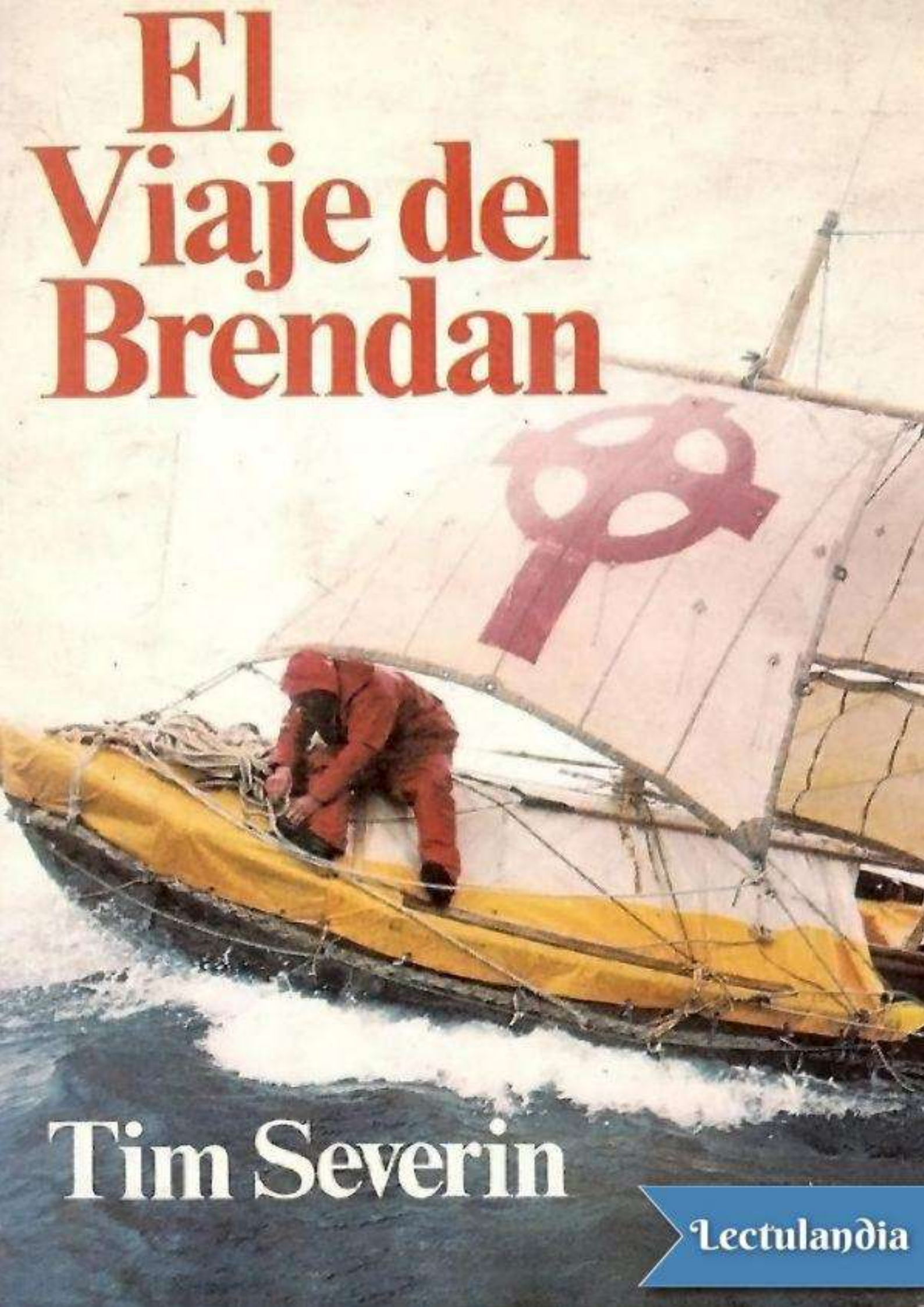
El Viaje del Brendan



Tim Severin

Lectulandia

No fue Colón quien descubrió América, sino un monje irlandés del siglo VI, San Brendan.

Ésta fue la hipótesis que Tim Severin se propuso probar y para ello se entregó, primero, a un meticuloso estudio de los antiguos escritos sobre los viajes transatlánticos de los legendarios monjes-marinos de Irlanda. El segundo paso consistió en la construcción de una embarcación idéntica a la descrita por los textos: ¡de cuero! Y, por último, se dio comienzo a uno de los viajes más apasionantes de la historia moderna.

Esta cesta de cuero fue barrida por huracanes, desgarrada por montañas de hielo flotantes y vuelta a reparar en medio de las tormentas; fue asediada por ballenas asesinas atraídas por el casco de proteína, y aclamada por los amantes de las aventuras marítimas de todo el mundo cuando llegó, por fin, al Nuevo Mundo.

Esta increíble historia está relatada con humor y sobriedad por Tim Severin e ilustrada con impresionantes fotografías tomadas por el National Geographic. En suma, un libro bello, emocionante y noble a la altura de la gesta.

TIM SEVERIN vive en Couny Cork, Irlanda, y en Londres. Se graduó con mención honorífica en la Universidad de Oxford y es también un Fellow de las universidades de Harvard y California.

Es un experto en todo tipo de exploraciones y sobre este tema ha escrito seis libros.

Lectulandia

Tim Severin

El viaje del Brendan

Expediciones 3

ePub r1.0
Titivillus 04.03.15

Título original: *The «Brendan» Voyage*
Tim Severin, 1976
Traducción: Diorki

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

Prólogo

Cuando el *Brendan* zarpó de Irlanda, el entusiasmo y amabilidad de mucha gente ya había convertido una idea en realidad. Cuando llegó al Nuevo Mundo, el círculo de sus amigos y entusiastas había aumentado considerablemente. Por esto, uno de los resultados más satisfactorios de la hazaña atlántica del *Brendan* es el de poder ofrecer su éxito como reconocimiento parcial a las personas que tanto hicieron por él y por el proyecto en general. Varios de sus nombres aparecen en el texto y en los apéndices. Sin embargo, hay otras que también merecen ser mencionadas. Entre éstas, mis agentes literarios Julian Bach, Anthony Sheil y Gill Coleridge, quienes, desde un principio, supieron apreciar la importancia y posibilidades del proyecto y colaboraron en su puesta en marcha. Fueron ellos quienes me presentaron a dos importantes editores, Bruce Lee, de Nueva York, y Harold Harris, de Londres, cuyo constante aliento constituyó la fuerza motriz que impulsó el proyecto en la dirección adecuada y contra vientos y mareas. Hjalmar Bardarson, desde Islandia y siempre en la sombra, no cesó ni un momento de allanarnos el camino, mientras el eficacísimo Amor Valgeirsson se ocupaba de que no le faltasen al *Brendan* sus provisiones. Johann Sigurdsson y las Icelandic Airlines nos cedían sus medios de transporte, mientras que la Icelandic Steamship Company se mostraba igualmente colaboradora con los suyos. Finalmente, Sir Kenneth East, embajador británico en Islandia, se mostró como un generoso y considerado anfitrión.

Cualquiera que contemple las fotografías de este libro se dará inmediata cuenta de las condiciones adversas en que tuvieron que trabajar quienes las hicieron. Los créditos fotográficos van en una lista aparte, y las fotografías demuestran mejor que mis palabras la habilidad y arte de quienes las recogieron en sus cámaras. Quisiera aquí mencionar cuán agradables fueron las visitas de Ian Yeomans y de Cotton Coulson, quienes a bordo y en tierra firme tomaron fotografías para el National Geographic Magazine, cuya incansable colaboración hizo posible la realización del reportaje fotográfico.

En cuanto a otro tipo de reportaje en imágenes —aunque de igual forma importante si la experiencia del *Brendan* debía ser compartida por mayor número de espectadores—, quisiera dar las gracias muy especialmente a Dick Odey, de Barrow Hepburn. Si no fuese por él y sus asociados de Barrow Hepburn Films, no existiría hoy película del proyecto.

Fue él quien aceptó el reto y transformó un inminente fracaso en un gran éxito.

Es interesante mencionar que, antes de que el *Brendan* hubiese recorrido un solo metro de su travesía atlántica, el proyecto ya había concluido. Su salida de Cala Brandon señalaba la mitad del camino entre su nacimiento y su consecución. Por eso, muchas de las empresas cuyos nombres siguen a continuación colaboraron con el *Brendan* antes de que éste fuese conocido y muchísimo antes de que existiese la posibilidad de agradecerles su empeño. Incluso hoy, la lista de nombres no está

completa. A menudo, la ayuda prestada era el resultado de una decisión tomada unilateralmente por individuos relacionados con la empresa, y, aunque no aparezcan sus nombres, ellos saben de quiénes hablo. A todos quisiera decirles: gracias.

B&I Line y Blue Peter Shipping (San Juan), por el transporte realizado; Brookes&Gatehouse, Lucas Marine, Flint&Brown, Incastec, Royada, John Gannon, Wiggins Teape, Earnshaw Ltd., Rolex, Ronson, Taylors Para-Fin, Morelands and Mallory Batteries, por aprovisionamiento y equipos; Dr. David Ryder y Bandon Medical Hall, por su opinión especializada y equipos médicos; Irish Distillers, Jordan Mills, Glyn Christian, Guiness, Rieber&Son y Tiedemanns Tobaksfabrik, por provisiones; Henri-Lloyd, Helly Hanson y Underwater Instrumentation, por la ropa; Bord Failte, Lloyds Intelligence Unit, Meteorological Office, de Bracknell; el Servicio de Parques de los Estados Unidos, de la Unidad de la Armada de Charlestown; M. J. Higgins, Gomshall Tanneries, Emerald Star Lines y Tanners Council of America; por una gran cantidad de servicios vitales.

Una simple mirada a esta lista de Amigos del *Brendan* basta para demostrar lo complicado y polifacético que puede ser un proyecto como el del viaje del *Brendan*. Mientras que, por un lado puede resultar emocionante enfrentarse con nuevos y extraños problemas un día tras otro (¿quién, por ejemplo, puede hacerse con una palma de talabartero en veinticuatro horas?), por otro, el trabajo de oficina puede convertirse en una pesadilla. Durante toda la duración del proyecto, la organización del mismo se llevó desde un solo despacho, en el que, trabajando sólo en horas libres y atando los cabos de toda la empresa, se encontraba la compuesta figura de Brigid Aglen, quien se hizo absolutamente indispensable. Por ella y por todos los demás, deseo que esta exposición del viaje del *Brendan* valga la pena haber sido escrita.

1

La tormenta

Dicen que la séptima ola es la peor, la que ocasiona mayores daños durante la agitación producida por una tormenta en el océano.

Los oceanógrafos modernos saben que se trata sólo de una superstición, y disponen para demostrarlo de complicadas teorías sobre el movimiento de las olas y las leyes de su mecánica. Con todo, la idea de la séptima ola no ha desaparecido, y cuando uno se encuentra aferrado al timón de una pequeña embarcación sin abrigo en medio de una fuerte tormenta sobre el Atlántico, la tentación de contar las olas llega a ser irresistible. La mente busca desesperadamente algo que pueda imponer un orden en esa confusión destructora que se desata cada vez que el barco asciende hasta la cresta de una de ellas.

Una terrorífica visión gris se extiende sin fin hasta el horizonte: fila tras fila de enormes olas, todas capaces de hacer zozobrar, destruir o volcar la embarcación. Por eso, durante el breve instante que antecede la caída en la siguiente sima, la vista intenta buscar la séptima ola, real o imaginaria, el monstruo que levanta su cabeza amenazadora sobre la de sus compañeras, rompiendo su continuidad —e incluso la del horizonte— antes de desaparecer también para preparar ocultas emboscadas.

Aquella borrascosa tarde de fin de mayo de 1976, mi cansada mente tuvo la sensación de que el período de ola estaba cambiando. El mar pareció concentrar su fuerza en grupos de tres en lugar de en la séptima. La primera ola de cada grupo se dirigía rápidamente hacia nosotros, cada vez mayor, hasta no poder soportar su propio volumen. La cresta de una de ellas se desplomó, deslizándose por la parte delantera y formando una avalancha de espuma y energía liberada. Cuando nos golpeó, el barco se estremeció y vaciló. El timón se debatió salvajemente bajo mi mano, después cedió y fuimos empujados y arrastrados hacia las garras de la blanca espuma.

En ese peligroso instante, el viento hizo presa de la embarcación, tratando de aminorar su marcha y colocarla de costado, de manera que quedara paralela a las crestas amenazadoras. De haberlo conseguido, hubiera sido nuestra perdición. Después, la segunda o la tercera ola cubrió el vulnerable casco en toda su eslora, haciéndome temer en cada ocasión que fuera la última con que tanto mi tripulación como yo tuviéramos que enfrentamos.

Nadie podía indicarnos el modo de dirigir nuestro barco en una tormenta, porque nadie había navegado en ninguno parecido desde hacía más de mil años. Para un

observador casual, nuestra embarcación se asemejaría a una banana flotante: larga y delgada, con la proa y la popa curvadas ligeramente hacia arriba. Sin embargo, un rasgo más extraño sólo se advertía al examinarla con atención: el barco era de cuero. Su casco lo formaban 49 pieles de buey cosidas a modo de un edredón de remiendos, y tensadas después sobre el armazón de madera. Era esta delgada piel de menos de 1/2 cm. de espesor, que se estiraba y encogía al moverse el barco —como la piel sobre las costillas de un hombre—, la que nos separaba de la furia del Atlántico. Mientras observaba las olas, recordé la fría advertencia de una de las autoridades mundiales sobre cueros antes de que emprendiéramos el viaje:

—La piel de buey —había explicado en su tono universitario, lleno de precisión — tiene un alto contenido de proteínas. Podemos decir que se asemeja a un pedazo de carne. Y, como éste, se descompondrá tarde o temprano, según la afecten factores como la temperatura, el curtido que haya sufrido para ser convertida en cuero y el grado de tensión a que sea expuesta.

—¿Qué sucede cuando el cuero se empapa en agua de mar? —había preguntado yo.

—Bueno, no estoy muy seguro —fue su respuesta—. Nunca nos han pedido que lo comprobásemos. Pero, normalmente, el cuero se abre más de prisa si está mojado, aunque quizás la sal del agua de mar pueda tener un efecto conservador. En realidad no lo se…

—¿Y al final, qué ocurre?

—Lo mismo que si deja un pedazo de carne a la intemperie. Al cabo de un tiempo se convertirá en un asqueroso y maloliente montón gelatinoso. Como un pedazo podrido de piel de buey.

Que el casco se convirtiera en gelatina, no me preocupaba por el momento. La tormenta parecía empeorar; las olas aumentaban de tamaño. Rompían contra nosotros con mayor violencia, y si el casco de cuero no resultaba lo suficientemente fuerte, la costura que mantenía las pieles unidas comenzaría a rasgar las más debilitadas, como se rompen las abrochaduras de una caja de cartón. Después, las pieles de buey se desprenderían como los pétalos de una flor y el armazón de madera quedaría al descubierto durante un instante antes de desintegrarse. En mi interior, dudaba, de que todo eso llegara a ocurrir. Teníamos muchas más posibilidades de volcar. Nuestra embarcación no llevaba ningún tipo de quilla que impidiese los bandazos. Si una de las crestas de las olas la encontraba mal asentada quedaría boca abajo, con la tripulación esparcida por el agua y sin ninguna esperanza de rescate.

¿Por qué, entonces, mi tripulación y yo navegábamos en una embarcación tan insegura y en medio de una creciente tormenta? La respuesta estaba en el nombre de nuestra extraña embarcación: se llamaba *Brendan*, en honor de un gran misionero irlandés, San *Brendan*, que había vivido en la segunda mitad del siglo VI. Se decía que San *Brendan* había navegado hasta América, y esta extraordinaria afirmación no era un cuento de hadas, sino un tema que salía a la luz pública de vez en cuando,

apoyándose en textos latinos auténticos que databan al menos del año 800 d. C. Estos textos contaban cómo, en el siglo VI, San *Brendan* y un grupo de monjes navegaron hacia unas lejanas tierras del Oeste en una embarcación hecha con pieles de buey. Era evidente que, en caso de ser cierto, habrían llegado a América casi mil años antes que Colón y cuatrocientos antes que los vikingos. Los escépticos pensaban que dicha teoría era una locura. El hecho de que alguien pudiera cruzar el Atlántico a bordo de una embarcación construida con pieles de animal era inconcebible, imposible, una pura fantasía, y la idea de la embarcación de cuero lo confirmaba. Pero los textos latinos eran taxativos en lo referente al barco construido de cuero e incluso explicaban cómo lo habían fabricado San *Brendan* y sus monjes. La mejor manera de comprobar la veracidad de tan notable historia era hacer una nave semejante y ver si conseguía atravesar el Atlántico. Y aquí estábamos, mi tripulación y yo, en pleno océano, tratando de comprobar si San *Brendan* y los monjes irlandeses pudieron realizar su viaje oceánico en un barco de cuero.

Desafortunadamente, la tormenta nos alcanzó en el peor momento. Nuestra aventura acababa de comenzar. El *Brendan* todavía no había sido probado, y la patria del santo —la recortada costa irlandesa del Atlántico— estaba sólo a 30 millas por la banda de estribor. Treinta millas eran poca distancia para sentirse tranquilo. Los navegantes trataban esta costa con el máximo respeto. Los vientos del Sudoeste la batían durante todo el año. Muchos buques se habían perdido por su culpa, pues traían los cascos tan deteriorados a causa de las incrustaciones de lapas después de cruzar el Atlántico que, como el *Brendan*, no podían navegar contra el viento y eran arrastrados sin esperanza hacia tierra.

Era la misma costa que había destruido por lo menos 20 galeones de la Armada española, y comparado con un galeón español, el *Brendan* era una pesadilla marinera. No podíamos navegar contra el viento y, si la tormenta se dirigía hacia el Oeste, nos empujaría tan fácilmente como a una hoja contra los acantilados, y arrecifes medio sumergidos que ahora rompían el constante asalto de las grandes olas del Atlántico, silbando al pasar junto a nosotros, tras su inmenso viaje desde el otro lado del océano. Hasta un yate moderno habría tenido dificultades en capear un temporal semejante y con mar tan gruesa. Para nosotros, en un barco medieval, no había elección. Sólo podíamos enseñar la popa y navegar con la tormenta, impulsados por una única vela cuadra, rizada al máximo, mientras el *Brendan* se deslizaba sobre las olas como por un tobogán.

Miré a la tripulación preguntándome si se daría cuenta de la situación. Estaba seguro de que George era consciente del peligro. Era uno de los mejores marinos que conocía y juntos habíamos navegado muchas millas en pequeñas embarcaciones. Esa era la razón por la que ahora ocupaba el puesto de patrón de vela, el responsable de conseguir el mejor rendimiento del barco. Rolf también conocía los riesgos. Era noruego y solía pasar los veranos explorando las costas de su país en un pesado velero construido al final del siglo pasado.

Pero Peter, el camarógrafo de nuestro equipo, me preocupaba. No hacía mucho había navegado en solitario desde, Inglaterra a Grecia a bordo de su propia embarcación, por lo que el mar no le resultaba extraño. Pero ahora parecía malhumorado. Sospechaba que en parte era debido a nuestra situación, pero el motivo principal debía ser que le dolían los músculos, pues los había forzado en exceso dos días antes, mientras remaba en el barco. Su cara tenía un color grisáceo y era evidente que se sentía muy incómodo al sufrir las sacudidas del movimiento constante del barco.

Arthur, el miembro más joven de la tripulación, ignoraba por completo el peligro por la simple razón de que estaba destrozado por el mareo. Pocas veces había visto a alguien en tan lastimoso estado. El *Brendan* tenía un movimiento muy peculiar, que recordaba más al de una balsa que al de una embarcación convencional. Cabeceaba y se bandeaba; después se sacudía, volvía a dar bandazos y a cabecear, mientras Arthur se sumía en la más profunda desesperación. Tenía los ojos fuertemente cerrados, el cuerpo aplastado bajo la borda y a cada momento recibía una ducha de agua que le corría por la cara y chorreaba por su impermeable. Sólo cuando le llegó su turno de guardia pareció recobrar cierto interés por lo que lo rodeaba. Con evidente esfuerzo y autodominio se arrastró hasta lograr sentarse, se sujetó al cabo de seguridad y avanzó penosamente hacia el timón. En mi interior aplaudí su fuerza de voluntad, aunque estaba claro que sólo tres hombres de una tripulación de cinco se encontraban en condiciones de manejar el *Brendan* si la tormenta arreciaba.

Una de las dificultades era que parecía imposible descansar entre las guardias. El *Brendan* era básicamente un barco descubierto, barrido por el agua y el viento. Detrás del rechoncho palo mayor había una especie de estructura en forma de tienda con espacio para tres hombres echados que quedaban apretados como sardinas en lata. Pero tuvimos que encontrar lugar allí también para nuestra ropa, cámaras, sacos de dormir y todo el equipo de navegación. Además, cuando una ola rompía sobre la popa, tenía la fea costumbre de seguir hacia adelante y arrojar una buena cantidad de agua justamente en el refugio. Un poco más a proa, junto al palo trinquete, había otra pequeña tienda, no mucho mayor que una caseta para un perro grande. Era ahí donde se suponía que dormían los dos miembros restantes de la tripulación, aunque las goteras eran todavía peores. Cada vez que una ola rompía contra la proa del *Brendan*, enviaba un chorro de agua fría a la tienda, empapando completamente a sus ocupantes.

Cuando finalizó mi turno al timón, me dirigí hacia mi alojamiento en el refugio principal, me introduje como pude y permanecí echado lleno de preocupaciones. Hacía poco menos de una semana que había comenzado el viaje y ya nos enfrentábamos con una dificultad que quizás el barco no pudiera superar. Echado en mi saco de dormir, con los pies y la cabeza contra los mamparos de debajo de las bancadas, podía sentir cómo aquellos se movían al subir y bajar el barco por las olas. Lo que me preocupaba era que los mamparos se movían en direcciones opuestas. Era

increíble.

El barco era como un animal, quizás una ballena, y yo estaba entre sus costillas como Jonás, sintiéndola cambiar de forma para adaptarse a las enormes presiones del mar. A mi alrededor, oía los crujidos y lamentos de la madera y el cuero. Las tensiones y el empuje eran inmensos. Las bandas se abombaban hacia dentro y hacia fuera como si el *Brendan* respirase. Traté de pensar con lógica, recordando la teoría de que las embarcaciones de los vikingos se construyeron siguiendo este mismo principio. Se decía que se adaptaban al mar y que por eso eran más rápidas. Pero los vikingos construían sus barcos de madera, y nadie sabía si el cuero podía soportar un trato parecido. ¿Hasta cuándo resistiría la estructura del *Brendan*? No había manera de saberlo. Y el recordar que estábamos allí precisamente para descubrir la verdad con nuestro experimento práctico, no servía de consuelo.

Cerré los ojos y de inmediato mi sentido del equilibrio me indicó que la mar había empeorado. Sentí cómo un grupo de tres olas alcanzaba al *Brendan*. La primera era enorme y parecía que el barco tardaba siglos en escalarla, subiendo y subiendo como en cámara lenta y como si nunca fuera a alcanzar su cima. Después vino la pausa angustiosa, mientras se columpiaba sobre la cresta, con la mitad del casco suspendido en el aire y sobresaliendo de la cara de la ola, como si fuera a romperse por la mitad. A continuación comenzó el resbaladizo descenso de la ola, atrapados sin esperanza en la cresta a punto de desplomarse, mientras el timonel luchaba por mantener el control, el *Brendan* avanzaba con el viento y la corredera giraba como loca hasta su punto máximo, indicando una lectura de 12 nudos.

Tras lo que pareció un siglo, el cuerpo principal de la ola siguió su camino liberando al *Brendan* y haciéndolo caer en la sima que quedaba tras ella, para ser recogido y zarandeado de nuevo como un juguete y comenzar una y otra vez el mismo proceso con la segunda y tercera olas.

En una ocasión, cuando George estaba en el timón, la cresta de una ola atrapó al *Brendan* y sin previo aviso lo hizo girar como una peonza.

—¡Socorro! ¡Socorro! ¡Estamos navegando en sentido contrario! —rugió George.

Peter y yo salimos con rapidez de la cabina. Vestidos sólo con ropa ligera, pronto estuvimos calados hasta los huesos, pero debíamos controlar la vela del trinquete. Avanzamos hacia donde ésta había quedado enganchada al mástil por la fuerza del viento y, empleando todas nuestras energías, conseguimos liberarla. Produciendo un extraño sonido a mojado, la vela se hinchó y comenzó a sacar al *Brendan* del apuro. Lenta, muy lentamente, el barco se fue alejando, empujado por el viento y por dos enormes olas que observábamos y esperábamos con inquietud, pues el lado vulnerable de nuestra embarcación de cuero estaba expuesto a su empuje. Pero pasaron bajo nosotros sin causarnos ningún daño, y continuamos nuestro avance.

Llegó la noche. Una noche oscura, con fuerte lluvia que reducía la visibilidad a algunos metros y rota sólo por las blancas crines resplandecientes de las crestas del oleaje y los lejanos destellos de los relámpagos. Al regresar a mi lugar de descanso,

mi fatigada mente no captó lo que Peter, que había tomado el timón, decía sobre unas luces de barco, que se veían como pequeñas cabezas de alfileres, por el costado de babor. Le murmuré que le vigilara y me avisara si se acercaban a nosotros. Después me acurruqué en el saco de dormir y cerré los ojos, sintiéndome profundamente cansado.

—¡Dios mío! ¿De dónde ha salido eso? —la exclamación de Peter me despertó con brusquedad.

Algo iba mal. Con toda rapidez salí del refugio y lo encontré debatiéndose desesperadamente con el timón. Rolf, con la lluvia escurriendo por los cristales de sus gafas, escudriñaba la oscuridad de la noche. Allí, a menos de cien metros, y con todas sus luces se veía un enorme buque-factoría que venía hacia nosotros. Su proa producía enormes cantidades de espuma al golpear las olas, mientras cabeceaba y se bandeaba con aspecto perverso. Era imposible que nos divisaran en la oscuridad. Más tarde descubrí que el casco de cuero del *Brendan* era casi invisible para las antenas de radar, y que nuestros reflectores metálicos de radar eran inservibles con mar gruesa. En realidad el *Brendan* resultaba invisible para el otro navío.

—¡Enciende una bengala blanca! —grité a Peter—. ¡Enciende una bengala!

—¿Qué te parece si enfoco las velas con una linterna? —preguntó Rolf.

—No servirá de nada —vociferé sobre el aullido del viento—. Nuestra vela no es lo bastante grande como para reflejar la luz; además es de cuero y no lo haría eficazmente.

Pero era demasiado tarde. Alguien encontró una bengala blanca en el equipo de emergencia, pero los dedos estaban demasiado fríos y ateridos para quitarle la cinta adhesiva y encenderla antes de que el barco llegara al lugar donde nos encontrábamos. Peter luchaba con el timón tratando de alejar el *Brendan*, pero el viento nos tenía bloqueados en lo que parecía un rumbo de colisión.

Después, el negro y afilado casco del navío pasó tan cerca de nosotros, que pudimos ver los remaches de las planchas de acero que lo formaban. Las luces de los portillos, aunque sólo penetraban unos metros en la oscuridad reinante, nos inundaron, mientras permanecíamos inmóviles contemplando el enorme muro que se bamboleaba ante nosotros. Más tarde nos pusimos a nivel de su popa y tan cerca que, al dirigirse en nuestra dirección, tuvimos la impresión de que el *Brendan* fuera a ser absorbido por la gran rampa en la que se veían sus redes de pesca. El *Brendan* parecía haber empequeñecido.

—¡Agarraos! Vamos a entrar en la estela de las hélices dentro de un momento.

El agua parecía hervir a nuestro alrededor a causa de las hélices del barco que poco después desapareció, como si la tormenta se lo hubiera tragado, sin llegar a advertir que casi nos había aplastado. Era una ironía, pensé para mis adentros, que el peligro mayor para nosotros proviniese del hombre y no de la naturaleza, un riesgo con el que San *Brendan* nunca habría tenido que enfrentarse.

Dudaba que alguien en el barco de pesca nos hubiera avistado, pero, si hubiera

sido así, ¿qué podría informar a su patrón? Que había visto un barco de otro siglo tratando de huir de la tormenta, con una vela cuadra en la que se veía una roja cruz celta, y gobernado por cinco hombres de aspecto desesperado, envueltos en ropas empapadas. Cualquier serviola que informara a su capitán de algo parecido en una noche sobre el Atlántico se arriesgaba a ser dado de baja por borracho o a que le mandaran al psiquiatra.

Al amanecer el viento arreció, llegando casi a fuerza temporal y rasgando las crestas de las olas. La lluvia y la espuma que caían de manera casi horizontal nos obligaron a achicar el *Brendan* por turnos. 500 golpes de la bomba de achique para impedir que aumentara de peso. Los cabos que sujetaban la vela estaban hechos jirones. Eran de lino, como suponíamos que se hacían en la época de San *Brendan*, pero había algo en ellos que no iba bien. Cada vez que dos cabos se ponían en contacto, se enredaban uno con otro, se deshilachaban en unos segundos y terminaban rompiéndose. Una y otra vez, alguno de nosotros, generalmente Rolf, tenía que arrastrarse con dificultad hasta la cabeceante proa y colocar nuevos cabos para que la vela y el barco permanecieran bajo control.

La caja de las cartas de navegación se abrió con el viento y unos segundos después una ola las convirtió en una especie de sopa espesa. El único consuelo era que la tormenta hacía tiempo que nos había empujado fuera de los límites trazados, por lo que, de cualquier forma, no nos hubieran servido de mucho en ese momento.

El *Brendan* avanzaba con loca rapidez. Para reducir su velocidad atamos a popa un cabo grueso formando una coca y lo dejamos colgar en el agua para que actuara como freno y con la esperanza de que alisara un poco las crestas de las olas. De popa colgaba también un balde metálico que sólo 24 horas antes había servido para cocinar unos excelentes cangrejos irlandeses. Ahora resonaba tristemente cada vez que una ola lo golpeaba.

El pobre Arthur parecía una oveja moribunda, vestido con sus pantalones de un amarillo deslumbrante. El viento se había llevado su capucha y tenía el pelo adherido al cráneo. El interior del habitáculo principal era una mescolanza de lentes fotográficos, libros de navegación, ropa empapada y artículos personales mojados. Peter se refugió allí. Había forzado todavía más su brazo durante nuestro encuentro con el barco de pesca y era evidente que no se encontraba bien. Sólo George y Rolf parecían conservar el control. El primero había superado tormentas más fuertes que ésta, y el segundo se había quitado las gafas por lo que no podía ver las peores olas.

Como ocurre a menudo, el nuevo día trajo una mejoría en el tiempo. El viento comenzó a ceder y poco a poco nuestros ánimos mejoraron. Las cerillas se habían estropeado con el agua de mar, pero tras rebuscar en el equipo de emergencia descubrimos una caja a prueba de agua y encendimos la estufa Primus. El café caliente siguió a una anónima sopa de legumbres y pasta, y la tripulación del *Brendan* comenzó a interesarse de manera más inteligente por lo que la rodeaba. George hizo el feliz descubrimiento de que era mucho más fácil gobernar el barco si el timonel

permanecía de espaldas a proa mirando hacia popa y vigilando las olas. Era una posición extraña, pero comenzábamos a darnos cuenta de que la mayoría de las cosas a bordo del *Brendan* iban a ser muy poco ortodoxas.

Las únicas que pudieron apreciar nuestro pequeño triunfo fueron las aves marinas, que reaparecieron rápidamente tras la tormenta. La mayoría eran gaviotas comunes, y argénteas, y algún frailecillo que pasaba presuroso y que, moviendo frenéticamente sus cortas alas y con su cara de payaso, de pico grande y coloreado, parecía el juguete mecánico de un niño. Algunos alcatraces de cabeza amarilla, las aves más grandes de esta parte del mundo, patrullaban majestuosos en busca de comida, planeando con seguridad sobre sus alas de más de metro y medio de envergadura, antes de caer en picado sobre la presa, o descendiendo para dejarse llevar en diestras acrobacias aéreas por las corrientes de aire que ascendían de la superficie de las grandes olas dejadas por el temporal. Su falta de preocupación hizo que las encrespadas aguas nos parecieran menos amenazadoras, al igual que las gaviotas, posándose sobre el agua, subían y bajaban entre las olas con aspecto despreocupado.

Pensé entonces que el *Brendan* también podía derrotar al océano. Quizás ese era uno de los secretos que San *Brendan* conocía cuando comenzó su viaje en dirección a las tierras del Oeste. Todavía nos quedaban unas 3.000 millas de las aguas más traicioneras del mundo, pero sentí una tranquila satisfacción al pensar que habíamos sobrevivido a la primera tormenta del viaje y que, al menos, nos era posible afirmar que habíamos avanzado algunos pasos más hacia nuestra meta.

2

La idea

—Hay algo raro en el texto de San Brendan —hizo notar Dorothy, mi esposa, cierta noche. La sencillez de su comentario reforzó la sospecha que me venía intrigando desde hacía algún tiempo.

—¿Qué quieres decir con “raro”? —le pregunté.

—El texto no coincide con la mayor parte de la literatura de la época. El mejor modo de explicarlo es el de que no transmite la misma sensación. Es curioso. Por ejemplo, se trata de la historia de un viaje llevado a cabo por un santo. Lo que uno esperaría es encontrar una larga lista de sus milagros. Sin embargo, San Brendan no realiza ninguno. Su única pericia consiste en poseer una extraordinaria sabiduría, una casi clarividencia. Sabe exactamente lo que ocurre y va a ocurrir en cualquier momento del viaje mientras su tripulación permanece asombrada o asustada. Por supuesto, también tiene una fe ciega en que Dios le prestará ayuda al final.

La incité a que prosiguiese:

—¿Hay en el texto algo más que llame la atención?

—Sí. La historia da gran cantidad de detalles prácticos; muchos más que la mayoría de los textos medievales. Habla de la geografía de los lugares visitados por *Brendan*. Describe con abundantes detalles el transcurso del viaje, los tiempos y las distancias y cosas por el estilo. Me parece que no consiste tanto en una leyenda como en una historia con experiencias vividas directamente.

Valía la pena escuchar el juicio crítico de mi mujer. Como especialista en la literatura medieval española poseía amplios conocimientos sobre textos de la Edad Media. De hecho, nos conocimos en la biblioteca de la Universidad de Harvard, donde ambos hacíamos trabajos de investigación: ella, para su tesis de doctorado, y yo, en relación con la historia de las exploraciones. Desde nuestros tiempos de colegio, y cada uno por nuestro lado, conocíamos la leyenda de San Brendan.

—San Brendan sorprendió ciertamente a los historiadores de las exploraciones —comenté—. Nadie parece estar seguro de si el viaje fue una fantasía o si en verdad existió. Algunos estudiosos han intentado demostrar que, de hecho, llegó a América; otros rechazan la idea por encontrarla sujeta a muchas conjeturas.

—Pues no sé por qué San Brendan no pudo haber llegado —dijo mi esposa con firmeza.

—Ni yo tampoco. Después de todo, tanto tú como yo sabemos que se pueden

cubrir distancias enormes a bordo de embarcaciones pequeñas. Lo hemos hecho nosotros mismos. Tal vez vaya siendo hora de que alguien demuestre si el viaje del santo fue factible o no. Lo que pasa es que, para realizar la prueba con toda honestidad, habría que emplear embarcaciones y materiales de aquella época.

Así nació la idea del viaje del *Brendan*. Ocurrió durante una conversación de sobremesa en la cocina de nuestra casa de Courtmacsherry, donde pasábamos nuestras vacaciones en el sudoeste de Irlanda. Al rememorar aquella conversación, me pareció misterioso el modo en que coincidieron nuestros diferentes puntos de vista sobre San Brendan. Para mi mujer el texto era "raro" como obra literaria; para mí, toda la aventura de San Brendan era también extraña en todo cuanto atañía a la historia de las exploraciones. Además por una importante coincidencia, ambos compartíamos la experiencia de haber navegado, generalmente con nuestra hija Ida, de tres años de edad, a bordo de nuestro pequeño *sloop Prester John* hasta un lugar tan lejano como Turquía. Por esta razón sabíamos que no existía nada que teóricamente invalidara que San Brendan atravesase en ambos sentidos el Atlántico a bordo de una pequeña embarcación.

En nuestros conocimientos de literatura, historia y navegación existían tres lentes polarizadas que habían girado hasta alinearse en un mismo eje. Nos encontramos, de repente, observando nítidamente a través de ellos la posible solución. Allí estábamos, sentados en el oeste de Irlanda, no lejos de la tierra en que San Brendan nació y vivió, en que predicó y fue enterrado. En tan evocador ambiente parecía, desde todo puto de vista, lógico el investigar y construir una copia de la embarcación del santo para constatar si su famosa historia pudo ser verdad.

Había por supuesto, una inmensa cantidad de trabajo a realizar antes de que la idea diese un paso adelante. Primeramente tenía que autoconvencerme de la solidez del carácter científico del proyecto. Estaba a toda costa decidido a no permitir que el viaje del *Brendan*, como ya había decidido llamarlo, se redujese a una mera prueba de supervivencia. No me hacía ninguna ilusión en cuanto a los largos meses de minuciosos preparativos para el viaje ni en cuanto a la frecuencia de peligros físicos durante la travesía del Atlántico. Para compensar tanto trabajo y riesgo, la empresa tenía que producir resultados que valiesen la pena. Tenía que buscar un objetivo preciso y serio, y en ningún momento éste podía peligrar.

El lugar más adecuado para empezar era la Biblioteca del Museo Británico, y allí trabajé durante varios meses, sacando cuidadosamente a la superficie todos los datos que pude encontrar sobre San Brendan, sobre los primeros viajes a través del Atlántico y sobre el texto clave: el *Navegatio Sancti Brendani Abbatis*, el *Viaje de San Brendan, Abad*. Los antecedentes de San Brendan me suministraron pistas útiles. Se trataba de uno de los santos más importantes de Irlanda, quien sin embargo era considerado como un santo de segundo orden. Fue un hombre con una profunda influencia en la Iglesia céltica. Tanto la fecha como el lugar de nacimiento no eran seguros, aunque lo más probable es que hubiera nacido en el año 489 cerca de los

lagos de Killarney, en el Condado de Kerry, al oeste de Irlanda. Fue bautizado y educado por el Obispo Erc, de Kerry, estudiando más tarde bajo la dirección del famoso maestro San Enda y llegando a convertirse, a su debido tiempo, en Abad.

En aquella época la Iglesia irlandesa se encontraba casi exclusivamente organizada en monasterios diseminados por todo el país. San Brendan fue el responsable de la fundación de varios de ellos: el de Ardfert, en el Condado de Kerry; el de Inishdadroum, en el de Clare, y los Annadown y Clonfert, ambos en el Condado de Galway. Y en el de Clonfert fue enterrado en algún momento entre los años 570 y 583. Pero lo que más me sorprendió de la carrera de San Brendan fue su probada reputación como viajero. Continuamente encontraba referencias a sus diferentes viajes. Navegó varias veces a lo largo de la costa oeste de Irlanda. También viajó a las Islas Occidentales, frente a la costa escocesa, donde mantuvo una importante conferencia con San Columba, fundador del gran monasterio de Iona. De allí, se dice, San Brendan se trasladó a Gales, donde fue Abad de Llancarvon y enseñó a San Malo, el santo bretón.

Otros informes, menos documentados, hablan de que fue a Bretaña, a las Islas Orcadas y Shetlands y a lugares tan alejados como las Islas Feroe. Todos estos viajes los realizó en barco, por lo que el auténtico San Brendan fue un hombre que pasó gran parte de su tiempo recorriendo a bordo de pequeñas embarcaciones la costa noroeste de Europa. En pocas palabras, San Brendan fue un santo marinero, por lo que no tenía nada de sorprendente que fuese conocido por *Brendan* el Navegante.

Pero fue el extraordinario *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*, más comúnmente conocido por *Navigatio* o por el *Viaje de Brendan*, quien confirmó su reputación. Éste era el texto que tanto mi mujer como yo habíamos leído cuando éramos estudiantes y que recordábamos como un relato extraordinario. Estaba escrito en latín y describía cómo, cuando San Brendan vivía en el oeste de Irlanda, había sido visitado por otro sacerdote irlandés que le describió una maravillosa tierra que existía hacia el Oeste, muy lejos, al otro lado del océano, y donde la palabra de Dios era la suprema ley. El sacerdote le recomendó que visitase aquel lugar; así que *Brendan* construyó una embarcación especialmente preparada para el viaje, fabricando un armazón de madera sobre el que tensó unas pieles de buey para formar el casco. Cargó gran cantidad de provisiones, pieles de repuesto y grasa para recubrirlas, y se hizo a la mar junto con 17 monjes para descubrir aquella Tierra de Promisión.

Tuvieron un largo y penoso viaje. Erraron de una isla a otra y corrieron grandes aventuras antes de arribar a su destino, donde exploraron las costas de esta Tierra Prometida antes de hacerse de nuevo a la mar con rumbo a Irlanda. Algunas de sus aventuras fueron, por supuesto, fabulosas. Por ejemplo, se dice que desembarcaron en el lomo de una ballena, confundiéndola con una isla. Los monjes encendieron una hoguera para cocinar la comida, pero el calor despertó a la ballena, con lo que sólo tuvieron tiempo de lanzarse desorganizadamente al interior de su embarcación antes de que el enorme animal se alejase con la hoguera todavía encendida sobre su

espalda, como si se tratara de un faro.

