio a fomentar. Para mí, el hospedaje era mucho más incómodo y austero, el sollado de criados, pajes y camareros, muchos de ellos pilluelos ganapanes que invertían el día en estúpidas disputas y diatribas por fútiles motivos; la comida no era buena (ingeríamos fundamentalmente sobras procedentes de las cubiertas superiores, aderezadas con «menestra» —que es como los españoles conocen al arroz, las habas y los garbanzos— algo de galleta, sardina salada y, los días especiales como el domingo, tocino con pan). Mas no podíamos quejarnos, pues, al decir de todos, peor se comía en el resto del sollado y en ambas baterías, pues el aprovisionamiento de los buques para la expedición había estado lejos de ser perfecto los últimos días en Cádiz. Así que toda la marinería, como los criados y pajes con los que compartía alojamiento, soñaban con los frutos tropicales de las selvas brasileñas, el sabroso aroma de la ganadería de las pampas o la frescura y sustanciosidad del pescado obtenido frente al cabo San Antonio, Maldonado o Bahía Blanca. Por lo demás, permanecer en guardia ante bromas pesadas, desafueros y malas intenciones de mis compañeros de catre acabó por ser reflejo que, cuando acababa por despertar mi mal humor, volvía a los agresores en dianas y víctimas propiciatorias ya que a casi todos superaba en edad, habiendo rebasado la adolescencia cuando ellos apenas estaban internándose en ella y

el bozo no había dado aún señales de querer aparecer sobre sus labios y mejillas.

—Felipe el Hermoso, borgoñón hasta la médula como vástago de borgoñona —inició su discurso mi maestro, inspirado— llegó a España para hacerse cargo de la corona de Castilla, vacante por el fallecimiento de su suegra Isabel desde 1506. Le acompañaba la absorbente reina Juana, con un niño de apenas seis años, venido al mundo en Gante con el alborear del siglo; la reina tuvo necesidad y, estando en el excusado, se alivió de este hijo, destinado a ser rey del mundo.

—Perdón, señoría —interrumpí— habéis dicho...

—Que vino al mundo en la letrina, sí; o en lo que más se le pareciera en palacio, que poco importa, pues lo importante, querido Jacques, es la lección de humildad, esto es, que varón que tan alto había de llegar iniciara su andadura tan bajo.

—Cierto es —reconocí impresionado.

—Este sería el gran rey, segundo monarca francés de la época y borgoñón, de España e Indias, don Carlos I. Pero antes te he de contar la breve historia de su padre Felipe.

—Primer rey —afirmé.

—¡No! —negó él—. Aún no. Restaba aún, vivo y coleando, el abuelo de Carlos, tal vez el mejor y más astuto monarca que haya tenido jamás algún país (o así lo entendió Maquiavelo, que escribió, inspirándose en él, el celebrado texto de *El Príncipe*), Fernando de Aragón, marido de la difunta Isabel, padre de la impulsiva Juana y suegro, por lo tanto, de Felipe el Hermoso. Inteligente, e indeciso, Felipe nunca supo por dónde andaba el viejo zorro de Fernando; este nunca estorbó al Hermoso ni a su hija, pero tampoco los dejó hacer, manteniéndose siempre atento pero en la sombra, en un discreto segundo plano. Así pudo ver cómo Felipe, desengañado de su esposa —la reina Juana era vehemente en exceso, celosa como villana e indecorosa, hasta el punto de que se llegó a dudar de su cordura— iba de banquete en banquete y de dama en dama, así que, según los que le acompañaban: «así va todo como va». Puso en puestos principales a sus amigos y cortesanos neerlandeses y borgoñones, lo que, como cabía esperar, desengañó por completo a sus súbditos, los atávicos castellanos. Quédate con este hecho, Jacques, pues, como si la vida se repitiera periódicamente —lo hace a veces— Carlos, su hijo, repetiría casi exactamente esta ejecutoria diez años después.

—Pero ¿qué había sido de Felipe y Juana?

El rostro de mi maestro tomó entonces un gesto de resignada fatalidad. La noche nos había envuelto en la oscuridad en un plazo que se me antojó muy breve. Las potentes bujías de las lámparas del Europa, brillando en los compartimentos, los lujosos salones del alcázar, el cuarto de derrota, la timonera y el pozo del combés, anulaban casi cualquier posibilidad de visión del exterior; a pesar de todo, como la noche no era lóbrega, podían distinguirse a lo lejos las luminarias de los otros buques, que nos hacían sentir acompañados. La noche, afortunadamente, daba la impresión de ser tranquila.

—No tuvieron suerte —afirmó De Nemours, chasqueando la lengua—. Después de muchos desmanes, tal vez a causa de ellos, Felipe el Hermoso murió un año después de llegar a España. Juana, desesperada, instintivamente acentuó su desequilibrio, lo que llevó a apartarla por considerar que había perdido la razón. El viejo zorro Fernando siguió en el trono hasta su muerte, en 1516, dejando la regencia a un cardenal, que llamó a Carlos, y su hermano Fernando, para ocupar el trono.

—Entonces...

—Se repitió la función, tal como te dije antes, Jacques. Con apenas diecisiete años, Carlos I de España desembarcó en una aldea asturiana, arropado por su séquito, entre los que estaba su preceptor, Adriano de Utrecht (designado por su abuelo paterno, el emperador Maximiliano) y Guillermo de Croy, señor de Chièvres, al que hizo famoso un dicho que le retrata por completo: «Sálveos Dios, ducado de a dos, que monsieur de Xevres se topó con vos». ¿Lo entiendes? Le hablan a la moneda, advirtiéndole de que evite un encuentro con este cortesano y colaborador de Carlos.

Reímos ambos con ganas.

—Sálveos Dios —dije maravillado.

—Sálveos Dios —me respondió mi maestro divertido.

—Sálveos Dios —nos pareció a ambos escuchar. ¿Sería el eco?

—Carlos —dijo el señor De Nemours para terminar— visitó a su madre en Tordesillas, tomó las riendas del reino en Valladolid y luego viajó a Barcelona, para tratar de hacerse con el título de emperador que acababa de dejar vacante Maximiliano por defunción. Lo compró con la ayuda del banquero Fugger. Pero ya antes, en 1518, había firmado, casi desde la cima de medio mundo, las capitulaciones para descubrir el otro medio.