Existen otros episodios igualmente increíbles: el *Navegatio* narra cómo *Brendan* y su tripulación encontraron una inmensa columna de cristal que flotaba sobre el mar. Más tarde, fueron perseguidos por un monstruo que echaba fuego por las narices. En una isla fueron apedreados con ardientes rocas; en otra, descubrieron una comunidad de monjes irlandeses que vivían en un monasterio bajo la regla del silencio. Y así proseguía. El *Navegatio*, según algunos eruditos, consistía en una espléndida colección de exageraciones marinas, un conjunto de relatos de desbocada fantasía en el que una aventura era más pintoresca que la anterior.

Pero algunas eminentes autoridades no estaban de acuerdo. Señalaban que, contempladas desde otro ángulo, las aventuras de Brendan se aproximaban extraordinariamente a hechos geográficos. La columna flotante de cristal podía haber sido un iceberg. Quizás el monstruo marino pudo haberse tratado de una combativa ballena o de una morsa. Las rocas ardientes que les fueron arrojadas podían haber sido pedazos de lava lanzados por una erupción volcánica en Islandia o en las Azores, tierras ambas sometidas a actividad volcánica. En cuanto a lo que se refiere a la silenciosa comunidad, es por todos conocido que grupos de santones irlandeses solían formar colonias religiosas en las islas adyacentes a la costa de Inglaterra.

Sin embargo, quedaba un hecho mucho más difícil de explicar: ¿cómo San Brendan y sus monjes pudieron llevar a cabo tan larguísimo viaje, que, según el texto, duró siete años, a bordo de una embarcación hecha de frágiles pieles de buey? Todo el mundo sabía que el cuero se desintegra en el agua y a nadie se le ocurriría hacerse a la mar durante varios meses en una embarcación construida en dicho material, de la misma manera que a nadie se le ocurría echarse a andar sobre el mar con un par de buenos zapatos de piel. El resultado sería catastrófico.

Me proveí de modernos atlas y cartas marítimas a fin de intentar relacionar todas estas teorías con las realidades prácticas del Atlántico Norte. La manera en que el itinerario de San Brendan seguía las diversas islas del Atlántico era asombrosa. Una sola semejanza, como, por ejemplo, la de los volcanes de Islandia, tomada como base para explicar la historia de las piedras calientes, podía tomarse como coincidencia. Pero se hubiesen necesitado demasiadas coincidencias para explicar la serie completa de otras semejanzas: desde la Isla de las Ovejas, que Brendan visitó al principio de su viaje y que sonaba mucho como las Feroe, hasta la densa nube blanca que encontró justo antes de llegar a la Tierra de Promisión y que podía haberse tratado del conocido banco de nieblas anterior a los Grandes Bancos de Terranova.

Como marinero, yo sabía que era extraño navegar de Irlanda a Norteamérica siguiendo un rumbo directo, ya que éste iría en contra de los vientos dominantes del Oeste y Sudoeste que atraviesan el Atlántico. Otra cosa hubiese sido navegar directamente de la Tierra de Promisión a Irlanda, con el viento en popa. Sin embargo, en el viaje de ida, San Brendan se habría encontrado con mayores dificultades, y, a no ser que hubiera tenido mucha suerte con los vientos, hubiera debido circundar el

cinturón del viento del Oeste, bien por el Norte o por el Sur. Hubiese sufrido grandes dificultades, teniendo que abrirse camino de isla en isla y avanzando por etapas.

Con gran excitación consulté las cartas de navegación que señalaban los vientos y las corrientes del Atlántico Norte. El rumbo lógico saltaba a la vista. Haciendo uso del predominante viento del Sudoeste, se podía navegar desde Irlanda, apuntando la proa al Norte, hasta las Hébridas. Desde aquí, con rumbo Norte y tomando de través los vientos del Oeste, se podía ir a las Feroe. Desde éstas, y hasta Islandia, la travesía era un poco más difícil, aunque, a partir de Islandia, todas las corrientes eran ya favorables para llegar al sur de Groenlandia y de aquí a las costas de Terranova, Labrador, o más allá. Sobre la carta, esta ruta daba la impresión de no ser la más directa, aunque esto se debía solamente a la ilusión que proporcionaba su proyección. Era casi la ruta más corta entre el norte de Europa y Norteamérica y, sobre todo, era la Ruta Stepping Stone, la misma que tomaron los primeros pilotos de aeroplanos de corto radio de acción, la misma que antes tomaron los vikingos, y ¿antes de éstos?… tal vez los irlandeses.

Pensé que el viaje de Brendan iba a constituir una historia de detectives. Las pistas se encontraban ante mis ojos en el *Navegatio*. Una por una podían conducir a la solución, siempre y cuando pudiese encontrar el modo de seguirlas. Pero ¿cómo? Una vez más, la contestación obvia se encontraba en una embarcación exactamente igual a la que había utilizado San Brendan. Una nave así me llevaría a contrastar los lugares de la Ruta Stepping Stone con los lugares mencionados en el *Navegatio*. Al mismo tiempo me serviría para saber si una embarcación de este tipo podría sobrevivir a una travesía por el Atlántico.

Pero ¿qué era lo que quería decir con exactitud el *Navegatio* cuando mencionaba una nave hecha de pieles de buey tensadas sobre un armazón de madera? ¿Podría una embarcación así atravesar el Atlántico? La Ruta Stepping Stone era relativamente corta, aunque sin duda tormentosa. Muy pocos yates modernos se atreverían a intentar esta ruta del Norte, y el hacerlo, además, en una embarcación descubierta parecía suicida. Para completar esta travesía se necesitaba una sólida embarcación, y una de cuero no parecía ciertamente muy prometedora.

Así, un buen día de marzo, me encontré descendiendo un escarpado sendero que conducía al punto del que se decía que San Brendan había zarpado rumbo a la Tierra Prometida. Estaba profundamente afectado por el ambiente. Esta era la auténtica tierra de San Brendan, la península del Dingle, en el Condado de Kerry, y el punto más adentrado en el Atlántico de toda Irlanda; un lugar en que la curva de las verdes colinas y paramos termina en el gris azulado del océano y en donde el aire es tan nítido que casi se siente vértigo al ver cómo la tierra parece inclinarse hacia el lejano horizonte. Aquí se conmemora a San Brendan en casi cada accidente orográfico, aunque su nombre se cite en su antigua versión de Brandon. Y nos encontramos en Cabo Brandon, Bahía de Brandon, Punta Brandon, el pueblecito de Brandon y hasta con el mismo Monte Brandon, a cuya cima sube todos los años, en el día y en honor

de San Brendan, una peregrinación en la que robustos jóvenes llevan a hombros el altar como testimonio de su fe.

Cala Brandon se encuentra al norte de la península del Dingle y consiste en un tajo efectuado en la sólida línea de acantilados que protege la costa. Para llegar a ella hay que atravesar terreno pantanoso, señalado por pardos terrones de turba amontonados para su secado y por alguna diminuta parcela rodeada por pequeños muros de rocas sueltas. Es un lugar poco habitado, aunque, donde la carretera termina, encontré dos casas, una a cada lado de aquella. La primera podía haber sido recortada de una tarjeta postal. Sus rugosas paredes de piedra estaban preciosamente encaladas. Cerca de la entreabierta puerta había una bomba de agua y cacharros con flores. El impecable techo de bálago se mantenía firme contra las feroces galernas invernales por medio de un entretejido de cuerdas de cuyos extremos pendían, como si constituyesen las perlas de un collar, cantos rodados ovalados traídos por el mar y pintados de blanco.

Un poco más allá del caserío se encontraba Cala Brandon, un corte vertical en cuya estrechez el Atlántico se debatía, incluso en un día de calma, entrando y saliendo de las cuevas situadas en su boca.

Era un día inolvidable, con un sol brillante que se alternaba con punzantes ráfagas de lluvia, típicas del clima en el oeste irlandés, y en el que el color aguamarina de las aguas no hubiese desentonado en una isla tropical. Al mirar hacia el Noroeste desde la boca de la cala, mi vértigo aumentó. Allí, pensé, está Norteamérica. Las tradiciones no mueren, y si este es el lugar en que la tradición dice que San Brendan comenzó su viaje, este será el lugar desde el que yo inicie el mío.

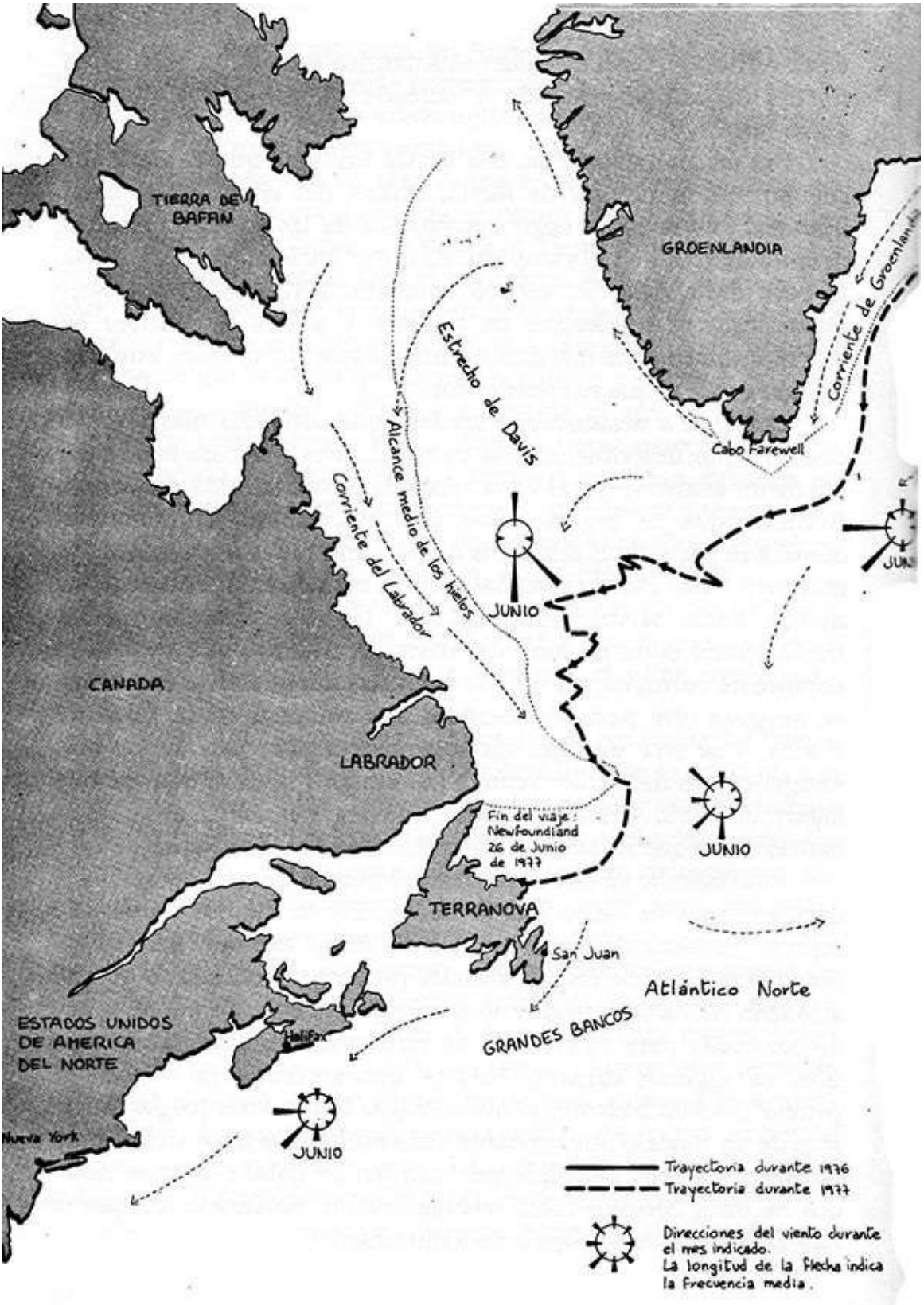
Comencé a descender el sendero que conducía más allá del caserío y que, describiendo una curva, llegaba a la base de la cala, donde un arroyo vertía el agua recogida desde la falda del Monte Brandon que se erguía sobre nosotros. En aquel momento, dominado por la excitación, los divisé. Apartadas a un lado de la carretera había cuatro extrañas formas negras. Eran botes con las quillas hacia arriba, apuntando al cielo. Se trataba de los tradicionales botes de lona del oeste de Irlanda, que reciben el nombre de *curraghs*; un tipo de embarcación que no se encuentra en ninguna otra parte del mundo. Son reliquias de la Edad de Piedra, y se cree que son los supervivientes de uno de los más antiguos tipos de embarcación en el mundo: la de cuero. En este lugar, en Cala Brandon, contemplé los herederos de la embarcación en que se decía que San Brendan había navegado.

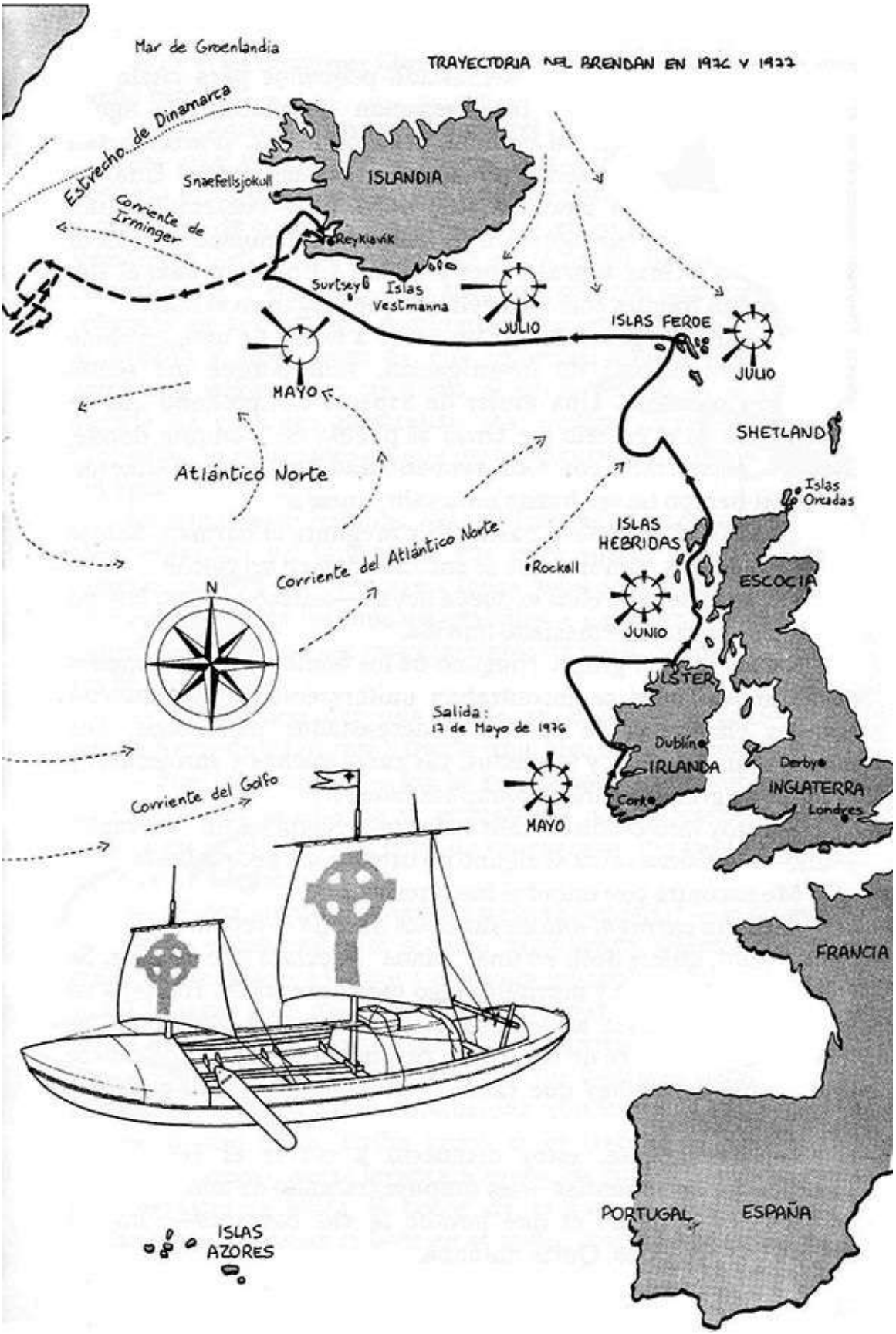
Poniéndome en cuclillas, observé debajo de un *curragh* para darme cuenta de cómo estaba hecho. En su interior había una especie de junta de finos listones de frágil aspecto, aunque en realidad capaces de resistir grandes presiones. Tensada sobre este armazón había una tirante lona untada de cola de pescado por ambas caras para convertirla en impermeable. Más tarde supe que, en algunos lugares, todavía denominan a esta lona “el pellejo”. Arrumbados bajo los *curraghs* había unos juegos de remos de un modelo que no había visto nunca. De unos tres metros de largo, eran

tan delgados que carecían de pala, y estaban dotados de unos curiosos tacos triangulares de madera a los que se había perforado un agujero para introducir el tolete.

Juzgué a los *curraghs* demasiado pequeños para cualquier otra cosa que no fuese la navegación de placer por aguas interiores, aunque, en mi opinión, eran perfectos. ¡Parecían tan delicadamente construidos y tenían tan graciosas curvas! Una vez que abandoné Cala Brandon, me volví para contemplar una vez más los cuatro *curraghs*. Un chubasco había mojado sus cascos y las cuatro formas negras ahora relucían y brillaban bajo el sol. Parecían tan frágiles como los delfines que juegan en el mar.

Me moría de ganas de dar un paseo a bordo de uno; no como parte de mi trabajo de investigación, sino porque me sentía cautivado por ellos. Una mujer de aspecto campechano que se encontraba en el caserío me envió al pueblo de Dunquin donde, aseguró, encontraría con toda probabilidad bastantes marineros, ya que el tiempo no era bueno para salir a pescar.


TIERRA DE BAFIN
GROENLANDIA
Estrecho de Davis
Corriente de Groenlandia
Cabo Farewell
Alcance medio de los hielos
Corriente del Labrador
JUNIO
CANADA
LABRADOR
Fin del viaje: Newfoundland 26 de Junio de 1977
JUNIO
TERRANOVA
San Juan
Atlántico Norte
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA DEL NORTE
Halifax
GRANDES BANCOS
Nueva York
JUNIO
Trayectoria durante 1976
Trayectoria durante 1977
Direcciones del viento durante el mes indicado.
La longitud de la flecha indica la frecuencia media.



Conduje el automóvil hasta allí y pregunté al barman. Señaló un grupo de tres hombres que se encontraban en un rincón.

—Cualquiera de ellos lo puede llevar —afirmó—, pero hoy no está buena la mar. Demasiado movida.

Me acerqué al grupo. Ninguno de los hombres tendría menos de 55 años. Todos se encontraban uniformemente vestidos con amplias chaquetas de cheviot y desgastados pantalones. Sus manos eran delgadas y huesudas, sus caras anchas y enrojecidas y dotadas de grandes narices y amplios huesos.

—Estoy interesado en salir a dar una vuelta en un "*curragh*" —dije—. Quisiera saber si alguno de ustedes me podría llevar.

Me encontré con miradas inexpresivas.

—En un *curragh*, uno de sus botes de lona —repetí.

—¡Oh!, quiere decir en una "canoa" —aclaró uno de ellos. Se volvió hacia los otros y murmuró algo incomprensible. Hablaba en gaélico, que todavía es la lengua común en el Dingle—. Sí, tenemos canoas, pero no hace buen tiempo para zarpar. Cuando se sale en una canoa hay que saber lo que se hace. Sería peligroso para un extraño.

—Naturalmente, estoy dispuesto a correr el riesgo y a pagarles por las molestias —les propuse tratando de tentarlos.

—No —contestó el que llevaba la voz cantante—, hoy es demasiado peligroso. Quizá mañana.

—¿Y si les diese tres libras a cada uno nada más que por una vuelta rápida?

—¡Ah, bueno! ¡Eso sería diferente!

Así que nos fuimos a buscar sus canoas, formando una pequeña procesión que todo el tiempo se paraba, volvía a caminar y cambiaba de composición. Uno de los viejos abandonó. A gritos llamaron a otro, que se encontraba en un prado, para que viniera a reemplazarle. Y el cuarto —un hombre joven con una flor amarilla colocada en la cinta del sombrero— fue reclutado al borde del acantilado y justo antes de que comenzáramos a descender el empinado sendero que conducía al embarcadero en el que una docena de *curraghs* mostraban sus quillas al cielo sobre los "tablados" o montantes en que los mantenían elevados a la orilla del agua.

La tripulación hablaba todo el tiempo en gaélico, de modo que necesitaba un intérprete. Por pura suerte pasamos por la carretera junto a un joven que a todas luces era un futuro maestro de escuela, uno de los muchos enviados a pasar unos meses en el Dingle para mejorar sus conocimientos de gaélico antes de ocupar sus plazas.

—¿Le gustaría dar una vuelta en bote? —le grité—. Así podría hacer de intérprete y traducirme algo de la conversación.

—Pues claro que sí —fue su respuesta, y, diez minutos más tarde, el pobre muchacho se encontraba nerviosamente sentado junto a mí en el banco de popa de un *curragh* que subía y bajaba entre salpicaduras.

—¿Había subido alguna vez a un bote pequeño? —le pregunté.

—No —contestó con aspecto asombrado mientras se agarraba a la regala—. ¿Vamos a alejarnos mucho?

El paseo fue delicioso. Para arrimar la embarcación al borde del agua, los tripulantes se introdujeron debajo de uno de los *curraghs*, en cuclillas para situar sus

hombros debajo de los bancos. A continuación se enderezaron, con lo que la embarcación dio un brinco hacia arriba como si se tratase de un extraño escarabajo negro que se levantara sobre sus cuatro pares de patas para arrastrarse hasta el borde de la rampa. Con un rápido movimiento, pusieron el bote en el suelo, colocándolo derecho, y, cuando llegó el lamido de la siguiente ola, fue puesto a flote como si se tratara de un juguete. Uno a uno saltamos a bordo con cuidado de no romper la lona con los pies. Los remeros ocuparon sus puestos; un fuerte impulso y el *curragh* saltó hacia las olas con mayor rapidez que cualquier embarcación a remos que jamás hubiera visto. En un momento estábamos en medio del estuario y haciendo cabriolas sobre las olas como si fuésemos sobre un caballo. El equilibrio era de lo más precario. Si el bote se mantenía horizontal, volaba sobre las olas y no recibía una sola gota a bordo. A través de mi intérprete bombardeé a la tripulación a preguntas: ¿cuántos *curraghs* quedaban todavía en el Dingle? Unos cien. ¿Para qué se empleaban? Para colocar nansas para langostas y redes para salmones. ¿Podrían aguantar una mar gruesa? Sí, si se sabían manejar, fue la respuesta. ¿Qué ocurre si vuelcan? Que el bote no se vuelve a enderezar y te ahogas, contestaron lacónicamente.

—¿Pueden llevar cargas pesadas? —pregunté.

—Claro que sí. En primavera llevamos ganado para dejarlo pastar en las islas —contestó uno, mientras otro comentaba algo que hizo reír a los demás.

—¿Qué ha dicho? —pregunté al maestro-intérprete.

—Que las vacas dan menos problemas. No hacen tantas preguntas.

Cuando nos preparábamos a volver a la rampa, pedí a la tripulación del *curragh* que llevase a cabo un pequeño, aunque importante, experimento. Les pedí que impulsasen el bote haciéndolo describir un ocho, ya que quería ver cómo navegaba en diferentes ángulos. Hasta aquel momento me había dado cuenta de que los remeros sólo habían mantenido la proa o la popa a la mar. Mi petición causó cierta intranquilidad. La tripulación murmuró algo y todos sacudieron sus cabezas. Insistí. Al final se pusieron de acuerdo y allí nos lanzamos, aunque con cierta precaución. Todo salió maravillosamente. La embarcación atravesó las crestas y los senos del oleaje elegantemente mientras las olas se enrollaban bajo su casco; Mi tripulación, al igual que yo, resplandecía de placer. Ahora ya estaba seguro de que los *curraghs* de la patria de *Brendan* no eran solamente embarcaciones para navegar por aguas interiores. Eran tan marineras como las mejores. El viaje se encontraba un paso más cerca.

Una vez en tierra, pagué a mis remeros, encantados de haber ganado un dinero con tanta facilidad, y les pregunté quién podía suministrarme más información sobre sus canoas. Fueron unánimes en asegurarme que el hombre indicado era John Goodwin de Maharees. Nadie como él, dijeron, sabía tanto de canoas ni las construía mejor. Sí, tenía que ir a ver a John Goodwin.

Así fue cómo pude conocer al constructor de *curraghs* de Maharees, cuyos

consejos apuntalaron buena parte de la construcción de mi nave. John Goodwin, a sus setenta y ocho años, era el único constructor de *curraghs* profesional que quedaba en la península del Dingle. Era el último superviviente de una industria que tuvo una vez un constructor de *curraghs* en cada pueblecito de la costa. Todavía existían algunos granjeros que sabían cómo construirse un *curragh* en el galpón del fondo, durante los meses de invierno, pero John Goodwin era un profesional. Más aún, había pasado la vida acumulando información sobre estas embarcaciones, por la sencilla razón de que las amaba. De joven, emigró por un corto espacio de tiempo a EE.UU., solamente para volver a hacerse cargo de la industria de su padre, que antes había sido de su abuelo. Empleaba incluso las mismas herramientas que había heredado; unos pocos taladros y escoplos, una cuchilla, un martillo y una pequeña selección de listones de madera, marcados como reglas de medir y que constituían todo lo que John necesitaba para tomar medidas y producir los elegantes y sofisticados *curraghs* que lo hacían famoso.

Y, lo que era tan importante para mí, le encantaba hablar de *curraghs*. Durante horas me atosigaba con historias de estas embarcaciones y de sus tripulantes, sobre cómo construirlas, sobre los días en que cada cala y cada ría contaba con su propia población de *curraghs* —cientos y cientos de ellos—, cuando la pesca de la caballa producía tanto que hasta los hombres del Dingle que vivían en EE.UU. volvían a sus casas para participar durante unas pocas semanas del estío en la cosecha del mar.

John me enseñó orgullosamente una fotografía en que se lo veía a "él y a sus tres hermanos, muy erguidos, en un *curragh* de regatas a bordo del que se habían proclamado campeones de Kerry. Durante un paseo con él, al pasar junto a una fila de embarcaciones panza arriba, se paraba a cada momento y me señalaba las diminutas diferencias que existían entre cada una de ellas. Se notaba que las había construido todas con sus propias manos. Una vez le mostré una desgastada fotografía, tomada en los años 30, del armazón de un *curragh*; sin un segundo de duda identificó al hombre que lo había construido. En otra ocasión le pregunté sobre los días en que los *curraghs* se navegaban a vela además de a remo. Después de pensar durante un momento comenzó a rebuscar entre las estanterías del calafateado cobertizo donde construía sus embarcaciones y bajó una vieja vela. Se trataba de un artículo de museo, y me permitió que la midiese y copiase mientras, durante media hora, me explicaba cómo aparejar y navegar un *curragh* con las mayores garantías de éxito. Sus consejos resultaron vitales.

Una historia en particular quedó grabada en mi mente. En un día muy frío a principios de este siglo, relató John, un vapor fue empujado por el temporal a una bahía de la localidad. El buque se encontraba en auténtico peligro, aunque pudo echar un ancla que lo ayudó a mantenerse momentáneamente. Su capitán lanzó bengalas de emergencia para que el bote salvavidas de Fenit viniese antes de que se rompiera el ancla. Pero el temporal era tan violento que el bote de Fenit no pudo salir del puerto y tuvo que regresar después de haber sufrido algunos daños. Entonces, dos remeros de

curragh decidieron ayudar. Acarrearon su frágil embarcación junto a las olas y de allí la botaron al embravecido mar, remando con gran valor hasta llegar al vapor. Uno de los hombres saltó a bordo de éste y persuadió al capitán para que subiese el ancla a bordo. A continuación, actuó como práctico, pilotando el buque a través de bancos y arrecifes hasta llegar a lugar seguro.

—Una canoa puede hacer frente a cualquier temporal —terminó John—, siempre y cuando su tripulación sepa cómo gobernarla y quede a bordo un hombre con fuerzas para seguir remando.

Le pregunté a John si querría construirme un *curragh* y enseñarme cómo era el proceso. Pasé con él toda una tórrida tarde estirando y calafateando una lona sobre el armazón. Al final me encontré con mi propio *curragh* de dos plazas, construido de la manera tradicional, incluso hasta en la desusada carlinga para el palo. Cuando retiré la canoa le pregunté:

—¿Cree usted que un *curragh* grande podría llegar hasta América?

—Mire, el barco lo hará siempre que la tripulación sea buena. —Aseguró esto mientras me observaba con su sonrisa de anciano.

Decidí bautizar a mi pequeño *curragh* con el nombre de *Finnbarr* en honor de San Finnbarr, el santo patrón de Munster de quien se afirmó que enseñó a San Brendan el camino de la Tierra de Promisión. Tenía la esperanza de que el pequeño *curragh* hiciese lo mismo conmigo.

Con harto pesar de mi esposa robé los forros de las cortinas del comedor para fabricar una vela para el *Finnbarr,* labor de costura a mano que me tomó todo el día de Navidad. A continuación navegué en todos sentidos por el pequeño estuario que había frente a nuestra casa, a fin de apreciar cómo maniobraba el bote. No era nada cómodo, aunque el esfuerzo valió la pena. Al acabar las vacaciones de Navidad, ya sabía que, aunque el *Finnbarr* diera peligrosos bandazos y se negase a navegar contra el viento, había sido diseñado para llevar un palo y velas.

Fue aproximadamente en este momento cuando me di cuenta de un extraño fenómeno al que sólo se me ocurrió denominar la Suerte de Brendan. Se trataba de la curiosa manera en que comencé a tener un golpe de suerte tras otro en mis preparativos para el viaje. Todo el proyecto parecía estar cuajado de buena suerte.

Mi encuentro con John Goodwin era un ejemplo de la Suerte de *Brendan*; las poco comunes circunstancias que concurrieron en la idea original fueron otro, y el tercero fue cuando descubrí que se había escrito un tratado definitivo sobre los *curraghs* irlandeses. Su autor era el hombre que virtualmente comenzó el estudio de las embarcaciones tradicionales: James Hornell, el historiador naval.

De golpe y porrazo me encontraba con una completa relación de la historia de los *curraghs*, siguiendo estas embarcaciones hasta los días de San Brendan y, más aún, hasta los escritos en que Julio César y otros autores clásicos hacían mención de las embarcaciones de cuero de los británicos. Incluso los mismos ingenieros de las legiones del César habían copiado los botes, a fin de emplearlos como embarcaciones

de desembarco en operaciones anfibias fluviales. Pero quizás, el golpe de suerte menos corriente me ocurrió cuando intentaba averiguar cómo San Brendan podía haber aparejado su *curragh* oceánico.

A mí me daba la impresión de que una embarcación de tan gran eslora y tan poca manga tenía que haber llevado dos palos, aunque en toda mi investigación no había podido dar con un solo grabado de una embarcación de la Alta Edad Media que estuviese dotada de más de uno. Hasta las naves vikingas sólo tenían un palo.

Un buen día, me encontraba rodeado por pilas de libros en los sótanos de la Biblioteca de Londres. Mi trabajo consistía en un proyecto que nada tenía que ver con el de Brendan, y, por casualidad, tuve que atravesar un sector de la biblioteca poco utilizado. Al pasar junto a los libros, uno de ellos atrajo mi vista. Estaba colocado al revés, con el lomo hacia dentro de la estantería. Lo saqué para colocarlo debidamente y mi mirada cayó sobre el título. Estaba escrito, larga y enjundiosamente, en alemán y se podía traducir por algo así como: *Una Recopilación de Ilustraciones de Embarcaciones desde los Primeros Tiempos de la Edad Media*. Despertó mi curiosidad y lo abrí. En la misma página en que quedó abierto, se destacaba una ilustración. Contuve la respiración. ¡Se trataba de un buque de dos palos! Y, sin duda alguna, era de la Edad Media. Precipitadamente me remití al índice para ver dónde se podía encontrar el original de la ilustración. Con gran asombro leí que la ilustración estaba copiada de un tratado medieval sobre animales que pertenecía a una colección privada. Pero lo más increíble era que el barco de dos palos se hallaba en la letra B y bajo la palabra latina *Balena*. ¡El grabado representaba el barco de San Brendan encallado sobre el dorso de la ballena! Nunca me he considerado supersticioso, pero me tomé la molestia de contar el número de ilustraciones que venían en el texto. Había 5.000 y sólo una de ellas mostraba una embarcación con dos palos. ¡Y se encontraba en la misma página en que se abrió el libro al cogerlo yo por casualidad!

Un importante nombre se iba repitiendo con más fuerza en las bibliotecas que visitaba: John Waterer. Había escrito la mayoría de los libros y artículos que hablaban de los empleos a que se había sometido el cuero a través de los siglos. Se trataba de un tema vital para mi proyecto, de modo que me puse en contacto con él y concretamos una cita en uno de los lugares más apropiados: las bóvedas de *Saddler's Hall*, la "Casa de los Talabarteros", una de las más antiguas cofradías del corazón de Londres.

John Waterer se mostró tan entusiasta de la idea como lo había sido John Goodwin. Se trataba de un enérgico individuo, con aspecto de gnomo, que desarrollaba una actividad impropia de sus 83 años. Sus ojos risueños e inmensas orejas me recordaban al Enano Industrioso de Blancanieves. Recorría incansablemente su puesto lleno de monturas y riendas, de tapicerías de cordobán y encuadernaciones y hasta de jarras y cubiletes de cuero. John Waterer no pudo mostrarse más servicial conmigo. Con gran paciencia me introdujo en el tema de la historia y la ciencia de la tenería. Me contó las diferentes maneras de transformar la

piel de animal en cuero, mediante el curtido y otros tratamientos. Me explicó cómo y cuándo fueron empleados por primera vez los distintos métodos; por qué una piel se diferenciaba de otra, según el tratamiento dado, o si se trataba de una piel de buey, o de ternero, de cabra o de oveja o incluso de animales tan exóticos como el búfalo o el alce. Sus conocimientos eran de gran profundidad. No era lo que se dice un académico de educación universitaria, sino que había comenzado a trabajar en el cuero como fabricante de maletas.

Como ocurría con John Goodwin, el fabricante de *curraghs*, se había visto atraído por la fascinación de su trabajo y se fue adentrando cada vez más en sus orígenes. Ahora era una autoridad reconocida en este campo y a quien consultaban arqueólogos y conservadores de museos. Nunca pude encontrar un mejor guía en el para mi esotérico mundo de la piel.

Quince días más tarde, asistí a una reunión en la sede del Instituto Británico de la Piel. John Waterer había escrito a John Beeby, encargado de Relaciones Públicas del Instituto, explicándole mi necesidad de ayuda.

—Quiero construir una embarcación de cuero para atravesar el Atlántico —le dije.

—¿Cree John Waterer que se puede hacer? —preguntó.

—Sí.

—En ese caso tendremos que ayudarlo. Haré que vengan algunos expertos.

Estaba loco de contento. La Suerte de *Brendan* todavía estaba de mi lado y, 48 horas más tarde, explicaba en el Instituto mis ideas sobre San Brendan a tres hombres cuya pericia podía ayudar a convertir mi sueño en realidad. El doctor Robert Sykes era el director de la Asociación de Investigaciones de los Fabricantes Británicos de Piel y tenía una reputación internacional en el campo de los cueros. Era conciso, sensible y, al principio, se mostró un poco escéptico. Junto a él se sentaba Carl Postles, director de los talleres de curtido de la firma W and J. Richardson, de Derby, compañía familiar que fabricaba monturas y otros artículos de cuero desde el siglo XVII.

Finalmente, se encontraba también la corpulenta figura de Harold Birkin, a quien iba a conocer y profesar gran admiración durante los próximos meses. Harold era el extremo opuesto al científico doctor Sykes. Vivía, hablaba y, sin duda, respiraba la fabricación de pieles para proyectos especiales. Desde un pequeño taller de curtidos en la deliciosa ciudad de Chesterfield, dominado por la torcida torre de madera de la iglesia de Santa María, enviaba una extraordinaria variedad de pieles exóticas a clientes de todo el mundo. Sus cueros se utilizaban en lo profundo de las minas de hulla, para las bombas de aire, y en las heladas llanuras de la Antártida, en los atalajes para perros. Harold era una enciclopedia en cuanto a qué clase de piel emplear y para qué tipo de trabajo. Podía decir cuál era el mejor cuero para una manguera naval de incendios, para la transmisión de una máquina de coser o para un guante industrial de seguridad. Una de sus más preciadas posesiones consistía en un trozo, de unos 50

milímetros de espesor, de piel de morsa que descansaba sobre su escritorio como un trozo petrificado de nido de avispas. Podía fabricar cuero para una diminuta válvula de aire, de 0,8 mm. De espesor, montada en un manómetro de bolsillo para neumáticos.

—Se afirma que San Brendan construyó su embarcación con pieles curtidas con corteza de roble —comuniqué a estos expertos—. ¿Creen ustedes que hizo bien y que podría aguantar la travesía del Atlántico?

—El curtir la piel con corteza de roble era un procedimiento tradicional —dijo el doctor Sykes—. El sistema normal de curtir pieles en Europa occidental era hasta este siglo, un tipo de curtido vegetal, generalmente de corteza de roble donde la había, y que tardaba casi un año para completar su acabado.

—En Richardson's todavía trabajamos un curtido vegetal —añadió Carl Postles —, aunque ya no lo hacemos con corteza de roble. Es muy difícil de encontrar y se tarda mucho.

—¿Y qué hay del adobo? —preguntó Harold—. Supongo que tan importante como el cuero debe ser el adobo o impregnado del casco.

—El *Navigatio* menciona solamente que los monjes untaron las pieles con grasa o sebo antes de botar la embarcación —contesté—. La palabra latina que emplea para "grasa" no especifica su origen. Lo que sí sostiene el texto es que San Brendan llevó consigo más grasa de este tipo para adobar la piel durante el viaje.

—Muy razonable —comentó Harold.

Después, volviéndose al doctor Sykes, preguntó:

—¿Qué tipo de grasa podían haber llevado, Bob?

—Sebo de oveja o cera de abejas; quizás aceite de bacalao, y para el calafateado… —aquí el doctor Sykes hizo una pausa—, posiblemente la grasa de la lana de oveja. Prácticamente es lanolina pura y se conoce desde tiempos de Plinio; la gente la ha empleado para impermeabilizar el calzado hasta hace muy poco.

Durante casi una hora no hicimos más que hablar del tema y, al final, todos nos pusimos de acuerdo en que Carl y Harold enviarían al doctor Sykes muestras de todos los tipos de pieles que encontraran en sus talleres de curtido. El doctor Sykes experimentaría con estas muestras en su laboratorio. Se las sumergiría en agua de mar, las enrollarían y secarían, luego serían dobladas y estiradas, para posteriormente medirlas, pesarlas y ver qué transformaciones se producían en ellas.

—¿Qué hay del cuero curtido con corteza de roble? —pregunté—. Tendríamos que contar con un poco.

—Naturalmente —coincidió el doctor Sykes—, aunque cada vez hay menos. Sé de dos, quizá tres, talleres de curtido en los que tratan la piel con corteza de roble. Existe uno en particular en Cornualles, en el oeste; se trata de un establecimiento muy anticuado, casi una granja en realidad. Enviaron auténtico cuero tratado con corteza de roble al Museo Británico cuando éste restauraba un escudo de cuero procedente de la nave funeraria de Sutton Hoo. Les solicitaré que me envíen algo de esta piel para

que podamos examinarla junto a las demás muestras.

Así comenzó un delicioso período de trabajo. La industria británica de la piel tomó el proyecto Brendan como si fuese suyo, y las personas involucradas en ella resultaron espléndidas. Se trataba de una industria muy reducida, en la que todo el mundo parecía conocerse en amistosa rivalidad, en que todos compartían un gran cariño por la piel y el cuero. Mientras el doctor Sykes y sus técnicos sometían diferentes muestras de cuero a todos los tipos de experimentos imaginables, yo visitaba talabarterías, fabricantes de monturas y equipajes y a todo el que trabajase en la piel. En el taller de curtido de Richardson's, en Derby, encontré que hacían con cuero hasta jarros para beber. También me di cuenta de que sobre varios alféizares de ventanas había tarros y platos llenos de agua en los que flotaban pequeños pedazos de cuero.

—¿Y qué demonios es eso? —pregunté a Carl.

—Ah, los trabajadores del taller han oído hablar de su descabellada idea sobre San Brendan y todos prueban con pedazos de cuero para ver si flotan.

—Y ¿flotan?

—No más de cuatro días. Va a necesitar una balsa salvavidas.

Por fin una tarde, tras diez semanas de experimentos en los laboratorios, recibí una trascendental llamada telefónica del doctor Sykes.

—Creo que hemos identificado el cuero de que está hecho el casco —dijo—. Tenía usted razón. El cuero tratado con corteza de roble es el mejor.

—¿Cómo lo sabe?

—Hemos llevado a cabo todas las pruebas imaginables en el tiempo de que disponíamos. Hemos hasta sometido las muestras a una máquina destinada a comprobar suelas de zapatos. Esta máquina enrolla en todos sentidos la muestra sobre un entramado que se mantiene constantemente empapado de agua, como si se tratase de un pie que caminase por una carretera mojada. De esta manera podemos estudiar cuánta agua penetra en el cuero.

—Y ¿qué ocurrió? —pregunté.

—Tal y como nos lo enviaron, el cuero tratado con corteza de roble no era de tan buena calidad como los demás. De hecho, algunos de los demás cueros eran mucho mejores. Pero, una vez untados con grasa y tras numerosos experimentos, los otros cueros empezaron a fallar y algunos de ellos se empaparon hasta parecer paños de cocina para fregar. Sin embargo, las muestras tratadas con corteza de roble apenas se alteraron. Al final, este cuero probó ser dos o tres veces más impenetrable al agua que cualquiera de los otros. Si todavía está empeñado en construir ese bote de cuero, debe emplear cuero curtido con corteza de roble.

Resplandeciente por el triunfo, colgué el teléfono. Una vez más se había demostrado la sencillez práctica de la exactitud del *Navigatio*, y esta vez, en la opinión de un científico experimentado.

Restaba el problema de dónde obtener el cuero tratado con la corteza de roble, y

aquí también tuve otro golpe de suerte. John Beeby logró presentarme en una feria de la piel en Londres a Bill Croggon, de Josiah Croggon and Son, Ltd., los fabricantes de cuero curtido con corteza de roble en Cornualles. Me advirtió que los Croggon eran una empresa muy conservadora.

—Llevan haciendo cuero curtido con corteza de roble de la misma manera y en el mismo lugar desde hace casi tres siglos —aseguró John—. Les han dicho que adopten métodos más modernos. Pero no quieren. No tengo ni idea de lo que pensarán de tu bote de cuero, pero, en todo caso, es responsabilidad tuya convencerlos de que te suministren la piel.

Cuando expliqué a Bill Croggon que quería suficientes pellejos de buey curtidos con roble para recubrir una embarcación medieval, se quedó pensativo.

—Tendré que hablarlo con mi hermano —dijo—. Por otro lado tiene que darse cuenta de que toma mucho tiempo curtir cuero con corteza de roble. Cada pellejo tarda casi un año y puede que no los tengamos a tiempo. ¿Para cuándo quiere las pieles?

—Había pensado en hacerme a la mar el día de San Brendan —afirmé.

—¿Cuándo es?

—El dieciséis de mayo.

—¡Qué coincidencia! ¡Es el cumpleaños de mi mujer!

Y, de alguna manera, comprendí en aquel momento que los Croggon iban a apoyar el proyecto *Brendan*.

Y así fue. Fui al taller de los Croggon, en la pequeña localidad de Grampound, en Cornualles, y conocí a la familia: la abuela, hijos y nietos; un montón de Croggon, amistosos, hospitalarios e inmediatamente tan excitados por el Viaje del *Brendan* como yo lo estaba. Me enseñaron el taller, comenzando por los tanques de cal viva en que los pellejos de los animales se desprendían del pelo. Allí me asombré al ver cómo un obrero quitaba a mano los pelos de una piel de buey. Empleaba un raspador de dos manos y, al inclinarse sobre el bloque en que trabajaba, daba la impresión de tratarse del grabado de un talabartero impreso hacía 400 años.

Atravesamos un campo, pasamos junto a una hilera de patos y llegamos a los pozos de curtido; una fila tras otra de tanques excavados en el suelo y llenos de un espeso líquido constituido por corteza de roble molida y agua que con su cremosa espuma, parecía cerveza espesa y olía de una manera dulzona y mareante. En este “licor de corteza de roble” echaban las pieles de buey, dejándolas que absorbiesen lentamente el tanino de la mezcla, que, penetrándolas, formaba un conglomerado con sus fibras y transformaba una caduca piel de buey en uno de los mejores cueros existentes.

—Es una técnica que no ha cambiado mucho desde los tiempos de San Brendan —comentó John Croggon—. Se necesitan buenas pieles de buey, la proporción adecuada de corteza de roble y mucho, mucho tiempo. Naturalmente, hay mucha gente que sostiene que está pasada de moda, pero algunos de los mejores zapatos

hechos a mano tienen suelas hechas con nuestro cuero, y los hospitales ortopédicos suelen pedir, para ciertas aplicaciones, cuero tratado con corteza de roble, porque es tan puro que causa menos irritaciones en la piel.

—¿Cree usted poder encontrar suficientes pieles de buey del tamaño de las de la Edad Media? El ganado en tiempos de San Brendan era más pequeño que el de ahora. Necesito pieles de pequeño tamaño y, para ser auténticas, de aproximadamente doce milímetros de espesor. Tal vez necesite hasta cincuenta.

—Ha tenido usted suerte. En los pozos de curtido tenemos en este momento varias pieles de ese tipo. Como es natural, necesitará las mejores. Les va a confiar su vida.

Mucho más tarde descubrí con cuánta generosidad los Croggon trabajaron en mi favor. Ellos y sus hombres eligieron personalmente todas las pieles, sacándolas, empapadas, de los pozos de curtido. Examinaron todas y cada una de ellas con minuciosidad en busca de defectos: arañazos de alambre de espinas, agujeros causados por los tábanos y cortes originados por cuchillos de despellejar poco diestros. Debió tomarles muchos días de trabajo agotador. No me hablaron de ello. Finalmente, los Croggon me suministraron las mejores pieles curtidas con corteza de roble que jamás hubiera podido desear. Cuando un fabricante de sillas de montar las vio apiladas, emitió un silbido de admiración.

—Nunca he visto pieles como éstas —comentó—. Me han dicho que existían, pero jamás esperé ver tantas juntas. Muy raras veces nos encontramos con una en nuestros talleres.

—Es porque todas han sido elegidas para un bote de cuero —le dije en broma.

Del taller de los Croggon, las pieles fueron trasladadas al de Harold Birkin para que éste las preparase. Los experimentos realizados en laboratorio habían revelado que, en efecto, la grasa de lana constituía la mejor aplicación para el cuero, y, a través de un amigo introducido en el negocio de la lana, se me había dado el nombre de una fábrica de lanas de Yorkshire que podría servirme de ayuda. Telefoneé a uno de los directores.

—Quisiera saber si podrían suministrarme grasa de lana.

—Naturalmente. ¿Cuanta quiere?

—Unos setecientos cincuenta kilos.

Se produjo un pasmado silencio.

El único problema de la combinación de grasa lanar con el cuero es el de su espantoso olor. Mi esposa ya se quejaba de que la piel olía a cañería atascada y, ahora, este olor competía con el de sebo rancio. Hasta los obreros de la talabartería de Harold Birkin —y las talabarterías son lugares especialmente olorosos— se quejaban del espantoso aroma de la grasa. Afirmaban poder olerla casi un kilómetro antes de llegar a la entrada de la fábrica.

Bajo la directa supervisión de Harold, cada apestosa piel de buey era colgada, doblada por el espinazo, y sumergida en un tanque lleno de grasa caliente de lana. A

continuación, se la secaba y, una vez seca, se extendía en el suelo. Se vertía más grasa de lana sobre ella y se colocaba encima otra piel. Se repitió este proceso hasta que las 57 pieles formaron un inmenso y pringoso sandwich cuyas capas absorbían lentamente la vital grasa lanar.

El proyecto iba ahora mucho más deprisa, aunque todavía me faltaba un experto absolutamente imprescindible. Necesitaba a alguien que me pudiese proporcionar un diseño adecuado de un *curragh* de la Edad Media y un juego de planos técnicos a partir de los que se pudiese construir. Tenía que tratarse de alguien que fuera a la vez historiador e ingeniero naval.

Una tarde, me senté en la biblioteca de la Real Sociedad Geográfica y me puse a escribir a todos los museos navales que me pasaron por la mente, preguntándoles si podían recomendarme a alguien. Sus contestaciones fueron amables, aunque ninguna me sirvió de ayuda. Sin embargo, un museo me dijo que me dirigiera al secretario del Real Instituto de Navegación, quien conocía personalmente a casi todos los expertos en este campo. Busqué las señas del Instituto. Se encontraba en el mismo edificio que la Real Sociedad Geográfica. ¡Durante todo el tiempo en que había estado escribiendo, había estado sentado directamente debajo del hombre que me podía ayudar! Subí al piso de arriba y allí me dieron de inmediato un nombre: Colin Mudie.

El nombre me parecía lejanamente familiar, y entonces me acordé de que Colin Mudie había atravesado el Atlántico junto con Patrick Ellam a bordo del pequeño yate *Sopranino* en los años 50. También había diseñado un extraordinario globo para cubrir la misma ruta y que tenía una barquilla que hizo las veces de lancha cuando, tras un tiempo récord de permanencia en el aire, el viaje en globo terminó con una tormenta. Colin Mudie tenía la fama de ser uno de los diseñadores de modelos menos ortodoxo que se podía encontrar. Nada lo arredraba. Los exploradores del Ártico le llevaban sus trineos para que se los hiciera convertibles en lanchas: había diseñado embarcaciones a motor para carreras de alta velocidad, cometas que hacían las veces de antenas de radio e incluso un yate sumergible cuyo palo sobresalía por encima de las aguas. Sin embargo, también había sido elegido para diseñar un bergantín-escuela para el Cuerpo de Cadetes de Náutica; había diseñado embarcaciones en serie que se habían fabricado por miles, y era director del prestigioso Grupo de Pequeñas Embarcaciones del Real Instituto de Ingenieros Navales.

Y, sin embargo, cuando fui a su casa, me abrió la puerta una figura inesperada. Me había imaginado un fanfarrón y barbudo lobo de mar. En su lugar fui recibido por un hombre pequeño y de aspecto frágil, de modales nerviosos, una inmensa melena y con los ojos gris azulados más penetrantes que jamás había visto. Tenía todo el aspecto de un hambriento y vigilante búho y, mientras parpadeaba, me invitó a pasar a su estudio.

En dos horas pude darme cuenta de por qué Colin Mudie tenía tan grande reputación. Sentado tras su escritorio escuchó atentamente mi teoría, mientras con aire distraído dibujaba en un bloc. De la punta de su pluma surgían barcos pequeños,

formas, detalles de remos y palos, líneas de flotación y minucias del maderamen. Era un notable dibujante cuyos pensamientos se transformaban literalmente en dibujos. Cuando finalicé, me miró y me aseguró:

—No hay nada imposible en la embarcación de cuero ni en el viaje que quiere usted emprender. Le haré un diseño y, si le parece bien, sígalo con planos a partir de los que puedan trabajar en un astillero. Pero lo que ni yo ni nadie podemos proporcionarle son los conocimientos para navegar dicha embarcación. Desaparecieron hace mucho tiempo y es usted quien tiene que volverlos a descubrir. Recuerde que trata de imitar a hombres que se hicieron a la mar con generaciones de experiencia tras ellos. Ésta puede ser la incógnita de su aventura.

En ocho semanas Colin ató todos los cabos sueltos sobre embarcaciones irlandesas de cuero que mis investigaciones en bibliotecas y en el Dingle le proporcionaron. Me llamó dos veces por teléfono. Una, para decirme que creía haber encontrado una razón para la doble regala —una encima de la otra— característica de los *curraghs* del Dingle. Se trataba, según me sugirió, de una reminiscencia de los días en que las pieles se estiraban por encima de la regala, como si se tratara de parches de tambor. Esto requería un armazón básico de gran resistencia, especialmente a la compresión, y la doble regala constituía su modelo ideal.

La segunda vez confirmó mi corazonada de que los primitivos *curraghs* tenían dos palos. Sus cálculos mostraban que la posición tradicional del palo que John Goodwin había instalado en mi pequeño *curragh* coincidía exactamente con la del palo trinquete. Si así era, también era razonable suponer que en aquellos tiempos había existido un palo mayor central para equilibrar el primero. Pero Colin era también práctico. Quería sumergir en agua de mar trozos de cuero tratado con corteza de roble para ver qué ocurría. Así que, durante quince días, el personal del muelle del transbordador de Lymington fue obsequiado con el extraño espectáculo de un famoso ingeniero naval que, solamente, sostenía cordeles de los que pendían trozos de apestoso cuero. Algunos pensaron que estaba loco, aunque pronto corrió el rumor de que Colin diseñaba un modelo de zapato impermeable. Nadie hubiera creído la verdad: que trabajaba en la construcción de una embarcación de cuero.

Al final, los planos estuvieron listos: cuatro grandes hojas cubiertas por líneas y cifras trazadas por la cuidadosa mano de Colin. Eran el resultado de toda mi labor hasta aquel momento, y con ellos bajo el brazo y con 57 resbaladizas y grasientas pieles de buey que aprestaban a grasa lanar, salí para Irlanda.

Ya era hora de comenzar a construir el barco.

3

La construcción

—¿Qué es lo que lleva ahí? —preguntó el vista de aduana irlandés mientras abría cuidadosamente la puerta trasera de la camioneta, introducía la cabeza en ésta y la volvía a sacar con rapidez mientras arrugaba la nariz ante el lacrimógeno olor.

—Cincuenta y siete pieles de buey —contesté—. Son para un barco que estoy construyendo y con el que pretendo ir a América.

—Ah, menos mal que luego se exportará hacia allí. No nos gustaría tener que oler eso durante mucho tiempo. —Rió al cerrar con fuerza la puerta.

Me dirigía al astillero del Condado de Cork donde iba a construirse mi embarcación y en el que comenzaría una nueva e importante etapa del proyecto Brendan.

Un tiempo atrás, me había preocupado el no saber si encontraría un astillero que aceptase mi encargo. Después de todo, no ocurre muy a menudo que se encargue a unos astilleros modernos la construcción de un barco medieval. Pero mi preocupación no tenía fundamento. Solamente en Irlanda era posible entrar en un astillero local, desplegar los planos de una embarcación de cuero y preguntar en un tono despreocupado:

—Me gustaría saber si podrían ayudarme a construir este barco. Es un modelo del siglo VI y yo mismo me encargaré de colocar las pieles de buey que cubren el casco, pero necesito que un experto me fabrique la estructura de madera.

Las cejas del director del astillero se levantaron unos diez milímetros. Dio dos lentas chupadas a su pipa y luego murmuró:

—No creo que haya ningún problema. Comprobaré con el encargado de carpintería para ver si tiene espacio.

No se trataba de cualquier carpintería de ribera. Los Astilleros Crosshaven se ocupaban de las revisiones periódicas de las lanchas salvavidas irlandesas; en ellos Sir Francis Chichester mandó construir el Gypsy Moth V, que tantos récords ostenta, y de los cuales me enteré que preferian no tener que construir jamás dos barcos del mismo diseño porque era “demasiado aburrido”. Crosshaven era un astillero a la antigua usanza: nada de fibra de vidrio; poco acero y cantidades de madera, además de la jovial seguridad de su capacidad de poder construir cualquier cosa que tuviera que flotar. Por encima de todo, se trataba de unos astilleros que no tenían inconveniente en que trajese a sus instalaciones mis malolientes cueros de buey que,

tiempo después, se verían seguidos por una miscelánea de talabarteros, obreros de la piel, estudiantes, ayudantes aficionados y un perro mascota.

Pat Lake era el encargado de la carpintería. Con sus lentes y rubicunda cara parecía más un médico rural que un constructor de barcos. Era lo que en el Condado de Cork se llamaba un “tipo habilidoso”. Cuando se hacía cargo de un trabajo, todo iba como la seda. Para mi satisfacción, decidió ocuparse él mismo del armazón, trabajando durante su tiempo libre con la ayuda de dos operarios escogidos.

—Pat —le dije—, lo que yo quisiera es que me construyese una estructura de madera conforme a los planos de Colin Mudie, ¿Podría efectuarse de tal manera que quedara sujeta sólo provisionalmente? Así, una vez ensamblada la estructura, podría yo reemplazar las fijaciones por las del tiempo medieval que San Brendan habría utilizado.

—¿De qué estaban hechas esas fijaciones? —preguntó.

—Lo más probable es que para sujetar el armazón empleasen correas de cuero. En aquella época, el metal era demasiado valioso para emplearlo donde otros materiales podían hacer el mismo papel. Además, pienso que si atamos el armazón con correas, igual que si se tratase de un cesto de mimbre, resultaría un casco más flexible.

—¿Qué tipo de madera quiere que utilice?

—Roble para las dobles regalas, y fresno para las cuadernas y cintas diagonales. Sabemos por el análisis de cenizas halladas en chimeneas que esta madera se utilizaba en Irlanda en tiempos de San Brendan.

—Lo del roble me parece bien —comentó Pat—. Ahí en el patio tenemos roble que lleva de ocho a diez años sazonándose y que debe estar duro como el hierro. Pero no me gusta lo de emplear fresno. Es una madera que no resulta muy aconsejable para un barco. Si se moja con agua de mar y se seca muchas veces, comienza a pudrirse. En poco tiempo se puede atravesar con la punta del dedo.

—Estoy convencido de que la madera que tenemos que usar es la de fresno. En la Irlanda de la Edad Media no existía otra madera lo bastante flexible para seguir las profundas curvas del casco de un barco.

—De acuerdo, entonces. Pero resultará difícil encontrar el fresno que tenga la suficiente longitud que precisaremos.

Era un contratiempo que no me esperaba. Me enteré que se emplea muy poco fresno en la industria de la madera y que, cuando se derriban estos árboles, se cortan en trozos cortos para facilitar su extracción de los bosques. Pero mi embarcación necesitaba troncos de más de 9 metros y sin interrupciones en la veta. Eran raros en este tipo de industria. Me dio la impresión de que iba a tener que comenzar otro rastreo en busca de materiales medievales y temía que faltara tiempo.

Pero me había olvidado de la Suerte de Brendan. Me facilitaron el nombre de un perito en maderas y fui a verlo a su despacho. Para entonces ya me había acostumbrado a abrir este tipo de reuniones con una larga explicación, a modo de

introducción, sobre mi proyecto de un barco de cuero. Así que inspiré profundamente y comencé:

—Aunque le puede resultar extraño, quiero construir un barco medieval con…

Levantó la mano para detenerme.

—Hace algunos años, un hombre llamado Heyerdhal que atravesó el Pacífico a bordo de la balsa *Kon-Tiki*, vino a recabar nuestra opinión sobre la madera de balsa —dijo—. Creo que algo pudimos aportarle. Dígame qué tipo de madera desea y veré si podemos ayudarlo.

A través de sus contactos me encontré en pleno corazón de Irlanda, en el Condado de Longford y en una serrería regentada por una familia llamada Glennon. Si no fuera por el paisaje desprovisto de montañas y por el fuerte acento irlandés, me hubiese imaginado que me encontraba con los Croggon de Cornualles. Las dos situaciones tenían extraordinarias similitudes. En ambos casos, se trataba de negocios familiares especializados en materias tradicionales. En Irlanda, era Paddy Glennon quien dirigía el negocio, ayudado por los hermanos Glennon, los hijos Glennon y los primos Glennon. Y, una vez más, era una familia quien acordaba al proyecto *Brendan* un entusiasmo imposible de obtener con dinero. Los Glennon me mostraron la serrería al tiempo que me hacían comentarios sobre ella propios de un conocedor de arte enseñando a su visitante su colección de cuadros. Había un tronco de roble que había sido elegido para hacer la quilla de un barco pesquero de madera. Se trataba de un gigante que había crecido durante 400 años.

—¿No les da pena talar árboles tan espléndidos? —pregunté.

—Oh, no. ¿Ve esta mancha negra cerca de la raíz? Es podredumbre. El árbol había entrado en su vejez. Estaba enfermo y, a su debido tiempo, se habría podrido completamente y hubiera sido destruido.

—¿Cree que les resultaría posible encontrarme algunos grandes y buenos fresnos de los cuales obtener la madera para mi barco?

—Da la casualidad —dijo Paddy— de que nos hallamos talando árboles en una finca grande cerca de aquí, en la que hay algunos preciosos fresnos que debemos talar. Creo que es lo que usted anda buscando.

De esta manera encontré la madera de fresno que necesitaba, y una vez más los expertos me condujeron al fascinante tema de las maderas finas. “Corazón de roble, corteza de fresno” era uno de los lemas de Paddy Glennon. Me recomendó utilizar la madera central del roble para las regalas, aunque la madera más fuerte era la fina y blanca de la superficie del fresno. El mejor de todos los fresnos se hallaba según Paddy, en una montaña donde tenía que “luchar para vivir” y crecía ligero y fuerte. Cuando llegó el momento de elegir un árbol que sirviese para los palos y remos, el propio Paddy fue quien me llevó en un desconcertante paseo por el campo, recorriendo todos los árboles hasta encontrar el que buscaba: alto y derecho, de unos 80 años; un fresno en su plenitud.

—Vamos a talar éste —indicó—, y yo personalmente me ocuparé de que la

madera para el mástil se corte de la cara del árbol que mira al Norte, donde la madera blanca es de mejor calidad. No encontrará fresno más fuerte para sus fines.

Por casualidad, le mencioné que a Pat Lake le preocupaba que emplease fresno en una embarcación.

—Espere un momento —me señaló Paddy Glennon—, creo que hay alguien en la fábrica que puede ayudarlo. Antiguamente la serrería era activada por el agua de un estanque, y las herramientas que los obreros empleaban entonces estaban mojándose y secándose en forma continua. Quizás ellos conozcan algún medio de conservar la madera. —Retornamos a la fábrica y Paddy llevó a cabo algunas averiguaciones.

“Creo que los obreros de entonces untaban sus herramientas de madera con aceite o grasa y que esto las mantenía en buen estado. ¿Qué le parece?”.

Me parecía algo harto razonable. Otra pieza del rompecabezas acababa de encontrar su lugar. El *Navigatio* decía que empleaban grasa para preservar el cuero. Por supuesto, esta misma grasa se podía utilizar para proteger el maderamen, si éste era de fresno. Además, la grasa con que se untaba el cuero inevitablemente tendría que frotarse contra la madera a medida que el barco soportara los embates de la mar. La lógica era ineludible: teníamos dos materiales, cuero y madera de fresno, que en condiciones normales eran afectados por el agua salada; pero a los que el mismo tratamiento básico, la grasa, hacia que se pudieran utilizar en la construcción de un barco medieval.

Mi primera visita a la serrería de los Glennon concluyó con una conversación que ha permanecido en mi mente. Una vez recorrida toda la planta, Paddy Glennon me invitó a conocer a su esposa y a cenar con ellos en su casa. Durante toda la cena no hizo más que formular preguntas sobre el proyecto *Brendan* y tratar de averiguar qué razones podía ocultar yo tras él. Cuando iban a levantarme, me dijo de repente:

—Quiero decirle algo más. Me encargaré de encontrarle la madera y de que la corten exactamente como quiere; incluso aunque yo mismo deba serrarla. Además, los Glennon no le vamos a enviar la cuenta. Quiero regalarle la madera.

No supe qué decir. Era una oferta generosísima. Comencé a darle las gracias, pero prosiguió:

—Quiero que sepa por qué hago esto. Con ello siento que no hago más que saldar una deuda. Mi familia vive gracias a la madera irlandesa. Mientras la mayoría de las demás firmas importan maderas, nosotros siempre trabajamos con maderas duras nativas y con buenos resultados. Si va usted a construir un barco irlandés con maderas irlandesas, quiero que lo haga con madera de los Glennon. Contribuirá a pagar parte de lo que esta madera nos ha dado. Pero… —aquí sonrió—, siempre hay un "pero". Si su embarcación de los primeros años del cristianismo consigue cruzar el Atlántico, quiero que me traiga aunque no sea más que un trozo de su madera para que la pueda tener en mi despacho.

Paddy Glennon era tan bueno como su palabra. Una semana más tarde, un camión descargaba un cargamento de espléndida madera de fresno en los Astilleros

Crosshaven; más tarde llegó otra partida consistente en las largas y rectilíneas vigas de fresno, cortadas de la cara norte de los árboles, a las que daríamos la forma de los remos y mástiles de los cuales iban a depender nuestras vidas.

Con estos materiales, Pat Lake y su equipo de carpinteros pusieron manos a la obra. Siguieron al pie de la letra los métodos que John Goodwin empleaba para construir sus canoas de lona en el Dingle. Las dos regalas fueron fabricadas con madera de roble, dura como el pedernal, y unidas por medio de clavijas de madera de pino. A continuación se pusieron una encima de otra y se curvaron en la característica forma de plátano de los *curraghs* del Dingle. Concluida esta operación, se colocaron hacia abajo, a fin de construir la embarcación con la quilla hacia arriba. Solamente un barco irlandés, pensé para mis adentros, puede construirse al revés, comenzando por la regala y acabando por la quilla.

Y, sin embargo, seguía cierta lógica. Una tras otra, las ligeras cuadernas de marfileña madera de fresno se colocaban hasta parecer arcos como de los que se cuelgan las redes para acarrear fresas. Empujando y tirando de estos arcos, Pat conseguía dar a la embarcación su perfil exacto. A continuación, comenzó a colocar las cintas diagonales, las largas y delgadas tiras de madera de fresno que se extendían de proa a popa y que completaban el entretejido del casco. En cada intersección de cuaderna y cinta introducía, mediante un ligero golpe, un solo clavo muy fino, hasta que todo el conjunto en forma de cesto adquirió la confirmación exacta de los planos de Colin Mudie.

Ahora me tocaba a mí. Mientras Pat construía el casco, yo me había mantenido activo experimentando con las correas de cuero que iban a sujetar definitivamente el armazón. El doctor Sykes me había recomendado desde los Laboratorios para Investigación de la Piel que el mejor cuero para este trabajo era el fabricado a través de un proceso que empleaba alumbre y que se conocía desde tiempos de los romanos.

Carl Postles, desde una curtiembre de Derby, nos había enviado dos grandes bultos de este tipo de correas, con las que de inmediato comencé a realizar experimentos prácticos, introduciéndolas, sujetando dos tiras de madera, en las tranquilas aguas de la bahía. Pronto descubrí que era vital mojar, antes que nada, las correas en agua de mar, estirarlas y, antes de que se secaran, hacer las ataduras. De otra manera, las correas no se adherían.

Por desgracia, el hacer nudos con correas resbaladizas era como tratar de unir con un nudo dos serpientes. Las correas se soltaban. Una hilarante mañana de domingo, me encontraba en el garaje tratando de probar un nuevo tipo de nudo. Había atado la correa a una anilla sujeta en el suelo y me encontraba tirando de aquélla con todas mis fuerzas, cuando, de repente, el nudo se deshizo y salí disparado hacia atrás, atravesando la puerta y llegando hasta la acera. Allí tropecé y caí de espaldas mientras agitaba al aire una correa mojada, en medio de un grupo de fieles que salía de la iglesia.

—Eso es lo que consigues después de tanto estudiar —murmuró alguien.

Al final encontré un nudo que parecía eficaz, aunque requería muchos entrelazados y dobleces, y que, curiosamente, se parecía mucho a los complicados dibujos que se encontraban en las ilustraciones de los manuscritos irlandeses. Para ayudarme en el largo trabajo de atar todo el casco, George vino de Inglaterra.

Había sido siempre la primera persona en quien había pensado para la tripulación. Tenía 26 años y había hecho su servicio en el Ejército, desde donde se había trasladado al Oriente Medio como instructor de los soldados de un jeque petrolero. Con el dinero ahorrado en esta aventura, decidió tomarse un par de años para pasear por el mundo y darse los gustos que pudiera. Contestó a un anuncio publicado en una revista de náutica que solicitaba alguien que quisiera ayudar en la navegación de un pequeño yate por el Mediterráneo y, de esta manera, se encontró con mi mujer y conmigo a bordo de nuestro barco, el Prester John. Con su metro ochenta y tantos de altura y su figura delgada, era un consumado marinero. Mediante sus continuos estira y afloja de las velas y ajustes del timón podía conseguir más de una embarcación que cualquier otra persona con quien yo hubiese navegado. Y, sobre todo, se podía tener plena confianza en él. Cuando decía que iba a hacer algo, lo hacía. Un fin de semana, había prometido llevar algunas de las pieles a Harold. El viernes por la noche las cargó, y el domingo ya se las había entregado. ¡Entre esos dos días, el sábado, se había casado!

Ahora, dejando a Judith, su mujer, en Londres, dedicada a su trabajo de maestra de escuela, se vino a Irlanda para que juntos pudiéramos dar comienzo a la laboriosa tarea de sujetar el armazón de madera del barco. Día tras día se nos podía encontrar agachados bajo el pelado armazón de la embarcación. Había que sacar todos y cada uno de los clavos y poner en su lugar una correa que debía envolver la madera, apretarse, anudarse y, con cuyo extremo libre, había que efectuar la misma operación en la siguiente intersección de los listones, y así sucesivamente. Se trataba de un trabajo lento y agotador, en el que había que introducir los dedos entre las ranuras del armazón, intentar hacerse con un extremo de la resbaladiza correa y apretar el nudo hasta dar la impresión de que los músculos iban a estallar.

Algunos días nos acompañaban algunos amigos de la localidad, con cuya ayuda conseguíamos avanzar más deprisa. Cuando terminamos, habíamos atado 1.600 juntas y habíamos empleado más de tres kilómetros de correa para conseguirlo. Pero valía la pena. El esqueleto del barco estaba ahora sujeto por una fina red de cuero, tan fuerte que podía resistir —sin que una sola junta rechinase o se desplazase— que doce hombres saltasen encima. Finalmente, y para proteger las correas y la madera, hervimos varios cubos de grasa de lana y con ella barnizamos todo el entrelazado del casco hasta que éste se transformó en un goteante pringue. Tenía un aspecto horrible y apestaba, aunque, como George señaló, la grasa tenía una ventaja: a pesar de haber cargado y agarrado el armazón durante casi un mes, ninguno de nosotros había sufrido ni una ampolla en las manos. La lanolina contenida en la grasa de lana era una crema para las manos de primera categoría.

La tarde en que concluimos, bajamos a la taberna de la localidad para celebrarlo, y allí fuimos perseguidos por el perro del propietario, que podía oler la grasa con que estaban impregnadas nuestras ropas. Aquella misma noche quemamos ceremoniosamente nuestras ropas de trabajo como primer, aunque no último, sacrificio a las condiciones de trabajo de la Edad Media.

Y ahora habíamos llegado al punto crucial de toda la reconstrucción. ¿Cómo recubriríamos el armazón con las pieles? ¿Qué íbamos a utilizar como hilo? ¿Cómo realizaríamos la costura de las pieles? ¿Cuál era el mejor método para dar las puntadas? ¿A qué distancia debería quedar una de otra? Las preguntas se amontonaban y, si cometíamos un error, sus consecuencias serían desastrosas. Por ejemplo, si dábamos las puntadas demasiado cerca una de otra, la piel podía desgarrarse. Por otro lado, si las separábamos demasiado, la piel se combaría y dejaría pasar el agua entre las juntas.

El Museo Nacional Irlandés de Dublin poseía una soberbia colección de utensilios cristianos primitivos. Me pasé allí horas enteras, examinando la destreza de los artesanos de la época de San Brendan y admirando su arte. Se trataba de hombres que habían sabido trabajar el metal, la madera y el cuero con tanto ingenio que sus obras podían compararse con los mejores ejemplos modernos, y sus trabajos decorativos sobre metal y de joyería no habían sido superados. Por supuesto, mi interés se centraba más en los objetos de uso diarios. Estos, de igual modo, estaban tan bien realizados que me di cuenta de que en modo alguno limitaríamos nuestra técnica si nos adaptábamos a las prácticas medievales, sino que, por el contrario, sería difícil que la primera llegara al nivel de éstas.

En cuanto a su modo de trabajar el metal, por ejemplo, los artesanos primitivos, habían fundido anzuelos de bronce tan resistentes y afilados como los mejores que se pueden conseguir hoy día. Hacían remaches con tanta delicadeza y exactitud que era virtualmente imposible duplicar su efecto. En cuanto a su manera de trabajar la piel, el museo exhibía un raro ejemplo de cuero primitivo: una bolsa para llevar una Biblia. Para dar las puntadas, el artesano medieval —que bien podía haber sido un monje había trabajado con la mano dentro de la bolsa, introduciendo la aguja de modo que los puntos quedasen dentro del espesor de la piel y fueran completamente invisibles. Nada menos que una autoridad como John Waterer comentó que pocos trabajadores modernos de la piel se hubiesen atrevido a copiar tan meticulosa obra de arte.

Un maestro fabricante de sillas de montar vino en compañía de su mejor aprendiz desde Inglaterra para asesoramos a George y a mí acerca de las posibles, técnicas de trabajar la piel que podíamos aplicar en la construcción de la nave.

Numeramos todas las pieles y las amontonamos bajo grandes pesos a fin de aplastar sus arrugas en la medida de lo posible. Recortamos con afilados cuchillos los bordes de las pieles y las colgamos sobre el armazón del barco, colocándolas en una y otra posición, para tratar de apreciar cómo se conformaban a las curvas del casco.

Calentamos algunas para comprobar si se podían moldear; las empapamos de agua; para darles forma, las golpeamos con grandes martillos. Probamos todas las técnicas que había recogido en los museos así como los métodos tradicionales del maestro fabricante de monturas; métodos con nombres sonoros, como puntadas al revés, puntada de doble mano, puntada ciega y puntada de peletero.

Algunas veces los resultados fueron desastrosos. Por ejemplo, cuando intentamos unir las pieles con finos lazos de cuero y éstos saltaron como si se tratara de cuerdas podridas.

—Si pudiéramos conseguir correa fina hecha de piel de caballo, seria mucho más resistente —se lamentó el maestro.

Metimos una piel en agua demasiado caliente y salió frágil e inerte. Se rajaba y se abría como un zapato poco cuidado, y George y yo nos miramos, preguntándonos qué sucedería si cometíamos un error parecido y no lo localizábamos antes de hacernos a la mar.

Por fin, conseguimos elaborar un método que parecía simple y eficaz. Superpusimos dos pieles en un ancho de 25 a 50 milímetros y cosimos una doble fila de puntadas a todo lo largo de la junta. Requería cuidado y paciencia, pero este tipo de confección caía dentro de nuestras capacidades y las juntas demostraban gran resistencia. Antes de regresar a la compañía que tan amablemente nos había cedido su presencia y ayuda, el maestro talabartero contempló el largo, desnudo y resplandeciente armazón del barco y, a continuación, dirigió la vista a la pila de pieles que yacía esperando. Después, nos miró a George y a mí.

—Éste es probablemente el más importante trabajo en piel del siglo —dijo—. Si logran concluirlo, serán capaces de enseñar a otros a dar puntadas.

La tarea era realmente aterradora. No me hacía ninguna ilusión, sin las constantes supervisiones y recomendaciones, George y yo y cualquiera de nuestros ayudantes aficionados hubiésemos arruinado la obra. Daba una gran sensación de frustración. Aquí estábamos nosotros, junto a los materiales y a nuestro entusiasmo, pero nos faltaba la mano experta que nos guiase durante el trabajo. ¿Dónde podíamos encontrarla? Los hombres que sabían trabajar cuero grueso constituían una raza en vías de extinción.

Hace cincuenta años, la mayor parte de los pueblos de Irlanda contaban con alguien que reparaba riendas y fabricaba arneses; casi todas las ciudades tenían su fabricante de monturas. Pero la mayoría de estos artesanos se había desvanecido, se había ido al limbo de los animales domésticos. No quedaba más que un puñado de ellos; en todas las Islas Británicas, probablemente no llegaría al centenar el total de fabricantes de monturas. Y se los buscaba con avidez. Fabricaban monturas para la exportación y estaban permanentemente ocupados. Incluso si encontraba uno que tuviera un poco de tiempo libre, no podría pagarle. Desde el mismísimo comienzo del proyecto visité a fabricantes de monturas en Londres y en Birmingham.

Recorrí Irlanda a lo largo y a lo ancho, siguiendo mi lista de talabarteros. En cada

lugar que visité pregunté si podían cederme un hombre o indicarme dónde podía encontrarlo. En todos los sitios me contestaron educada, aunque firmemente que era imposible. Todo buen talabartero, y había muy pocos, se necesitaba en el taller.

Mi única compensación era que adquirí conocimientos de primera mano sobre el trabajo con pieles. Conocí al diestro artesano que manejaba todavía herramientas que no se habían modificado en el curso de los siglos: la lezna y los sacabocados, las tenazas y la punta de trazar, los cuchillos curvos, las acanaladoras y la cuchilla de media luna. Los bancos donde trabajaban los guarnicioneros tenían un olor penetrante a piel y a cera de abeja, y sus ocupantes, con sus delantales de cuero, se inclinaban afanosamente, dando puntadas con sus fuertes manos y poderosos dorsales desarrollados durante años de pegar tirones al cordel para que éste quedara más tenso que si se hubiese cosido a máquina. Supe por qué las monturas inglesas se consideraban las mejores del mundo. Por qué las cuadras australianas de caballos de carreras podían esperar años para conseguir un buen galápago (silla de montar ligera) confeccionada por uno de los mejores guarnicioneros, y por qué el Sha de Persia había dado el legendario encargo de seis juegos de arneses de cuero azul para su coronación. Me enteré también de que la primera firma inglesa de fabricantes de monturas había cerrado al morir su propietario y sus operarios se distribuyeron por otras compañías, haciendo que el título de Guarnicionero de la Reina pasase a una compañía rival. El mundo de la piel era tan cerrado que los mejores de sus operarios podían descubrir en un abrir y cerrar de ojos su propio trabajo manual y decir de la misma manera quién era el autor de otras piezas.

No me olvidé de preguntar a cada guarnicionero si podía recomendarme a algún colega, pero nadie me pudo ayudar, excepto en un caso. En la guarnicionería que ostenta hoy el título de Guarnicionería de la Reina, uno de los operarios me confió que había un fabricante irlandés de monturas que había desaparecido del mundo de la guarnicionería. Se llamaba John O’Connell y había trabajado fabricando arneses para las Cuadras Reales. Era uno de los mejores silleros de la profesión.

—Siempre se reía el viejo O’Connell —me comentó el operario—, y, si da con él, no podrá confundirlo. Tiene el mismo ancho que alto. Como un tonel. Tenía mucha suerte con las mujeres. Se casó con una irlandesa, y creo que decidió volver allí y desde entonces no he vuelto a tener noticias de él. Halle a O’Connell y habrá encontrado uno de los mejores guarnicioneros de Irlanda.

Por supuesto, en todas las guarnicionerías irlandesas que visité mencioné el nombre de John O’Connell. Pero nunca habían oído hablar de él. Un día, ya comenzada la construcción del barco en Crosshaven, marché a Cork a entrevistarme con un fabricante de monturas retirado. Desgraciadamente, hacia mucho tiempo que había perdido sus facultades, pero me quedé para charlar con él sobre el oficio. Al cabo de un rato de conversación, mencionó los famosos arneses azules fabricados para la coronación del Sha. De inmediato me puse en guardia.

—¿Participó usted en aquel encargo? —le pregunté.

—Sí. Costaba miles de libras, y recuerdo que tuvimos que hacerlo de manera muy peculiar. Los organizadores de la ceremonia de la coronación no sabían hasta el último momento si iban a usar un tiro de seis o de cuatro caballos en la carroza imperial, de modo que tuvimos que hacer un juego de arneses para seis caballos, pero que pudiera adaptarse a un tiro de cuatro y a un tronco de dos para otra carroza.

—¿Conoció por casualidad a alguien llamado John O'Connell?

Se hizo un silencio, mientras el fabricante intentaba recordar.

—Sí, conocí a John. Era muy bueno.

—Me han dicho que, después de casarse, volvió a Irlanda. ¿No sabrá; por casualidad dónde podría encontrarlo y ponerme en contacto con él?

De un modo increíble me llegó la respuesta:

—No hace mucho tiempo que supe de él. Necesitaba alguien que me ayudase en el negocio y le escribí, pero no estaba interesado.

Mi corazón palpitaba emocionadamente, aunque me calmé pensando en que, a lo mejor, John O'Connell vivía en la otra punta de Irlanda.

—¿Sabe dónde vive? —pregunté.

—Déjeme pensar —se detuvo una vez más—. Estaba en Summerstown, en algún lugar de Summerstown. Creo que en la misma Carretera de Summerstown.

—¿Dónde queda Summerstown? —pregunté.

—Aquí, en las afueras de Cork. —Me miró sorprendido.

Casi sin poder creer en mi suerte, permanecí unos largos minutos más y salí disparado hacia mi coche, con el que me dirigí como un rayo a Summerstown. Fue fácil encontrar la Carretera, y golpeé la puerta de la primera casa de la calle, confiando en el hecho de que en Irlanda todo el mundo suele conocer a cualquiera que viva en la misma calle.

—Perdón. ¿Podría decirme si hay algún O'Connell que viva cerca de aquí? —inquirí.

—Hay tres O'Connell en esta calle —me contestó la mujer—. ¿Cuál es el que busca?

—El que busco yo es bajito y muy fuerte y tiene grandes manos y unos antebrazos poderosísimos —describí el prototipo del guarnicionero.

—Es John O'Connell —contestó la mujer sin dudar ni un segundo—. Vive en el número 17.

En un instante crucé la calle e hice sonar el timbre del número 17. Un hombre con la complexión de un barril me abrió la puerta. Tenía la tez de alguien que ha trabajado toda la vida a la intemperie. Sus manos y hombros eran sólidos. Me contempló inquisitivamente.

—¿Es usted John O'Connell… el guarnicionero? —pregunté.

—Sí. ¿Cómo me encontró? —parecía sorprendido.

John O'Connell, uno de los más diestros guarnicioneros de la profesión había vuelto a Irlanda y, al no encontrar trabajo como tal, se estableció de albañil. Habitaba

a menos de 24 kilómetros de los astilleros en que trabajábamos, y conservaba su pericia gracias a que, de vez en cuando, se dedicaba a reparar zapatos para sus amigos o a fabricar carteras para la escuela a los niños de la localidad. Le pregunté si todavía guardaba sus herramientas de trabajo.

—Mi esposa se queja de que nunca me desprendo de nada —dijo con una risita sofocada—. Espere un minuto mientras subo a buscarlas.

Volvió con una maltrecha maleta de piel a la que levantó la tapa. Me encontré ante la más variada colección de herramientas de talabartero que jamás había visto.