—¿Cómo fue ese prodigio, señoría?

Mi maestro parecía cansado; viendo que el mayordomo del comandante García del Postigo se aproximaba en la oscuridad, me dijo:

—Creo que tendrá que esperar para otro momento, querido Jacques.

—¡Por el amor de Dios! —rogó el mayordomo apurado— tengo que rogaros, monsieur De Nemours, que acudáis a ocupar vuestro puesto en la camareta, pues la cena está servida, y el comandante echa chispas; sabéis que no le gusta esperar.

Mi maestro sonrió sardónico, pero sus palabras no acompañaron su actitud:

—Ofrecedle mis más sentidas disculpas. Iré inmediatamente.

Haciendo una expresión resignada, que quería decir «hasta mañana», mi amo se despidió siguiendo los pasos del mayordomo. Pero, antes, exclamó al cielo:

—Y era francés.

Dejándome luego solo en la oscuridad de la cubierta. Como no sentía grandes ganas de comer, y la perspectiva de lo que me esperaba en el sollado tampoco era de mi agrado en exceso, decidí prorrogar mi estancia en cubierta; no era una buena decisión. Las noches de mar, aun tropicales, son frías, mucho más para el que las vela quieto, sin realizar ejercicio o tarea alguna. El sollado, aun maloliente e incómodo el camastro de paja lleno de piojos, con el ambiente amenizado por los ronquidos de algún compañero, acaba siendo siempre, por difícil que resulte creerlo, la mejor solución. No obstante, había algo en la noche, la paz de una navegación estable, el tibio céfiro que acariciaba el rostro, o puede que el inusual silencio imperante en la cubierta —¿sugeriría algún misterio?— que tentaba a permanecer recapacitando en silencio sobre todo lo que mi maestro había contado. ¡Cuán profundos eran sus conocimientos! me dije una vez más, extasiado.

Volví a la realidad. ¿Me engañarían mis oídos? Pardiez ¿no estaba escuchando algo parecido a la respiración de un animal, puede que un dragón surgido del fuego del averno? Ansioso, inquieto, con estrépito, aquel jadeo perentorio acabó por envolverse haciéndome sentir un brusco arrebató de pánico. Al fin, el monstruo salió de las tinieblas, como no podía ser de otra manera: un enorme perrazo de aguas negro como el betún corría solo y a su antojo por cubierta, deteniéndose ante mi persona

para olfatearla a conciencia; satisfecho, al parecer, con el examen, lamió luego con franqueza y fruición mi mano diestra, que no me atrevía a retirar. Fue entonces cuando escuché la llamada:

—¡Tiba! ¡Tiba! —llamó una voz desde el pozo del combés. Emergió entonces de aquel lugar el más peculiar individuo que había visto yo hasta entonces; peculiaridades, no es menos cierto, en las que los tipos españoles resultan maestros consumados, como si para cada uno de ellos, esfuerzo infinito, se hubiera roto el molde del anterior y construido otro. Describiré como pueda al inquisidor del can: la su cabeza era redonda, y enorme, efecto incrementado por una cabellera salvaje e inabordable para el peine, radialmente expandida y de color indefinido entre el ceniza, castaño y cano; la nariz, como el codaste de un barco, no parecía sino esperar la pala del timón y sus machos, para los que tenía sendos agujeros, a fin de contar con algo que pudiera dar rumbo y derrota a aquella figura por lo demás enjuta, balbuceante y desabrida, que avanzaba dando tumbos aparentando ir a chocar o caerse contra algo. Cuando estuvo algo más cerca, aprecié que su cuerpo y vergüenzas estaban cubiertas tan sólo con harapos, de los que emergían mugrientos manos y pies, cuan sarmientos de un ramillete de hinojos. Pero lo más impresionante eran sus ojos, cuencas inmensas y cadavéricas rellenas de globos oculares estremecedoramente blancos que parecían ir a desprenderse de su lugar cayéndose por falta de sujeción. Aquellas esferas brillantes y espeluznantes movíanse al compás como parejas de baile al son de las diminutas pupilas, capaces, no obstante, de clavar y taladrar a quien pudieran dirigirse.

—Monseñor —dijo el individuo con voz exageradamente sumisa; luego me enteré que confundía el cargo eclesiástico con el monsieur francés—. ¿No habrá visto vucencia a un perro por estas partes? ¡Tiba! —rugió, como si no pudiera haber en el mundo cosa más lógica que ese nombre. Le respondí algo intimidado, en mi idioma:

—No le comprendo, señor.

—¿Comprar pan, monseñor? Y ¿pa qué quiere un gabacho comprar pan aquí, si los españoles se lo regalan? ¡Ay, bribón! —gritó luego, dando un manotazo que habría partido una nuez sobre la cabeza en concha del perro—. ¡Con que aquí estabas! Molestando al monseñor.

El perrazo se deshizo en haberío, fiestas a su dueño y contundentes golpes de rabo, que, como un plumero, dispensaba a diestro y siniestro, completamente al azar. Comprendiendo al fin que estaba viéndome acosado por las aparatosas demostraciones caninas, agarró al animal del collar —un pedazo de maroma, si mal no recuerdo— y lo condujo diestro a la escala del pozo, por donde su sombra oscura y peluda desapareció. Deshecho de él, el individuo harapiento tomó ciertos y artificiosos aires de respetabilidad, moderó el tono de su lengua, y, afrontándome, dijo:

—Monseñor de la Francia, joven *gentile*, permitid ante todo que me represente: mi nombre es Munificio, Antón Munificio, y soy en este barco *Europa* de la Real Armada de nuestro buen rey Carlos, y el malo y sinvergüenza de Godoy, Príncipe de las Tinieblas, uno de los más respetados suboficiales.

Procuré responder con educación:

—Mi nombre, caballero, es Jacques Pirou, y soy ayudante del señor científico del navío, monsieur Jean de Nemours.

—¿El mago? —inquirió Munificio, complacido, intuyo que por el trato de «caballero», que mi audacia juvenil le había otorgado sin ser tal vez digno de él. Abrió los ojos saltones, y su blanco resaltó hasta el punto que llegué a alarmarme. Había llamado mago, *magicien*, al señor De Nemours; en efecto, algo así me había parecido escuchar entre rumores de sollado.

—Sí, señor Munific —reconocí, pues no había entendido bien su apellido; a él no pareció desagradarle, aunque hube de aclarar:

—Pero el señor De Nemours no es mago, sino un ilustre científico.

—¿Cómo?

—*Savant*. Un sabio

—¡Ah! —corroboró entrecerrando cómplice los párpados—. Pero un sabio, monseñor ¿no es un mago?

—Puede que sí, aunque no todos los magos son sabios.

Quedó divertido por mi ingeniosa respuesta, tal vez buscando en su magín un nuevo juego de palabras con el que responder. La prospección debió obtener nulos resultados, pues se tomó largo rato, y, al fin, cómplice, se me acercó precedido de una espantosa vaharada de olor a pescado, sudor y brea.

—Vuestro amo —inquirió—, ¿tiene poderes?

Había hecho esta pregunta confidencialmente, un ojo muy abierto y el otro entrecerrado, mientras posaba un mugriento

dedo sobre el tajo devastado del labio, forrado de infinitas cárcavas como el terraplén de un camino:

—¿Poderes? —inquirí.

—¿Puede volar, por ejemplo?

—Oh, no —le respondí y pareció aliviado. Entonces, armándose de coraje, se atrevió por fin a preguntar lo que intuí motivo de nuestra breve conversación:

—Dicen que puede adivinar el tiempo.

Quedando luego a la espera de ver cómo reaccionaba.

—Bueno, es cierto —reconocí—, pero no lo hace por poderes, sino con un aparato.

La existencia de un instrumento al efecto pareció despertar súbitamente su atención; sus ojos volvieron a abrirse como dos ventanas.

—¿Un aparato? ¿Existe tal ingenio?

—Oh, sí. Se llama barómetro.

Presa del interés, prosiguió con ansiedad:

—Decidme ¿conocéis el principio de semejante artefacto?

—Sí señor —respondí—, sencillamente, la diferencia de presiones.

—Así que la diferencia de presiones —dijo moviendo la cabeza con aire afirmativo y de haber comprendido, aun cuando fuera evidente lo contrario. Se hacía tarde, y pronto debería retirarme si no quería buscar un disgusto en el sollado; traté de hacérselo saber:

—Está bien, está bien, monseñor —dijo con amabilidad— pero habéis de saber que un personaje culto y de grandes conocimientos como vos podría combatir el aburrimiento y la soledad ocasional en círculos y reuniones de personas ilustres que viajan a bordo de este barco.

Creí ingenuamente en su palabra:

—¿Existen tales reuniones?

—Oh, sí, señor —respondió sin duda contento de ver su cebo premiado con una hermosa pieza—, pero habéis de guardarme secreto y confidencia respecto vuestro maestro y los señores oficiales.

Picado por la curiosidad de tales reuniones secretas, le aseguré que mis labios estaban sellados al efecto.

—No dudo de vuestra palabra, monseñor —dijo— y de que la cumpliréis fielmente. Las reuniones son en el castillo de proa, a la sombra

## Víctor San Juan

del trinquete, sobre las cinco de la mañana, todos los días salvo vísperas y fiestas de guardar. Estaremos muy gustosos de contar con vuestra presencia.

Halagado con tales consideraciones, le aseguré que acudiría. Entonces, el estafalario personaje se despidió con una cómica reverencia, confirmando en su saludo lo que yo ya sospechaba, antes de desaparecer por el pozo del combés.

—*A deu*, adiós, monseñor. Que tengáis una buena noche. ¡Sálveos Dios!

El muy granuja había estado escuchando.

## 2

### EL CUARTO DEL MAGO

A bordo de un navío, normalmente, para el rango común de los mortales prescindibles (es decir, el batallón de grumetes), los menos prescindibles —pajes, criados y camareros— y aquellos, por último, de los que de ninguna manera se puede prescindir, como los dispenseros, servidores del pañol de las pólvoras o santabárbara, camilleros y barberos, el jefe de la escuadra es mucho más que un oficial superior o un monsieur. Si un capitán de un barco es su cabeza, el juez que imparte justicia, pastor de su rebaño y padre de la dotación, el jefe de escuadra, como cimera u orla sagrada, queda por encima de aquel, y, estando el navío navegando, su autoridad y naturaleza sólo quedan por debajo del mismo Dios. Jamás podría pensar un marinero raso o un servidor ser tenido en cuenta por tan elevado personaje, menos escuchar su voz y muy difícil columbrar, entre la multitud de oficiales del alcázar, los contornos de su figura, el brillo de sus galones y condecoraciones o los casi remotos rasgos de su rostro.

No obstante para mí, como para el señor De Nemours, la situación era bien distinta, prácticamente de privilegiados, pues el camarote donde se había dispuesto el barómetro, y se guardaban cronómetro y termómetros, era contiguo a las amplias habitaciones del alcázar de popa, lo que implicaba una proximidad casi familiar con los alojamientos del jefe de escuadra. Aun así, este hubiera podido recluirse en su amplio apartamento a salvo de nuestra presencia; mas nada más lejos del jefe de la escuadra española del Pacífico, que, preocupado y entendido por la navegación

y el pilotaje, no dudaba en violar los sagrados dominios del señor De Nemours y un servidor, el llamado «cuarto del mago», para utilizar los instrumentos, familiarizarse con su mantenimiento e ir habilitándose –cada vez con mayor destreza– en las lecturas y tomas de datos en compañía del oficial de derrota, don Baltasar Arcos, el primer oficial, don Joaquín de Ayora e incluso el propio comandante del buque, don Isidoro García del Postigo.