—La mayoría las heredé de mi padre —explicó John—. Hacía colleras para caballerías. Hoy en día no hay nadie en ese oficio. Hice mi aprendizaje con él y, una vez concluido, me fui a Inglaterra.

Así encontré a John O'Connell y así vino a unirse a nuestro grupo de Crosshaven. Al principio venía a vernos al atardecer, cuando terminaba su trabajo en la obra. Pero más tarde pude arreglar que trabajase toda la jornada con nosotros. Era difícil creer en nuestra suerte. John tenía gran experiencia en hacer colleras, la rama del oficio que más se acercaba al trabajo con el cuero de nuestra embarcación. Poco a poco, comenzó a instruirme a mí, a George y a todos los voluntarios que yo había reclutado. Nos enseñó a enrollar hebras de hilo para convertirlas en un grueso cordel de 14 hebras. Comenzamos por las labores más complicadas. Revestidos de nuestros delantales de cuero, retorcíamos las hebras y hacíamos gazas con ellas, frotándolas contra trozos de cera negra, mezclada con grasa de lana y cera de abeja, y enrollándolas contra los muslos como si fuésemos cigarreros. Al principio nos hacíamos unos líos tremendos, terminando con marañas que teníamos que arrojar a la basura. John O'Connell simplemente nos observaba, con su inevitable cigarrillo en la boca, y nos volvía a enseñar cómo hacerlo una y otra vez. Paso a paso, llegamos a dominar el truco de enrollar el hilo y de cortarlo con un simple giro de la muñeca, aunque nunca llegamos a igualar a John. Nuestra vista no podía seguir el movimiento de sus manos. No necesitaba mirar las hebras mientras éstas giraban y se retorcían, saliendo de sus manos tan limpias y regularmente como si lo hicieran de una máquina. Hasta el fin de la obra, John podía realizar dos cordeles por cada uno de los que George y yo efectuábamos.

El siguiente paso consistió en el cosido de la piel. John nos inició en el sencillo punto al revés y nos enseñó cómo hacerlo. También nos mostró la manera correcta de enhebrar las agujas. Demostró cómo atravesar, sin desviarse, un espesor de doce milímetros de piel con nada más que un simple golpe de la terrible lezna y, antes de que se cerrase el agujero, introducir por éste la despuntada aguja, cuya punta coincidía con la de la lezna al ser extraída ésta. La vista y la mano tenían que adaptarse con exactitud. Un segundo de retraso al cerrarse el agujero, y se perdía toda la ventaja obtenida.

Al principio, casi abandonamos toda esperanza de poder imitar sus métodos. Durante los primeros cuatro días, hicimos una media diaria de unos quince miserables

centímetros de costuras, sabiendo que todavía nos quedaban más de tres kilómetros por hacer. Rompimos centenares de agujas, partimos y desgarramos las hebras, quebramos leznas y nos pinchamos los dedos hasta hacerlos sangrar profusamente. En poco tiempo, nuestras manos estaban cubiertas de cortaduras y teníamos que guardar junto al banco de trabajo una gran caja llena de esparadrapo. Hasta a John le sangraban las manos, aunque por distintas razones. Tras diez años de no sentarse en la silla de guarnicionero, sus manos, a pesar de haber cargado ladrillos, se habían vuelto demasiado suaves para el oficio de talabartero. Al tensar el hilo en cada puntada, John lo hacía con un fuerte estirón que ponía en juego los poderosos músculos de sus brazos y hombros, por lo que la hebra que tenía enrollada en la mano se clavaba como un cuchillo en la carne. Pero John se reía.

—Se arreglará pronto —gruñía mientras brotaba la sangre—. Antes de una semana tendré las manos otra vez en forma y entonces sí que vamos a ir deprisa.

—¿No se le infectará el corte? —le pregunté.

—No, en absoluto. Una hebra encerada nunca hace un corte sucio. Antes, cuando nos cortábamos en el taller con un cuchillo, poníamos una pizca de cera negra sobre el corte. Nunca tuvo nadie ningún problema.

Comenzamos el trabajo más fácil: coser las pieles de buey que constituían la parte central del casco y unir una con otra como si hiciésemos un edredón de retazos. Amigos y vecinos vinieron a ayudarnos desde el pueblo en que yo vivía. Aprendimos que valía más la maña que la fuerza para conseguir una buena puntada. Había algunos que vivían el trabajo; otros no. Nuestro mejor recluta era una muchacha con menos fuerza muscular que ninguna otra persona, pero capaz de dejar una línea de puntos, firme y simétrica por la que las pieles quedaban como si se hubiesen soldado.

Una vez dominada la puntada al revés, John O’Connell nos introdujo en la más rápida, aunque más complicada, puntada a dos manos. Se necesitaban dos agujas, cada una con su hebra, para introducirse en la línea de agujeros señalada por la lezna, y había que trabajar desde ambos lados de la piel. En condiciones normales, un guarnicionero hubiese llevado a cabo este tipo de puntada sin ayuda de nadie, manteniendo simplemente la piel de buey sujeta entre las rodillas. Pero las pieles con que trabajábamos eran demasiado grandes, de unos 90 centímetros por un metro veinte, por lo que resultaba imposible que un hombre pudiese alcanzar ambos lados a la vez. Los cosedores tenían que trabajar por parejas, atravesando de uno a otro lado las agujas a través del cuero. Uno de ellos permanecía de pie junto al barco, y abría un agujero en la piel con un golpe de lezna. Su compañero, agazapado bajo el casco de aquél, introducía la aguja por el diminuto agujero de luz. El primero hacía pasar otra aguja por el mismo agujero; a continuación, los dos enrollaban en el puño el sobrante de ambas hebras y, con un gruñido y de un tirón, apretaban la puntada simultáneamente. La técnica requería destreza, paciencia y un cierto sentido del ritmo para que saliese bien. Y, si salía mal, John O’Connell no tenía piedad. Se acercaba con su cuchillo de guarnicionero, afilado como una navaja de afeitar y, de un solo

tajo, deshacía todo un día de agotador trabajo mientras decía:

—¡Repítanlo, repítanlo!

Poco a poco el trabajo adelantaba… dos pieles colocadas, cuatro… seis, y, de repente, nos encontramos trabajando en la segunda capa de pieles. John estaba satisfecho de la calidad del trabajo, aunque yo estaba preocupado por creer que no lo terminaríamos a tiempo. Si íbamos a botar el barco en la fecha prevista, tenía que encontrar más cosedores. Había ya explorado todo el pueblo y sus alrededores y reclutado todas las amas de casa y amigos. Y, entonces tuve una idea. Había en Londres una escuela profesional que daba cursos de guarnicionería. Quizá pudiera conseguir que viniese un' grupo para ayudar. No conocía al profesor, pero había oído que fue en otros tiempos capataz de la compañía que fabricaba monturas y arneses para la Casa Real. Le dirigí una carta y, a continuación, me comuniqué por teléfono.

—Hola. Soy Tim Severin. Le escribí acerca de un barco medieval de cuero que estoy construyendo. ¿Cree usted que le podría gustar a alguno de sus alumnos venir a ayudarnos? Sería una gran experiencia y yo pagaría el transporte hasta Irlanda.

—He hablado con mis alumnos —el profesor parecía dudoso—. Les gustaría mucho, ¿pero qué aprenderían? No quiero que asimilen técnicas vulgares, y alguien tendría que ocuparse de que no lo hiciesen.

—Tengo a John O'Connell como superior de los trabajos en el astillero —le insistí.

—¿Cómo? ¿John O'Connell, el guarnicionero? Vaya; parece que ha escogido al mejor de todos. Concederé permiso a mis alumnos para que pasen una semana con usted.

De este modo, nueve alumnos hicieron la travesía a Irlanda, saltando una mañana, ante el asombro de los trabajadores, de una desvencijada furgoneta ante los Astilleros Crosshaven. Trajeron consigo sus radios portátiles, bolsas de dormir y una mezcla extraña de ropas que comprendía abrigos de piel de topo, largas bufandas de lana y camisetas deportivas a rayas. Hablaban por los codos, se gastaban bromas… y trabajaban fabulosamente. En el momento en que la embarcación contó con más personal, éramos no menos de nueve alumnos; ocho voluntarios; Ellen, la hermana de George; George, John y yo, si a alguien se le ocurriera mirar debajo del barco, encontraría a nuestra mascota, el perro de George, "Biscuit", que se pasaba el día sentado bajo el casco, lamiendo las caras de los cosedores de "dentro" y pidiéndoles los sandwiches de los almuerzos. Al atardecer, volvíamos agotados al pueblo, donde los amables vecinos habían cocinado grandes pucheros de estofado, depositándolos en los escalones de la entrada a mi casa.

—¡Dios del cielo! ¿De dónde viene todo eso? —preguntó un alumno al ver cómo Ellen Molony hacía su entrada con un recipiente de cuatro galones de estofado irlandés.

—¡Lo han traído los *leprechauns*! —fue la inmediata contestación, aludiendo a los duendecillos del folklore irlandés.

Los alumnos cumplieron el plazo previsto y, el día en que debían retornar a su escuela, un representante de los mismos me llamó aparte.

—Lo estamos pasando tan bien —aseguró— que nos gustaría quedarnos dos días más. ¿Le importa?

—Naturalmente que no —contesté—. Me encantaría, pero el acuerdo con vuestra escuela es el de que estaréis aquí sólo una semana.

—¡Bah! Eso no importa —contestó alegremente—. Nos las arreglaremos para "perder" el transbordador, y el próximo no zarpa hasta dentro de dos días.

De esta manera, los alumnos perdieron con alegría el barco y, para cuando volvieron a subirse jovialmente en su abollada furgoneta, tan sólo nos quedaba coser y montar las pieles que formaban las secciones de proa y popa de la embarcación. Como supimos que éstas serían las superficies que sufrirían más desgaste, doblamos el espesor del cuero y, como la proa podía chocar contra una roca o algún objeto flotante, cuadruplicamos su espesor hasta formar una sólida capa de cuero de más de veinticinco milímetros de grosor. El único que tenía la suficiente fuerza para realizar este trabajo era John O'Connell, quien sacó de su maleta un par de largas agujas curvas y un anticuado rempujo de talabartero que era casi una pieza de museo. Mientras observaba con qué prodigiosa energía introducía las agujas en la piel, di gracias a la suerte que nos había deparado tal hombre.

Por fin acabamos el trabajo con las pieles. George y yo nos deslizamos por última vez bajo el invertido casco de nuestra nave. Con correas cortadas de las pieles de buey tiramos del borde sobrante y lo sujetamos firmemente por dentro a la regala inferior. Pat Lake, el constructor de embarcaciones, y Murph, su segundo de a bordo, treparon sobre el casco y colocaron un delgado deslizador de madera de roble, sujeto con alambre de cobre, a fin de proteger el cuero al arrastrar la embarcación por la playa. Concluida esta labor, le dimos la vuelta, colocándola al derecho. Con el mejor fresno que nos habían enviado los Glennon construimos mástiles y remos del mismo estilo que los empleados por los *curraghs* del Dingle. Por fin estaba terminada.

Para bendecir nuestra nave no había persona más indicada que Eammon Casey, obispo de Kerry y descendiente espiritual del mismo San Brendan. El día 24 de enero y con todos sus solemnes atavíos, el obispo llegaba a la playa en que yacía, preparada, la embarcación.

Hacía un frío cortante y el fuerte viento agitaba y hacía chasquear las banderas colocadas en el aparejo de la nave. En la galleta del palo mayor izamos la bandera de Irlanda y en el trinquete, nuestro propio pabellón, la oriflama consistente en una cruz irlandesa roja contenida en un anillo —"la cruz de la gloria"— y sobre un campo blanco. Había elegido la cruz anillada no sólo por sus connotaciones irlandesas, sino porque también era la que, bajo diferentes formas, se encontraba en muchos de los centros monásticos que los monjes viajeros medievales habían visitado, y tallado o grabado en las nativas rocas.

Para bautizar el primer barco de cuero que se había botado en Irlanda desde hacia

quizá cuarenta generaciones, parecía más apropiada una botella de whisky irlandés que una de champán francés, pero, en el último momento, hubo una duda. ¿Cómo se rompía una botella de grueso vidrio contra un casco de cuero? Rebotaría. Los obreros del astillero acudieron en nuestro auxilio. Colgaron un ancla en la proa y fijaron la botella de whisky a un brazo de madera que la haría estrellarse exactamente en la diana. Para asegurarnos, uno de los obreros se escondió en la proa durante toda la ceremonia, preparado para tirar una cuerda que atraería la botella hacia el ancla a toda velocidad. Había un buen gentío para presenciar la ceremonia. Las cámaras cinematográficas nos enfocaban y no podía faltar el inevitable "Tomás el de la poca fe" que se deslizaba entre los asistentes y aceptaba apuestas.

—Cinco a una a que no flota. Cinco a una a que se hunde antes de una hora —ofrecía.

—Ahí van cincuenta libras —dijo uno de mis amigos.

Por desgracia, para cuando éste hubo sacado su dinero, el pequeño corredor de apuestas se había desvanecido discretamente.

El obispo Casey estuvo magnífico. Aislado del ventarrón por su sotana morada y sobrepelliz de encaje recitó sobre la nueva embarcación las preces tradicionales. Bendijo la misión que le había sido encomendada, a su tripulación y a los asistentes, y leyó una poesía que había compuesto en gaélico para esta ocasión:

Bendice esta embarcación, oh Jesucristo auténtico,
Y guíala libre de peligros a través de la mar.
Eres como la bendición de tiempos de Brendan,
Bendice ahora esta nave.
Guíanos en nuestro viaje hacia tierra segura,
Es tu derecho el ir a la Tierra Prometida,
Eres como el guía de tiempos de Brendan
Guía ahora esta nave.

Y llegó el momento. Mi hija Ida se adelantó con las tijeras, cortó la cinta y alzando su vocecilla declaró:

—Bautizo a esta embarcación con el nombre de *Brendan*.

La botella de whisky, atraída por el oculto obrero, se estrelló con un tremendo impacto. Trozos de vidrio cayeron sobre todo el que se hallaba cerca y una atomizada lluvia de whisky irlandés regó a los asistentes.

—¡Esto es lo que a mí me gusta! —se oyó una ronca voz.

El *Brendan* comenzó a deslizarse hacia el agua. Sin casi levantar oleaje, se separó de su carro de arena, mientras su tripulación de obreros del astillero hacía uso de los remos, y se fue alejando con el empavesado al viento envuelto en el aplauso de la multitud. El barco de cuero ya estaba a flote.

Hacía demasiado frío y el viento soplaba con demasiada fuerza como para

arriesgarse a salir a la mar, de modo que uno de los gigantescos camiones para transportar troncos que poseía Paddy Glennon cargó con la embarcación y se la llevó a los poco profundos lagos del río Shannon para realizar allí las pruebas. Montamos los mástiles, colgamos el remo timón por la aleta de estribor y echamos el barco al agua para ver cómo navegaba con las velas izadas. Era una mañana idílica. Una suave brisa llenaba las dos velas cuadras del *Brendan*; la proa viraba dócilmente en respuesta y la larga embarcación se deslizaba con suavidad sobre las turbias aguas del parduzco Shannon.

Nos encontrábamos bien metidos en el interior del país y no se veía una sola casa. El ancho río hacía meandros al discurrir por las verdes praderas. Los cisnes se echaban a volar ante nuestra proa, levantándose del agua sobre sus patas y haciendo ondular sus largos cuellos para ganar velocidad y altura, mientras dejaban atrás el fuerte ruido producido por sus poderosas alas. De los rojizos juncales invernales de ambas orillas se levantaban bandadas de patos, y un caballo de tiro que pastaba en el prado, a la orilla del río, se acercó al galope para contemplar asombrado el extraño y silencioso barco que se deslizaba ante él. De repente giró sobre sí mismo y volvió a alejarse al galope, seguido por el húmedo golpeteo de sus cascos sobre el barro. Volvió a detenerse y a contemplarnos desde una distancia segura. Toda la escena —las blancas velas cuadras moviéndose silenciosamente sobre los pardos juncales— tenía un aire irreal.

Nos deslizamos hasta Lough Corry, poco más que un remanso en el curso del río. Nos alcanzó una ráfaga de viento y, repentinamente, todo pareció tomar vida. La escora del barco se acentuó; el agua comenzó a formar remolinos en torno al remo-timón; una de las drizas se soltó de su cornamuza y todos los demás cabos parecieron verse animados de vida propia. Cuando se soltaba uno, los otros comenzaban a retorcerse y a dar latigazos. La pesada verga giró sobre sí misma; la vela se pegó al palo, y sin aviso alguno, nos encontramos cobrando cabos que no sabíamos de dónde procedían y tirando de otros mientras tratábamos de localizar el que podría calmar aquella barahúnda. Pero el viento arreció; una buena racha y el *Brendan* salió disparado avante. La tripulación se asía a los cabos mientras éstos corrían abrasándoles las manos. El barco seguía avante y la lejana orilla se acercaba rápidamente. Agarré el remo-timón y la embarcación empezó a virar. Pero era demasiado tarde. Con un crujido de tallos secos, encallamos entre los rojizos juncos y nos vimos condenados a media hora de perchear con los remos en el fondo del río para liberar al *Brendan*.

Cada día encallábamos una docena de veces entre los juncos, que actuaban como amortiguadores. Así poco a poco, nos fuimos haciendo a la embarcación. Descubrimos que el *Brendan* tenía sus limitaciones. Con sólo cuatro remeros se negaba a navegar contra el viento, porque su proa ofrecía demasiada resistencia y nosotros carecíamos de la fuerza suficiente para obligarle a recobrar el rumbo. Nos preocupaba más el hecho de que, abandonado a sus propios recursos, el *Brendan* se

ponía de través al viento, ofreciéndole un ángulo peligroso. Colocamos en el río unas cuantas boyas y, navegando entre ellas, descubrimos que el barco se negaba a hacerlo proa al viento como un yate cualquiera. Levantaba valientemente su proa, pero, por carecer de quilla u orza, terminaba por ofrecer a aquél toda su banda, como si se tratase de una pared. Por su parte, era mucho más estable de lo que en principio habíamos creído y, con el viento en popa, navegaba a las mil maravillas. Viraba y ciaba con sólo un toque al remo-timón, por lo que me recordaba a las lanchas balleneras.

Así iba a ser el comportamiento del *Brendan* en la mar. Sería un animado viaje en una sola dirección: con el viento en popa. Un par de mangos de pala aumentaban la longitud de nuestra verga mayor para poder llevar más vela y, después de un día en que nevó, montamos las dos tiendas que nos iban a proporcionar abrigo durante el viaje. Nos entrenamos en sacar el barco a la orilla para cubrirlo con una espesa capa de grasa de lana, como si se tratara de un nadador de fondo.

Vigilábamos continuamente si existían filtraciones de agua. Sabíamos que había 30.000 puntadas, la mayoría de ellas dadas por improvisados guarnicioneros. Cualquiera de ellas podía romperse, con los consecuentes y desastrosos resultados. Al principio, el barco hacia agua, unos cuarenta y cinco litros diarios, pero estas filtraciones disminuyeron paulatinamente hasta la mitad, y de esta manera nos encontramos que apenas teníamos que achicar, a menos que hubiese llovido.

Cuando hubimos adquirido suficiente confianza, volvimos a llevar al *Brendan* a la costa e intentamos navegarlo en el estuario en que probé el *Finnbarr* por primera vez. Una veces nos sentíamos desanimados y otras, nuestra moral salía reforzada. De nuevo nos dimos cuenta de que era imposible remar contra el viento, y pasamos una horrible e incómoda noche encerrados y fondeados en una bahía lejos del alcance del oleaje que, pasando frente a nosotros, se estrellaba contra la playa.

Otro día intentamos volcar el barco y nos dimos cuenta de que una vez que lo estaba, era imposible volverlo a colocar del derecho, por lo que tuvimos que colocar en su interior unos contrapesos de flotabilidad a fin de poderlo enderezar. En estas condiciones, aprendimos que si cinco de nosotros nos armábamos de cubos, podíamos achicarlo totalmente en diez minutos.

El *Navigatio* de San Brendan decía que los monjes “tomaron herramientas de hierro y construyeron un barco ligero con cuadernas y armazón de madera, tal y como era costumbre en aquellos parajes. Lo cubrieron con pieles de buey curtidas con la corteza de roble y untaron el exterior de las costuras con grasa. Llevaban a bordo pieles para construir otro barco, así como otras cosas necesarias para la vida de los humanos. También colocaron un mástil en el medio y los dispositivos necesarios para gobernar la embarcación. A continuación, San Brendan ordenó a sus hermanos que subieron a bordo en el nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo”.

En este siglo, y para alcanzar este punto, habíamos tardado casi tres años de investigaciones y trabajos. Ahora, como los monjes originales, era ya hora de

hacernos a la mar en busca de nuestra Tierra Prometida.

4

La partida

Amarillo y marrón, el *Brendan* se encontraba en la desembocadura del Arroyo Brandon el día de San Brendan. Sobre su proa y su popa se habían extendido unas brillantes lonas impermeables amarillas para su fácil reconocimiento en caso de que se tuviese que organizar una expedición de búsqueda y salvamento como profetizaban algunos Casandras.

—Necesita un milagro mayor que el de San Brendan para cruzar el Atlántico en eso —asesoró un espectador.

Pero, aquel día en particular, no íbamos a ningún sitio. Aunque era el 16 de mayo, fecha en que yo había fijado la partida, soplaba una fuerte galerna. Llovía copiosamente y el viento barría los empapados acantilados de la cala. Fuera, la superficie del Atlántico se atomizaba al ser barrida por las ráfagas. La tripulación y yo nos encontrábamos, empapados y deprimidos, en la rampa de botadura, junto a nuestra embarcación. El interior de ésta era un caos. El colocarla donde se encontraba había constituido una precipitada y desordenada labor. Al menos teóricamente, teníamos un plan de estiba que nos proporcionaría sitio para las provisiones, agua y equipo para cinco hombres. Pero no habíamos tenido tiempo de estibar nada como era debido. Todo se encontraba revuelto en el fondo de la embarcación: sacos de marinero, linternas, botiquín, comida, lámpara antihuracán, incluso la campana de a bordo, que tenía todo el aspecto de un cencerro, aunque se trataba en realidad de una copia de las campanas que en los días de San Brendan pendían en los oratorios monásticos y llamaban a los fieles a oración. ¡Cuánto más fácil les debió resultar todo a San Brendan y a sus monjes en aquella época! Se hubieran lanzado a navegar nada más que con unas pieles de repuesto y grasa de adobar; los hábitos de lana de uso diario, y muy especialmente sus gruesos capuchones; abastecimiento de agua en ánforas de cuero; recipientes para el achique hechos de madera; carne seca, grano y raíces como comida, y —más importante que nada— una sublime fe en que Dios se ocuparía de ellos.

Eran hombres acostumbrados a extraordinarias dificultades. Desde la otra orilla de la península del Dingle se podía ver cómo surgían del Atlántico los pináculos gemelos de las Islas Skellig. Mar adentro había tan pocas defensas que las salpicaduras de las olas se estrellaban contra las ventanas del faro, situado a más de 120 metros sobre el nivel del mar. Y, sin embargo, en la época de San Bendan había

existido una comunidad de monjes que eligió vivir en un lugar con tan pocos atractivos. En devota labor hicieron un desmonte sobre el que edificaron seis chozas y dos oratorios de áspera piedra. Aquí habían vivido; hacinados en la más desoladora avanzadilla de la cristiandad. Azotados por los fuertes vientos invernales y de comienzos de la primavera y aislados del interior cuando no había embarcación de cuero, por muy diestramente que fuese manejada, que pudiera acercárseles. Sin embargo, de algún modo sobrevivieron, tan asidos a su terca fe como sus semiesféricas moradas —al igual que nidos de martín pescador— se aferraban a la roca. Eran tan constantes y estaban tan aislados que, incluso mucho después de que la Iglesia reformase su calendario, los monjes de las Islas Skellig todavía celebraban la Pascua en la fecha original.

Tratar de emular a hombres tan extraordinariamente duros no probaría mucho. Habían demostrado su fortaleza a toda la Historia, y el que la tripulación del *Brendan* se vistiese con ropajes medievales o se sujetase a una dieta de la Edad Media no enseñaría nada nuevo. Solamente haría que nuestra moderna misión se hiciese todavía más difícil e incómoda. No nos lanzábamos al Viaje del Brendan para probamos a nosotros mismos, sino para probar la embarcación. Lo importante era el *Brendan*. No era extraño que envidiase la simplicidad de los monjes. No habían tenido que preocuparse por dónde estibar el equipo fotográfico para que no se mojase, ni habrían tenido que buscar espacio para las dos baterías de 12 voltios que generaban la fuerza para nuestro radioteléfono. En cuanto a la radio propiamente dicha, todavía se encontraba en su embalaje de cartón. Había llegado hacía tan poco que no habíamos tenido tiempo de sacarla de él y mucho menos de instalarla y de probarla como era debido. Como muchos otros artículos de nuestro equipo, constituía un factor desconocido. Nos habíamos puesto en contacto con innumerables fabricantes de radios para que nos suministrasen un aparato adecuado, pero la mayoría de ellos se desanimaban ante la idea de someter sus aparatos a las condiciones de un barco sin cabinas. Hasta los fabricantes de aparatos para usos militares, diseñados para ser arrojados en paracaídas, dudaban de que sus equipos pudieran sobrevivir a bordo del *Brendan*. Fue en el último momento cuando nos regalaron uno.

El resto de nuestro equipo era relativamente básico. Teníamos una balsa salvavidas y una caja de bengalas de emergencia, bidones para agua y para queroseno, un pequeño goniómetro sextante, tablas y un montón de cartas de navegación. Casi toda el agua potable iba contenida en tubos blandos de goma —equivalente moderno de las ánforas de cuero de los monjes— y, estibada bajo los palmejares, servía también de lastre. La comida iba dentro de bolsas de plástico —una para cada día— y, si mis cálculos eran correctos, cada una contenía suficiente comida para cinco hombres durante 24 horas. La comida propiamente dicha era la pesadilla de un sibarita. Consistía en las habituales latas de carne, pescado y alubias ya cocidas; sobres de sopas y legumbres deshidratadas; frutos secos y tabletas de

chocolate, y un, al parecer, interminable suministro de galletas de avena escocesas que yo esperaba se probasen como sustituto del pan.

Basados en nuestras pasadas experiencias, George y yo dudábamos de llegar a pescar suficientes peces como para suplementar nuestra dieta y, contemplando todos aquellos paquetes de comida deshidratada, tuve la premonición de que no todo iría sobre ruedas. Todo parecía ser de plástico. Más de la mitad de los artículos iba envuelta en plástico o en barriles de este material. Pasamos todo un agitado día envolviendo cada artículo en una segunda bolsa de plástico, antes de envolver toda la ración diaria en una bolsa aún mayor. Nuestra comida parecía de plástico y olía como éste, y —como más tarde se vino a demostrar— también tenía sabor a plástico.

Los monjes de Brendan habrían probablemente cocinado sobre un fuego de turba o de madera que mantendrían encendido en una superficie refractaria o en alguna caldera que pudiera ser transportada a tierra. Además, por supuesto, estaban acostumbrados a comer frío. Por otra parte, yo tenía gran confianza en el efecto que para la moral tendría el hacer comidas calientes de forma regular, de modo que me las había arreglado para montar un tradicional hornillo de queroseno en el interior de una caja metálica de aproximadamente el tamaño de una pequeña arca. La tapadera, al levantarse, servía de parabrisas; dos aletas laterales abatibles se podían alzar a fin de dotarlo de mayor protección, y —su ventaja primordial— todo el hornillo iba montado en anillos giroscópicos. Se trataba de un ingenioso dispositivo, ya que, de esta manera, podíamos ubicar la caja para cocinar en cualquier parte y bajo casi cualquier condición meteorológica.

Había otra pieza de equipo en la rampa de botadura de Cala Brandon que hubiese extrañado a cualquier propietario de yate pero no a un monje medieval. Junto al barco, con un aspecto y olor horribles, yacía una pesada y húmeda pila de pieles de oveja. Había leído que los exploradores del Polo las encontraron excelentes aislantes para dormir en el hielo y, como se trataba de un material absolutamente típico de los tiempos de San Brendan, pensé que valía la pena embarcarlas como esteras para dormir a bordo. Tal y como se pudo probar, el olor a oveja iba a formar junto con el de la grasa y el cuero, el triunvirato de olores que impregnaría nuestras vidas durante la totalidad del viaje.

Como ropa había elegido modernas prendas de navegación. Cada miembro de la tripulación tenía un color diferente para no confundirse. George era naranja; yo, amarillo, y, como correspondía al más irlandés de nuestros tripulantes, Arthur Magan había elegido el verde, el color tradicional de Irlanda. Arthur tenía ya un mote para el viaje: el “Botas”, porque el día en que apareció para unirse al proyecto, lo hizo calzando un par de botas del número 46 dignas de un vaquero tejano de buen tamaño. De hecho, casi todo lo que tenía que ver con Arthur era de buen tamaño. Era fornido y medía más de un metro ochenta, con un escandaloso pelo rubio que crecía en todas direcciones. Rezumaba un genial aire de desaliñado desorden que le daba el aspecto de un osezno amigable saliendo de su hibernación. A sus 23 años, era el tripulante

más joven y también el más fuerte. Cuando algo se encasquillaba, o se necesitaba levantar uno de los palos, o había que ajustar una amarra, era el “Botas” el encargado de hacerlo. Cuando supo del *Brendan*, me escribió una carta que era un modelo de concisión:

Querido Tim:

Te remito ésta para ofrecerme como posible miembro de tu tripulación. La señora Molony me facilitó tus señas. Fui compañero de escuela del hermano de George.

He navegado desde que crecí lo suficiente para acercarme a un bote. Hasta hace poco he pasado algunos meses del invierno pescando a bordo de barcos de arrastre en aguas islandesas.

Sé que no conseguiremos nada escribiéndonos. Estoy a tu disposición en cualquier momento para ir a verte y ver si estás interesado.

Muy agradecido,

Arthur Magan

Lo invité a que viniese a Cork, y dos días más tarde irrumpía en el astillero, embutido en sus botas; echaba una breve ojeada a todo el contorno del barco, mascullaba su nombre, se enfundaba en una vieja chaqueta de cheviot que era un caleidoscopio de parches y remiendos y se ponía a trabajar con nosotros.

Como las de su carta, las frases del “Botas” eran cortas. Poco a poco fui averiguando que su familia vivía cerca de Dublín, que había pasado gran parte de su niñez en Valentia, cerca del Dingle, y que “sabía algo de navegación”. También descubrí más tarde que era un imán para las muchachas. Ninguna damisela se resistía a darle de comer, ordenar sus cosas y, en líneas generales, ocuparse de él. Parecía personificar el proyecto femenino por excelencia, aunque también sin esperanza posible. En cada escala de nuestro viaje, volvía al *Brendan* acompañado por su última amiguita, en cuya mirada se reflejaban la tristeza y la desesperanza y ante cuyos mismísimos ojos el “Botas” volvía a sumirse en su caótico aspecto habitual desde el momento en que ponía el pie sobre la cubierta de la embarcación. Luego de un tiempo, fuimos descubriendo que solía olvidar tras él algunas de sus prendas, que recibíamos por correo en nuestra siguiente escala. A Arthur no le preocupaban demasiado estas cosas. Jamás adelantaba ninguna información a menos que le fuese pedida, y su familia se enteró de que había sido elegido como tripulante del *Brendan* el día en que su padre leyó en el periódico que un tal “Botas” Magan participaba en el viaje.

—¿Conoces a alguien que se llame “Botas"? —preguntó su padre por encima de la mesa donde desayunaba.

—Sí, yo —fue la lacónica respuesta de su hijo.

En aquella lluviosa mañana en Arroyo Brandon, el arrugado y verde traje de navegar de Arthur se veía coronado por —¡qué raro!— una destrozada gorra de Sherlock Holmes con sus orejeras flotando al viento.

—¿Qué? ¿Te has puesto el traje de “Inspector” de la “Pantera Rosa”? —la infaltable gracia provenía de Peter Mullett.

Peter era el fotógrafo del *Brendan* y vestía ropa de navegar de un color rojo que lo hacía parecerse más a un loro que al gorrión londinense que propiamente era. Nacido y educado en Londres, había tenido gran éxito como fotógrafo de revistas antes de hartarse de la vida en la ciudad, abandonar su trabajo y trasladarse con Jill, su fascinante ex modelo y esposa, y su hijo Joey al oeste de Irlanda. Allí se había comprado una parcela de terreno, edificando con sus propias manos una casita diseñada por él mismo, y se había asentado para vivir de la manera más sencilla posible. También oyó hablar del *Brendan*, y me impresionó su llegada a los astilleros acompañado por una enorme maleta.

—¿Te trajiste las cámaras? —le pregunté.

—Sí. —me contestó, al tiempo que abría la maleta.

Ésta se encontraba dividida en el centro. De un lado y perfectamente ordenado en sus correspondientes camas de protectora espuma de nailón, se hallaba todo el equipo profesional de un fotógrafo: cámaras, objetivos y aparatos surtidos. Pero lo que verdaderamente llamó mi atención fue el otro lado de la maleta. Había un juego de herramientas de carpintería bien estudiado y utilizado: sierras, cuchillas para desbastar, cepillos para superficies cóncavas, berbiquíes, garlopas y todas las herramientas de un carpintero profesional. El *Brendan* no contaría solamente con un fotógrafo, sino también, y al mismo precio, con un hombre que podría reparar su maderamen durante el viaje.

Rolf Hansen, vestido con su equipo noruego de navegar, de color azul, era el quinto miembro de la tripulación y el último en unírsenos. Había venido desde Noruega para presentarse como voluntario, y era un fanático de la navegación. Su afición favorita era entrevistar a viejos pescadores retirados en los lejanos pueblecitos costeros de Noruega y coleccionar los recuerdos que tenían de los días en que todavía navegaban a vela. Bajo, con un imponente tórax y con gafas, Rolf seguía inmediatamente al “Botas” en palabras; en parte porque hablaba sólo un rudimento de inglés, pero en parte también porque veía la navegación como un asunto muy serio. Cuando alguien se aventuraba a preguntarle si estaba casado, contestaba con aire convencido que lo estaba con la mar.

De este modo, la tripulación del *Brendan* la compartían: un irlandés, un noruego, un inglés y un cockney, uno de esos londinenses del barrio de Bow. Me preguntaba qué tal nos entenderíamos durante los días que indudablemente se nos acercaban. Íbamos a lanzarnos a una aventura que difería en dos importantes puntos de los anteriores viajes realizados a bordo de reconstrucciones de embarcaciones históricas. Primero, el *Brendan* era un auténtico barco, no una balsa. No se trataba de una simple plataforma que los vientos y corrientes podían llevar a su destino si la suerte la acompañaba. Tenía que ser tratada y navegada según las reglas, si se quería sobrevivir, y no daba mucho margen para errores. Una simple equivocación —un

cabo que se soltase de una cornamuza o una vela que el viento aplastase repentinamente contra un palo— y zozobraría con los consiguientes y desastrosos resultados.

En segundo lugar —y esto era muy importante—, íbamos a aventurarnos en aguas frías y en las que pocos yates modernos se atreverían a navegar. No se trataba de un crucero bajo el sol y en el que sólo íbamos a utilizar los trajes de baño. Navegaríamos a bordo de una embarcación muy pequeña, sin cabinas y en condiciones subárticas, en las que tendríamos que cubrimos durante semanas con ropas muy abrigadas, y que frecuentemente nos veríamos empapados por la lluvia y las salpicaduras, además de que, según los expertos en técnicas de supervivencia de la Marina Real que nos habían entrenado, si alguien caía al agua sin estar vestido en forma adecuada, moriría en cinco minutos.

Afortunadamente, el mal tiempo de que había hecho gala el día de San Brendan no había desanimado a nuestros amigos. Muchos de los que nos habían ayudado vinieron a la península del Dingle para decirnos adiós y celebraron en un cercano hotel una fiesta de despedida que sólo la jovialidad de los irlandeses podía organizar. Se consumieron grandes cantidades de whisky y cerveza y las animadas conversaciones culminaron cuando un irlandés especializado en relaciones públicas, para calmar el ambiente, ofreció pelearse con todos nuestros críticos en el preciso momento en que el techo del bar regó a todos los presentes con una inmensa gotera formada por el agua acumulada en el tejado durante tantos días de lluvia.

—¿Por qué se embarca en este viaje? —preguntó un periodista a cada uno de los tripulantes.

—Porque me gusta navegar y quiero aprender a manejar este tipo de embarcación —contestó George.

—Porque es un reto —dijo Peter.

—Porque amo la mar —repuso Rolf.

—Porque sí. Porque me divierte —gruñó Arthur, dando un buen trago a su jarro de más de medio litro de cerveza.

—¿Y qué piensan sus esposas de que se lancen al Atlántico a bordo de eso?

—A Peter no se le puede impedir que haga lo que quiera —dijo Jill Mullet mirando a su marido—. Además que ya iba siendo hora de que se interesase por algún proyecto.

—Creo que George debe hacer lo que quiere —coincidió Judith—. Aparte de que espero ir a verlo cuando el *Brendan* llegue a Islandia.

Mi mujer se las arregló para soslayar la pregunta.

—Tim siempre hace cosas de este tipo —contestó con una sonrisa al periodista—; además soy una especialista en la Edad Media y, por lo tanto, estoy de acuerdo con todo lo que contribuya a aumentar los conocimientos medievales.

Y llegó la inevitable pregunta:

—¿No están preocupadas?

Las tres mujeres se miraron una a otra.

—No —fue la firme respuesta.

El 17 de mayo amaneció con buen tiempo. Algunas nubes altas recorrían el cielo mientras que otras, presagiadoras de tormenta, eran visibles en el horizonte. Las olas abandonadas por la anterior galerna se introducían en la cala, y subí a una de las dos casitas situadas junto a la carretera para consultar a Tom Lehay, que vivía allí y también tenía un *curragh* en la cala. Tom era otro miembro, alto y de dulce hablar, de esta raza de hombres curtidos que forman la población del Dingle.

—Vuelva a su hotel y descanse un poco —me dijo—. Lo necesita. Y no se preocupe por el barco. Mi hijo y yo le echaremos una ojeada para comprobar que todo esté en regla. No puede pasar nadie sin hacerlo antes por aquí y sin que lo escuchemos.

Y cumplió su palabra. En las últimas horas de la madrugada, cuando bajé a comprobar que todo iba bien a bordo del *Brendan*, me encontré con la silenciosa figura de Tom Lehay apoyada y recortándose contra el muro que bordeaba la cala mientras mantenía la mirada fija sobre la embarcación. Le di las gracias por su ayuda.

—Algunos muchachos anduvieron merodeando la noche pasada —me dijo—, pero eran del pueblo y no creo que se llevaran nada.

La honradez de los niños del país era tal que, aunque habían explorado tanto el exterior como el interior del *Brendan* y enredado con todos los descubrimientos que hicieron, como linternas, tabletas de chocolate y otras delicias, no faltaba ni un solo artículo.

Ahora al contemplar cómo subía la marea en la cala, pedí a Tom su opinión.

—¿Cree usted que podremos zarpar hoy?

—Espere a que cambie la marea —me aconsejó mirándome fijamente—. Le quedan pocas horas, dos o tres como máximo, para poder hacerlo. Si yo fuese usted, no esperaría ni un minuto más.

—¿Por qué no, Tom?

—No me gusta el tiempo que viene. Va a traer viento y lluvia, y, si el viento es del Noroeste, traerá marejada. Se van a ver encajonados en la cala y no respondo de la seguridad del barco. Las olas lo podrían destrozar.

—De acuerdo, Tom. Zarparemos en cuanto la marea levante al *Brendan* de la rampa. ¿Nos acompañará usted?

—Naturalmente, como también lo harán mis oraciones y las de mi familia —contestó.

Era el *curragh* de Tom el que vi en la Cala Brandon por primera vez y hacía tantos meses durante mi visita original a la zona, y me acordé de que Tom era el último de los hombres que, desde allí, se hacían regularmente a la mar a bordo de un *curragh*. Me parecía apropiado que nos viese zarpar el último descendiente de una tradición que se remontaba mil años.

Aquella mañana, los habitantes de la localidad se iban reuniendo en la cala.

Granjeros con sus familias colgando de todos los ángulos de los embarrados tractores; automóviles llenos de gente en vacaciones, porque el Dingle es lugar preferido para éstas; estudiantes a pie y en bicicleta; incluso una pareja de policías locales muy orgullosos en el interior de su elegante coche azul, se acercó a vernos. Aunque oficialmente venían para controlar a la muchedumbre, se encontraban mucho más interesados en curiosear, junto a otros visitantes, lo que había a bordo del *Brendan*. Un pequeño grupo de sacerdotes se sentó cómodamente en el borde superior del muro y, desde allí, nos enviaba su bendición. En el embarcadero, una anciana, abriéndose paso a través de la multitud, introdujo en mi mano un pequeño botellín de agua bendita.

—Que Dios los bendiga y los conduzca sanos y salvos a América —dijo.

—Rezaremos todos los días por ustedes —corearon unas monjas.

Guardé el botellín en lugar seguro, debajo de la doble regala, en el mismo lugar en que todos los *curraghs*, por pequeños que fuesen, guardaban otros semejantes. John O'Connell nos dio a cada uno de los tripulantes un pequeño motivo religioso. Tenía el aspecto abatido por la tensión y por la preocupación. También lo tenían nuestras esposas y familias.

—Cuide de nuestro hijo —me pidió el padre de Arthur.

Rolf saltó a tierra desde el *curragh* de Tom Lehay. No había podido resistir la tentación de darse una vuelta en una embarcación como aquélla. Ya iba siendo hora de hacernos a la mar.