Esta afortunada casualidad permitió que, a lo largo de todo el viaje, me honrara con la presencia del prócer que nos mandaba, escuchando sus opiniones, y pudiera espiar sus gestos, actitudes y reacciones; en suma, fuera trabando respetuoso conocimiento con el hombre que habitaba bajo las rigideces del cargo, la púrpura de su autoridad y los adornos del uniforme. Don Ignacio María de Álava era, ante todo, un veterano marino de inmenso prestigio entra la dotación; no en vano, durante el último asedio de Gibraltar, había mandado la fragata *Santa Bárbara* poniendo a raya el tráfico inglés con el Peñón, acosándolo con numerosas capturas y destacándose en no pocos lances y avatares guerreros. Pero, por encima de su prestigio, al cabo de los casi ocho años que tuve el privilegio de su compañía acabé por ver en él a uno de los anónimos y centenares de varones que naciones como Francia y España tienen la suerte de proveer, pues, aunque engolados historiadores y panegiristas regios suelen olvidarse de ellos para centrar su atención en el brillo del monarca o la privanza del valido o ministro de turno (mientras el resto de la corte se arroja en brazos de la inmoralidad, la orgía o la simple y chabacana corruptela), son ellos los que, pilares recios, en su honestidad, honradez y clarividencia inquebrantable tanto valen para sostener la hacienda, correr ríos del viñedo, hacer próspero y fecundo el ganado, interesante el comercio, bravo el regimiento y dócil, robusto y bien aparejado el buque. Varones que toda dama honesta desea como maridos, la doncella bien parida como padres y el mozo arrojado a la vida agradece infinito como guía, mentor o maestro que le proteja y guíe; que monarca con buena intención necesita por decenas, aunque luego no los soporte, y que patria, en suma, que desea serlo y no caer en manos de pelagatos que se dicen los que mandan, ha de rogar a Dios que aparezcan, aun debajo de las piedras, para, después de arrojarse a sus pies, tengan a bien sacarla del estropicio.

Hombres así, les insisto, no requieren apariencia, ser bellos, esbeltos o de cutis suave, de gusto por escuchar la propia voz o ansiosos siempre de congraciarse o adquirir dudosos méritos. Nada de esto necesitan, pues su belleza es su precio, su autoridad la que habla por ellos y su mérito, el que a diario les sobra, e incluso incomoda que alguien se lo recuerde. Seres, sin duda, para olvidar por sociedades vacuas, huera, vacías, de cabeza de chorlito, pasión por lo que ven sus ojos y valor por lo que sale del culo, hasta recitar como loros que tales hombres no existen. Mentira, señores; que yo los he visto.

Discúlpenme la digresión; continuando el personaje, no era bello don Ignacio, mas no feo, sino recio. Alto, ni por lo bajo, aun cuando pareciera menor emparejado con la talla enjuta del señor De Nemours; y gordo, más que delgado, aun sin excesos. Las inmensas patillas a la moda no le hacían justicia al rostro lampiño. Campechano, más que severo, serio aun entrañable, y preocupado perpetuo por la salud de su gente; bajo el bao la tripulación le reconocía por el apodo del Terrible. Durante largo tiempo me hice la interrogación de dónde procedería tal apodo a un carácter que, aun indomable, estaba lejos de causar el terror en sus filas. Lo supe mucho después porque, a bordo de un barco —y más de la Real Armada— mentar a Dios, a la Virgen su madre, al rey o al almirante es casi delito de muerte, y más si el imprudente carece de cargo alguno y es, por tanto, propicio a palos, latigazos, estacazos y castigos por no a cosas peores o contra natura, que de todo hay, ¡ay! bajo el sollado. El apodo de Terrible le venía a don Ignacio por el primer buque en que estuvo, un legendario navío construido por el maestro don Eduardo Bryant en Cartagena mediado el siglo, donde el ahora nuestro jefe de escuadra se estrenó como guardiamarina. Este buque se había distinguido peleando en la vanguardia, con los nuestros, en el cabo del Espartel, y aún le esperaba, diez años después de partir la expedición, un último combate aliado con nosotros, el de Finisterre en 1805, donde se batió ventajosamente con el navío británico *Ajax*; de tal suerte que la admiración por el Terrible, al que el marqués de la Ensenada quiso protegido bajo la advocación del apóstol San Pablo —turco de Tarso—, era cosa común en las cubiertas y baterías de los buques de la Real Armada, contribuyendo el apodo a reforzar el prestigio ya bien consolidado de aquel que nos mandaba.

Recuerdo la primera vez que don Ignacio y todo el cuadro de mando del *Europa*, los oficiales, siguiéndole en orden como patitos, entraron en el «cuarto del mago» a trabar conocimiento con los aparatos. Embarazado y en mangas de camisa por mayor comodidad en sus innumerables tareas, el señor De Nemours había visto venir la ilustre comitiva con evidente gesto de desagrado, aun cuando procurara componer el gesto ante la presencia del jefe de escuadra; igualmente, en aquella primera instancia de conocimiento, fue curioso comprobar las actitudes de cada uno de los oficiales del buque, así como la de Álava y el señor De Nemours respecto de ellos y entre ellos mismos. Don Ignacio inquiría y esperaba las respuestas de mi amo escrutando distanciado y respetuoso, ambas manos a la espalda, sin hacer públicas sus impresiones ni sentar dogma en sentido alguno. Holgado por tan amable trato, mi maestro se esforzaba en contestar de forma breve y muy precisa, salvando los obstáculos que el idioma pudiera representar. Tan sólo el capitán Del Postigo se atrevía a formular ocasionales consideraciones; los tres oficiales menores, y el piloto Arcos, permanecían mudos como tumbas, aun cuando fueran muy diferentes las poses: hermético e impenetrable el primer oficial, Ayora. Jovial e interesado el segundo, Merino. Deseando evidentemente poder participar, pero conteniéndose, el joven tercero, señor Novales; y con evidente contrariedad ante lo que oía, pero tascando freno de su insolencia en última instancia, el veterano piloto, señor Arcos, que daba no obstante la impresión de no lograr terminar la entrevista sin interponer sus cuitas.

Concluido el pormenorizado examen de los tubos, líquidos y serpentines del barómetro Dolland, que se había instalado, con gran trabajo de un mañoso carpintero supervisado por mi señor, a la pared del mamparo, mi amo tomó una bella caja de marroquinería barnizada colocándola, algo teatralmente, sobre la mesa; hízose el silencio en el auditorio, mientras Novales, lanzándome un vistazo, me pareció inquirir sobre el particular, a lo que no pude responder. Abrió el señor De Nemours la caja, y en su acolchado fondo apareció un objeto más propio de platero o joyería que de la burda rutina marinera consuetudinaria imperante en el *Europa*.

—Se trata de un Le Roy ¿no es cierto? —preguntó Álava.

—En efecto, señoría —replicó mi amo añadiendo—: Es una réplica mejorada del H5 del señor Harrison, con rueda catalina bimetálica de acero y latón.

—¿Puedo? —inquirió el jefe de escuadra.

—Por favor.