—¡Vamos! —grité a la muchedumbre—. ¡Échennos una mano para deslizarnos por la rampa!

Se produjo una confusión de rostros y de manos y hombros que empujaban el pardo casco de cuero, y, con un suave ruido de deslizamiento, el *Brendan* abandonó la rampa y fondeó en mitad de la estrecha cala.

—Adiós, papá. —La superficie del agua condujo claramente hasta mis oídos la vocecilla de Ida.

Gracias a Dios, tanto ella como Joey Mullet lo estaban pasando tan bien juntos que consideraban la partida como una simple diversión.

—Hay que izar las banderas —indiqué a George.

Éste las izó en el palo mayor. Se hallaban en el mismo orden en el que íbamos a visitar los países que representaban: la tricolor de Irlanda; la bandera de la Unión, por Irlanda del Norte; la Cruz de San Andrés, de Escocia; por las Islas Feroe, la bandera de Islandia) la danesa, por Groenlandia; La Hoja de Arce del Canadá, y, finalmente, las Barras y Estrellas. En la perilla del mástil y en solitario ondeaba la oriflama de *Brendan*, la cruz roja sobre fondo blanco.

Había tantas cosas que hacer en el último minuto que no teníamos tiempo de ponernos nerviosos ni de preocuparnos. Todos estábamos ansiosos por hacernos a la mar. Inevitablemente, tuvimos un contratiempo de última hora: el ancla se había enganchado bajo una roca. El Botas le dio un fuerte tirón, pero no se liberó. Una

lancha de pesca se nos acercó.

—Échennos un cabo. Lo pondremos al cabrestante.

Su cabrestante tensó la cuerda, el ancla se soltó y el *Brendan* se vio libre. Justo al mismo tiempo, el viento amainó casi por completo. Empuñé el timón, mientras George y los demás se hacían con los remos.

—¡Boga!— grité.

El *Brendan* ció y, balanceándose, comenzó a salir de la cala, proa al Atlántico. Con mucho lastre y torpemente, cabeceaba al tomar en la barra la mar de proa.

—Esto es como hacer avanzar a un superpetrolero remando con un bolígrafo —gruñó George echando una ojeada a la delgada pala de su remo.

A cada uno de nuestros costados nos acompañaba un *curragh*. Tom Lehay venía a bordo de uno de ellos y me fijé en que en la proa de ambos ondeaba airosamente una pequeña bandera irlandesa.

La multitud hacía ondear sus brazos y nos deseaba buena suerte a gritos. Entonces, al pasar los elevados acantilados situados a ambos lados de la bocana, me volví y contemplé una vista que jamás se borrará de mis recuerdos: más de doscientas personas se dirigían, corriendo y tropezando, a la punta para obtener una vista final. La visión tenía algo de irreal ya que el sol se ponía al Oeste y sus rayos, barriendo la superficie de la mar, hacían recortarse como en un friso las siluetas de la gente que se agolpaba en la cima. Sus figuras se veían muy pequeñas y muy negras, como una fila de disciplinados insectos que se dirigiesen a un mismo lugar: el extremo del acantilado. Desde allí podían ver cómo, disminuyendo de tamaño, nos íbamos adentrando en el océano. Jamás había sido testigo de tanta determinación y me sobrecogió la idea de que me recordaran a los peregrinos que cada año trepaban a la cima del Monte Brandon para celebrar la misa en el día de su Santo Patrón. Nos había ayudado tanta gente y tantos fueron quienes depositaron su confianza en nosotros que no podíamos dejarles mal.

En cuanto atravesamos la barra y desapareció el peligro de que la marea nos hiciese encallar en la cercana punta, di orden de que se izaran las velas. El viento venía del Suroeste, lo que nos convenía para costear Irlanda. Se hincharon las cruces célticas de las velas del *Brendan* y comenzamos a ganar velocidad. Subimos a bordo los poco manejables remos y acomodamos todos los objetos sueltos mientras la embarcación se iba fijando en su rumbo. El brazo de Tom Lehay se agitó en un adiós, y los dos *curraghs* que nos escoltaban volvieron la proa, alejándose al poco tiempo en dos diminutos puntos que desaparecían en el seno de cada ola. Por fin poníamos rumbo a nuestro destino.

5

Gaeltacht

Debajo de nosotros, el *Brendan* elevaba y hundía su proa en cada cresta de ola con un movimiento que era a la vez lento y delicado. La forma del casco se encorvaba ligeramente y volvía a recobrar su posición ante las diferentes presiones del oleaje, y los palos, en forma acompasada, rechinaban contra las bancadas. A popa, en el puesto del timonel, la sólida caña de diez centímetros de espesor del remo-timón se acunaba con suavidad en el marco en forma de H que hacía las veces de estrobo y tolete. De vez en cuando, la caña se dejaba caer de nuevo en este receptáculo con un ruido sordo que se dejaba sentir como un escalofrío a lo largo de ambas bandas. Pero, aparte de este sonido, la embarcación era notablemente silenciosa. El cuero parecía absorber el habitual chapoteo que suelen producir las pequeñas olas al lamer el casco, y el armazón, sujeto por correas de cuero, ahogaba el sonido de los pantocazos que se registra en embarcaciones de casco rígido. El resultado era una sensación de incorporeidad, algo como si formáramos parte del movimiento del mar, amoldándonos a su oleaje.

Esta sensación aumentaba por la escasa distancia que el *Brendan* tenía entre la línea de flotación y la borda. Entre ésta y el agua solamente había 50 centímetros, de modo que cualquier modesta olita la sobrepasaba. Pero, a medida que avanzábamos, el barco alzaba su casco de manera lenta y deliberada y la ola se deslizaba por debajo. El movimiento hacia arriba y abajo era desconcertante.

Arthur primero y Peter después empezaron a ponerse verdes por el mareo. Era inútil recomendarles que saliesen a respirar aire fresco porque toda la embarcación estaba prácticamente al aire. El único remedio consistía en distraerse en las diversas tareas pendientes. Había que adujar y estibar algunos cabos. Había que poner orden entre las drizas y escotas para que no se enredasen unas con otras. El combés era una mescolanza tal de bidones de agua y bolsas de comida que no se podía poner el pie sin riesgo de dislocarse un tobillo. Estibamos todo a fin de dejar el mayor espacio libre posible. Sujetamos todos los remos en el centro de la embarcación y nos aseguramos de que el ancla quedara dispuesta encima de todo el montón.

Todas estas faenas contribuían a que mantuviésemos nuestras mentes distraídas durante las primeras y extrañas horas del viaje. Hablábamos muy poco. Cada uno de nosotros se hallaba envuelto en sus propios pensamientos, cavilando acerca de los días y semanas venideros que deberíamos pasar, hacinados, en nuestra pequeña

embarcación. Yo, por ejemplo, me daba perfecta cuenta de que las pequeñas decisiones que tomáramos ahora, como dónde colgar los prismáticos o cómo doblar las pieles de oveja, iban a ser las normas para el resto del viaje. La mente humana tiende hacia el orden y busca la rutina y, una vez que se han tomado dichas decisiones se transforman en arreglos permanentes.

Ninguno de nosotros, me atrevo a aventurar, se preocupaba demasiado del objetivo principal del viaje. Éste era un lujo reservado para el futuro, una excursión mental para distraerse durante los largos periodos de aburrimiento comunes a todos los viajes en embarcaciones pequeñas. De momento, nos bastaba con saber que el viento hinchaba las velas del *Brendan*, que éste avanzaba y que las aguas grises del Atlántico nos rodeaban.

Pero algo teníamos que hacer para procuramos espacio donde dormir. Tanto el abrigo de proa como el del centro de la embarcación estaban demasiado llenos de objetos y equipos como para que nadie pudiera descansar allí. Arthur y Rolf ocupaban los dos espacios delanteros, uno a cada lado del palo trinquete, echados sobre los palmejares. Era imposible levantarse rápidamente y se necesitaba gran agilidad para salir de debajo de las bancadas, aunque, por lo menos, nuestros dos "gorilas", como cariñosamente llamábamos a nuestro pelotón del músculo, contaban con suficiente espacio para estirarse cuan largos eran, y podían estibar sus pertenencias sujetas con correas, al forro del casco. El Botas y Rolf se vengaban llamando al abrigo del combés "el cuarto de las niñas" y se burlaban mientras George, Peter o yo nos abríamos paso como topos en su interior, intentando apartar objetos y hacernos un lugar para reposar. Pronto descubrimos que era una tarea imposible. Simplemente, no había suficiente espacio para tres hombres y sus equipos.

—O encontramos dónde estibar todos estos equipos de repuesto o tendremos que tirarlos por la borda —dije contemplando dudosamente el desordenado montón.

—Vamos a quitar parte de los flotadores de popa y emplear el espacio en colocar nuestro equipo —sugirió George.

—De acuerdo, pero no pongáis nada que pese demasiado porque nos quedaríamos apopados y, en caso de necesidad, el barco no podría dejar pasar las olas por debajo. Debemos tratar de mantener casi todo el peso en el centro para que tanto la proa como la popa se levanten con la mar.

—Muy bien; échanos una mano —dijo George apresuradamente mientras abría el pequeño mamparo colocado tras el puesto del timonel. En el fondo de aquél había unos bloques de espuma flotadora que habíamos instalado para el caso de que el *Brendan* se inundase. Sin arrepentimiento alguno, George asió uno de los grandes bloques y lo arrojó a la mar, donde quedó balanceándose sobre nuestra estela.

—Todavía no basta —anunció George.

Se escuchó un crujido y otro bloque más saltó por la borda.

—Ya casi está. Pásame la sierra, por favor. —En pocos segundos se encontraba serrando furiosamente con el propósito de agrandar el hueco.

Mientras tanto, yo me ocupaba de reunir todos los objetos que esperaba no íbamos a necesitar por algún tiempo: cartas y libros de navegación correspondientes a las Islas Feroe e Islandia, y piezas de repuesto para la cocina y la lámpara. Todo ello quedó estibado en el recién abierto hueco. Eché una ojeada al sextante. ¿Para qué molestarse con un sextante si todavía nos encontrábamos cerca de la costa? Los monjes irlandeses no lo habían necesitado. Por tanto, también escondimos el sextante.

A continuación, nos pusimos a ordenar el interior del abrigo. Medía metro ochenta por metro ochenta y no era mayor que una cama grande de matrimonio. De alguna manera teníamos que hacer sitio para que durmiesen tres personas; además debíamos colocar nuestras ropas, un radioteléfono, todo el equipo fotográfico de Peter y el mío de navegación. El hacinamiento era extraordinario. Construimos una repisa para colocar la radio y apilamos los sacos marineros para que dividieran el refugio a lo largo. Esto dejaba a un lado un tercio del espacio y yo, como patrón, tenía el privilegio de dormir en esta zona. No era mayor que un cubil, e incluso no podía echarme sobre mis estrechas espaldas, de manera que tenía que dormir de costado, con la cabeza debajo de una bancada y los pies apoyados contra el extremo opuesto del refugio.

Incluso así, tenía más suerte que George y Peter. Estos tenían que repartirse los dos tercios restantes del espacio y sin la ventaja de que alguna pared los separase. Cuando George daba una vuelta en el interior de su saco de dormir, no podía evitar el dar alguna patada a Peter y, cuando éste tenía que salir para hacerse cargo de su guardia, casi no podía hacerlo sin pisar a George. Para mayor complicación, llevábamos tanta ropa, jerseys e impermeables, que nos volvíamos terriblemente torpes. Decidimos que bajo ningún pretexto las botas de agua deberían entrar en el abrigo, lo que tuvo como consecuencia que, incluso colocándolas boca abajo, se llenaran siempre de agua, de modo que, para ir a la guardia, el primer paso habitual era meter los pies en unas botas mojadas.

Dividimos las guardias en turnos de dos horas y de dos hombres. El hecho de ser cinco personas las que estábamos a bordo implicaba que cada una de ellas velaba cuatro horas y tenía solamente seis horas para descansar. Como el *Brendan* no mantenía el rumbo por sí mismo, necesitaba siempre un timonel, lo que aumentaba nuestro trabajo. Afortunadamente descubrimos que el segundo hombre de la guardia podía mantenerse alerta al abrigo del viento y de la lluvia, siempre y cuando se encontrase preparado para una emergencia. De esta manera, cada vez que un timonel terminaba su turno de dos horas, entregaba la guardia al compañero y despertaba al próximo, quien se ponía su impermeable, se trasladaba a la caseta y, acurrucándose sobre los palmejares, se disponía a ayudar al timonel o a recibir de éste la guardia una vez transcurridas sus dos horas de turno.

Aquella primera noche dormimos lo justo en nuestro nuevo ambiente. Solamente a Rolf parecía no afectarle el cambio. Se arrastró al interior de su saco y se durmió profundamente, feliz de encontrarse de nuevo en la mar. Mientras tanto, el *Brendan*

continuaba su rumbo hacia el Norte. Era una noche muy negra, rociada por varios chubascos y en la que la nubosidad iba en aumento. Lo más molesto era la lluvia. Más que las rociaduras de la mar, el agua de lluvia calaba por los resquicios de nuestras ropas. En el lugar del centro de la embarcación en que guardábamos nuestras provisiones se acumulaban los charcos; la lluvia se deslizaba por el brazo del timonel mientras éste se aferraba a la cruceta del timón. Las pieles de oveja que habíamos colocado sobre las bancadas estaban saturadas de agua de lluvia y rezumaban como esponjas cada vez que nos sentábamos sobre ellas. Lo peor fue que, al empaparse, las velas duplicaron su peso. Aún cumplían con su misión y el barco seguía navegando, pero, bajo la luz del alba, George señaló el palo mayor.

—No me gusta cómo se alabea el palo con el peso de la vela, Tim —dijo—. Creo que con una ráfaga de viento se rompería.

—El fresno es lo bastante fuerte para sostener las velas —contesté—. Esa madera antes de partirse se podría doblar casi como una caña de pescar.

—Sí, pero mira lo que está haciendo a la bancada del palo y a la carlinga —me advirtió.

Juntos pasamos revista a la parte inferior del palo, en que éste encaja en un nicho cortado en la bancada de remar, y a la carlinga, especie de caja de madera de roble en que descansa el pie del mástil.

—Mira; con el movimiento el palo está cortando la bancada. Va a romper los soportes laterales. Si lo hace, el palo se irá al garete. Con cualquier maretazo puede caer al agua.

Estaba de acuerdo con él. Teníamos que disminuir la tensión que producían las empapadas velas antes de que éstas rompiesen el palo. Arriamos las velas unos sesenta centímetros y sujetamos sus pujámenes con unos matafiones de cuero para que no se moviesen tanto con el balanceo del barco. La situación mejoró, aunque los palos todavía se alabeaban y doblaban de manera alarmante.

Llegó la hora del desayuno y preparamos la pequeña cocina para hacer café. Nos pusimos de acuerdo para que cada hombre hiciese una comida por turno, a fin de distribuir este trabajo y para que ninguno pudiera quejarse del cocinero, ya que todos tendríamos que sufrir los guisos de los demás. Pero como muchas buenas ideas parecidas, ésta fue una de las que con el transcurso del tiempo se probó poco factible y, en este caso, en poquísimo tiempo.

Yo hice el desayuno. Entonces, George, quien libremente admitió contarse entre los peores cocineros del mundo, aunque entre los mejores fregadores de platos, se ofreció a limpiar los de mi turno si, a cambio, yo guisaba cuando le correspondiera a él. Así que también hice la comida del mediodía.

A continuación, le tocó a Rolf guisar la cena, o más bien, fue a la cocina a quien le tocó guisar a Rolf. La cocina de kerosene necesitaba ser ajustada con sumo cuidado y los esfuerzos de Rolf por hacerlo se transformaron en un continuo encender de cerillas, densas nubes del humo y repentinas llamaradas que le chamuscaron las

manos y cubrieron todo de hollín. Rolf continuó hasta quedarse sin cerillas y, como todos teníamos hambre, yo tuve que cocinar. Cuando le llegó el turno a Peter, las cosas fueron un poco mejor, aunque su estofado de legumbres era tan anónimo que nadie pudo reconocer los ingredientes. Después le tocó a Arthur. Rebuscó en la bolsa de la ración diaria, sacó un paquete de puré de patatas instantáneo y, con un aspecto de hallarse más mareado que nunca, dijo:

—Bueno, me tendréis que enseñar cómo se hace esto.

—Te propongo algo mejor —contestó Peter con un actoral suspiro—. ¿Por qué no hacemos que el patrón se ocupe de cocinar?

Y así fue, por lo menos de momento.

Nuestras primeras comidas tenían inevitablemente el gusto a la grasa de lana. Sin pensar en esto habíamos recubierto el casco del barco con una nueva capa antes de botarlo y, sin la menor consideración, rezumaba grasa por todos sitios. Ahora lo lamentábamos. Nos pringábamos con la grasa de lana en cuanto tocábamos cualquier cosa: bancadas, cabos, la cocina y, por supuesto, la grasa se adhería a los cuchillos y tenedores, cantimploras y recipientes. Cuanto tocábamos y probábamos tenía la consistencia y el olor de la grasa de lana, hasta que el exceso de ésta fue desapareciendo.

Sólo las provisiones de licores parecían haber conseguido evitar la grasienta maldición. Constituían legión el número y variedad de botellas que nos regalaron justo antes de hacernos a la mar. Daba la impresión de que quienes tanto bien nos deseaban, pretendían sumirnos en un estupor alcohólico. Las botellas entrechocaban cada vez que el *Brendan* se balanceaba. Las había de whisky y de cerveza irlandesa, de aguardiente noruego para Rolf y hasta de un brebaje, con aspecto feroz, llamado “La Muerte Negra”, que nos regaló un amigable islandés. Pero de lo que verdaderamente nos mostrábamos orgullosos era del barrilito, especialmente construido para el *Brendan* por las Destilerías Irlandesas, que contenía nueve litros de espléndido whisky de malta. Tan pronto como nos organizamos y pusimos todo en orden, abrimos la espita del barril, alzamos nuestros jarros y brindamos:

—¡Por San Brendan y su Viaje!

Avanzamos bastante bien. Durante las primeras veinticuatro horas de navegación, el *Brendan* se dirigía, impasible, proa al Norte. A popa, y entre los chubascos, nuestros ojos podían captar cómo la cima del Monte Brandon se ocultaba poco a poco tras el horizonte. Dejamos a estribor la desembocadura del Shannon, cuya bahía era el último refugio con que contaríamos durante 65 kilómetros. El navegar esta costa de sotavento con el *Brendan* consistía en ir recalando en todos los puertos de refugio por si una galerna nos empujaba a la costa. Había marcado isla Scattery, en la desembocadura del Shannon, como una alternativa.

En tiempos de los monjes, Scattery había marcado un hito en la navegación de *curraghs*. Se trataba de un lugar santo, ya que, según la tradición, San Senan, contemporáneo de San Brendan, había vencido allí al monstruo Cata y fundado un

monasterio en la primera mitad del siglo VI. Hoy, su reliquia más evocadora consistía en un muñón de torre cilíndrica erigida quizá por los mismos monjes para refugiarse de las incursiones vikingas. Hasta épocas recientes, cuando los pescadores locales botaban una nueva lancha, la hacían navegar en el sentido del sol alrededor de la isla para que la suerte la acompañara, y llevaban a bordo una piedra procedente de Isla Scattery como talismán.

Tenía esperanzas de que, en su primera singladura, el *Brendan* pudiese pasar frente al largo dedo de Punta Slyne sin tener que variar el rumbo. Punta Slyne se adentraba en el Atlántico por la costa occidental y constituía el primer accidente geográfico de importancia en nuestra navegación costera. Desgraciadamente, no fue así. El viento se fue convirtiendo en Oeste y nos acercaba a la costa. Por cada diez millas que la embarcación avanzaba se desviaba una hacia estribor.

La oscuridad de nuestra segunda noche a bordo cayó sobre el *Brendan* mientras éste se abría camino rumbo al Norte, tan silenciosamente que embistió a un alcatraz que dormía sobre el agua. El ave no se despertó hasta que la proa la tocó, con lo que el pobre animal se hundió en la mar. Se oyó un graznido de sorpresa seguido por chapoteos y aleteos, y el airado alcatraz salió a la superficie de la estela dejada por nuestra embarcación emitiendo graznidos de humillación antes de emprender vuelo hacia aguas menos agitadas.

La luz del alba tardaba en romper la neblina, que reducía la visibilidad a menos de una milla. Aparecieron a proa unas rocas que formaban un aislado arrecife y sobre las que las olas rompían, dejando un anillo de espuma. Una rápida ojeada a la carta confirmó que se trataba del Arrecife Skid, ubicado muy al centro de Punta Slyne, y que el *Brendan* no tenía posibilidad alguna de poder bordear ésta a menos que soplase un viento largo por estribor. Cambié el rumbo y el *Brendan* se dirigió en busca de refugio a las Islas Aran. No me sentí abatido. En 36 horas habíamos navegado más de 100 millas, además ¿qué mejor sitio para ir a dar que las Islas Aran?, que, según el *Navigatio,* fueron el lugar donde acudió San Brendan para tratar con su mentor, San Enda, sobre su proyectado viaje a la Tierra de Promisión.

La niebla rompió antes de que saliera el sol y, frente a nosotros, surgieron las Islas Aran. El *Brendan* dejó a su costado el extremo más occidental de las mismas y lo primero que captaron nuestros ojos fue la torre del faro, seguida del elevado perfil de la isla y el verde remendado de los prados que descendían suavemente hasta los montones de piedras calizas que se sumergían en la mar.

George llevaba el timón para aprovechar todo el viento y ceñirnos a la costa todo lo que pudiésemos. Pudimos ver solamente una o dos casas de campo y distinguimos la silueta de un hombre que se dirigía a trabajar la tierra. Qué pensaría, me pregunté, si mirase al mar y viera una escena que lo hiciese retroceder mil años: un *curragh* que procedía del Atlántico; un punto negro que se destacaba en la brillante superficie del océano con sus dos cuadradas velas medievales. Al caer el socaire de la isla, pudimos captar un objeto oscuro que se balanceaba sobre las olas. A primera vista parecía una

boya de balizaje.

—Creo que es un *curragh* —señalé a George, quien cambió el rumbo para ir a investigar.

Unos minutos más tarde podíamos distinguir los perfiles de dos hombres a bordo de la lancha. Subían a bordo nansas para langosta, aunque, en el momento en que nos vieron, abandonaron su trabajo. Tomaron los remos y pusieron a toda velocidad su proa en nuestra dirección. Remaban al unísono y espléndidamente. Si uno de ellos daba media palada, el otro, sin mirar siquiera, también la daba. Su *curragh* no era como los del Dingle, sino que tenía la típica forma de los de Aran, con la popa en espejo. Sin embargo, esta diferencia no afectaba en absoluto su forma de conducirse en la mar. Los dos pescadores se acercaron hasta poco más de cuatro metros y cambiaron rumbo con toda limpieza para ponerse a nuestra altura y poder contemplarnos mejor. Uno de ellos tenía una melena de vivo color rojo que hacía juego con su barba.

—¿Son ustedes los que van a América? —gritó con fuerte acento, ya que el gaélico es la lengua de las Islas Aran—. ¡Bienvenidos a las islas!

—¡Muchas gracias!

—¿Quieren ustedes algunos cangrejos?

—¡Sí, por favor!

Una lluvia de cangrejos cayó en arco desde el *curragh* al *Brendan* y Rolf recorrió a gatas toda la embarcación, tratando de recogerlos antes de que se escondiesen entre el forro y los palmejares.

—¡Gracias! ¡Muchísimas gracias! —grité—. ¿Cuál es el mejor sitio para desembarcar?

—Diríjanse a la bahía. Ahí estarán en lugar seguro. Sigan la línea de nansas y cuando ya no distingan el faro, métanse a estribor. Pero no lo hagan antes, de lo contrario, encallarán.

Se refería al banco de Brocklinbeg, una giba de arena y rocas que acechaba bajo la superficie del agua. “Fuertes rompientes” decían mis portulanos y, al arriar las velas y acercarnos con cuidado impulsado por los remos, pudimos darnos cuenta del porqué: durante cinco minutos la mar permaneció en calma y, acto seguido, como propulsada por una combinación de viento y mar de fondo, comenzó a alzarse sobre el barco y salió como un chorro, disparada hacia el aire. Ciertamente, no era lugar para el *Brendan*.

Anclamos el *Brendan* en una ancha bahía en la que había un pequeño desembarcadero para que los *curraghs* dejasen su cargamento de langostas. Habíamos llegado a la mayor de las tres Islas Aran, la de Inishmore. Desde el lugar en que fondeamos, la tierra se elevaba poco a poco, formando primero una pequeña playa arenosa, continuando con suavidad para formar una meseta y siguiendo más abruptamente hasta llegar a la cima de la colina. Allí, la isla se terminaba en forma brusca en un acantilado cortado a pico sobre las profundas aguas. Daba la impresión

de que habían levantado uno de los extremos de la isla para que pudiésemos contemplarla a placer y, desde el nivel del mar, admiramos el extraordinario dibujo que formaban los centenares de pequeñas parcelas divididas por muros de piedras sueltas. Se dice que las islas cuentan con unos 3.000 kilómetros de muros de piedra, y el efecto de panal de miel que producen se hace más patente al encontrarse aquéllos desprovistos de puertas. Cada vez que quieren meter ganado en una de las parcelas, los ganaderos quitan las piedras y las vuelven a colocar una vez que aquél ha pasado.

Aquella tarde y tras un enorme almuerzo de cangrejos cocidos en agua del mar, saltamos todos a tierra y dimos un paseo hasta la cima de la colina. El cielo había clareado y, en los pequeños corrales, la hierba se veía salpicada por millares de florecitas primaverales, botones de oro, gencianas, violetas y otras. Encontramos un estrecho sendero, un *boreen* entre dos muros y lo seguimos. Cruzamos un bebedero de ganado en el que un hilo de agua se recogía en una artesa, y llegamos por fin a terreno abierto, en que la tierra se convertía en una pendiente hasta llegar al lejano acantilado. Por toda la falda de la montaña yacían expuestos los huesos de la isla: enormes losas de piedra caliza, cuya superficie, salpicada con marcas como de viruela, sufría en las líneas de falla las cicatrices dejadas por el viento y la lluvia. Estas cicatrices estaban llenas de agua o de flores silvestres. A1 llegar aquí, los muros de piedra de las parcelas aparecían derrumbados, hasta que nuestros ojos captaron una cierta simetría y nos dimos cuenta de que atravesábamos los círculos concéntricos de la muralla que rodeaba la cima.

El *boreen* se había transformado en un borroso camino que conducía directamente al más importante y último de los recintos amurallados, el central, que se erguía sobre la cima como un tambor. En su costado se abría, luminoso, el ojo de su única entrada. Era el portalón de acceso al fuerte de Dun Aengus, uno de los lugares más espectaculares de la Europa prehistórica. Al atravesarlo, llegamos al espacio interior, en el que, en lugar de muro posterior, nos encontramos con el cielo abierto. Habíamos llegado al mismísimo borde del acantilado, donde terminaba la isla. Acercándonos cautelosamente, asomamos las cabezas al abismo y, atravesando con la mirada las bandadas de aves marinas que evolucionaban muy por debajo de nosotros, contemplamos, 60 metros más abajo, la superficie del océano, rota por los grandes trozos de roca que se habían desprendido del borde del acantilado.

La gran fortaleza de Dun Aengus es una de las varias y macizas fortificaciones que fueron construidas en las Islas Aran por clanes irlandeses durante los primeros siglos de nuestra era. Fueron edificadas antes de que San Enda instalase su comunidad monástica en modestas celdas de piedra situadas a la orilla del mar y comenzase el más importante y famoso seminario de toda Irlanda. En cierta manera, las sólidas fortalezas que se cernían sobre las celdas cristianas representaban otro de los cabos que conducían a la búsqueda por San Brendan de la tierra que yacía al poniente, ya que se perdían en las profundidades del pasado céltico. Entre las antiguas creencias de los celtas, existía la idea de una tierra que yacía donde el sol se

ponía y que estaba habitada por las almas de los fallecidos y por extrañas criaturas. Este tema del Otro Mundo aparece en la primitiva poesía pagana irlandesa cuyos bardos relataban los viajes realizados allí por sus héroes y sus experiencias en él. Unas veces el héroe viajaba por encima de las aguas en un carro mágico; otras, se sumergía en las olas para encontrarse en un maravilloso mundo de hermosas doncellas que lo cortejaban. En algunas ocasiones el héroe cabalgaba por los cielos hasta llegar a tan extraño reino. En general el Otro Mundo aparecía como un lugar al que, a pesar de su carácter místico, se podía llegar. Estaba al alcance de algunos afortunados mortales y, cuando se introdujo el cristianismo en Irlanda, el tema pasó con facilidad a sus seguidores, ya que muchos de sus sacerdotes vivían cerca de los antiguos visionarios y santones, de cuya sabiduría participaban, aunque a veces sus doctrinas fuesen incompatibles.

Como consecuencia de ello, la vieja noción del Otro Mundo se entrelazó con la de la nueva religión y se disfrazó con las reglas del cristianismo. Los cristianos creían que el Otro Mundo estaba habitado por santos. Se transformó en un mundo prometido por Dios a los hombres de extraordinaria virtud. Alcanzable, constituía un premio sobre la Tierra, un objetivo a explorar por la Humanidad. E incluso, lo que era más importante, el viaje en sí mismo se transformó en un acto de fe, de modo que los peligros entrañados no hacían sino aumentar su atractivo. En pocas palabras, los viajes cristianos en busca de tierras lejanas cubrían un objetivo vital.

Los monjes cristianos estaban bien dotados para introducir esta idea de la lejana tierra en un marco geográfico más adecuado. Los monjes irlandeses habían acumulado un extraordinario acervo cultural procedente del oeste de Europa. Durante los revueltos siglos V y VI, muchos estudiosos venían a Irlanda huyendo de las agitaciones del continente y traían con ellos manuscritos y enseñanzas de los autores clásicos. Irlanda se transformó en el gran almacén de este tesoro intelectual, donde los monjes copiaron y codificaron las informaciones obtenidas, las comentaron y pasaron esta cultura de generación en generación. Leyeron a Virgilio y a Solino y, a través de traducciones o en el original, tuvieron acceso a los autores griegos.

En sus conceptos geográficos, los monjes creían que la Tierra era redonda “como una manzana”, y así lo enseñaban. Conocían las ideas del Ptolomeo sobre geografía y pudieron leer cómo los romanos enviaron una flota alrededor de Escocia y encontraron unas islas más al Norte. Este florecimiento cultural de Irlanda, del que tanto se ha hablado, duró casi 500 años. Los monjes irlandeses fueron reconocidos como los hombres más cultos e informados del Oeste europeo, y a su debido tiempo, se lanzaron al interior del país para divulgar sus conocimientos. Fundaron escuelas, asesoraron a reyes y hasta a emperadores —Carlomagno fue un gran admirador de la cultura irlandesa— y establecieron monasterios desde la Lombardía hasta Austria. Tanto ellos como sus alumnos fueron contemplados como la inteligencia errante de Europa. Como dijo un observador francés, “casi toda Irlanda, despreciando el mar, emigra a nuestras costas con un rebaño de filósofos”.

Esta increíble vitalidad produjo también el *Navigatio* de San Brendan. Se trataba de una narración medularmente irlandesa, cristiana en inspiración, aunque con reminiscencias de la antigua tradición celta. Como los héroes de antaño, San Brendan fue el héroe que se hizo a la mar con el fin de encontrar la Tierra Prometida y que tantas aventuras experimentó en su periplo. Pero, ahora, el santo viajaba por una ruta distinta; no en un carro que se deslizaba sobre las olas, sino en una prosaica embarcación de pieles tensadas sobre un armazón de madera. Y, también ahora, en vez de en las imaginarias islas de los héroes celtas, el itinerario del santo estaba basado en los conocimientos geográficos reales de los monjes.

Hasta hace poco, se creía que la más antigua de las versiones de la aventura que había sobrevivido no era anterior al siglo X, 400 años después de la muerte de *Brendan*. Investigadores más recientes sugieren que una fecha más aproximada pudiera ser la del año 800, aunque, como es natural, la composición original pueda remontarse a mucho más temprana época.

Conocí al erudito que, más que ningún otro, había contribuido a rastrear el *Navegatio* de Brendan hasta la remota Edad de Oro del monaquismo irlandés. El profesor Jim Carney, de la Escuela para Estudios Celtas, un talento en el campo de la primitiva literatura irlandesa, había realizado excelentes traducciones de poemas latinos y gaélicos, y sus conocimientos de literatura irlandesa eran de gran profundidad.

—Naturalmente, no sabemos con exactitud cuándo se compuso por primera vez el *Navigatio* —me dijo cuando fuimos presentados en la Biblioteca de la Real Academia Irlandesa—. Pero hemos llegado a encontrar una referencia en un poema gaélico del siglo VII en el que se menciona que San Brendan era ya conocido como poeta. Quizás el *Navigatio* sea muy antiguo.

—¿Qué piensa usted acerca de que el *Navigatio* no sea obra cristiana, sino una glosa de un antiguo e imaginario cuento céltico?

—Quiere usted decir que se trata de una de las historias de viajes celtas, de un imram. Bien, creo que se ha demostrado que la mayoría de los imrama que han llegado hasta nosotros son contemporáneos al *Navigatio* o incluso posteriores. De hecho creo que, en vez de que el *Navigatio* sea un plagio de aquéllos y al menos en un caso, es el imram quien se basa en el *Navigatio*. A propósito, aquí, en mi libro sobre poemas irlandeses primitivos, hay algo que he traducido sobre un viaje cristiano a bordo de una lancha. Se trata de una poesía dedicada a San Columbano.

Pasó rápidamente las páginas hasta llegar a lo que buscaba y comenzó a leer:

Mirad cómo a través de los bosques
Y sobre el Rhin de los cuernos
Surca, engrasada, la quilla las aguas
¡Boga!
Y escuchad cómo el eco hace resonar este

¡Boga!

De un golpe cerró el libro y me miró con un aire de malicia.

—Tengo la impresión de que su viaje va a ser difícil, pero, si por el lado literario hay algo que pueda yo hacer, dígamelo. Y, a propósito, ¿por qué no le cuenta sus planes a Mairin O'Dalaigh? Quizás ella lo pueda ayudar en el aspecto lingüístico. Es una experta en gaélico primitivo.

—¿Dónde podría ponerme en contacto con ella?

—No creo que sea difícil. Intente en Aras an Uachtararn, en Phoenix Park, residencia del presidente de Irlanda. Se trata de su esposa.

Así que me dirigí a la Residencia Presidencial, situada en el elegante Phoenix Park, donde fui recibido por un jovial ayuda de campo.

—¿Es usted el loco que pretende dar la vuelta al mundo a bordo de una embarcación de cuero? —me saludó.

—Nada más que a América —murmuré.

—Oh, bueno. Pase por aquí. La señora O'Dalaigh quiere saber si desea tomar el té con ella.

Mairin O'Dalaigh era la más compuesta y elegante de las anfitrionas. Hablamos del proyecto *Brendan* hasta que se oyó un golpe de nudillos en la puerta y el mismísimo Presidente se plantó ante nosotros. En ese momento se acabó la tranquilidad. El presidente O'Dalaigh era, según pude comprobar, un gran sostenedor del Gaeltacht, la zona de habla gaélica del oeste, y un entusiasta del proyecto *Brendan*. Se abalanzó a las estanterías de la biblioteca.

—¿Ha visto éste? ¿Y éste? —preguntó, al tiempo que sacaba libro tras libro— ¡Ah! y este otro.

En poco tiempo, todas las butacas, el sofá y el suelo estaban cubiertos por libros abiertos mientras el Presidente iba de uno a otro.

—Un momento. Aquí hay algo que quiero enseñarle. —Me empujó a otra ala del edificio en la que las paredes se encontraban cubiertas de cuadros y nos detuvimos frente a una pequeña pintura que representaba a un *curragh* descansando entre unas rocas.

"Aquí está. Lo encontré hace años —dijo el Presidente—. Siempre me ha gustado. ¿Dónde cree que lo pintaron? ¿En Donegal, o tal vez en las Islas Aran?

El recuerdo del desbordante entusiasmo del presidente O'Dalaigh volvió a mi memoria durante la estancia del *Brendan* en las Islas Aran. Toda la población de Inishmore parecía igualmente dispuesta a ayudar, Parecía que el Viaje del *Brendan* había pulsado una cuerda en las imaginaciones de las gentes de habla gaélica de Gaeltacht y que habían adoptado el proyecto como suyo. El *Brendan* era *su* barco. Los pescadores vinieron dos veces más a obsequiarnos con cangrejos y langostas. Las amas de casa locales hacían turnos para hornearnos bizcochos y, una vez que tuve que mantener una conferencia telefónica, la operadora irrumpió en mitad de la misma

para desearnos buena suerte.

Había un sistema muy particular de comunicación que señalaba el paso del *Brendan* por la costa de habla gaélica. Media hora después de que llegásemos a Inishmore, no había ni un isleño que no supiese que nos encontrábamos allí y, más tarde, descubrimos que los niños de las escuelas se habían situado en todas las puntas y cabos de la costa para avisar al *Brendan* e informar de su avance. Y el apoyo brindado no se limitaba a la isla. Un artículo de periódico hizo mención a que todavía no teníamos instalada nuestra radio. Al día siguiente, un voluntario voló hasta Inishmore para soldar todas nuestras conexiones y probar los circuitos. Cuando llamé a la emisora costera de Valentia para probar el aparato, su operador se pasó horas esperando pacientemente nuestra radioseñal.

—¿Cuál es su indicativo de llamada? —preguntó.

—No lo tenemos —contesté—. No hemos tenido tiempo ni para solicitar la licencia.

—No se preocupen. Los denominaremos *Yate Brendan*. Será suficiente.

—¿Y por qué no *Curragh Brendan*? —pregunté.

—Sí —rió—, no creo que haya ningún otro "*curragh*" con radio. Establezcan contacto diario si les es posible. Buena suerte.

Dos días de mal tiempo nos mantuvieron en las Islas Aran y, cuando el viento amainó lo suficiente para que el *Brendan* pudiese zarpar de Inishmore, atravesamos el estrecho en busca de la costa del Condado de Mayo. No quería arriesgarnos a llegar a mar abierto, porque el viento soplaba con demasiada fuerza y no sabía cómo respondería el barco. Izamos nuestras dos velas de lino y pronto nos dimos cuenta de que era demasiado. El palo mayor se dobló alarmantemente y el *Brendan* escoró de tal manera que pensé que íbamos a cargar agua. George llamó a Rolf para que lo ayudase a lascar las drizas de la verga mayor y arriar ésta alrededor de un metro. El efecto fue inmediato. El *Brendan* se enderezó y, con él, el palo mayor. Velozmente surcamos las aguas del canal hasta llegar a una línea de islotes que nacía en la costa. En el momento adecuado, las velas se arriaron en banda y la embarcación se ciñó a los arrecifes. Hicimos nuestra entrada en el refugio y fondeamos.

El mismo *Brendan* fue quien eligió el lugar. A menos de media milla se encontraba una pequeña isla deshabitada que, en el siglo VI, constituyó el hogar de San 'MacDara, "el hijo del zorro". No podíamos haber deseado un mejor ejemplo de retiro de un primitivo monje cristiano. La impresión de aislamiento era intensísima. No se veía ni una sola persona, mientras que la fauna marina aparecía por todas partes.

En el punto en que echamos el ancla, una bandada de charranes ponía todo su interés en pelearse y sumergirse en las aguas próximas a la embarcación en busca de pescado y totalmente despreocupada por nuestra llegada. Una pareja de curiosas focas emergió a unos diez metros de nosotros y con tranquilidad nos contempló durante dos o tres minutos antes de volver a pescar, y una paciente fila de cormoranes

posados sobre una roca medio sumergida observaba los esfuerzos de tres grandes colimbos. En el aire, encima mismo de la Isla de MacDara, evolucionaba, graznando y planeando, una gran bandada de gaviotas. Cuando desembarcamos, nos dimos cuenta de la razón: la isla era una inmensa colonia de estas aves. Cuidadosamente nos abrimos paso por la hierba sembrada de rocas, evitando pisar los nidos, que por lo general contenían tres huevos moteados de pardo y negro, y tratando de no tropezar con algún feo polluelo, agazapado por el terror, mientras que sus padres graznaban y chillaban su agitación sobre nuestras cabezas.

La isla conservaba su sensación de solitaria tranquilidad. Recorrimos el camino que circundaba las "estaciones" marcadas por los devotos creyentes que peregrinaban en embarcaciones para rodear la isla y visitar la sencilla ermita de piedra gris, la más antigua de Irlanda, con su curioso tejado inclinado y su estrecha ventana abierta hacia el interior de la isla. Cerca de la playa y medio hundida en la hierba, se levantaba una baja cruz de piedra, igual a las que el *Brendan* lucía en sus velas, aunque no más alta de sesenta centímetros. Todavía se podían seguir en su superficie los complicados diseños de su talla, visibles tras mil años de viento y lluvias.

Mientras se ponía el sol, la tripulación del *Brendan* se reunió sobre las rocas que dominaban el sitio en el que habíamos desembarcado y contempló la idílica escena. El viento había amainado por completo y el lugar se encontraba en total calma y quietud. Hasta las gaviotas habían cesado en sus estridencias. En silencio, George señaló las rocas que se encontraban a nuestros pies. Allí, sin molestias de ninguna clase se podía ver la estilizada silueta de un lobo marino, pescando tranquilamente frente a la costa.