Con un cuidado infinito, casi supersticioso, don Ignacio tomó en su mano el pequeño cronómetro, asegurando antes a su muñeca la pequeña correa de cuero, para que no cayera. Vi en la mirada de mi maestro cómo le complacían tales consideraciones, y más por parte del mando jerárquico absoluto de la flota, lo que tendría un saludable efecto ejemplificador en el resto. Álava miró la hora, sonrió complacido y dijo al fin:

—¿Ven, señores? Esta pequeña maravilla conserva a la perfección la hora desde que salimos del puerto de Cádiz. Así pues, no tenemos más que restar este dato del que calcula diariamente el señor Arcos mediante tomas de la meridiana o alturas de astros para, multiplicando por los grados de una hora, conocer nuestra longitud exacta. ¿Entienden señores?

El capitán Del Postigo contemplaba con arrobó aquel instrumento, lo mismo que si fuera mágico, un viático sagrado o el Santo Grial; el resto de sus hombres —salvo tal vez el primero, Ayora, y el recalcitrante Arcos— tampoco podían ocultar su admiración. Justificado estaba, desde luego; había que bucear en la noche de los tiempos para llegar a la intuición siquiera de la cantidad de accidentes, siniestros, peligros, recelos e incertidumbres pasados por los marinos de todos los tiempos a causa de no poder determinar en modo alguno el díscolo e indomable parámetro, la longitud o avance en contra o a favor de la órbita del astro-rey, el sol. Sin ir más lejos, ahí estaba, frente a mí, callado como un muerto pero con los ojos bien abiertos, Inocencio Novales, que días después me contaría la peripecia desgraciada del *San Pedro de Alcántara*, buque tesorero español que, procedente de El Callao, Valparaíso y Río de Janeiro con un fortunón de más de siete millones y medio en caudales al mando de don Manuel de Eguía, quiso recalar sobre el *San Vicente* una noche de febrero de 1786 (sólo nueve años atrás) sin conocer su posición exacta, acabando por dar con su aparadura en tierra sobre la playa norte de Peniche, a sotavento de la península de Papoa, terrible accidente que abrió el navío como seccionado por una daga, quedando únicamente sobre las aguas y por largo tiempo, la toldilla con trescientos supervivientes. Fallecieron más de ciento cincuenta personas, entre ellos, ocho oficiales —incluido el segundo, Verdesoto— y no pocos pasajeros, seis de ellos mujeres, una de ellas con sus cuatro hijos.

A Novales le llegaron ecos de la tragedia cuando estaba destacado a bordo del *San Eugenio* de Aristizábal en la isla de Santo Domingo en el 94, formando parte de la división el navío *San Juan Bautista* del comandante Francisco Muñoz, precisamente el mismo que, al mando de la fragata *Colón* (ex indiamen *Glatton*) acudiera a Peniche con permiso de los vecinos portugueses para hacerse cargo del naufragio y los supervivientes e iniciar la recuperación de los caudales. Don Francisco tuvo a gracia referir al almirante, en la cámara del *San Eugenio*, cómo se condujo en aquel desempeño, logrando, con ayuda de los buzos, extraer de los fondos y playas casi cinco millones de pesos antes de que llegara el verano, no obstante la presencia de merodeadores y tener que lamentar también la pérdida de la balandra *Vencejo* del capitán Mendoza y otro centenar de muertos, viéndose obligada la flotilla de rescate a cargo de Muñoz a refugiarse en Vigo varias veces durante las operaciones. No obstante las dificultades, perseveró Muñoz en los trabajos, llegando a la práctica recuperación de siete millones, que se trasladaron a Cádiz. Logró así don Francisco, hermano de don Tomás (creador de la corbeta *Descubierta* de Malaspina) gran prestigio y el merecido ascenso. Mas durante aquella breve e inicial visita al «cuarto del mago» por parte de la plana mayor del *Europa* nada sabía aún, pobre ayudante extranjero e imberbe, de tan dramáticas circunstancias vividas por la Real Armada; para el tema del reloj, la situación y la longitud solía ponerse como ejemplo de accidente por carecer de estos la pérdida, en octubre de 1707, de la flotilla del almirante Cloudesley Shovell contra las islas Scilly o Sorlingas; este personaje fue uno de los que cooperó con Rooke en el infausto ataque de los galeones de Vigo en 1702, donde una completa flota nuestra —la del almirante Chateauneault, con catorce navíos— resultó destruida. Así que si Shovell se perdió por falta de cronómetro, ya lo fuera por eso o por tener vacío el pañol del pan, que, en lo que a nosotros respecta, bien perdido estaba.

Para desagrado del jefe de escuadra, y también de mi maestro, no terminó la visita sin que se cernieran negros nubarrones de polémica en el «cuarto del mago»; así son los españoles, propensos a ensalzar sus méritos pero más aún a entregarse en cuerpo y alma a la discusión de a quién han de corresponder. El origen no fue otro que el veterano piloto, señor Arcos, superior de Talayón; una vez atenuada la sorpresa inicial por el reloj *Le Roy*, Arcos

pidió respetuosamente la palabra para emprender una encendida defensa del método para determinar la longitud según las órbitas lunares, perfeccionado por el alemán Tobías Mayer y el británico Flamsteed, astrónomo real. Según el piloto del *Europa*, las tablas lunares estaban ahora a disposición de cualquier marino.

—No es menos cierto, sin embargo —terció el oficial Ayora con un tono que no admitía discusión— que el empleo de dicho método exige un experto matemático, que no puede resolver el problema en menos de cuatro horas.

—Eso es lo que siempre se dice —replicó Arcos, imprudente, añadiendo a continuación—: Pero con aplicación y esfuerzo, puedo asegurar que mis ayudantes y yo podemos simplificarlo, perfeccionándolo, en este viaje. Les recuerdo sin más lo que se decía del primer sextante, que sería inmanejable y mucho menos práctico que el cuadrante. Sin embargo...

Mientras Ayora fulminaba con la mirada al piloto —aparentaba ser un hombre autoritario, temible y orgulloso, presto a sacar el sable a la menor ofensa, como son algunos españoles— el capitán Del Postigo intervino para zanjar la cuestión:

—Señor Arcos, ténganos por bien seguros de su competencia en lo que le incumbe, pero nadie va a exigirle que se ponga al nivel de las grandes mentes matemáticas de nuestro tiempo. Límitese a hacer su trabajo.

La observación tajante y conciliatoria del comandante del *Europa*, lejos de alcanzar su objetivo de serenar los ánimos, pareció inflamarlos aún más; en especial, el señor Arcos, que sin poderse contener exclamó:

—Con todo respeto, señoría —se detuvo un momento, vacilante, para proseguir a continuación—: Creo que puedo desarrollar un método sencillo al respecto, si se me permite intentarlo.

—Pero ¡qué soberbia intolerable! —dijo, indignado, el primer oficial.

—¡Señores! ¡Señores! haya paz —ordenó finalmente el jefe de escuadra. Su voz contenía maravillosamente la autoridad, y el castigo inexorable al que se expondría aquel que osara desafiarla. Nadie lo hizo. Tras un largo instante de silencio, en que los ánimos hubieron de serenarse, Álava recuperó la palabra:

—No toleraré ningún tipo de polémica en lo referente al apartado de navegación de la escuadra; la consigna del almirantazgo es que empleemos los aparatos a nuestro alcance —barómetro,

cronómetro y termómetro— y dar informe de su utilidad a la conclusión del viaje y las operaciones. Lo haremos, señores; no les quepa la menor duda. Aprovecharé, además, este momento para informarles de cuáles son mis intenciones para este negociado: tengo la firme voluntad de cortar la línea —se refería al ecuador— lo más al oeste que sea posible, incluso a 20° del meridiano de Cádiz, para evitar las calmas e inestabilidades generadas por la costa africana. Para ello, señores, haremos uso intensivo del reloj, que corregirá la estima. Antes de la línea, tengo planeado destacar la fragata *Pilar* del capitán Zapiain para que, navegando sobre una ortodrómica sur-sur-oeste (en la que seguiremos sus aguas con la escuadra) llegue antes que nosotros a la Gran Malvina y el acopio de reses y provisiones haya dado comienzo a nuestra llegada. El océano del sur lo navegaremos sin despegarnos una pulgada de este plan, señores. Quedan todos responsables de ello.

Dicho lo cual, y aparentemente molesto, abandonó el «cuarto del mago», seguido del capitán. Ayora y Arcos se encaraban y tentaban ahora como ciervos de berrea, no llegando uno a salir antes que el otro porque no llegara a pensarse que había dado su brazo a torcer. Merino y Novales, entre risueños y azorados, contemplaban sin saber qué rumbo a tomar sería el más conveniente, hasta que intervino mi amo con firmeza y resolución:

—Monsieurs, por favor; hemos de continuar nuestro trabajo. Si nos disculpan...

—Desde luego, desde luego —replicó Ayora, como volviendo de un sitio muy lejano. Tras un fulgurante vistazo sobre el piloto Arcos, cuyo significado podría ser «no creas que esto va a quedar así», el envarado primer oficial, componiendo la figura —las manos tras la espalda— abandonó el cuarto que albergaba los aparatos seguido de los oficiales menores, por orden, y, el último, el piloto. Arcos cerró la puerta, dejando tras sus pasos tan sólo los de los infantes de marina que custodiaban el camarote, como si fuera el del almirante. Lo que podía ser indicativo de la importancia que se nos concedía.

El señor De Nemours quedó largo rato silencioso, comprobando las densidades de los líquidos para el barómetro; en el rostro, sin embargo, se apreciaba su profunda contrariedad. Al fin, abrió la boca sin poder contenerse más:

—¡*Mon Dieu!* En la vida he visto nada igual. La plana mayor de oficiales ha estado a punto de pelearse entre sí. ¿Cómo se permite algo semejante? Pero ¿con quién nos hemos embarcado?

—Suerte, señoría —quise argumentar para aliviarle— que el jefe de escuadra ha puesto orden en las filas.

—¡Ja! —respondió mi maestro divertido—. ¿No has visto cómo miraba los instrumentos tu jefe de escuadra? Como un palurdo. Exactamente igual. No sabía ni lo que tenía delante de sus narices.

El juicio de mi amo me pareció despectivo en exceso, pero no osé contradecirle. Preferí dejar pasar un poco el tiempo mientras limpiaba la mesa, para objetar a continuación:

—Sin embargo, parece gran marino. Tiene claros los propósitos y despejadas las ideas.

—Mi querido Jacques —dijo el señor De Nemours, adoptando un leve aire pedagógico—, una cosa es ser marino veterano y conocedor de su profesión (ya sabes que el señor Álava ha hecho largos viajes al Pacífico sudamericano y las islas Filipinas) y otra ser un gran marino como Duquesne o el gran e incomparable Tourville.

—Desde luego, señoría —reconocí, respuesta que pareció confortarlo. Sin embargo, un gusanillo de curiosidad había quedado horadando mi espíritu. Mientras cogía el lampazo de fregar el suelo e iniciaba la tarea como quien no quiere la cosa tuve a bien preguntar:

—Perdón, señoría; si aun con adelantados aparatos como estos los marinos no pueden evitar agrias disputas ¿cómo fueron capaces de navegar tan lejos como lo hicieron cuando no disponían de ellos, ni tan siquiera un fiable instrumental?

—Bueno, el señor de Bouganville hizo la circunnavegación completa del globo con la *Bodeuse* basándolo todo en su buen entendimiento, conocimientos, prudencia y sentido común. También fue un gran marino, como a ti te gusta decir.

—Pero ¿no lo hizo hace poco? Creo que antes de la Revolución y la Guerra de las Colonias.

—En 1766, exactamente.

—¿No hubo ningún otro antes? ¿Ningún gran marino francés?

Mi amo puso mala cara. No parecía gustarle el giro que tomaba la conversación.

—En circunnavegación —la vuelta completa al globo— los británicos. El primero fue sir Francis Drake. Antes, los holandeses y portugueses llegaron lejos, pero sin llegar a completarla.

—Y ¿antes?

Comprendió que le había pillado.

—¡Maldito golfillo! —dijo tirándome el paño con el que se secaba las manos—. Lo sabías ¿verdad?

—Sí, señor —reconocí sonriendo—, pero no conozco gran cosa de ello. ¿Podéis explicármelo?