La Isla de San MacDara me hizo comprender con mayor claridad otro punto del *Navigatio*. Muchos de los primitivos monjes cristianos de Irlanda habían experimentado el urgente deseo de encontrar la soledad en las islas que se hallaban frente a la costa occidental donde podían dedicarse a la vida contemplativa y a la oración. Se inspiraron en los eremitas del Oriente Medio, quienes se retiraban al desierto para servir a Dios como ascetas. Pero Irlanda, por supuesto, no ofrecía ningún desierto al que retirarse, por lo que estos eremitas tuvieron que buscar sus aisladas moradas en lo profundo de los bosques o en las islas. Acuñaron una feliz frase para este caso: buscaban, decía, "un desierto en el océano".

En casos de devoción extrema, algunos de estos hombres se embarcaron en pequeñas lanchas y, arrojando deliberadamente los remos y timón a la mar, dejaron que el viento los llevase donde Dios plugiera. Una vez allí, aceptando la divina intervención, se establecían, encomendando sus solitarias vidas a la divina providencia, quien les suministraba los alimentos; unas veces pescado y otras, como en la Isla de San MacDara, huevos de gaviota. Según una bonita historia del *Navigatio*, un ermitaño incluso dependía del pescado que un amable lobo marino le traía a diario.

En algunas islas edificaron auténticos monasterios. San Brendan mismo visitó

uno de ellos en su prolongada búsqueda de la Tierra de Promisión. El *Navigatio* llamaba al lugar la Isla de San Ailbe y, cuando la tripulación saltó a tierra, fue recibida en la playa por un digno anciano de blancos cabellos quien, inclinándose ante ellos, los fue abrazando uno a uno y, tomando a San Brendan de la mano, lo condujo a su monasterio. A la entrada de éste, San Brendan se detuvo y quiso averiguar el nombre de su abad y de dónde procedían los monjes. El anciano rehusó contestar y por signos hizo notar que tanto él como sus monjes observaban la regla del silencio. En un detalle de humanidad, San Brendan, dice el *Navigatio*, ordenó a sus monjes que callasen y respetaran dicha regla ya que, en caso contrario, "destruiréis con vuestra palabrería el espíritu de recogimiento de estos hombres".

En aquel momento llegó una partida de monjes en procesión portadores de cruces y relicarios, que recibió a los visitantes con salmos. A continuación el abad mismo, San Ailbe, se adelantó para invitar a sus huéspedes a que entraran en el monasterio. Brendan y sus compañeros compartieron una sencilla colación con los monjes, sentándose a su mesa, cada uno flanqueado por dos de éstos. Comieron pan y tubérculos y bebieron agua de un arroyo, mientras un monje a quien aquel día tocaba actuar como sirviente, hacía sonar una campana. Más tarde, el abad enseñó el monasterio a San Brendan y lo llevó a la capilla para enseñarle cómo tenía dispuestos los altares, los candeleros y la sillería en que los monjes cantaban sus letanías rodeando a su abad. Durante más de 80 años, explicó el superior, el monasterio había ido aumentando en importancia. El único sonido de voces humanas que se oía era el monótono cántico de los salmos, y los monjes vivían en total desconexión con el mundo exterior. Desprovista por completo de adornos, la descripción que del monasterio de la isla hace el *Navigatio* es sorprendentemente veraz. Los únicos milagros que ocurren consisten en una flecha de fuego que en forma automática enciende todas las velas, el invisible reaprovisionamiento de sus alimentos y la longevidad de los monjes. Pero incluso ésta última tiene justificación, según explicó el abad a San Brendan, ya que la sencilla dieta y la vida contemplativa los mantenían en excelente salud y prolongaban sus vidas.

El *Navigatio* no proporciona los suficientes datos geográficos como para que podamos localizar exactamente la Isla de San Ailbe. Dice tan sólo que el monasterio se encuentra a 200 metros de distancia del único lugar de la isla en que se puede desembarcar y que hay dos fuentes de agua en sus cercanías, una de agua clara y la otra de agua turbia. Sin embargo, hay huellas de monasterios construidos con piedras en varias de las islas de la costa occidental de Irlanda: en Inishmyrray, Isla de Tory, Inishkea e Inishglora. Se sabe que este último fue fundado por el propio San Brendan. También han sido halladas huellas de colonias religiosas irlandesas en las Islas Hébridas, Orcadas, Shetland y, parece ser, hasta en las Feroe. Todas ellas se encuentran sobre la Ruta Stepping Stone a Norteamérica. Cualquiera de ellas puede tratarse de la que acoge el monasterio atribuido a San Ailbe, pero lo más significativo es que el *Navigatio* de Brendan describe la comunidad de San Ailbe con toda

naturalidad. Trata el lugar no como si fuera una extravagancia, sino de la manera en que un sacerdote irlandés de la Alta Edad Media describía cualquier auténtico monasterio.

La iglesia de la Isla de San MacDara era la última que el moderno *Brendan* iba a visitar en Irlanda. A la mañana siguiente, nos despertamos con una suave brisa que procedía del Sur y, a pesar de las alertas de tormenta anunciadas por la radio, izamos el ancla y aprovechamos la oportunidad para conducir el barco en un rumbo diagonal que nos alejaba y libraba de los peligros de Punta Slyne. Durante una hora navegamos maravillosamente a más de cinco nudos y viendo desfilar la costa. No podíamos conocer nuestra velocidad exacta porque la corredera no funcionaba bien. Poco nos importaba.

Nuestros aparejos de pesca cobraron un par de caballas que pronto se encontraron en la sartén. También atrapamos una joven y atolondrada gaviota a quien dejamos libre sin daño alguno, aunque Rolf contempló nostálgicamente las plumas de las alas que le hubieran servido para limpiar su pipa. Sólo Arthur se encontraba abatido por estar todavía mareado, sin que la mar de leva de alrededor de Punta Slyne contribuyese a su mejoría.

Pero el tiempo empezó a empeorar. Perdimos de vista el faro de Punta Slyne, que desapareció tras los bajos nubarrones. Las ráfagas de lluvia comenzaron a batirnos y descendió la temperatura. Al anochecer, nos encontrábamos en mitad de nuestra galerna, navegando cada vez más deprisa hacia alta mar. Colgamos por la popa unas estachas para aminorar la marcha y nos turnamos para achicar el agua. A la hora prevista, conecté la radio e intenté comunicar con la emisora costera de Valentia, pero no pude oír más que los ruidos parásitos. Fuertes tormentas eléctricas habían cortado toda comunicación, y desde el *Brendan* se podía ver cómo los destellos del faro atravesaban la oscuridad. Como no tenía ninguna utilidad gastar las baterías de la radio en un imposible contacto, la apagué. A fin de evitar que se enredase con las estachas que habíamos echado por popa. George subió a bordo la corredera. Ahora el *Brendan* no sólo estaba incomunicado, sino que no podíamos calcular la distancia a que la tormenta nos adentraba en el Atlántico.

Durante veinticuatro horas, navegamos con la tormenta a popa. Arthur primero y Peter después se sumieron en un estado semicomatoso y perdieron todo interés en lo que los rodeaba. Rolf, George y yo bebimos un poco de sopa caliente y dulce para conservar fuerzas, y yo, para mis adentros, calculé el agua potable que teníamos a bordo. No habíamos previsto nuestra loca carrera hacia el océano y no contábamos con suficientes reservas de agua. Si nos sobrevenía una calma chicha o si el viento seguía adentrándonos en la mar, tendríamos que racionarla.

Más tarde, después de calcular que el *Brendan* se había alejado de la costa unas cien millas, el viento amainó y volvió a soplar del Oeste, empujándonos de esta manera de nuevo hacia la costa y la seguridad. En la tarde del segundo día, pudimos cocinar una comida caliente y arreglar algo del desorden que en las tiendas habían

creado las olas y las empapadas prendas de vestir.

Mientras mis dedos entraban en calor, anoté en mi diario las lecciones aprendidas: en el futuro no debíamos hacernos a la mar sin llenar completamente los depósitos de agua potable; todos los miembros de la tripulación necesitaban un juego extra de calcetines y de guantes para mantenerse en calor; las bolsas de plástico en que guardábamos la comida no eran muy de fiar ya que muchas de nuestras provisiones yacían en el fondo de las bolsas convertidas en una masa inmunda. De algunos de los paquetes vaciamos una nauseabunda mezcla de agua de mar, copos para hacer puré de patatas, salsa, migas de bizcocho y legumbres vueltas a hidratar. Tan inquietante como esto era el hecho de que todas las cerillas que teníamos a bordo se habían estropeado, además de que no funcionaba ninguno de los encendedores.

Estábamos tan agotados que, cuando por fin divisamos Isla Tory, en el extremo noroeste de Irlanda y en el curso de nuestra tercera noche, nos alegramos de que el viento fuese amainando hasta transformarse en una calma chicha. Tras media hora de remar, lo que no parecía hacernos avanzar, nos acurrucamos en el fondo de la embarcación y dejamos reposar nuestros cuerpos mientras el *Brendan*, empujado por la marea y la mar, se dirigía lentamente hacia tierra.

—¿Puedes sacar el botiquín? —Peter me despertó pasada medianoche—. Este brazo me duele muchísimo.

—¿Qué pasa? ¿Dónde te duele? —pregunté, luchando por enderezarme.

—No sé. Algo le pasa al brazo. Una veces me da la impresión de que arde y otras se me duerme completamente y no siento nada.

—Debes haber sufrido una torcedura mientras remabas —dije—. Tómate estas dos pastillas calmantes e intenta relajarte lo mejor que puedas. Me temo que no haya nada que hacer hasta que sople suficiente viento como para llevarnos a tierra. Allí intentaremos encontrar un doctor.

Peter se tomó las dos pastillas y se sentó, dejándose caer con aspecto miserable contra la bancada. Estaba pálido y se le cerraban los párpados. Me volvió a llamar una hora más tarde.

—No sirve. Me duele más. El dolor se ha extendido a todo el costado y me duele mucho al respirar. Por favor, utiliza la radio y pide ayuda.

Miré la carta. El *Brendan* se encontraba a la deriva a menos de dos millas de la costa del Condado de Donegal, pero, para los efectos, lo mismo hubiera dado que nos encontrásemos a quinientas en lo referente a poder conducir a Peter con rapidez a tierra. No podíamos llevar la embarcación contra la corriente solamente con los remos, y Peter necesitaba cuidados médicos urgentes. Conecté la radio.

—Radio Punta Malin. Radio Punta Malin. Aquí *Curragh Brendan.*

—*Curragh Brendan*. *Curragh Brendan.* Aquí Radio Punta Malin. Adelante.

—Punta Malin. Aquí *Brendan.* Nos encontramos frente a Roca Limeburner y en calma total. Tengo un lesionado a bordo que necesita un médico. ¿Nos puede ayudar, por favor?

Punta Malin indicó que me quedase a la escucha y, diez minutos más tarde, me informó que lo sentía, pero que no había disponible ninguna lancha salvavidas.

—Podemos alertar a algún buque —ofreció.

—No. Creo que sería más eficaz conseguir alguna lancha pesquera de la localidad para que se llevase al tripulante lesionado.

—Así lo haremos, *Curragh Brendan*. Permanezca en esta frecuencia.

Punta Malin cortó y me volvió a llamar media hora más tarde.

—Acaba de hacerse a la mar una lancha salmonera para recoger a su tripulante. Ha salido de un pueblo llamado Ballyhoorisky. Por favor, enciendan una luz para identificarse. Buena suerte, *Curragh Brendan*. Corto.

—Gracias, Punta Malin. Ya le diré cómo nos ha ido.

Una hora más tarde pudimos ver las luces de posición de una pequeña lancha de pesca que apuntaba la proa hacia nosotros y oímos el ronroneo de su motor. La embarcación se nos acercó, apagó el motor y, atravesando la calma, pudimos distinguir el sonido de voces hablando gaélico. Encendieron una linterna y divisé a bordo las siluetas de dos hombres y un niño.

—¡Cabo! ¡Agárrenlo! —gritaron mientras una estacha caía a bordo—. ¡Los remolcaremos!

El motor de la barca pesquera se puso en marcha y pusimos proa hacia un, al parecer, rocoso sector de la costa. En el último momento, cuando ya parecía que íbamos a encallar en los arrecifes, se encendió un reflector a bordo de la lancha. Pilotada por manos expertas y llevándonos a remolque, se deslizó en el interior de una pequeña ensenada.

—Aquí estarán bien —exclamó una voz, mientras manos invisibles nos hacían atracar de costado.

Poco después, vimos descender por la solitaria carretera las luces azules de una ambulancia, y se llevaron a Peter.

—Muchas gracias —dije a las borrosas figuras de quienes habían venido en nuestro rescate y que, hasta este momento, se habían quedado pacientemente a la espera.

—De nada —contestó el de más edad—. Ahora descansen. Por la mañana vengan a mi casa y mi esposa les prepara el desayuno.

Y como si rescatar un barco de la Edad Media fuese algo que le ocurriese todos los días, el pescador dio media vuelta con tranquilidad y tomó el camino que lo conducía a su invisible hogar. Así acaba la primera singladura del Viaje del *Brendan*, pensé para mí mismo. Los historiadores suelen decir que la vida en la Edad Media tenía muchas limitaciones, era incómoda y, a veces, peligrosa. Tienen razón.

6

Las islas Hébridas

Permanecimos dos días en Ballyhoorisky, mientras hacíamos reparaciones y descansábamos. Nuestros salvadores, la familia Freil, eran la representación proverbial de que existe una hermandad entre la gente de mar. Nos dieron de comer, lavaron nuestra ropa cubierta de salitre, nos alojaron y me condujeron al mercado de la localidad para comprar provisiones. Allí me encontré a Peter, que, con aspecto abatido, salía del hospital.

—¿Cuál es el diagnóstico? —le pregunté.

—Los médicos dicen que tengo un tirón muscular en el costado izquierdo y que debo descansar durante dos semanas antes de poder embarcar otra vez.

—Bueno, no es demasiado grave. Los demás podemos navegar hasta las Islas Hébridas y, una vez repuesto, puedes reunirte con nosotros en Stornoway o en cualquier puerto más al Norte para la travesía hasta las Feroe.

—No creo, temo que no sea posible —Peter parecía aún más desanimado—. Los médicos han dicho también que cualquier esfuerzo me puede volver a causar lo mismo y que si así ocurre podría ser más grave. Y la próxima vez quizá no podamos encontrar un hospital.

Esto era serio. Si ocurría cualquier tipo de emergencia, necesitaba que los tripulantes del *Brendan* se encontrasen en perfecto estado. Peter era lo suficientemente honesto como para admitir que, una vez lesionado, tendría pocas ganas de entregarse por completo a las faenas de a bordo durante el resto del viaje. Se trataba de un riesgo que ni él ni yo podíamos aceptar, por lo que no nos quedaba más que una solución: Peter se retiraba de la tripulación. Con tristeza hizo su equipaje y se marchó.

Por fortuna encontré su reemplazo en Wallace Clark, ex comodoro del Club Irlandés de Regatas. Wallace se había prestado voluntariamente a ayudarnos en la travesía de Irlanda a Escocia y vivía a sólo unas horas de Ballyhoorisky. Una rápida llamada telefónica y Wallace se presentaba a ocupar su puesto, vestido con un par de inmensos pantalones de franela, varios jerseys, una espantosa gorra de lana que hubiera servido como funda de almohada y un impermeable del tamaño de una tienda de campaña. Disfrazado así dejaba en pañales al propio Arthur.

Entretanto, asimilábamos las lecciones aprendidas durante la tormenta. Lo primero era correr el lastre de agua más hacia adelante para que el barco fuese más

aproado, cortase mejor el agua y la popa dejase pasar las olas con mayor suavidad. A continuación, Rolf se sumió en la tarea de organizar de manera más comprensible el desorden de la zona que servía de cocina y comedor, situada inmediatamente detrás del refugio principal y que hasta ahora, se parecía más a un estercolero medieval. Cada vez que alguien se dirigía al puesto del timonel, tenía que aplastar un jarro o meter la bota en lo que serían los ingredientes de la siguiente comida. Con trozos de madera y pita, Rolf —construyó hábilmente un armarito para guardar la comida y un par de estanterías sobre la que colgar las provisiones diarias de té, café y azúcar fuera del alcance de cualquier desgracia. Tuvo que emplear pita en vez de clavos o tornillos porque el casco del *Brendan* era tan flexible que cualquier sujeción rígida hubiese saltado de inmediato.

Con la marea vespertina del 30 de mayo, el Realt Fanad —Estrella de Fanad—, lancha que pertenecía a Dun Freil, nos remolcó hasta el lugar en que nos había rescatado y allí soltó la estacha. Una vez más, hacía casi calma chicha y, una vez más, el *Brendan* flotó, casi inmóvil, en espera de algún viento. Pero esta vez, el estado de la tripulación era por completo diferente. Habíamos llegado, nos hallábamos en plena forma y, además, habíamos repasado con detenida atención nuestras experiencias de la pasada tormenta. El *Brendan* había sobrevivido una galerna que hubiera destruido y hundido cualquier embarcación menos resistente que él. Nos había demostrado convincentemente que con sólo un poco de suerte, podía conducimos con seguridad por cualquier clase de mar y tiempo. El resultado era un rebrote de confianza tanto en el *Brendan* como en nosotros mismos.

No era en verdad una embarcación cómoda ni de fácil gobierno. Y, con los pocos que éramos, hubiese resultado más fácil navegar en un globo. Una vez que el *Brendan* levaba ancla, había que navegar para corregir, y si el viento no era favorable, sólo quedaba esperar otro mejor. En resumidas cuentas, íbamos tomando conciencia de lo que debía haber sido ser marinero en la Edad Media; a la merced de vientos y temporales y armado solamente de paciencia y fe.

Este nuevo espíritu de confianza era contagioso y a la mañana siguiente, en cuanto el viento fue en aumento hasta convertirse en una fuerte brisa, George quiso a toda costa intentar probar velocidad con el *Brendan,* ahora que habíamos cambiado la posición del lastre. Bajo su experta mirada, las velas comenzaron a empujar al *Brendan*. La embarcación se deslizaba, por lo que no se podía decir que navegásemos proa al viento. Pero avanzábamos a buena velocidad y, en lugar de navegar con el viento y con las olas, lo hacíamos paralelos a éstas y dejándolas pasar suavemente bajo la quilla. Conseguimos llevar así el barco durante todo el día, navegando apresuradamente proa al Noroeste, hacia Escocia, e ignorando las olas que en ocasiones cargábamos a bordo. Era una nueva sensación estar al timón y ver cómo el agua pasaba rápida, cortada por la sólida pala de éste y sentir cómo la embarcación respondía a su llamada. Me dio la impresión de que, por vez primera, el *Brendan* navegaba. Había que reconocer que en verdad era algo incómodo, pero se podía

manejar como un barco de verdad.

Mis pensamientos se vieron repentinamente interrumpidos por el ruido producido al soltarse la verga mayor y caer con su vela. La driza de lino que controlaba la verga se había caído de golpe. Si alguien se hubiera encontrado debajo, habría resultado gravemente herido. George trepó al palo como un mono; ajustó un nuevo cable e, izando de nuevo la vela, continuamos nuestra navegación. Wallace, cuya familia, desde hacía dos generaciones, se preocupaba en negocios concernientes al lino, echó una ojeada a los deshilachados extremos de la antigua driza y se mostró muy duro en su análisis.

—Es un material malísimo. No me extraña que se haya roto. Muchas de las hebras están podridas. ¿Dónde lo conseguisteis?

—Es todo lo que pude encontrar —contesté—. Es casi imposible conseguir cuerda de lino y tuve que contentarme con esto. Nos ha creado problemas desde que salimos y, cuando, durante la tormenta, tuvimos que arreglar cabos todo el tiempo, nos demostró no servir para nada.

—Tendremos que conseguir algo mejor que esto —replicó Wallace—. Me pondré en contacto con mis amigos fabricantes de lino y veré si se puede hacer algo. El *Brendan* merece algo mejor ‘que esta porquería.

En el transcurso de la segunda mañana de navegación llegamos a la Isla Iona y, tras dos horas de constante remar, hicimos nuestra entrada en la Bahía de los Mártires, en cuya playa una partida merodeadora de vikingos había masacrado a treinta monjes de la abadía isleña y dejó sus cadáveres pudriéndose en la arena. Hasta aquel entonces, Iona había constituido el principal florón de las misiones ultramarinas irlandesas. Aquí, en el año 563, San Columba había desembarcado de un *curragh* procedente de Irlanda. La pequeña bahía en la que saltó a tierra todavía se llama Port na Curraich, el Puerto de Curragh.

Según la leyenda, Columba dio orden a sus monjes de que enterrasen la embarcación y así verse libres de la tentación de retomar a su tierra. Bajo la rígida mano del santo, los monjes irlandeses sentaron la base de uno de los más importantes monasterios célticos de toda Europa. Iona se transformó en el trampolín desde el que se emprendió la conversión al cristianismo del norte de Britania, enviando misioneros al norte y al oeste de Escocia y al norte de Inglaterra. Tanto en el interior como a todo lo largo y ancho de las islas, Columba y sus sucesores organizaron “casas filiales” a imagen y semejanza de la fundada en Iona. Pero llegaron los vikingos. Iona se vio atacada en el año 795, en el 802 y, posteriormente, en el 806. Ante este constante hostigamiento, los monjes abandonaron la isla y retomaron a Irlanda, donde, entre otras cosas, se hicieron responsables de la creación del famoso Libro de Kells.

Hoy en día, hay de nuevo una abadía en Iona. Está construida sobre las ruinas de lo que fue la abadía benedictina fundada en el siglo XII y es la Casa Madre de la Comunidad de Iona, hermandad de unos 130 miembros unidos por el objetivo común de su dedicación a la oración y apostolado seglar. Esta comunidad cuenta con

miembros anglicanos, bautistas y católicos y extiende su misión allende los mares y hasta las ciudades industriales de Inglaterra. Todos los años, los miembros que pueden vuelven a Iona para hacer durante una semana un retiro espiritual y reafirmar su entrega a la obra. Muy amablemente, el Superior de la Comunidad invitó a la tripulación del *Brendan* a almorzar en el refectorio de la Abadía y, tras la comida, nos obsequió con un recuerdo de nuestra visita: una pequeña reproducción de la magnífica cruz anillada irlandesa del siglo XV conocida como Cruz de San Martín y que se alza a la entrada de la Abadía. Se trataba de un regalo muy acertado ya que esta era la cruz que habíamos copiado sobre las velas del *Brendan*.

Iona nos proporcionó también un nuevo tripulante para reemplazar a Wallace Clark, quien tenía que retornar a sus ocupaciones tras el largo fin de semana. No había hecho éste más que desaparecer a bordo del pequeño transbordador, cuando un barco de arrastre convertido a vela, de aspecto más bien estropeado y con el casco pintado de azul hizo su entrada en la bahía y echó el ancla. Cerca de una hora después, me vi abordado en la playa por una figura de aspecto poco corriente.

—Oiga —comenzó a decir excitadamente—. ¿Es usted patrón de ese barco tan raro? Quiero decir que tiene una pinta fascinante. Me han dicho que anda buscando un tripulante.

—Sí —respondí con cautela mientras observaba al recién llegado.

Era robusto, con un aspecto algo desgarbado y por debajo de la gorra se le escapaba todo el tiempo un largo mechón de cabellos que le cubría los ojos y al que trataba de apartar con un movimiento nervioso. La cara estaba dominada por una gran nariz en forma de pico y movía continuamente los brazos con un gesto que lo hacía parecerse a una extraña y aleteante ave marina predatoria. Su ropa era todavía más rara. Llevaba encasquetada una boina del ejército procedente del Cuerpo de Cadetes. Sus amplias espaldas se ocultaban bajo un jersey de marino que le resultaba demasiado largo llegándole a las rodillas de sus desflecados vaqueros. Estos estaban llenos de barcos, flores y animales bordados a mano. Por debajo de todo esto, sobresalían sus pies, completamente desprovistos de zapatos, botas o calcetines y que no parecían darse cuenta de que pisaban agua helada. Me impresionó.

—Soy el capitán de ese yate azul que está ahí —continuó apresuradamente la aparición mientras describía un amplio arco con un brazo—. Lo alquilamos para dar paseos por las Hébridas, pero, si me admite, me gustaría ser miembro de su tripulación.

—¿Y qué hará con su barco? —le pregunté imaginándome a un grupo de turistas abandonados por este loco—. ¿Qué va a hacer con sus clientes?

—Oh, no se preocupe por eso. Tengo dos hermanos —contestó—. Pueden ocuparse ellos durante el verano. A propósito, ¿adónde van ustedes en ese barco?

Así, en medio de todo nuestro desordenado entusiasmo, nos llegó Edan Kenneil, quien pronto se nos iba a mostrar como el bromista del *Brendan* y su animador oficial. Por su buen humor habitual, su incorporación a la tripulación fue bienvenida

por todos. Su atrevido carácter y sus baladronadas lo llevaban por la vida a salto de mata. Podía ocuparse de las velas o de llevar el timón; no le importaba el frío ni la humedad y, para mi satisfacción, no tenía inconveniente en ocuparse de la cocina. De hecho, el único vicio importante para las semanas que se avecinaban era su enorme e insaciable apetito. Su hambre no conocía límites. Comía virtualmente todo lo que se le ponía por delante y pronto nos dimos cuenta de cómo, con el tenedor en ristre, se abalanzaba sobre cualquier sobra que hubiésemos dejado en los platos. Su constante apetito y sus larguísimos y desmañados brazos le hicieron ganarse en poco tiempo el mote de “Alcatraz”, en honor de su alado pariente, famoso por su legendaria voracidad.

Edan necesitaba dos días para arreglar sus asuntos, de modo que decidimos que se nos reuniría en la cercana Isla Tiree. Así, al salir de Iona y doblar el estrecho, la tripulación contaba con sólo cuatro miembros. Al pasar frente a la abadía, sus campanas sonaron en señal de despedida y vimos cómo la figura del superior, al borde del agua, agitaba un brazo en nuestra dirección hasta que desaparecimos tras la punta, proa a Tiree. Navegamos bajo un cielo que parecía descender cada vez más sobre nuestras cabezas y, tragados por la llovizna y la falta de visibilidad, nos sumimos en un mundo propio.

La mar iba a damos una lección de navegación medieval. Yo no hacía más que mirar a la corredera para ver cuántas millas habíamos navegado. Mis ojos intentaban atravesar la semioscuridad, aunque sin conseguirlo. La visibilidad no llegaba a los 100 metros. Eché una ojeada a la carta y calculé por vigésima vez la distancia que separaba a Iona de Tiree. Dije a Rolf que echase la sonda, pero ésta no tocó fondo. No me fiaba de la corredera, que señalaba haber cubierto ya la distancia entre las dos islas. “Tal vez la marea haya disminuido nuestra velocidad”, pensé. “Quizá nos haya desviado de nuestro rumbo, alejándonos de Tiree, y no nos haya permitido verla." La carta de navegación advertía que nos acercábamos a una costa llena de rocosidades, y la radio predecía otro temporal. Teníamos que llegar a puerto lo antes posible.

—¡Tierra! ¡Tierra! ¡Por la misma proa! —A través de la calima apareció una línea, una no muy alejada y apenas perceptible división de la tierra y la mar que se adentraba en ésta por nuestra proa. El viento nos acercaba derechos a la costa.

—¡Timón arriba! —gritó George.

Rolf se abalanzó hacia proa para ajustar las velas a fin de poder alterar el rumbo. Con el ruido producido al deslizarse la cadena que la sujetaba, Arthur echó por la borda una orza lateral para reducir nuestra deriva. La proa del *Brendan* viró hacia el Norte, aunque la tierra continuaba delante. Continuábamos dirigiéndonos hacia la playa.

—¿Puedes llevarlo un poco más contra el viento, George? —pregunté.

—No sin que se pare y quedemos a la deriva. Parece que estamos en un lío —contestó éste mientras Arthur izaba la sonda a bordo.

—¡Cuatro brazas! —me gritó.

Miré la carta. Cuatro brazas, cuatro brazas, y con la tierra delante de la proa. ¿Dónde estábamos? De repente, pude ver la respuesta. Cegado por la niebla y empujado por la marea, había conducido al *Brendan* a una bahía situada en la costa sudeste de Tiree. Frente a nosotros no existía ningún puerto, sino solamente rocas capaces de rasgar o pinchar el cuero de nuestro casco. Si no hacíamos algo de inmediato, embarrancaríamos según lo consabido, y éramos demasiado pocos para poder salir del aprieto con los remos.

—¡Rolf! ¡Botas! —grité—. ¡Las bancadas! Uno a cada lado para gobernarlo. George, si tenemos suerte, apenas si podremos evitar la parte norte de la bahía, pero nos meteremos en la mitad de los arrecifes que la rodean. Mantén proa al viento cuanto más te sea posible. Iré allí para hacer de vigía.

Desde el puesto del timonel era imposible ver con claridad por delante de la proa. La vela mayor impedía la visión. Me fui al frente y, agarrando un cabo, me subí a la bancada de proa, donde me mantuve en equilibrio gritando las instrucciones a George mientras el *Brendan* se bamboleaba entre las rocas. Había que cumplirlas exactamente. Teníamos que elegir el camino entre varios grupos de rocas —mitad a vela y mitad con Rolf y Arthur remando y ciando—, mientras George ajustaba el remo-timón. Parecíamos un aprendiz de esquiador, que, dando tumbos por la ladera, se deslizase entre los obstáculos, luchando por mantenerse en equilibrio y cayendo inexorablemente hacia delante. La sensación a bordo del *Brendan* era la misma. Las combinaciones de viento, mar de fondo, corrientes, marea y resaca eran infinitas, por lo que constituiría un desastre si cometíamos un error y el casco rozaba las rocas.

—Mantén el rumbo constante; así, derecho —ordené a George mientras pasábamos junto a las primeras rocas.

—Estribor; estribor. Rolf, dale al remo con toda la fuerza que puedas. —El *Brendan* consiguió pasar otro grupo de rocas.

Al deslizarnos junto a éstas, una foca con aspecto sorprendido se lanzó al agua. Grandes masas de algas formaban remolinos en la superficie, enseñándonos dónde las rocas se encontraban a menos de un metro bajo ésta. Ningún barco dotado de quilla se hubiera atrevido a navegar por allí, pero el *Brendan* tenía menos de 30 centímetros de calado y, en mi fuero interno, me alegré por ello. Así era como los pescadores maniobraban entre las rocosas costas de Irlanda. Nos acercábamos al final del peligroso pasaje. Delante de nosotros no quedaba más que un último grupo de rocas cubiertas de algas y alrededor de las cuales las aguas formaban majestuosos remolinos.

—¡Un poco más a estribor, George!

—No puedo —contestó—. No puedo ponerle más proa al viento.

Rolf remaba desesperadamente, dando ocho, nueve, diez paladas con el remo; pero todavía no bastaba. El *Brendan* comenzó a balancearse de costado, hacia las rocas. En menos de un minuto chocaríamos con ellas.

—¡Tendremos que correr el riesgo de entrar por encima de ese banco de algas! —

grité—. ¡Botas, boga por babor con toda tu alma!

El *Brendan* empezó a virar. El viento hinchó sus velas, y se lanzó de un salto hacia la oscura línea de algas. ¿A qué profundidad de su superficie se encontraban las rocas? Ganando velocidad, nos dirigimos hacia el espacio abierto entre éstas. Las algas producían un suave sonido al rozar nuestro casco y la embarcación serpenteó graciosamente hasta llegar a aguas seguras sin haber sufrido un arañazo. El Botas y Rolf dejaron caer los remos y se desplomaron agotados. Yo me bajé de mi puesto de observación y me uní a George en el timón.

—Nos salvamos por un pelo —murmuré—. Y hemos aprendido otra lección. No podemos dejar que el *Brendan* se quede encerrado en una bahía. Lo hundiríamos.

Tiree era otra de las Islas Hébridas en que se habían establecido los monjes irlandeses. En tiempos de San Brendan, había constituido el emplazamiento de un monasterio dependiente del de Iona y del que algunos dicen que fue fundado por el mismo San Brendan. Es tal la fuerza de la tradición cristiana en estos lugares de habla gaélica que sus habitantes todavía señalan una de las rocas del puerto nuevo y le dan el nombre de Mollachdag: la pequeña roca maldita.

Según los isleños, al llegar a Tiree, San Columba amarró su *curragh* a las algas; pero éstas se rompieron y la embarcación partió a la deriva. El santo maldijo a la roca diciéndole que nunca jamás volverían a crecer algas en su superficie. Nos dijeron que todas las demás rocas del puerto estaban cubiertas por una espesa capa de algas, pero que Mollachdag era completamente lisa y que sólo hace poco han empezado a crecer unos pelillos sobre ella.

Los santos-viajeros irlandeses debían ser bastante quisquillosos, ya que las islas están llenas de historias como ésta. También se dice que San Columba se resbaló y cayó en la playa de Tiree al pisar en un hoyo disimulado bajo las poco profundas aguas, por lo que condenó a los peces a tener ambos ojos en el mismo lado de la cabeza a fin de, en el futuro, evitar accidentes de este tipo. Cerca de Ballyhoorisky, un viejo pescador me contó por qué la bahía de Mulroy era la única de ellas en que nunca se pescaba salmón. Parece ser que uno de los santos llegó a la misma y solicitó un poco de pescado a los habitantes del pueblo, pero que éstos no quisieron dárselo, por lo que expulsó al pescado de la bahía para siempre.

Edan se reunió con nosotros en Tiree y, mientras nos poníamos a zarpar, sujetó un remo y dio un par de precisas paladas para probar. Había pasado tres años en Oxford como patrón de una embarcación de ocho remeros, y además yo podía reconocer a uno de estos en cuanto lo veía.

—¿Has remado antes? —pregunté a Edan.

—Sí, ¿por qué? —contestó con aire sorprendido.

—Porque nos vendrá bien. ¿Para quién remaste?

—Oh, fui capitán de la embarcación de Eton cuando ganamos el Mundial Infantil de Regatas en Suiza.

Tan sólo Edan, pensé para mí mismo, habría olvidado mencionar anteriormente

esta calificación.

Desde Tiree pusimos proa al Norte, dejando a babor una espléndida puesta de sol, y nos dirigimos hacia el Estrecho de Minch, que separa las Hébridas Exteriores de las Interiores y del Norte de Escocia. Eran aguas inmejorables para la navegación, ya que las Hébridas Exteriores ponían al socaire de las fuertes tormentas del Atlántico y podíamos, mientras éstas soplaban, navegar con relativa tranquilidad y aprender más acerca de nuestra extraña nave.

Me preocupaba la resistencia de las puntadas que cosían las pieles del casco. La rotura de nuestros cabos de lino fue una seria advertencia. Si el lino empleado en el casco no era de mejor calidad que el del aparejo, navegaríamos a bordo de una trampa mortal. El *Brendan* podía deshacerse sin advertirnos. Hice una prueba con las hebras que unían las pieles. Parecían muy blandas. Podía mellarlas con la uña, aunque no daban la impresión de encontrarse peligrosamente debilitadas. Sabía que eran de mejor calidad que las empleadas en los cabos, aunque me imaginé que había otra razón por la que conservaban su resistencia. Al construir el *Brendan*, el fabricante de hilaturas de lino envió muestras de hebra para que se examinasen en los laboratorios con trozos de piel curtida con corteza de roble. Los laboratorios hicieron un interesante descubrimiento. Como se suponía, las hebras de lino tenían más resistencia al estar húmedas que secas, y habían aumentado todavía más su resistencia al ser cosidas en la piel. La razón era que el tanino de la piel se introducía en las hebras, curtiéndolas. Era una técnica empleada por los pescadores desde hacía siglos y por la que, hasta que llegaron las modernas fibras artificiales, los pescadores irlandeses sumergían sus redes y aparejos en depósitos de tanino para hacerlos más duraderos. Lo que las investigaciones llevadas a cabo por los laboratorios no pudieron explicar era el hecho de que, cuando la fibra era cosida en la piel, se hacía más resistente. Esto constituía un misterio para los científicos y, mientras rascaba la húmeda piel del *Brendan*, pedía en mi fuero interno que este misterioso fenómeno continuase.

Mi confianza en el lino irlandés sufrió un alza en Loch Maddy, nuestra siguiente escala, situada en la Isla de Uist Norte. El capitán del puerto nos hizo entrega de un rollo de cabo nuevo y perfeccionado. Nos comunicó que lo había traído un yate irlandés procedente del Ulster y que le había pedido que fuese entregado al *Brendan* en cuanto llegara. Más tarde supe que en el momento en que Wallace Clark llegó a su casa procedente de Iona, comunicó a la misma compañía de hilaturas que había fabricado el hilo de coser del *Brendan* las dificultades en que nos encontrábamos por culpa de la mala calidad de los cabos. Jim Henshall, director de la compañía, hizo un envío a Belfast Rope Works del lino empleado para coser, preguntándoles si podían transformarlo inmediatamente en cabos ya que el *Brendan* los necesitaba con urgencia. Veinticuatro horas después, el cabo estaba listo y a bordo de un yate que se dirigía a toda vela hacia el Norte. No se parecía en nada al que habíamos venido empleando. El nuevo cabo era sedoso y resistente y daba gusto trabajar con él. Llenos

de agradecimiento, volvimos a aparejar al *Brendan* con menos riesgo de que las velas se desplomasen sobre nuestras cabezas.

Abandonamos Loch Maddy con un terrible dolor de cabeza como resultado de la cantidad de whisky que bebimos y de escuchar demasiado cerca una feroz ración de música de gaitas; porque la isla de Uist Norte es un vivero de gaiteros escoceses. Por fortuna un espléndido tiempo para navegar nos despejó la cabeza. Teníamos un fuerte viento que nos empujaba fuera del Estrecho de Minch y que levantaba poca mar.

—Bueno, George, ésta es la oportunidad de ver cuánto corre el *Brendan* —le dije, mientras éste sonreía encantado.

—¿No te asusta que rompamos un palo?

—No. Es la última oportunidad que tendremos, antes de salir al Atlántico, de probar cómo anda.

—Estupendo. Vamos a largar todo el trapo que tengamos, arrastraderas y alas, y si es necesario, aparejaremos un contraestay para sujetar el palo.

Edan soltó un aullido de alegría.

—Vamos a ver cómo anda ahora —comentó mientras se frotaba las manos de placer y, junto con Rolf, comenzaba a aparejar las velas de ala o tiras de lona que, sujetas a los lados de cada vela cuadra y a sus pujámenes, aumentaban al máximo nuestro velamen.

Al principio, nos encontrábamos a sotavento de la isla, pero una vez que la dejamos atrás, el velamen empezó a empujar al *Brendan* hacia adelante. Suavemente, éste fue ganando velocidad, mientras el agua, deslizándose por ambos costados, formaba rizos en la popa.

—Embarca las orzas —ordené a George, quien las subió, chorreando agua y ruidosamente, a bordo.

Con menos resistencia a la mar y sin quilla, el *Brendan* surcaba las aguas con buena velocidad. Eché una ojeada a la corredera y vi que íbamos a seis y siete nudos y tan constantes como una locomotora. Se podía ver cómo, bajo la mano de George, la caña del timón se doblaba ante la presión del agua que dejábamos atrás. Si la hacía girar ligeramente, saltaba al aire un chorro de espuma como si fuera una ola. Rolf bailaba de contento.

—¡Mirad! ¡Mirad! ¡Parece que estuviéramos en una regata!

Entraba un poco de oleaje en el estrecho formado por los dos grupos de islas y, cuando llegamos a éste, el barco empezó a cabecear, subiendo y bajando entre las olas. La sensación era la de que estábamos en la montaña rusa de una feria. El *Brendan* caía por las olas como por un tobogán y a velocidades que llegaban a los 10 nudos. De vez en cuando, se liberaba de la masa principal de agua, se quedaba en la cresta de una ola y la cabalgaba en todo su recorrido. Entonces, la corredera alcanzaba a su marcación máxima de 12 nudos, con la aguja aplastada contra el tope. La marcha de la embarcación era estimulante y cortaba la respiración. Nada menos que un barco de la Edad Media deslizándose por la mar a la velocidad de los

modernos yates. La sensación era única.

Tanto las drizas de lino como las correas de cuero del aparejo sonaban como el monótono rasgueo de una cuerda de guitarra bajo la tensión a que se encontraban sometidas. La maciza moldura en forma de H en que se encajaba el remo-timón se doblaba cada vez que dejábamos atrás una ola, y toda la superficie de las velas se hinchaba y vibraba bajo la presión del viento. Tras dos horas de navegar así, di con desgana la orden de reducir el velamen por temor a desintegrar el barco o a hundirlo.

Supe más tarde que un vigía costero había contemplado a través de sus prismáticos la navegación del *Brendan* por el estrecho viéndole introducirse y volver a surgir entre las ráfagas de lluvia de la galerna. Telefoneó a su base, dando cuenta de nuestra velocidad y estimando que el *Brendan* tardaría seis horas en llegar al puerto de Stornoway. Pero, al continuar observando nuestra marcha, no pudo dar crédito a sus ojos. Volvió a pasar revista a sus cálculos y llamó otra vez a Stornoway.

—Todavía alcanzo a ver al *Brendan* —informó—, pero no hagan caso de lo que comuniqué antes. Llegará a Stornoway en tres horas.

Nos habíamos demostrado lo que un *curragh* transoceánico era capaz de realizar en condiciones ideales, y nuestra recompensa fue un final perfecto al recorrido total del estrecho de Minch. El viento se mantuvo con nosotros hasta que llegamos a Stornoway. Doblamos el faro con estilo, arriamos la vela del trinquete y pasamos junto al transbordador de la isla, cuya barandilla estaba atestada por los pasajeros y tripulantes que nos saludaban. Una figura nos hacía señas desde el muelle de pescadores y hacia ella pusimos proa. Una voz de mando y la mayor se arrió silenciosamente en banda. Arthur dio dos fuertes paladas con su remo. Sacamos el timón y el *Brendan* atracó junto al muelle con tanta limpieza como si nos hubiésemos pasado la vida navegando embarcaciones medievales.