—Deja eso y siéntate —ordenó acomodándose en la otra silla después de guardar la caja del cronómetro. Obedecí y comencé:

—El hecho de la esfericidad de la Tierra es algo conocido desde tiempos muy antiguos. Lo afirmaba tanto la escuela pitagórica como la aristotélica; doscientos años antes de Cristo, Eratóstenes llegó a medir la longitud del ecuador (estimándolo en 6.605 leguas o 19.811 millas náuticas), y Estrabón, en tiempos del mesías, enunció que debía ser posible circunnavegar el globo a través de la mar. Ciento cincuenta años después, Ptolomeo, en su *Geografía* —traducida al latín siglos después— determinó el círculo terrestre en 15.308 millas.

—¿Y la medida anterior? —pregunté.

Mi maestro adoptó una resignada expresión.

—Querido Jacques, Eratóstenes tenía razón. Pero sucedió, como sucede a veces con la ciencia, que un hombre equivocado desautoriza a otro en lo cierto por motivos que se nos escapan, y el desacierto prospera y se instala mientras la verdad y su autor van diluyéndose, acabando por desaparecer en la noche de los tiempos. A este particular dislate se muestran especialmente propicias las épocas oscuras, en que la ciencia parece ante la fuerza, los libros ceden víctimas del fuego y el saber, sin ser apreciado, acaba por quedar hundido en el fango. Después que pasó la tormenta, emergieron presuntos sabios respaldando a Ptolomeo. Tal vez nunca oyeran hablar de Eratóstenes, o puede que lo ignoraran a propósito; nunca podremos saberlo. El caso es que este desafortunado equívoco dio lugar a una de las más garrafales equivocaciones de la historia, que pondría en peligro la vida de muchos exploradores.

—¿Cómo pudo ser? —pregunté aguzando la atención.

—Verás: en el siglo xiv, el obispo de Cambrai, Pierre D'Ailly, en su *Imago Mundi*, respaldó las tesis equivocadas: Ptolomeo

prácticamente había colocado Asia donde se halla Méjico, mientras que el obispo la alargó hacia el este reduciendo el tamaño del océano Atlántico. Colón se basó en estos primitivos mapas para respaldar sus tesis y conseguir financiación de los reyes de España. Murió pensando que, en sus cuatro viajes, había alcanzado las costas de Cipango. Pero la inmensa paradoja, la broma con la que el destino imprevisible y juguetón quiso reírse del más famoso descubridor de todos los tiempos, fue que, en realidad, había descubierto un inmenso continente que se extendía por meridiano, de norte a sur, sabiamente repartido con sus mayores extensiones en las áreas supratropicales —como moldeado por la mano del creador para la fecunda ocupación del hombre— interponiéndose tozudamente a sus designios y los de los reyes de España (que no eran otros que alcanzar las costas de Asia, para el comercio, y las islas Molucas o la Especiería por la «retaguardia» portuguesa para mermar la prosperidad asombrosa del vecino peninsular), extendiéndose, a continuación, el error que había separado a Eratóstenes de Ptolomeo, cuyo nombre, mudado a Geografía, no era otro que la extensión del océano Pacífico, conocido por los españoles —sus descubridores— como mar del Sur. ¿Entiendes ahora por qué tenían que ser ellos quienes superaran ambas dificultades?

—¡Claro! —Reconocí asombrado por la lúcida explicación del señor De Nemours—. Debían pasar a través de América y el Pacífico para llegar al sitio donde estaban haciéndose ricos sus competidores.

—En efecto, Jacques —replicó complacido— pero el error histórico les perjudicaba a más no poder. No sólo eso: los portugueses, viendo lo que se avecinaba, trataron de obstaculizar cuanto pudieron los designios hispanos. El Papa intervino, y ambos bandos lo consideraron solvente y autorizado para repartir el mundo. Ya sabes: bienaventurados los humildes. La negociación empezó dejando para Portugal el Este, y para España el Oeste. A falta de meridiano de París, o de Cádiz, para hacer la división, se estableció uno cien leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, separando ambos dominios. La carrera de cada parte para apoderarse de su mitad del mundo había comenzado; sin embargo, se demostró que era más fácil dibujar en un pergamino que llevarlo a la realidad.

—Entre otras cosas, supongo, porque muchas de esas tierras ya tenían propietario previamente.

—Bueno —dijo mi amo golpeando el tablero de la mesa con la punta de los dedos—, el papa Alejandro VI lo tuvo en cuenta, especificando la condición de que podrían apropiarse de cualquier tierra no ocupada por ningún otro príncipe cristiano antes de 1492. Pero los portugueses, siempre recelosos, siguieron intrigado, y poco después de culminar los españoles la primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, lograron «mover» el meridiano de separación hacia el oeste, a 370 leguas de Cabo Verde. Esta es la razón de que Brasil forme hoy parte de Portugal.

—Pero los españoles ya habían superado las grandes dificultades: el continente, y el Pacífico. Además, volvieron.

De Nemours me observó, escrutándome. Luego dijo:

—Sí, pero todo el mérito no fue suyo. De hecho, inicialmente la primera circunnavegación se debe a una coincidencia: las aspiraciones de la corona española, encarnadas en el joven Carlos I, a punto de ser emperador —del que ya te hablé— y el hambre de gloria de un portugués, Magallanes, que se puso a su servicio.

—¿Tan buenos eran los portugueses?

—En aquella época, cuando el Papa dio el pistoletazo de salida, no sólo eran buenos sino que eran únicos. Gracias a los esfuerzos del infante Enrique, hermano del rey Juan, que creó una academia náutica en Sagres (no lejos del cabo San Vicente), tenían los mejores pilotos, también los mejores barcos, que se lanzaron a la exploración para contrarrestar la ventaja de los españoles gracias a los esfuerzos de Colón. A mediados del siglo xv ya habían llegado a Cabo Verde. Veinte años después sus naves cruzaron el equinoccio, y, por fin, en 1488, Bartolomeu Dias logró doblar el cabo de Buena Esperanza, aunque su tripulación, aterrada, le obligó a volver. Escucha lo que te digo, Jacques, porque es frase que tal vez en este viaje hayas de recordar más de una vez: el mundo lo descubrieron tres vascos, aunque sólo uno era vascongado.

»Cinco años después de que Colón llegara a San Salvador, Vasco da Gama alcanzó Calicut, en la India, con tres naos, *Sao Gabriel*, *Sao Rafael* y *Bérrio*. Los portugueses acababan de descubrir la mina de oro del comercio de especias, la pimienta, la vainilla, el clavo, la nuez moscada, el jengibre y el incienso, que perfuman y aliñan las comidas y pueden conservarse durante años en un cajón sin que se estropeen. En su día, el explorador Marco Polo formó parte de una de las caravanas que, a través de la Ruta de la Seda, traían a los mercados de Venecia o Génova pequeños cargamentos de especias

embalados en la India que se vendían a precios fabulosos, sobre todo en los mercados de los Países Bajos. Los descubrimientos de Vasco da Gama, y de los que le siguieron a comienzos del siglo XVI, Lopes de Sequeira, Afonso de Alburquerque, Peres de Andrade y Fernando Mendes, abrieron por vía marítima el mercado de las especias llegando a Malaca, Sumatra y las islas Molucas, centro productor mundial de la especiería.

»En otras palabras, Jacques: se abría la posibilidad de embarcar de ochenta a cien toneladas de especias por nao y llevarlas a Europa, donde se pagaban por ellas auténticas fortunas. Todo el reino de Portugal recibió este inmenso aguinaldo caído del cielo, literalmente, el vellocino de oro. Pero, entretanto —ahora mi amo puso un tono interesante—, España no se había estado quieta, y otro Vasco, Núñez de Balboa, descubrió a partir de la infecta costa del Darién el extenso e inabordable mar del Sur.

—Pero ¿y el tercer vasco?

—Para eso, amigo, lo mejor será que te leas este libro.

Mi maestro se levantó, y tomó un volumen de la estantería donde lo mantenía en su lugar un guardamares. Leí en la portada *Diario de Francisco Antonio Pigafetta*.

—Creo que te agradará —añadió.

Sonaron en ese momento dos fuertes golpes en la puerta. Acudí a abrir, y apareció en ella el segundo oficial Merino; con rostro jovial, me dijo:

—El jefe de escuadra ha dado orden de tomar lectura de los aparatos cada cuatro horas.

—Adelante —dijo mi maestro irónico.

Merino miró los aparatos con evidente desorientación.

—Si fuerais tan amable de instruirme... —rogó con modestia.

De Nemours sonrió, no sin cierta holgada suficiencia, aunque hizo lo que se le pedía solícito y con precisión. Merino apuntó los datos en una libreta, dio las gracias con una reverencia y desapareció.

—Bien, Jacques —dijo mi maestro tras un instante de reflexión—. ¿Por dónde íbamos?

—Acababais de entregarme este libro.

—¡Ah! Sí. Encontrarás mucho de lo que te intriga en ese libro; pero no todo. Algunas cosas tendrás que hallarlas por ti mismo. En conclusión, sólo decirte que España y Portugal se lanzaron a abrir los caminos del océano en una época en que Europa desfallecía,

pues los mercados de Venecia languidecían desde que los turcos habían cortado la Ruta de la Seda, tomando Constantinopla en mayo de 1453. El centro de gravedad del comercio mudaba hacia occidente.

Sin entender demasiado de estas últimas palabras que acababa de pronunciar mi amo, hojeé las páginas del libro, sintiendo como si una lejana voz, la de un relamido italiano, comenzara a hablar con sus tonos cantarines. Rápidamente, sin embargo, mi mente cambió a otro asunto, dejando este para más adelante:

—Maestro ¿puedo hacerlos una pregunta?

—Por supuesto, querido Jacques.

La infinita capacidad de mi señor para pasar de una desabrida jactancia a una entrañable y paternal familiaridad nunca dejaba de sorprenderme. Animado por tan propicia disposición, inquirí:

—¿Creéis que los oficiales españoles se habrían peleado aquí, con tan frágiles instrumentos y en presencia del jefe de escuadra?

De Nemours reflexionó de nuevo un momento:

—No, Jacques. Me parece que otra característica de nuestros amigos es que gustan de desperdiciar grandes cantidades de pólvora en salvas. Perro ladrador... ya sabes.

Sonreí por la ocurrencia de mi maestro.

—Sin embargo, tal vez lo importante no sea lo que se dijo, es decir, la escena que presenciarnos dentro de estos cuatro mamparos, sino lo que no se dijo —añadió.

Observándole en silencio, agucé el oído ante aquella nueva demostración de perspicacia de mi maestro. El tiempo, y todo lo que sucedió después, me llevaría a pensar si no sería cierto que estaba en posesión de ciertos y enigmáticos poderes. Sin llegar a acomodarse de nuevo, De Nemours reflexionaba acariciándose delicadamente la nariz con el dedo índice. Su hermosa coleta, de pelo ondulado y brillante, caía sobre la gruesa tela de la casaca.

—¿Sabes, mi buen Jacques? La pretensión del piloto no es la normal en un buque de guerra como este. Estos oficiales de derrota suelen proceder de la marina mercante, y, por mucho que se destaquen, no pueden ascender. ¿A qué viene intentar rivalizar con el cronómetro en presencia de Álava?

No supe responderle.

—Me temo, mi querido amigo, que el oficial Arcos guarda un as en la manga, y este es el conocimiento del método del

señor Véron, astrónomo de Bouganville. Tal vez piense que, de esa forma, puede dejar en ridículo a los oficiales.

—¿De qué le serviría? —pregunté.

—Pues verás: si el cronómetro se perdiera o estropeara, él sería el único que podría calcular la longitud.

## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- ALLEN, Oliver E. *Los navegantes del Pacífico*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.
- ASENJO GARCÍA, Frutos. *Núñez de Balboa*. Madrid: Sílex ediciones, 1991.
- BETRÁN MOYA, Jose Luis y MORENO MARTÍNEZ, Doris. *Renacimiento*. Madrid: Ediciones Credimar-Arlanza Ediciones, 2000.
- BOTTING, D. *Los piratas*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.
- CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración*. Madrid: Editorial San Martín, 1986.
- DE ARTECHE, José. *Elcano*. Madrid: Espasa Calpe, 1972.
- DE SAINT-PHALLE, Alexandre. *De Cristóbal Colón a Luis XIV*. Madrid: Ediciones Castilla, 1965.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. *La España de la Ilustración, los Borbones y el siglo XVIII*. Madrid: Espasa Calpe, 1999.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Nafragios de la Armada española*. Sevilla: Editorial Renacimiento, 2009.