—Nos han decepcionado —nos comunicó la sombría figura que se encontraba sobre el muelle con cara de escocés entristecido—. Los chicos de la lancha salvavidas esperaban poder hacer un poco de ejercicio trayéndoles a remolque.

”Es posible —continuó mientras contemplaba nuestra embarcación con espléndido escepticismo céltico— que todavía los hagan trabajar un poco cuando salgan para las Feroe. No puedo decir que me gustaría navegar con ustedes.

7

La isla de las ovejas

Hay un poco más de doscientas millas desde Stornoway a la más meridional de las Islas Feroe; doscientas millas de mar abierta y expuesta a todos los vientos del Atlántico. Situadas a casi mitad de camino entre Escocia e Islandia, el grupo de dieciocho islas que forma las Feroe se levanta abruptamente de la superficie de las aguas en el lugar en que las cimas de una cordillera submarina abandonan brevemente la mar y se alzan al cielo.

Uno de los lugares más remotos de Europa, las Islas Feroe son bajo todos conceptos, hijas de la mar. Los isleños dependen de ésta para subsistir; a la edad en que la mayoría de los niños aprenden a montar en bicicleta, ya saben cómo manejar las pequeñas embarcaciones que los llevan de una isla a otra, y sus quehaceres cotidianos están dominados por las inmensas depresiones atlánticas que, girando lentamente sobre sus cabezas, oscurecen las islas bajo espesas nubes de lluvia durante la mayor parte del año, descargando dos días de cada tres, el agua que encierran.

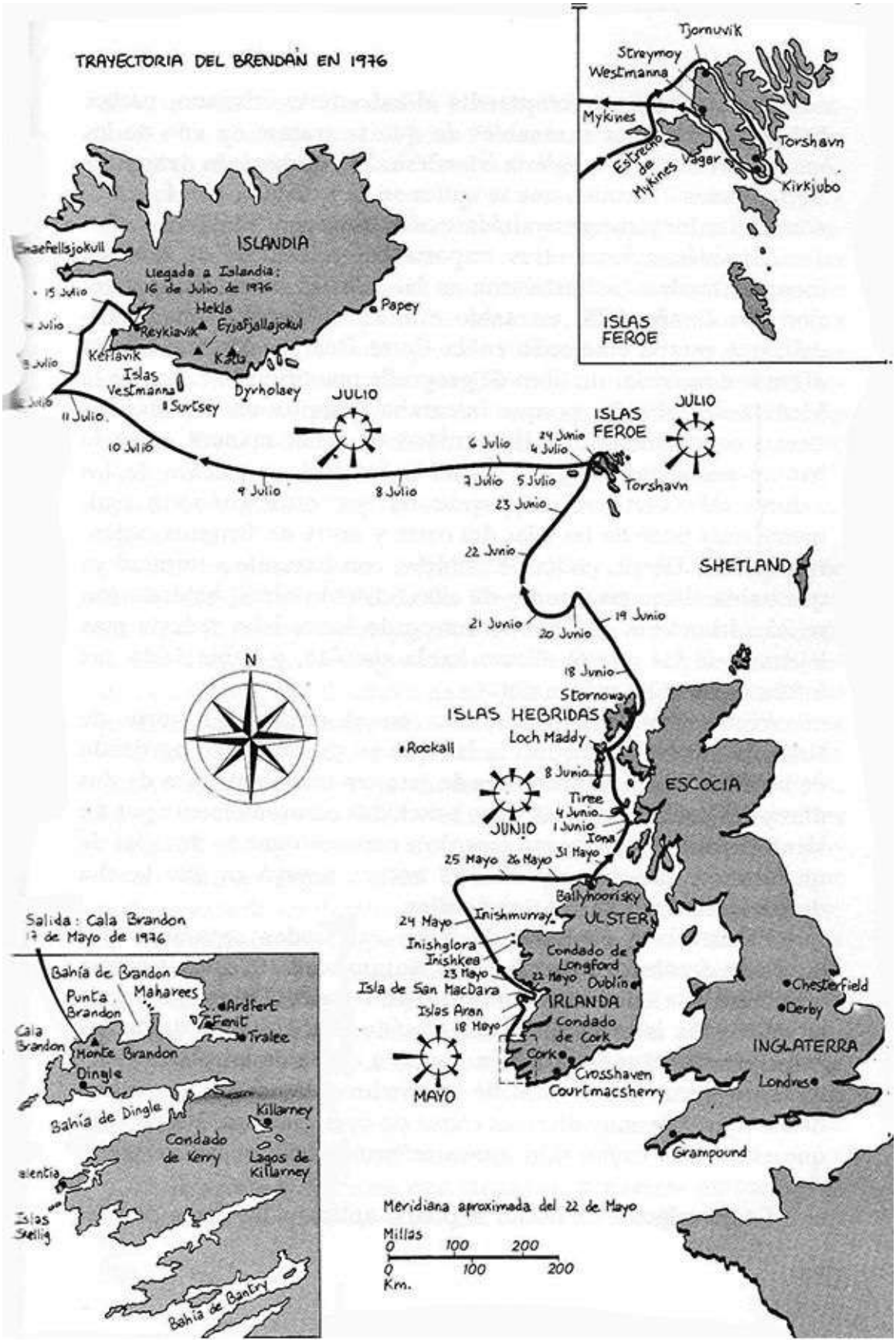
Tanto para San Brendan como para nuestro *Brendan*, las Islas Feroe constituyeron un punto clave en sus periplos. Si el *Navigatio* describe —como de hecho hace— la Ruta Stepping Stone a América tal y como la navegaron los monjes irlandeses, lógicamente las Feroe constituían el primer eslabón en la cadena de escalas importantes.

Húmedas y ocultas por las nubes, se encuentran mucho más allá del horizonte que se puede vislumbrar desde las Hébridas, a pesar de que el *Navigatio* narra cómo San Brendan y sus monjes vieron una remota isla a cuya costa los empujaron vientos favorables. Una vez desembarcados, se dispusieron a explorar el lugar, en el que encontraron grandes ríos repletos de peces, así como abundantes rebaños de espléndidas ovejas blancas y de gran tamaño. Capturaron una de éstas para celebrar la comida de Pascua y, el Viernes Santo, mientras preparaban su oficio, se les apareció un habitante de la isla que llevaba consigo un cesto de pan fresco. Se les acercó, cayó de rodillas y golpeando su frente contra el suelo por tres veces, rogó a San Brendan, probablemente en una lengua que éste conociese, que aceptara la oferta del pan para su comida. Más tarde, el mismo isleño les aportó más alimentos frescos para reaprovisionar la embarcación y les hizo unas cuantas recomendaciones para la navegación de la siguiente etapa de su singladura. En contestación a las preguntas de San *Brendan*, explicó que las ovejas que pacían en la isla eran tan grandes porque no

se las ordeñaba, sino que se las abandonaba en los pastos, y que el medio ambiente natural era tan favorable que podían pastar día y noche.

Algunos eruditos han señalado cuán cerca de esta descripción se hallan las Islas Feroe. La influencia que sobre ellas tiene la Corriente del Golfo les depara inviernos suaves, y su clima y pastos son tan adecuados a la ganadería ovina que las islas han adquirido una gran reputación por sus ovejas y lana. De hecho, su nombre permanece inalterado: parece que proviene de las palabras noruegas Faer-Eyjaer, que significan “Islas de las Ovejas”. De este modo, los vikingos, cuando llegaron a las Feroe, las llamaron de la misma manera que lo habían hecho los irlandeses o adoptaron el nombre que les habían dado sus primitivos habitantes.

En cuanto al isleño que suministró el pan a San Brendan, hablaba su lengua y comprendía el calendario cristiano; parece haber posibilidades razonables de que se tratase de uno de los monjes errantes de la iglesia irlandesa. El *Navigatio* lo denomina “Procurador”, término que se aplica en la jerarquía monástica al administrador y que generalmente se traduce por “Mayordomo”.



También existen otras importantes evidencias de que los monjes irlandeses se instalaron en las Islas Feroe en fecha anterior. En el año 825, un sabio cronista irlandés llamado Dicuil, que estaba empleado en la Corte Real de los francos, se dispuso a recopilar un libro de geografía que tituló El Libro de la Medida del Mundo,

porque intentaba describir en él todas las tierras conocidas por la Humanidad de igual manera como lo habían hecho los antiguos. Dicuil había leído a muchos de los autores clásicos, pero se quejaba de que estos conocían realmente muy poco de las islas del oeste y norte de Britania, mientras que él, Dicuil, podía describirlas con bastante autoridad ya que había vivido en algunas de ellas, visitado otras, hablado con monjes irlandeses que habían navegado hasta islas todavía más lejanas que las que él mismo había visitado, y había leído sus informes sobre las más remotas.

"Existen muchas otras islas en el océano, al norte de Britania", escribía Dicuil, "a las que se puede llegar partiendo de las islas más septentrionales de ésta, en una singladura de dos días y dos noches y con las velas henchidas constantemente por un viento favorable. Un devoto sacerdote me contó que en dos días de un verano y sus correspondientes noches navegó en una lancha de dos bancadas y llegó a una de ellas.

"Existe otro conjunto de islas, casi todas separadas por estrechos canales de agua. En ellas, durante casi 100 años, vivieron ermitaños que salieron de nuestro país, Irlanda. Del mismo modo en que estas islas habían permanecido deshabitadas desde los principios del mundo, también ahora, a causa de los piratas nórdicos, se encuentran vacías de ermitaños y llenas de innumerables ovejas y de muy diversas clases de aves marinas. No he visto que estas islas hayan sido nunca mencionadas por las autoridades."

La descripción de Dicuil se podría aplicar a las Feroe por varias razones: sus "estrechos canales" describen muy certeramente los que separan las Islas Feroe; la distancia de navegación a que se encuentran de las Orcadas o de las Shetland, al norte de Escocia es factible si se hace a bordo de una embarcación ligera y si se cuenta con vientos favorables, y son conocidas por la variedad de sus aves, entre las que se incluyen enormes colonias de aves marinas que anidan en los acantilados cortados a pico que rodean la mayor parte de las islas. Esta asombrosa fauna aviar completa el círculo que identifica las Feroe con las islas septentrionales comentadas por Dicuil y con la islas de las Ovejas del *Navigatio* porque éste continúa su narración añadiendo que el Procurador recomendó a San Brendan que se quedase en una isla cercana a la que llamó el Paraíso de las Aves. "Allí", dijo el Procurador, "los viajeros se quedaron hasta la víspera de Pentecostés."

Mis pensamientos estaban ocupados por esta posible identificación de las Islas de las Ovejas o Paraíso de las Aves con las Islas Feroe, mientras preparábamos al *Brendan* en su intento de cruzar la mar. La singladura a las Feroe era la primera de relativa longitud, que íbamos a hacer y, aunque doscientas millas no parecían una gran distancia sobre las cartas, podían convertirse en el doble si los vientos no nos eran favorables y el *Brendan* tenía que navegar en zig-zag. No era de extrañar que, en viejos tiempos, los pescadores de las islas Hébridas llamasen a las Feroe "las Lejanas". Si los vientos nos eran contrarios, podíamos perfectamente no llegar a ellas. Una simple y fuerte tormenta que se despegase de los dominantes vientos del Oeste podía desviarnos de nuestra ruta y empujarnos hasta Noruega. En los días en que

todavía se navegaba a vela, los pescadores de las Shetland o de las Orcadas se habían visto empujados por los temporales más allá de la costa noruega y tuvieron que pasar días enteros a bordo de lanchas descubiertas, del mismo tamaño que el *Brendan* y mucho más fáciles de navegar contra el viento de lo que éste lo era. Y eso ocurría a quienes acompañaba la suerte, porque muchos se perdieron en medio de terribles temporales.

Las agoreras miradas que lanzaban a nuestra embarcación los pescadores profesionales de Stornoway, mientras hacían comentarios en tonos pesimistas, no contribuían a mejorar las cosas. El "Tomás de la poca fe" que nos recibió cuando llegamos era una constante fuente de lobreguez. Siempre que aparecía nos importunaba con sus preguntas de "marinero experimentado" que concluían con el mismo estribillo. Unas veces era:

—¿Qué usan como lastre?

—Agua.

—Ay. Sería mejor que empleasen piedras. Las piedras tienen vida. Pero agua… Es malo. No me agradaría ir con ustedes.

Otras veces era:

—¿Qué tal navega contra el viento?

—No navega contra el viento —le contestaba yo—. Nos consideramos afortunados si lo hace con el viento de costado.

—No navega contra el viento. Uf, eso es malo. —Absorbía el aire a través de los dientes—. Yo no iría con ustedes.

Por lo bajo y detrás mío, el acento irlandés de Arthur se volvía escocés por un momento mientras se lamentaba en tono jocoso:

—¡Estamos predestinados a nuestra ruina! ¡Ay, predestinados irremisiblemente!

Edan también contribuía a desvanecer cualquier síntoma de desaliento. Cuando nos encontrábamos listos para zarpar de Stornoway, se dio repentinamente un manotazo en la frente, exclamó que se le había olvidado algo y saltó a tierra, alejándose por el muelle a gran zancada. Asombrados, esperamos durante casi una hora. Volvió a toda velocidad, mientras agitaba en el aire un paquete envuelto en papel marrón.

—¿Qué era tan importante? —preguntó George.

—No nos podía faltar —contestó Edan mientras recobraba el aliento y saltaba a bordo—. Era impensable. Siento haber tardado, pero pregunté a todo el mundo y por fin conseguí la única que quedaba en Stornoway.

—¿Pero de qué se trata? —repitió George.

—¡Una botella de Pimms! —exclamó radiante Edan—. Pensé que necesitaríamos algo con qué mezclar las bebidas y poder así hacer cócteles a bordo.

Naturalmente, nuestro Alcatraz había conseguido localizar la última botella de "Pimms" que quedaba en Stornoway, además de extender su plan a un plato de semillas de berros que escondió cerca de su alojamiento con el fin de hacer crecer un

pequeño huerto con el que decorar nuestras copas. Pero ¡ay! Dos días después, dio sin querer una patada a la botella de “Pimms” y derramó su pringoso contenido por toda la sentina. Poco más tarde, una ola inundó la bandeja en que había plantado los berros ahogando lo que había constituido el único intento en el *Brendan* de practicar la horticultura.

La flota de arrastre nos deparó una alegre despedida, haciendo sonar las sirenas al hacerse el *Brendan* a la mar con la proa al Norte. En la mañana del 17 de junio nos liberábamos de Punta Lewis, el extremo más septentrional de las Islas Hébridas.

Una vez más, éramos solamente cuatro personas a bordo, ya que Rolf nos había abandonado en Stornoway para dirigirse a Noruega por urgentes motivos personales. Pedí a George que elaborase una nueva lista de guardias por ser él quien ponía más esfuerzo en este trabajo y nadie podría discutir sus decisiones. Eran las guardias lo que controlaba nuestras vidas y constituía el armazón vital de nuestra existencia diaria. Cada uno de nosotros se autodisciplinaba estrictamente y se aseguraba de estar preparado para su guardia a la hora exacta. El no hacerlo no hubiese sido justo y hubiese hecho brotar precisamente el tipo de irritación que transformase nuestra existencia en una batalla campal.

Todos éramos conscientes que vivíamos en muy poco espacio y bajo condiciones muy elementales. Éramos como hombres encerrados en una celda de 12 por 2,5 metros, de los que menos de una cuarta parte se hallaba al abrigo de los elementos y era habitable.

La potencialidad de discusiones y animosidad casi carecía de límites y las pequeñas irritaciones podían degenerar en razones para odiarse. Conocíamos los riesgos, y cualquier observador hubiera podido darse cuenta de que habíamos adoptado la actitud tradicional del “vive y deja vivir” que se suele observar en las embarcaciones pequeñas. Nos reservábamos para nosotros mismos y actuábamos según esta filosofía. Podíamos discutir, en cuanto miembros de un grupo, las modificaciones a efectuar a bordo del *Brendan*, e incluso plantear iniciativas personales en cuanto a asuntos de orden técnico, pero los temas de índole personal no se mencionaban en absoluto, a no ser que la persona interesada los iniciase, y era el patrón quien tomaba las decisiones relativas al objetivo del viaje. Se trataba de una cierta forma de autodisciplina que, en el peor de los casos, dejaría que algunos resquemores se ahogasen en la bilis que podía producirse en nuestro interior, aunque, dado que todos teníamos suficiente experiencia en navegar pequeñas embarcaciones y en mantener la boca cerrada, cuando nos adentramos en el Atlántico, no había la menor duda de que la tripulación del *Brendan* se entendía bien y era eficaz.

La vida cotidiana transcurría de una manera sorprendentemente fácil. En la mayoría de los casos, la misión principal del timonel era la de mantenerse alerta a los posibles cambios meteorológicos, muy en especial a los del viento, y la de asegurarse de que el *Brendan* seguía el rumbo que se le había marcado. No se necesitaba una gran exactitud al timón. Como navegante, hacía que la proa apuntase más o menos en

la dirección del rumbo, mientras que el timonel sujetaba la barra del timón con una correa para que la embarcación no se desviase más de 20°. Ésta navegaba bien, aunque con toda la influencia del viento que sufría y con los frecuentes cambios en la dirección de éste no hubiese servido de nada llevar el timón con más exactitud.

Esta actitud de no hacernos la vida imposible con los trabajos y disciplinas implicaba también que quien iba a entrar de guardia y cuya misión consistía en sujetar las velas al viento —cuando era necesario—, no tenía que tropezar constantemente con los objetos acumulados en el combés ni cambiar la posición de las orzas todo el tiempo. Había tomado la decisión más práctica de dejar que el *Brendan* navegase a su antojo, y adoptado una mentalidad medieval, en el sentido de que una o dos semanas más no tenían demasiada importancia. Las ventajas de esta actitud de tomar las cosas con tranquilidad se podían reconocer a simple vista.

Vivíamos en una atmósfera relajada. Edan y yo nos turnábamos para guisar; Arthur y George lavaban por lo general los utensilios de cocina en un cubo de agua de mar. Nadie se preocupaba en lavarse ni en afeitarse porque no teníamos ninguna necesidad y hubiese constituido un desperdicio de agua potable. El cuero de la embarcación y las pieles de oveja olían mucho peor que nosotros y hacía demasiado frío como para echar de menos la idea de darse un baño en la mar. La instalación sanitaria variaba según el tiempo. Uno podía suspenderse de la popa, arriesgándose a recibir la fría palmetada de una ola, o, cuando la mar era más gruesa, utilizaba un cubo firmemente sujeto a algún lugar del combés. Sin embargo, era curioso lo reacios que nos mostrábamos a hacer uso de estas instalaciones cuando el viento soplaba con fuerza y la mar salpicaba, haciendo que la pobre víctima se arriesgase a recibir una ducha fría.

Cada uno tenía su propia zona de responsabilidad. George se encargaba de revisar todo el aparejo, en especial los cabos y drizas, que se encontraban sometidos a continuo desgaste. Teníamos que sacar con frecuencia las bolsas de costura para remendar desgarrones o para rematar los deshilachados extremos de los cabos. Constantemente necesitábamos ajustar el cordaje porque las drizas se aflojaban cuando estaban secas y se encogían hasta ponerse tensas como alambres cuando se mojaban. Pronto nos dimos cuenta de que el mejor método era el de tensarlas al máximo mientras estaban secas y, luego mantenerlas siempre mojadas.

Arthur era el especialista en cabos. Su trabajo consistía en adujarlos y tenerlos preparados para cuando se hiciesen necesarios, lo cual, con toda la cabuyería que teníamos a bordo, lo mantenía ocupado en forma continua. Durante el tiempo que le quedaba libre, se pasaba horas ocupado en limpiar meticulosamente las cámaras fotográficas que recogían las escenas de la vida a bordo del *Brendan*. Cuando Peter se tuvo que marchar por enfermedad, fue Arthur quien se hizo cargo de la fotografía y, poco a poco, el miembro más joven de nuestra tripulación se fue convirtiendo en un consumado fotógrafo. Cuando las tomaba en sus descomunales manos, daba la impresión de que las frágiles cámaras se iban a destrozar, pero las trataba con

suavidad y poseía una auténtica habilidad de mecánico para conseguir que siguiesen funcionando a pesar del salitre que con persistencia amenazaba con bloquear los obturadores.

La navegación, el registro de imágenes fílmicas y las comunicaciones radiofónicas constituían mis responsabilidades. Cada cuatro horas conectaba el pequeño aparato de radio, no mayor que un maletín, e intentaba establecer contacto con la emisora costera. Casi siempre lo conseguía y, aunque muy débilmente, informaba sobre nuestra posición, la cual, a su vez, era retransmitida a la Unidad de Información del Lloyd's de Londres, quien, con amabilidad, se la hacía conocer a nuestras familias.

Sin embargo, había algunas veces en que no conseguíamos establecer contacto, lo que no era extraño ya que nuestra emisora funcionaba con algo más de la fuerza que necesitaba una bombilla eléctrica y que nuestras señales partían de una antena de varilla extensible, sujeta por correas al codaste. Incluso con mar muy ligera, las olas eran más altas que el extremo de la antena. La única fuente de energía para la radio la formaban dos baterías de automóvil alimentadas por dos placas solares Lucas sujetas al techo del habitáculo. Estas placas estaban diseñadas para recargar sólo parcialmente las baterías, por lo que el tiempo de nuestros contactos radiofónicos era estrictamente limitado. Si no conseguía establecer contacto en menos de cuatro minutos, desconectaba la radio y lo dejaba para el día siguiente. Gran parte del éxito en nuestras comunicaciones se lo debemos a nuestra pequeña y valiente emisora y a la paciencia de los operadores de las emisoras costeras, que mantuvieron servicios especiales para oírnos durante las horas en que las ondas se encontraban menos congestionadas.

La navegación no podía ser más sencilla. Una vez que zarpamos de Stomoway, me guié solamente por observaciones solares tomadas con el sextante y comprobadas con el goniómetro. De todas maneras, no necesitábamos demasiada exactitud. Lo único que queríamos era tener una idea general de nuestro avance, dejando que los vientos y corrientes hicieran el resto. El *Brendan* era demasiado difícil y torpe para permitirnos elegir un rumbo o un destino fijo. Me contentaba con reconocer que algunos accidentes geográficos de la Ruta Stepping Stone se encontraban aproximadamente donde esperábamos.

Edan, fiel a su auténtico temperamento, nos proporcionaba la diversión a bordo. Sabíamos cuándo se despertaba por las mañanas gracias a los gritos de "¡Comida! ¡Desayuno! ¿Dónde está el desayuno?" que salían de su cubículo cercano al trinquete. Unos minutos después, el Alcatraz en persona se arrastraba fuera, introduciendo ávidamente la nariz en el cajón de la comida. Nunca se vestía durante dos días seguidos de la misma manera. Unas veces se tocaba con una boina, otras con un gorro de lana, otras con un pañuelo con cuatro nudos. Su impermeable podía ser remplazado por un viejo jersey o por la lanuda combinación interior del traje de buzo, lo que le hacía parecerse a un enorme bebé embutido en su pijama. Un día, apareció

con una chaqueta de cheviot y pantalones de tartán escocés, por lo que fue recibido con gritos de alegría. Otro, lo hizo vestido a la moda oriental, con una transparente y bordada camisa india de algodón con las colas flotando al viento, igual que un empleado de Calcuta. Debió pasar un frío terrible, porque, como de costumbre, iba descalzo.

Nadie pudo jamás averiguar cómo podía esconder este extraordinario guardarropa en tan reducido espacio. Y, sin embargo, ¡todavía le quedaba sitio para sacar paquete tras paquete de puros que, libres de impuestos, había conseguido subir a bordo en Stornoway! Solía ofrecernos algunos a sus compañeros, quienes, ligeramente verdes ante el prospecto, declinábamos su generosidad. El los fumaba como si tal cosa.

Y, por supuesto, Edan también estaba lleno de planes. Todos más extraños que el anterior, aunque no por ello notificados con menos entusiasmo. Todos los días prometía cocinar un nuevo plato, para en el último momento, darse cuenta de que le faltaba el ingrediente principal, o más a menudo, para no dejar nada una vez que había acabado de "probarlo" en la cacerola.

Dos veces al día, inventaba un nuevo e ingenioso tipo de cebo para el sedal que colgaba tristemente, instalado por él, de la popa del *Brendan*. El Alcatraz nos aseguraba que era un pescador de primera, aunque el único pescado que enganchó fue una inanimada caballa, medio ahogada para cuando la subió a bordo, y que a él mismo lo sorprendió. Una vez estuvo a punto, con el cigarro en los labios, de representar un acto final al rellenar el bidón de agua con queroseno de la cocina. En otra ocasión, colgó alegremente del aparejo el forro de su saco de dormir de fabricación casera —producto de otro de sus planes—, para que así se secase. Lo malo fue que se olvidó de él, haciendo que pudiésemos ver cómo se soltaba y partía bailando como un paracaídas fugitivo por encima de las olas y en medio de nuestras carcajadas. Edan era nuestro tonificador. Sus manías y espíritu efervescente animaban hasta los momentos más aburridos.

Tanto Arthur como el Alcatraz eran dos fervientes observadores de aves, y el *Brendan* les suministraba una amplia oportunidad para practicar esta afición. Cuanto más al Norte nos adentrábamos, más nutrida y variada se hacía la fauna aviar. Era raro el día en que no nos encontrábamos con algún ave de una especie desconocida, por lo que el libro de referencia de pájaros estaba en constante demanda. A mitad de camino de las Islas Feroe, habíamos localizado 15 especies diferentes, y nos pasábamos horas en la contemplación de la conducta de las gaviotas y charranes que constantemente nos acompañaban arrastrados por el viento, graznando, piando y observándonos fijamente mientras el *Brendan* proseguía su ruta. Nuestros más elegantes compañeros eran los fulmares, los más gráciles acróbatas aéreos de aquellas aguas, que en constantes círculos y "loopings" sobrevolaban nuestras cabezas, sosteniéndose muy cerca de las olas sobre las rígidas alas que sobresalían de sus gordos y esponjosos cuerpos.

Por alguna razón desconocida, siempre atrajimos a una pareja de charranes árticos

que, colocados encima del *Brendan*, revoloteaban nerviosamente al tiempo que se llamaban con ansiedad uno a otro mientras las demás aves marinas se les acercaban. De vez en cuando, rompían la formación para lanzarse en picado sobre nuestra estela en busca de pescado. En una ocasión, pudimos ver cómo tenía lugar una terrible batalla aérea cuando nuestros dos pequeños charranes expulsaron a un págalo grande que vino a merodear donde nos encontrábamos. Valientemente, los mucho menores charranes se lanzaron al ataque y con sus chillidos y graznidos, consiguieron alejar al intruso, volviéndose de inmediato a su puesto en la galleta del mástil. Se podían oír perfectamente los gorjeos de orgullo que lanzaban. Sin embargo, su victoria no duró mucho tiempo. Diez minutos después, llegaron dos págalos grandes, y esta vez no hubo lucha. Los dos pequeños charranes salieron disparados volando para salvar sus vidas, mientras las otras dos aves los atacaban.

Durante dos días, el *Brendan* avanzó regularmente hacia el Norte. La radio continuaba emitiendo alarmas de temporal, aunque el viento se mantenía favorable y mis cálculos nos situaban a mitad de camino de las Feroe.

George y yo pasábamos diariamente revista al estado en que se encontraba el cuero de la embarcación, introduciendo el dedo entre al maderamen para ver si existía algún deterioro. A estas alturas, el cuero estaba ya saturado de agua de mar que se filtraba de a poco a través de su membrana y que goteaba con lentitud hasta reunirse con los cinco centímetros de agua que constantemente se trasladaba de un lado a otro del pantoque.

Sin embargo, el cuero propiamente dicho parecía mantenerse en buenas condiciones, excepción hecha de dos trozos situados cerca del soporte del timón. Ambos se encontraban en idénticos lugares, uno a cada lado de la embarcación. Mirando a lo largo del costado de la embarcación en toda su longitud, pude darme cuenta de que la curvada popa del *Brendan* se inclinaba hacia abajo, rebajando el perfil de la embarcación y haciendo que el cuero formase arrugas. Era una lástima, porque hacía a la nave menos segura en el caso de un temporal y porque las pieles de buey colocadas en esta zona ya no se tensaban tanto sobre el armazón de madera, sino que formaban bolsas y arrugas como en el trasero de un elefante. Si se empujaba la piel con un dedo, se la podía hacer entrar y salir igual que en un globo a medio hinchar, aunque esta condición no parecía afectar al material propiamente dicho.

El medieval cuero se mantenía en una forma excelente, y tuve la sospecha de que el frío, que iba en aumento, nos servía de ayuda. El *Brendan* navegaba ahora por aguas frías, con lo que la baja temperatura retardaba el posible grado de descomposición del cuero al tiempo que lo hacía más rígido y endurecía la capa de grasa que lo protegía. De nuevo, me encontraba ante la sospecha de conocer por qué los irlandeses decidieron hacer la navegación hacia la Tierra Prometida por la ruta del Norte: la mar podía ser más fría y gruesa, pero convenía a sus embarcaciones de cuero y las hacía más duraderas en sus singladuras. En las aguas templadas de un viaje por el Sur, la grasa protectora podría ser arrastrada por la mar y el cuero hubiera

podido corromperse.

Nuestras diarias inspecciones nos revelaron que la mar también había cobrado su precio en el armazón de madera. La caña del timón se encontraba sujeta por un cabo a las regalas de babor y estribor. La tensión a que este cabo estaba sometido era tan grande que la parte del costado de la nave de más de 38 milímetros de espesor y de madera de roble endurecido, estaba literalmente destrozada. Comenzaron a aparecer unas grietas por donde la madera terminaría rompiéndose.

George no perdió tiempo alguno en cambiar de lugar los puntos en que se hacía firme el cabo y en reforzar los nudos que sujetaban el codaste. Posteriormente, me arrastré hacia proa con el fin de inspeccionar el palo mayor y me encontré que la bancada en que se apoya había formado un arco causado con seguridad por las mismas fuerzas que hacían que la proa se hundiese. No era recomendable introducir el dedo entre la bancada y el palo para averiguar el estado en que se encontraba la madera, ya que el espacio entre ambos se abría y cerraba continuamente, como pinzas gigantescas y siguiendo el movimiento de la embarcación, y el dedo podía ser aplastado.

Sumido en profunda meditación, me arrastré hacia popa y consideré la situación en que nos encontrábamos. El *Brendan* se deformaba. No creía que todavía de manera peligrosa, aunque era evidente que dependíamos absoluta y totalmente de la calidad de nuestros materiales básicos: la madera tenía que ser lo bastante robusta como para aguantar el ritmo flexible del casco, al mismo tiempo que las correas de cuero que sujetaban su armazón tenían que continuar haciéndolo.

Por encima de todo, el forro de cuero tenía que ser lo suficientemente resistente como para aguantar las combas y pliegues que iban en aumento. Los kilómetros de cabos y drizas estaban ahora sujetos a mayor tensión que en cualquier momento anterior, y no podíamos permitir que saltasen o se rompiesen.

En cierto y extraño modo, yo tenía confianza. Me pasó por la cabeza que el conocimiento que un carpintero de ribera medieval pudiese no poseer, de ingeniería naval, lo suplía con la calidad de los materiales que utilizaba; éstos habían sido elegidos con ojo crítico y preparados con el cuidado más meticuloso. Nosotros, a bordo del *Brendan*, aprendíamos esta lección de mil maneras diferentes. Una a una, las piezas modernas de nuestros equipos se iban desmoronando. Las modernas, brillantes y recién compradas herramientas metálicas se habían oxidado a pesar de la capa protectora de grasa. Tras un mes a bordo del *Brendan*, la templada hoja de una sierra saltó como si se tratase de una zanahoria podrida; una lámpara de minero, utilizada como farol de noche, estaba arruinada. Aunque lo bastante dura para resistir toda una vida de trabajo en las minas, sus soportes, estaban herrumbrados y formaban una masa sólida, y de los tornillos que la sujetaban al mango, manaban pequeños surcos de herrumbre. De todos los materiales modernos con que contábamos, solamente el acero inoxidable de la mejor calidad, el plástico sólido y los cabos sintéticos resistían las condiciones a que se veían sujetos.

Era instructivo ver que, cada vez que se rompía un artículo moderno, tendíamos a reemplazarlo con sustitutos caseros hechos de madera, cuero y algodón. Funcionaban, se podían coser, y darles la forma adecuada al servicio que iban a rendir. El producto generalmente tenía una apariencia tosca e incómoda, pero sobrevivía y lo podíamos reparar nosotros mismos. Mientras que, cuando el metal se partía o el plástico se rajaba, la única solución que nos quedaba, al carecer de un taller a bordo, era echarlos por la borda.

Todo esto se añadía al cada vez mayor convencimiento de que los marineros de la época de San Brendan estaban de hecho mejor equipados —tanto material como humanamente— de lo que, en general, se suele reconocer. Los primitivos navegantes del Medievo contaban con materiales que duraban y que, si fallaban, podían repararse con sencillas herramientas. Incluso su ropaje se adaptaba perfectamente a las circunstancias, tal y como toda la tripulación del *Brendan* comenzaba a descubrir. A medida que la temperatura se hacía más fría, remplazábamos nuestra ropa de fibra artificial por prendas de lana, viejas y que apestaban a lanolina en estado natural. Podíamos oler y tener un aspecto poco agradable, pero nuestros jerseys, calcetines altos y capuchones de lana cubierta de grasa no eran materialmente diferentes de los que se llevaban en los días de San Brendan.

Un día sereno, el 19 de junio, nos proporcionó una buena demostración de las limitaciones de algunas piezas modernas de nuestro equipo. Después del desayuno, George se acercó a proa para sacar la ración diaria de alimentos.

—¡Mirad esto! —exclamó, mientras mantenía en alto y con expresión de asco una bolsa de plástico.

Daba la impresión de que lo que sujetaba era una pecera podrida y a medio llenar por un agua viscosa y parduzca que se escapaba por una de las esquinas. Trozos de comida flotaban en aquella masa semilíquida.

—¡Qué asco! —murmuró el Alcatraz y luego agregó—: ábrela para ver si queda algo todavía utilizable.

George rasgó la bolsa. A pesar de su doble capa protectora de plástico, éste había sufrido alguna perforación y la bolsa había absorbido unos diez litros de agua de mar y de lluvia. Con disgusto, George arrojó por la borda una apestosa masa de agua coloreada por el té y acompañada por terrones de azúcar mojada, bolsas de té empapadas, trozos de bizcocho reblandecido y pringosas porciones de papillas. El Alcatraz agarró un paquete que, afortunadamente, parecía menos afectado que los demás.

—¡Bizcochos de avena! —exclamó lleno de gozo, dándole un mordisco—. ¡Puah! ¡Están saturados de sal! —añadió, escupiéndolos.

—Pues, si tú no puedes comerlos, no sé quién podrá —comentó Arthur.

—Escúchame capitán —dijo Edan, dándose cuenta repentinamente de las consecuencias de aquello—. Abrimos otra bolsa, ¿no? No queda nada de la última que abrí.

—Claro que sí, Alcatraz. —Reí—. Todavía no necesitamos racionar los alimentos.

Aprendimos otra lección. Si el resto de las provisiones se encontraba tan dañado como esta bolsa, podía llegar a escasearnos el alimento y, por supuesto, encontramos que había otras bolsas en igualdad de condiciones y cuyos contenidos se habían desintegrado en su interior. Lo que más sufrían eran los alimentos deshidratados, que absorbían el agua con rapidez, hinchándose y haciendo que las bolsas reventasen y esparciesen por todos lados una masa putrefacta. Los únicos alimentos que sobrevivían eran los que venían en latas, pero, por no haberlas pintado con barniz, sus etiquetas se despegaban y el encontrar una lata de algo determinado se transformaba en un juego de azar.

—Bueno, no me preocupa mucho —concluyó George mientras examinaba una ensalada instantánea de verduras que nadaba en más de dos litros de Atlántico—. Estas verduras deshidratadas no están mal una o dos veces por semana, pero, todos los días, es demasiado. En la garganta me queda el sabor a preservador de alimentos.

El 19 y el 20 de junio sólo registramos un avance moderado. Durante algún tiempo el viento nos vino de proa, haciéndonos perder terreno y concluir a unas treinta millas más lejos de las Feroe. No se podía hacer nada y aceptamos la situación con nuestra recién adquirida filosofía medieval. En un momento dado, el viento se transformó en calma chicha, por lo que nos dedicamos a esperar lo que nos deparase la Providencia. George jugaba al “backgammon” contra Edan y le ganaba 15 puntos. Arthur se había metido debajo de la tienda y dormitaba. Yo me recosté cómodamente contra el inmóvil timón y concentré mi atención en escuchar el ruido de las olas al deslizarse bajo el casco, el de los chirridos del palo al rozar contra la bancada y el de la caña contra el codaste. De vez en cuando, al avanzar un poco, la corredera pegaba un tironcito.

—¡Pesquero a la vista! ¡Viene del Norte! —Cualquier cosa con tal de romper la monotonía. Los otros se levantaron para echar una ojeada.

—Apuesto a que nos vienen a vender whisky. —Ya estaba Edan urdiendo planes.

—Lo dudo —dijo Arthur—. Probablemente vuelven de pescar de Islandia y van con el piloto automático. Ni nos habrán visto. Después de todo, no esperan encontrarse con nadie en estas aguas.

El pesquero continuó sin rumbo en nuestra dirección. Nos pasaría aproximadamente a una milla por la proa, y, a bordo del mismo, no había signo de vida. Estaba lo bastante cerca como para poder leer claramente su nombre: *Lord Jellicoe*.

—Eh, George. Coge el timón. Voy a ver si puedo ponerme en contacto con ellos por la radio.

Puse en funcionamiento nuestro aparato de VHF portátil.

—*Lord Jellicoe. Lord Jellicoe*. Aquí *Curragh Brendan*. ¿Me oye?

Silencio. Sólo el zumbido del altavoz. Llamé otra vez. Silencio. De repente, una

voz cascada contestó:

—Aquí *Lord Jellicoe.* ¿Quién llama?

—Aquí *Curragh Brendan*. Nos encontramos a estribor de ustedes. A media milla aproximadamente. ¿Me puede indicar nuestra posición, por favor?

—Un momento. —El *Lord Jellicoe* continuó su rumbo mientras su navegante ponía probablemente manos a la obra para cumplimentar la extraña petición.

Justo cuando se disponía a desaparecer en el horizonte, nos dio la información deseada. Al atardecer y cuando nos disponíamos a escuchar el boletín informativo de la BBC, oímos de nuevo al *Lord Jellicoe*. Llamaba a una emisora costera y se podía distinguir el acento de Yorkshire de su patrón.

—Radio Humber. Quizá nos puedan aclarar algo. Hace ya un rato, esta tarde, pasamos una extraña embarcación. Me dicen que llevaba una tripulación de monjes irlandeses locos. ¿Es verdad?

Jamás pudimos oír la contestación de Radio Humber porque los tripulantes del *Brendan* nos desternillábamos de risa.”

El 21 de junio, el día más largo del año, nos indicó que nos encontrábamos en latitudes bastante septentrionales. Gozábamos de casi 24 horas de luz y, a la una de la mañana casi podía leer sin dificultad la corredera con la luz que se reflejaba en el cielo. A partir de ese día y por el resto de la temporada de navegación no íbamos a necesitar las luces de posición, lo que me parecía perfecto dada mi tacañería en lo concerniente al uso de la batería. Aquella noche, establecimos el último contacto radiofónico con nuestro amigo, el operador de la radio costera de Malinhead, quien, con marcado acento irlandés, nos deseó suerte en las Feroe. Como si se tratase de una respuesta, el viento se hizo del Sur, con lo que el *Brendan* comenzó a navegar en el rumbo deseado.

A las seis de la mañana, una ballenera de unos 17 metros de eslora nos pasó a toda máquina. Su arpón se recortaba siniestro sobre el rasel de proa.

—Ojalá no nos tome por una ballena de cuero y nos dispare un arponazo —masculló Arthur mientras la ballenera giraba a nuestro alrededor con toda su tripulación gritando, saludando desde la cubierta y preguntándonos si necesitábamos algo.

Los saludamos, al tiempo que les dábamos las gracias, y prosiguieron su rumbo en busca de una presa. Al vigía no le hubiese gustado la neblina que se nos echó encima unas horas más tarde, envolviéndonos en una blanca nube. El *Brendan* se deslizaba como un fantasma y nuestras gorras de lana se llenaron de miles de brillantes gotitas, como si se tratase del rocío caído sobre un campo de hierba.

Durante todo el día, el viento continuó soplando ligeramente, trayéndonos nada más que un denso chubasco del que conseguimos hacer acopio de varios centímetros de agua como experimento. La recogimos en unas lonas y la transvasamos luego a los recipientes de cocina. Calculé que, en un clima tan húmedo como en el que nos encontrábamos, se podría sobrevivir con el agua de lluvia.

El 23 de junio nos trajo la respuesta a cómo pudieron los monjes irlandeses localizar las Feroe en medio de la inmensidad del Atlántico. Era un día corriente de verano para aquellas latitudes: nubosidad abundante con esporádicos claros. El *Brendan* se encontraba todavía a unas 50 millas de las islas Feroe, y, sin embargo, las pudimos localizar fácilmente gracias a las altas columnas de vapor que se desprendían de ellas, elevándose a miles de metros.

El viento del Sudoeste que atravesaba el océano, cargado de humedad, era desviado hacia arriba por las islas, se condensaba y formaba bancos de nubes que las hacían tan fácilmente localizables como las banderas de un campo de golf. Tomé los prismáticos, observé las nubes con más detenimiento y vi algo que me alarmó: las nubes cambiaban de forma cada unos pocos minutos debido a las fuertes turbulencias, y algunas de ellas se vaciaban sobre las cimas de las colinas y venían en nuestra dirección. Eran señales de un brusco cambio atmosférico y no me quedé nada tranquilo al verlas.

Por la tarde, mi preocupación aumentó. La puesta del sol —un cielo rojo con el reflejo de las islas teñido de púrpura— era muy bella, aunque no presagiaba nada bueno. Nos encontrábamos lo bastante cerca como para poder identificar cada una de las islas del archipiélago, y cautamente consulté las cartas de navegación y el portulano.

El mejor rumbo era el que nos llevase directamente al centro de las Feroe, nos condujese por uno de los estrechos que las separaban y nos pusiese al socaire. Pero había un problema: la corriente que rodeaba las islas. En cada marea, el Atlántico barre con una inmensa oleada las aguas que circundan las Feroe. La marea se introduce por los estrechos canales que existen entre isla e isla y forma miles de corrientes y remolinos, algunas veces tan fuertes que hasta los grandes buques deben andar con cuidado.

El portulano era una miserable mezcla de precaución e ignorancia. “No existe mucha información sobre las constantes de las mareas”, decía. “… en los canales que separan las islas, las corrientes pueden ser muy rápidas y no son excepcionales las de ocho y diez nudos.” También advertía al navegante de los peligros de acercarse demasiado a la costa por causa de las rocas, llamadas “Drangar”, que se encuentran cerca de los acantilados norte y oeste de las islas. Un barco de vela de la Edad Media, pensé para mis adentros, que se viese cogido entre estas rompientes, no tendría posibilidad de salvarse.

Observé nuestra longitud y latitud y marqué sobre la carta la posición del *Brendan* un momento antes de que el temporal se nos echase encima. Nos llegó desde el Sur, acompañado de un fuerte chubasco que, en cuestión de minutos, disminuyó la visibilidad de veinte a tres millas. La fuerza del viento aumentaba. La lluvia silbaba y nos golpeaba con fuerza. Sacamos todos los equipos para temporal. Di las órdenes necesarias:

—Todo el mundo con cinturones de seguridad, por favor.

Nos los colocamos y fijamos los cabos a la embarcación.

—Alcatraz, ocúpate de las escotas de la vela del trinquete. Botas, tú te ocupas de la mayor y echas una ojeada a las orzas. George, como eres el mejor timonel, lleva el rumbo. Yo me ocuparé del practicaje. Esto va a ser difícil.

El *Brendan* continuó camino en su dirección general a las Feroe y a partir de la última posición que había podido observar antes de que la lluvia nos ocultase el horizonte. Una hora más tarde, al levantarse un poco la neblina sobre el nivel de las aguas, pudimos contemplar por breves momentos el perfil de las islas. Me di cuenta inmediatamente de que teníamos que abandonar mi plan. La marea principal formaba un movimiento circular alrededor de las islas y había atrapado en él al *Brendan*, transportándolo en el sentido de las agujas de reloj en torno al archipiélago. No existía ninguna esperanza de poder arribar al centro del mismo y podríamos consideramos muy afortunados si conseguíamos llegar a tierra sin que el temporal nos alejase hacia el oeste de las Feroe.

Mykines, la más occidental de las islas y la que se encontraba más próxima, quedaba descartada como posible puerto. Sus únicos habitantes permanentes eran los encargados del faro y un puñado de granjeros, y solamente se podía atracar con buen tiempo. Sin embargo, la isla Vagar, un poco más al este de Mykines y separada de ésta por un pequeño estrecho, contaba con un fiordo que ofrecía abrigo y al que valía la pena intentar arribar.

Para entonces, el viento había aumentado hasta llegar a casi fuerza temporal y el *Brendan*, cegado por la lluvia, cubría la distancia que lo separaba de la isla a una velocidad vertiginosa y con la corriente bajo el casco.

—Cíñete al viento lo más que puedas —dije a George.

Todos oteábamos el horizonte, con los ojos sólo entreabiertos por causa de la lluvia, tratando de localizar un poco de tierra.

La mar se había transformado en una desagradable masa grisácea, rota de manera confusa» por pirámides y almenas de agua. Supuse que acabábamos de entrar en la zona de remolinos y contracorrientes. El *Brendan* desarrollaba toda la velocidad que alcanzaba. Necesitábamos conseguir el mayor empuje que pudiéramos si queríamos llegar a Vagar y no vernos estrellados de costado contra los acantilados de Mykines. El viento soplaba con tanta fuerza que, aunque la proa de nuestra embarcación apuntaba al Este, en realidad nos deslizábamos de costado hacia el Norte.

—¡Acantilados! —rugió Edan. Alli, a media milla, se veía una saltarina cinta de agua en el lugar en que las olas rompían contra la pared perpendicular de la roca. Debía tratarse de Mykines.

—¡Dios mío! ¡Observen aquello! —exclamó Arthur, boquiabierto.

Se trataba de una visión que cortaba la respiración. La nube estaba tan baja que sólo se distinguía un estrecho túnel de unos dos metros de altura entre su base y el gris de la mar. Contemplada de esta manera, la altura del acantilado se veía reducida a una simple forma negra que amenazaba desde el interior de la nube, y sólo

alcanzábamos a distinguir la torturada línea de agua que, levantando nubes de espuma, chocaba contra las rocas.

En aquel preciso instante, el *Brendan* entró en un remolino que giraba en dirección contraria a su rumbo, de tal manera que redujo nuestra velocidad a un lento navegar. El viento, por el contrario, nos seguía acercando de costado, siempre de costado, hacia el acantilado. Era como meterse en un túnel de pesadilla. No había escapatoria posible. La base de la nube se apretaba contra nuestras cabezas cada vez más, aplastándonos tan inevitablemente como la corriente lo iba a hacer contra las rocas. Todos permanecíamos en silencio. Sabíamos que se trataba de una carrera entre nuestro paso de caracol y los fuertes bandazos que nos acercaban al acantilado. Conteniendo la respiración, contemplamos cómo aun acercándonos a ellos cada vez más, los íbamos dejando atrás.

—Creo que lo vamos a conseguir —dije con tono esperanzado a George—. Ya puedo ver el otro extremo de la isla. Con un cuarto de milla más nos habremos alejado de la costa y tendremos Vagar a proa.

George se había subido encima de la regala para obtener una mejor visión y animaba al *Brendan* en cada metro de su recorrido. Edan y Arthur estaban sentados tranquilamente en el combés, arropados en sus impermeables e intentando calcular lo que avanzábamos.

—¡Dios! Esperemos que ese palo no se nos caiga encima —masculló George—. Sería el fin de la aventura.

Miré hacia arriba. El palo mayor estaba todavía más curvado que antes y se inclinaba por la intensa presión que el temporal ejercía sobre la vela mayor, que todavía arbolaba las velas de ala y la arrastradera.

—Tendremos que dejar arriba la arrastradera y las alas de la mayor —dijo George —. Vamos a necesitar todo el velamen para salir de esta corriente.

—Bueno, pero tú, Botas, echa un ojo donde el palo roza con la bancada —grité —. Si ves que se va a romper, corta las drizas de esas velas con la navaja.

Ocurrió unos momentos más tarde: el mundo que nos rodeaba pareció quedar en suspenso. El movimiento habitual de la embarcación y el de las olas se detuvieron. Daba la impresión de que nos encontrábamos como suspendidos. Por alguna extraña combinación del viento y de la marea, las olas en vez de moverse horizontalmente, lo hacían en sentido vertical, como si sólo marcasen el tiempo. Una de éstas se alzó al costado del *Brendan,* dio la impresión de ir a caer afuera, pero lo hizo verticalmente en el interior de la embarcación. Por fortuna, no era muy grande y no tuvo consecuencias, aunque el *Brendan* se quedó inmóvil al recibirla. Como de costumbre, no cabeceaba ni daba bandazos.

En el mismo instante en que sucedió todo, la nube se levantó otros nueve o diez metros, y entonces las vimos: miles y miles de aves marinas que salían de los acantilados de Mykines; gaviotas, araos, arcas, fulmares, alcatraces, frailecillos, págalos grandes y charranes. Venían en nubes, bandada tras bandada, dando vueltas y

girando sobre si mismos, arrojándose en picado y apuntando a la rugosa e irregular superficie de la mar. Llevados por sus primitivos instintos, salían a pescar en el momento en que sabían que la combinación del viento y de la marea llevaría los bancos de peces cerca de la superficie.

Estaba anonadado. Si en algún lugar existía un Paraíso de las Aves, era aquí.

—¡Es fantástico! —le grité a George por encima del rugir del viento.

—¡Mira! ¡Allí! —me contestó—. ¡Por la amura de estribor! Hay algo grande que asoma en el agua.

Seguí la dirección que me señalaba su brazo. A unos cien metros se apreciaba el gran remolino de agua formado al desaparecer algo bajo la superficie. Se podía ver una inmensa forma debajo del agua. De repente, volvió a salir, y esta vez era visible. Saltó virtualmente fuera de las aguas: la sólida y amenazadora silueta de una ballena que se lanzaba desde las profundidades y saltaba una y otra vez al aire, como si se tratase de un salmón. Su grisáceo cuerpo se dejaba caer libremente levantando oleadas de agua blanca al chocar con la superficie.

El *Brendan* conseguía poco a poco salir de la trampa que Mykines le tendía con su espuela rocosa. Diez metros más y nos libramos de una vez del contrarremolino, encontrándonos sobre la corriente de la marea principal que nos empujaba al Estrecho Mykines, dos millas de canal que separan aquella isla de la de Vagar. La embarcación se disparó hacia la abertura como un tronco de árbol que, tras su recorrido por el río, se introdujera por la compuerta de la maderería.

A cada lado del estrecho, los acantilados, parecidos a los de un fiordo, se alzaban a una altura de doscientos o doscientos cincuenta metros, haciendo que el viento se introdujese entre ellos como en un embudo y convirtiendo su fuerza en un auténtico huracán. Afortunadamente, el viento y la marea se movían en la misma dirección pues, de otra manera, el *Brendan* se hubiera visto atrapado por la enfurecida marea.

Agarré el portulano del Almirantazgo y ojeé las líricas que había subrayado cuando estudié las proximidades de Mykines: “Los calados del Fiordo Mykines son pequeños en comparación con los que existen al norte y sur del mismo”, anunciaba siniestramente el libro, “originándose tremendas mareas, en especial durante las galernas, en que las olas se elevan a gran altura… El canal de navegación sufre repentinos cambios de calado, por lo que las corrientes son muy fuertes y se forman violentos remolinos, muy en particular cuando el viento sopla con fuerza, y en los que embarcaciones no dotadas de cubierta pueden encontrar, con toda probabilidad, dificultades.” Nos encontrábamos en medio de aquella, aunque el *Brendan* se limitaba a volar por el estrecho sin que en su interior entrase ni una salpicadura. La aguja de la corredera subió lentamente a seis nudos, ocho, diez, para detenerse en su tope de doce. La masa de agua que se deslizaba bajo la embarcación añadía, por la fuerza del viento, seis o siete nudos a nuestra velocidad, de manera que el *Brendan* navegaba a cerca de veinte nudos. No podía creérmelo. ¡Estábamos destrozando todos los récords de velocidad para embarcaciones de cuero!

Se inclinaba con cada ráfaga de viento y la regala casi tocaba el agua. La mar, al pasar, formaba remolinos. Asido con todas sus fuerzas al timón, George luchaba por conseguir que navegásemos en línea recta. Si el *Brendan* se atravesaba a la mar, volcaríamos.

—Aflojad las escotas. Que pierda un poco de viento —dijo George a Arthur y Edan—. Hay que disminuir la velocidad.

Pero, en el momento en que lascamos las drizas, comenzaron a restallar como si fueran látigos y temí que alguien pudiera romperse una mano o un dedo si alguna lo alcanzaba. Bruscamente, se oyó un gran ruido, como un disparo de fusil, que se alzó por encima del aullido del viento.

—¿Qué ha sido eso? —pregunté, gritando, a George.

—El estay del palo mayor. Ha saltado —me contestó.

—No tenemos tiempo de arreglarlo —repliqué—. Sigue donde estás. Hay que correr el riesgo de perder el palo. No podemos perder velocidad en este canal.

El palo mayor emitió un quejido y se inclinó hacia proa mientras su base se resbalaba por la carlinga. Tanto Edan como el Botas le lanzaron una mirada nerviosa y se desplazaron prudentemente a las regalas, previendo que el palo podía desplomarse.

El *Brendan* proseguía su carrera. No había manera de poder entrar en ningún puerto de Vagar. La corriente lo dominaba y se dirigía a toda velocidad hacia el estrecho. George lo hacía virar hacia ambos lados ligeramente a fin de que las velas perdiesen un poco de empuje. No bastaba. Una fuerte ráfaga nos azotó y se oyó el ruido de un desgarrón que indicaba que la arrastradera de la vela mayor se había soltado. Lo hizo en un instante, con un continuo chasquido del saltar de las agarraderas, más de una docena de grueso sedal, que saltaban una tras otra, como si fuesen hilos de algodón. Edan se lanzó a rescatar el ondeante trozo de lona antes de que saliese volando por encima de la borda.

—¡Arriad toda la mayor! —grité, mientras me esforzaba por hacerme con su driza.

La verga mayor se vino abajo envuelta en una masa de lona indomable. Arthur se abalanzó encima y se debatió contra la envolvente vela, con los brazos y piernas extendidos en cruz.

La vela había cumplido con su misión. Antes de desgarrarse nos había conducido por casi toda la longitud del estrecho. Al llegar al fin de éste, pudimos contemplar de nuevo la mar abierta, la inmensidad del Atlántico.

—Me alegro de que la vela haya aguantado hasta ahora —comenté con George—. Falló en el momento preciso. Un poco antes, y nos hubiéramos encontrado con serios problemas.

No acababa de pronunciar estas palabras cuando una intensa ráfaga de terral se nos echó encima, silbando sobre las aguas y convirtiendo su superficie en una blanca y deslumbrante sábana. El *Brendan* acusó el golpe como si un gigantesco puño lo

hubiese alcanzado de lleno. Con lo que le quedaba de la vela trinquete, dio un salto, como un potrillo asustado, en la dirección en que el viento lo empujaba mientras sus tripulantes nos agarrábamos de donde podíamos para no caer.

—Si no llegamos a tener arriada la mayor —grité a George—, esa ráfaga nos hubiera arrancado el palo.

Incluso después que la marea nos hubiese escupido al otro lado del estrecho, el *Brendan* se encontraba todavía a merced de una fuerte galerna del Sur, por lo que decidí ponerlo al socaire de las Feroe y buscar un lugar abierto donde fondear. En cuanto nos libramos de la corriente, George improvisó un aparejo con un remo que hacía las veces de mesana, Edan izó una de las alas de la mayor como vela y Arthur echó por la borda el ancla flotante. Allí en relativa paz, nos quedamos durante una hora, nos preparamos café y descansamos de la excitación de los momentos pasados.

—Lo siento, chicos —dije—. Parece que hemos perdido la oportunidad de desembarcar en las Feroe. Si este viento continúa, terminaremos en Islandia o en Noruega.

Mis compañeros ni siquiera pestañearon.

—¡Estupendo! —exclamó Edan—. Hemos llegado más lejos de lo previsto. Esto nos dará más tiempo para ir a algunas fiestas en Reykiavik.

George depositó su jarro de café en la bancada y miró hacia el horizonte.

—Está escampando y parece que el viento ha cambiado un poco de dirección. Creo que si lo intentamos ahora, podremos llegar a otra de las islas. Pero tenemos que actuar rápidamente.

No perdimos ni un segundo. Arthur y Edan subieron a bordo, a cuatro manos, el ancla flotante, e izamos la vela. El *Brendan* puso proa hacia los altos acantilados de Streymoy, la principal de las islas. La contemplación de estos acantilados imponía respeto. Los formaban una serie de magníficas paredes verticales, con elevaciones de más de 400 metros que se ocultaban tras las nubes que el viento arrastraba velozmente. A medida que nos acercábamos, nos encontrábamos de nuevo con las miríadas de aves marinas que evolucionaban en las corrientes de aire. Todas las paredes de la roca mostraban las marcas verticales de sus excrementos, mientras las aves volaban sin temor alguno alrededor de nuestra embarcación.

Por un error de media milla, no conseguimos alcanzar la entrada a Sakshovn, el único refugio de Streymoy que teníamos al frente, por lo que el *Brendan* se vio inexorablemente arrastrado hacia el extremo septentrional de la isla que alzaba su inmenso borde acantilado sobre nuestras cabezas y contra las bocas de cuyas cuevas contrastaban los diminutos puntos blancos como copos de espuma de las gaviotas. Hasta intentamos imitar a las aves, aprovechándonos de las interrupciones en las corrientes de aire que se forman al pie de los acantilados. George pilotó al *Brendan* hasta no más de quince metros de la pared rocosa, y pasó junto a ésta de una manera que nos erizó el cabello, aunque no pudo alcanzar la corriente principal de viento. Así llegamos al extremo de la isla, dando todo a estribor para poder hacer un viraje de

90” y metiéndonos sorprendentemente en medio de un remolino formado por la marea que venía de proa. Una vez más, nos dominó la sensación de encontrarnos ante algo fuera de lo real.

El *Brendan* llevaba aparejado todo el trapo, la mayor y la vela del trinquete, que estaban totalmente henchidas por el viento y que sometían los palos a toda la presión de aquél. El esfuerzo tesaba las drizas al máximo. Una ola que entró por la proa pasó bajo la embarcación, rizándose de manera impresionante. La corredera nos daba una velocidad de seis nudos. Y, sin embargo, ¡no nos movíamos ni un centímetro! Permanecíamos a quince metros del acantilado. La corriente de proa tenía exactamente la misma velocidad que nosotros, por lo que anulaba nuestro avance. Y no había nada que pudiéramos hacer. Durante toda una hora, el *Brendan* permaneció posado en el mismo lugar como si un mago lo tuviese suspendido del aire. Por fin cambió la marea y amainó su fuerza, con lo que el *Brendan* pudo navegar serenamente avante como si se hubiese librado de un encanto.

—No sé lo que os parecerá a vosotros —dije a los demás—, pero nunca pude pensar en experimentar cosas semejantes: el temporal, las aves marinas, ballenas que saltan y una marea como ésta. Todo en el transcurso de doce horas.

Un poco más tarde localizamos un pequeño barco de arrastre que salía de uno de los canales que separaban las islas.

—¡Esto los atraerá! —gritó Edan al tiempo que se encaramaba al refugio y agitaba un cabo de remolque en una mano y una botella de whisky en la otra.

Los pescadores cambiaron el rumbo y nos remolcaron a la cercana bahía de Tjornuvik, en la que un racimo de casas pintadas de alegres colores y adosadas contra un receso del acantilado parecía ser el fruto de un juego de construcciones infantiles. Arthur y Edan remaron a bordo del chinchorro neumático en dirección a tierra para allí estirar las piernas. Ante el asombro de los habitantes del pueblo, se pusieron a hacer carreras y se animaban con gritos mientras subían la empinada falda del monte. Entretanto, un habitante de la isla me inquirió sobre nuestra llegada.

—Vinimos por el Estrecho de Mykines —le contesté mientras el hombre me contemplaba asombrado.

—¿Con esta tormenta? —preguntó.

—Sí. Traíamos el viento en popa y vinimos a una velocidad escalofriante. —El hombre seguía boquiabierto.

—Son unas de las aguas más peligrosas de estas islas —me dijo—. Han tenido suerte. Si el viento llega a cambiar y a ponérseles de proa, creo que hubiese destruido el barco.

Los habitantes de las islas estaban fascinados por el *Brendan*. En Tjornuvik, los niños echaron al agua sus pequeños botes de remos para acercarse y ver nuestra embarcación. Y, cuando al día siguiente el *Brendan* fue remolcado a través del estrecho canal de Sundini para llegar a Torshavn, la capital de las islas, familias enteras salieron de sus hogares para contemplar nuestro paso. Una larga fila de

automóviles serpenteaba al compás de nuestra marcha por la verde falda de la colina que se elevaba muy por encima del acantilado que limitaba el canal, y seguía la carretera que la bordeaba. Numerosos arroyos y riachuelos brotaban y corrían por la isla, cuya belleza cortaba la respiración. Cada curva del canal nos traía a la vista más colinas, recortadas una sobre otra y cubiertas solamente por marjales y rocas, ya que no existen árboles nativos en estas islas barridas por el viento, lo que les da la apariencia de estar desnudas y desprovistas de vegetación.

El muelle de Torshavn se hallaba repleto de curiosos. Al acercarse el *Brendan* a su atracadero, salió del puerto la estilizada figura de un gran bote manejado por ocho remeros que lo hacían a la perfección con paladas cortas y rápidas. La espléndida embarcación volaba sobre las aguas. Se acercó a nosotros, dio la vuelta y nos acompañó hasta el puerto. Las líneas de su clásico casco daban cuenta de su abolengo: se trataba de uno de los tradicionales botes de los habitantes de las Islas Feroe, descendiente directo de los que a cuyo bordo habían navegado los vikingos para llegar a las islas y que habían reemplazado a los de la dominación irlandesa. Hoy, cuidadosamente reconstruido y tripulado por miembros de uno de los clubes de remo de Torshavn, conducía al *Brendan*, su antecesor histórico, al lugar en donde iba éste a atracar.

Inmediatamente nos llovieron las preguntas, aunque no sobre el Viaje, sino sobre el *Brendan*. Todas revelaban lo arraigado de la tradición marinera de los habitantes de la isla. ¿Cómo se sujetaban las cuadernas? ¿Cuáles eran la manga y la eslora del armazón? ¿Cuáles su calado y desplazamiento? ¿Qué tal se comportaba el remo-timón con el viento de popa? Daba la impresión de un interrogatorio en toda regla llevado a cabo por un panel de carpinteros de ribera en vez de por gente corriente.

Ancianos tocados con los rojos gorros tradicionales, en forma de calcetín y que caía displicente sobre una oreja, saltaban a bordo para probar la flexibilidad del cuero y emitir comentarios apreciativos. Alguien puso en mis manos una carta de las mareas de las Feroe y me indicó los mejores canales a seguir en caso de que fuésemos a navegar por sus aguas. Hasta la emisora de radio local me pidió una detallada relación sobre cómo estaba construido el *Brendan* y su comportamiento en la mar. Los habitantes de las islas comprendían la mar y apreciaban nuestra empresa más que ninguna otra gente con la que me hubiese encontrado, y, una vez más, pude captar el lazo común que une a todos los marinos de aquellas hostiles aguas nórdicas.

Y, por supuesto, eran gentes de una hospitalidad maravillosa y en cuya amabilidad se sumieron tanto el Botas como el Alcatraz. George y yo empezamos a sospechar en cuanto nos dimos cuenta del extraño entusiasmo que demostraban por lavar los platos del desayuno. Una mañana en que saltaron a tierra con un cubo lleno de recipientes sucios, decidimos seguir a nuestros dos héroes hasta el albergue para marineros. Como era de suponer, nos encontramos a la pareja sentada ante la mesa de la cocina, consumiendo un segundo —y gratuito— desayuno mientras un admirador escuadrón de isleñas les hacía todo el trabajo.

El nombre de San Brendan es muy conocido para todo habitante de las islas, quien desde pequeño, aprende en la escuela que los primeros pobladores del lejano archipiélago fueron los monjes irlandeses. Sin embargo, no se ha encontrado resto alguno de la ocupación irlandesa, probablemente porque los *papars*, como se conocía a los monjes irlandeses, no dejaron señales lo bastante hondas de su paso por las islas como para sobrevivir las más profundas marcas dejadas posteriormente por los noruegos.

Sin embargo y recientemente, arqueólogos de las Islas Feroe que realizaban trabajos en Tjomuvik han desenterrado granos de cereales que demuestran la existencia de agricultura en las islas con anterioridad a la llegada de los vikingos. Por supuesto, también existen muestras literarias y orales que, a través del tiempo, señalan la existencia de los *papars* en las islas. Esta tradición está más arraigada en la principal isla, Streymoy, donde, se dice, los monjes se establecieron en una pequeña y bien protegida cala situada en el extremo sudoeste de la isla. Todavía hoy, este lugar lleva el significativo nombre de Brandarsvik: Cala Brendan.

Tomé la decisión de visitar Cala Brendan, en cuanto me fuese posible, el día en que volvía a la embarcación después de realizar unas compras y me encontré con que una pareja de extraño aspecto me esperaba a bordo.

La muchacha era terriblemente atractiva. Sus rasgos eran muy bellos; tenía grandes ojos pardos y —para ser de las islas, cuyos habitantes son muy rubios— su piel, de tinte cetrino, le daba un aspecto agitanado, realzado por un largo cabello negro y una amplia falda.

Sin embargo, y en realidad, quien más llamó mi atención fue su compañero. Parecía haberse desprendido de una de las ilustraciones de los cuentos de los Hermanos Grimm. Su silueta, fuerte y sólida, descansaba inmóvil, sentada en la regala. Calzaba fuertes botas, vestía gruesos pantalones de pana y un jersey hecho a mano y tenía las grandes y fuertes manos de un obrero manual. Pero lo que más me impresionó fue la cabeza: estaba enmarcada en una impresionante mata de pelo, tan exuberante que formaba una masa continua que se extendía desde el pecho hasta unos cuatro a seis centímetros por encima del cráneo. El peinado era digno del mismo Neptuno. Un par de serenos ojos pardos me miraban fijamente desde el serio rostro que asomaba en aquella desordenada maraña.

—Hola —dije mientras saltaba a bordo—. ¿Puedo servirles en algo?

Neptuno no pronunció palabra, aunque me observó durante unos cinco segundos antes de volver a mirar a la muchacha. Fue ésta quien me habló.

—En la entrevista que ayer le hicieron por la radio, dijo que tenía sitio para otro tripulante y que le gustaría que fuese de las Islas Feroe. A este hombre le agradaría navegar con usted.

“Dios mío”, pensé para mis adentros, “hasta una incursión de vikingos lo hubiese pensados dos veces antes de hacerse cargo de un tipo como éste”.

—Sí; así es —contesté—. Pero busco a alguien que tenga mucha experiencia

marinera y que, si fuera posible, tomara fotos.

—Este hombre es mejor que todo eso —la muchacha contestó orgullosamente—. Es un excelente artista. También ha navegado el Mediterráneo en su propia embarcación y ha sido pescador en los barcos de las Islas Feroe que van a Groenlandia. Es muy formal.

"Ya lo veo", volví a pensar para mí mismo mientras echaba una disimulada ojeada a la barbuda figura que todavía no había movido un solo músculo.

—Tal vez me podría enseñar algunos de sus trabajos… —sugerí diplomáticamente.

Neptuno murmuró algo en dirección a su novia.

—Se llama Trondur y le da vergüenza hablar inglés —dijo ésta—, pero lo invita a que mañana vaya a su casa.

—Tendremos mucho gusto en hacerlo.

—Muy bien. Los vendremos a recoger por la mañana.

Al día siguiente volvieron a aparecer en un pequeño y destartalado automóvil. Los tripulantes del *Brendan* nos introdujimos en él como buenamente pudimos y el coche atravesó en forma ruidosa el centro de Streymoy. Neptuno no había pronunciado una sola palabra todavía, aunque fruncía el ceño mirando más allá del parabrisas y, de vez en cuando, tiraba con toda su fuerza del freno de mano cuando el decrépito vehículo se lanzaba por las pronunciadas curvas de la carretera.

—Tiene malos frenos. Está demasiado viejo —comentó sin ninguna necesidad la chica.

Por fin llegamos a un estrecho camino que descendía serpenteando hasta el nivel del mar. Nos condujo hasta un diminuto poblado situado junto al agua. El lugar se veía dominado por nada menos que una casa de estilo vikingo. Allí estaba, sólidamente asentada. Se trataba de una desmesurada cabaña construida por grandes y antiguos troncos de árbol pintados de marrón oscuro. Las ventanas y puertas resaltaban en color rojo y el tejado consistía en una alfombra de hierba que parecía un trozo arrancado a un pastizal de la montaña. En uno de sus extremos se había añadido de manera inteligente un ala moderna, aunque, desde el lugar en que estacionamos el coche, la casa daba la impresión de ser, sin género de duda, nórdica y absolutamente auténtica.

—Ésta es la casa de la familia de Trondur —indicó la muchacha.

Miré la casa y trasladé la vista a una iglesia de paredes cuidadosamente encaladas, situada al borde del puerto. En un campo, y a un lado, brotaba de un prado el esqueleto, desprovisto de tejado, de una iglesia todavía mayor, cuyo estilo parecía datar de finales de la Edad Media. Una extraña idea me vino a la cabeza.

—¿Cómo se llama este pueblo? —pregunté.

—Kirkjubo —contestó la chica.

—¿No tiene otro nombre?

—Sí. Algunas veces lo llaman Brandarsvik.

Así era: el silencioso voluntario era de Cala Brendan, Islas Feroe.

Poco a poco, fueron llegando los detalles, en parte velados por la natural timidez de Trondur y en parte porque a nadie le pasó por la cabeza que fuese nada raro que quisiera incorporarse a nosotros. Su familia, los Patursson, se contaba entre las más antiguas de las Feroe. Su casa, construida con troncos, constituía casi un monumento nacional en las islas y era la que albergaba habitantes desde hacía más tiempo. Los Patursson la habitaban, de padres a hijos, desde hacía dieciocho generaciones y, antes, vivió en ella el obispo de las islas. El santuario de Cala Brendan contaba con nada menos que tres iglesias: la destechada catedral, la blanca iglesia que con su elevado campanario se alzaba en el puerto y el muñón de una todavía más antigua ermita, de cuyas erosionadas paredes empujadas al mar por los desprendimientos de rocas, sólo quedaba la pared más oriental.

Los Patursson eran tan tradicionales e interesantes como su propia casa. Por todas partes entraban y salían bandadas de pequeños Patursson. La abuela, una elegante y ceremoniosa dama, lo presidía todo, cediendo tan sólo ante Potl, el hermano gemelo de Trondur, mayor que éste en nada más que un cuarto de hora y que era actualmente el cabeza de familia. Potl nos recibió con jovialidad, vestido con sus ropas de granjero, para reaparecer media hora más tarde en el traje tradicional de las Islas Feroe: zapatillas negras con hebillas de plata, medias azul marino y con vueltas rojas que llegaban a las rodillas, calzones de velarte azul hasta debajo de aquéllas y chaleco y chaquetilla bordados y embellecidos por tres filas de botones de plata. Totalmente inconsciente de su espléndida vestimenta del siglo XVIII, Potl encabezó la marcha a la iglesia, hizo tañer las campanas que llamaban a la congregación de fieles del pueblo y dirigió las contestaciones a las preces del austero y canoso pastor luterano, mientras las vigas que formaban el tejado de la iglesia se lamentaban de la galerna que soplaba sobre nuestras cabezas como lo hubiera hecho el maderamen de un barco en la mar.

Más tarde tomamos té, café y pastas con el pastor en la casa principal y en un estudio lleno de muebles traídos de tierras exóticas por generaciones de marinos Patursson, y de cuyas paredes pendían algunos de los cuadros de Trondur. A continuación y dejado transcurrir un correcto intervalo de tiempo tras la partida del pastor, fuimos invitados a una memorable cena al estilo de las Islas Feroe. Los Patursson mantenían las tradiciones de las islas y servían una mesa digna de todas las anteriores generaciones de la familia. Los manjares que pusieron ante nuestros ojos constituían el producto de su trabajo, desde la leche, la crema y la mermelada casera de ruibarbo hasta las mismas patatas. Casi todo lo que nos sirvieron fueron platos típicos de las Feroe. Había pierna de cordero, sacrificado y dejado secar lentamente por el viento para que tuviese el sabor y la consistencia de jamón curado y un típico olor a rancio. Había también huevos cocidos de fulmar, que, con el peligro de colgarse de una cuerda a 60 metros de altura, habían recogido Trondur y Potl. Había hasta carne seca de ballena y una gruesa y esponjosa rodaja de grasa de este animal con la negra corteza que recordaba la goma de neumáticos de primera calidad. Todo

lo habían preparado los propios Patursson; hasta la misma ballena, que habían contribuido a llevar a tierra y a arponear.

—¡Dios mío! Mirad todo eso —consiguió articular Edan, mientras contemplaba aquel alarde.

La mesa propiamente dicha consistía en un inmenso pedazo de madera que, algunas generaciones antes, había sido arrastrado por la marea a Brandarsvik con un marino medio ahogado asido al mismo. Los Patursson lo habían recogido y reanimado, guardando el tablón como mesa de comedor.

Vi cómo los ojos de Trondur hacían guiños mientras sacaba un feroz cuchillo y, sin decir una palabra, cortaba una rodaja de la tajada de grasa de ballena. Se la ofreció a Edan. Sin tan siquiera mirar, éste se metió la rodaja en la boca de un solo golpe.

—¡Horrible! —Sus mandíbulas se paralizaron y los ojos se le abrieron como platos, de puro horror—. ¡Qué asco! Sabe a goma empapada en aceite de hígado de bacalao.

—Vamos, Alcatraz; no queda bien que lo escupas —dijo George.

Edan retorció la cara, tragándose la rodaja de un sólo golpe mientras, por primera vez desde que comenzó el viaje, se negó a que le sirviesen otro trozo.

Después de la comida, fuimos a la pequeña ala remozada de la granja en que vivía Trondur y vimos algunos de sus bocetos. Borgne, su preciosa intérprete, era su novia y estaba encantada de que Trondur se viniese con nosotros. Decía que le daría nuevas ideas para sus dibujos y esculturas. Como buen marino, todo lo que tenía que hacer era empacar su mochila para encontrarse completamente listo.

Como era natural, Trondur debía incorporarse a la tripulación del *Brendan*, lo que constituyó una de las decisiones mejor tomadas en todo el viaje. Su inglés comenzó a mejorar día a día desde el momento en que subió a bordo. Nos ayudó a preparar el *Brendan* para la próxima prueba: la larga singladura hasta Islandia en la que nos enfrentaríamos a los vientos del Oeste. Había que realizar pequeños ajustes. Untamos los cabos de lino con grasa de ballena para hacerlos más flexibles e impermeables. Trondur y Edan reformaron el refugio de proa haciéndolo más hermético; mientras, a popa, George y Arthur cambiaron los tirantes de fresno del codaste. Durante la travesía desde Stornoway, se habían doblado y cimbreado de manera tan alarmante que creí que podían saltar. Así que los reemplazamos por unos gruesos tirantes de madera de roble, de setenta y seis milímetros de espesor, y los sujetamos con correas.

Potl Patursson nos remolcó luego hasta Brandarsvik, donde, a pesar de las protestas de Edan, cargamos la dieta marinera favorita de Trondur; a saber, pescado seco, cecina de ballena y más trozos de grasa del mismo animal. La mayor parte de estas provisiones las colgamos de los aparejos, lo que nos daba un auténtico olor medieval que dominaba los demás olores del *Brendan*. De esta manera, bien envueltos en nuestra nueva gambuza, nos preparamos para la siguiente fase de la aventura.

8

De las feroe a Islandia

La familia Patursson, en pie sobre el muelle de Brandarsvik, formaba un bonito grupo sobre el fondo de su casa de estilo noruego y la blanca iglesia, mientras agitaban los brazos para despedimos. Sus siluetas se fueron haciendo cada vez menores, y la magnífica visión del perfil costero de la isla se abrió a ambos lados del acantilado que caía a pico en la mar. Se ponía el sol y sus rayos, deslizándose por debajo de la cubierta nubosa del Atlántico, hacían destacar las siluetas de las islas más occidentales y esporádicamente reflejaban destellos de color en las faldas de sus rocosas colinas. Potl, a bordo de la lancha pesquera, nos remolcaba por la tranquila mar, transformada en bronce por la luz vespertina, hacia el puerto de Westmanna.

Los Westmanna o, en lengua vikinga, Hombres del Oeste, eran los que habían llegado desde Irlanda, la tierra más occidental de Europa; y aquí fue, quizá, donde asentaron sus colonias los irlandeses o los noruego-irlandeses. Para el *Brendan* sólo constituyó un breve fondeadero desde el que, al día siguiente, 3 de julio, zarpar de las Feroe con rumbo a Islandia.

Una vez más nos encontramos frente a Mykines, la primera de las islas de las aves. Sólo que en lugar de tener una violenta galerna, ahora nos dominaba la calma, que nos balanceaba con suavidad sobre el tranquilo oleaje.

Trondur nos probó inmediatamente lo que valía: nos enseñó a pescar como se debía. Desde los cinco años había adquirido en los fiordos la pericia que generaciones de pescadores de las islas practicaban frente a las costas de Groenlandia o en los Grandes Bancos de Terranova. El pescar con éxito en estas profundas aguas tenía su truco. En primer lugar, Trondur sacó de su mochila un voluminoso trozo de plomo, quizás de unos dos kilos. Ató esta pesa a un largo sedal enrollado en un curioso y plano armazón de madera que hacía las veces de carrete. Los cebos consistían sencillamente en tres anzuelos de los que pendían trapos de brillantes colores. La gran plomada se hundió con estrépito en las aguas seguida por varios metros de sedal que se deslizaba con velocidad por el costado de la nave. El agua tenía una profundidad de 90 metros. En cuanto la pesa tocó fondo, Trondur empezó, lenta y suavemente, a recogerla. De repente, cuando había izado unos tres metros de sedal, dio a éste un rápido tirón, lanzó un gruñido de satisfacción y comenzó a recogerlo con ambas manos.

—¿Has pescado uno? —preguntó el Alcatraz con ansiedad.

—Dos —contestó lacónicamente Trondur mientras el húmedo sedal se enrollaba alrededor de sus botas.

Y, como había dicho, de las profundas aguas, surgieron las brillantes formas de dos espléndidos bacalaos.

El plomo volvió a saltar por la borda. Lanzar, dar un tirón y cobrar. Trondur comenzó de nuevo a recoger el sedal.

—¿Cuántos esta vez? —preguntó Edan.

—Tres —contestó Trondur.

Siempre que lo intentaba lo lograba, mientras todos nos preguntábamos cómo lo hacía. Cuando sujeté el sedal, a pesar de que Trondur me decía que tenía enganchado un pez, no sentí ni la más leve vibración. Al probar suerte Edan, lo único que obtuvo fue una hermosa ampolla en cada mano como resultado de tirar de él. Al poco tiempo, el *Brendan* mostraba otro motivo de decoración: una goteante hilera de pescado fresco que colgaba como si se tratase de ropa en una cuerda. Gustamos todas las variaciones del bacalao: bacalao hervido, bacalao frito, bacalao rebozado, bacalao estofado, bacalao con arroz o patatas, bacalao con salsa verde e incluso un sabroso bacalao con espagueti.

Al segundo día se levantó un excelente viento del Sudeste que nos empujó notablemente —unas cincuenta millas— sobre la tranquila mar, por lo que tuvimos tiempo para dormitar, charlar y descansar. A las 8 de la noche, aunque era por supuesto de día, nos envolvió la niebla y pudimos gozar de la visión de los millones de gotitas de agua que con apariencia de perlas diminutas, se formaban sobre cualquier superficie, desde las velas a las fibras de las prendas de lana y, sobre todo, en la magnífica mata de pelo que adornaba a Trondur. Éste estaba en popa, sentado y dibujando en su bloc, y el viento le cubría vistosamente de gotas el costado contra el que chocaba.

Edan, por supuesto, nos vino con otro de sus planes. Esta vez se trataba de arrojar mensajes contenidos en botellas. Por un lado, le proporcionaba la ocasión de vaciar las escasas pulgadas que quedaban de la botella abierta de whisky, y por otro, le permitía probar su prosa.

—Nunca se sabe quién puede recibir el mensaje —decía con ojos esperanzados —. Estoy convencido de que alguien contestará.

George alargó un brazo por fuera de la borda y tranquilamente alcanzó una de las botellas que Edan había lanzado y que subía y bajaba en las olas que lamían el costado de cuero de la embarcación.

—“A bordo de la embarcación de cuero *Brendan*, al oeste de las Islas Feroe” —leyó en voz alta—. “Querido lector: Me alegro sobremanera de que hayas recogido este mensaje. Lo arrojé a la mar desde la embarcación de cuero *Brendan* entre las Islas Feroe e Islandia. Te ruego me comuniques en qué lugar y cuándo encontraste la botella.” —A continuación seguían la firma y dirección de Edan.

—Pienso que vale la pena. ¿No crees? —continuó Edan despejándose de su

ensueño—. Imagínate. Una chica encantadora se pasea por la playa en su bikini y ve esta botella en la arena. La recoge y lee mi mensaje. Estoy seguro que contestará. Ya verás.

—Tengo mis dudas respecto al bikini —dije—. Arrojas las botellas en el extremo final de la Corriente del Golfo, por lo que, con los vientos del Sudoeste, que son los que dominan, lo más probablemente es que terminen cerca del Cabo Norte, en el Círculo Polar Ártico.

—Apuesto diez contra uno a que la única persona rubia que te escribe será un solitario pescador noruego —señaló Arthurde casi dos metros de altura, unos cien kilos de peso y con el olor de una fábrica de conservas de sardina.

En aquel preciso momento captamos una inmensa masa que, acompañada por un sonido como el del escape de un globo de gas, dejó tras de sí el suave rumor de las aguas al cerrarse sobre ella.

—¡Hval! —gritó encantado Trondur, mientras los demás nos poníamos en pie de un salto para localizar de dónde procedía el sonido.

¡Splash! Ahí estaba otra vez, y ahora pudimos reconocer que lo causaba la inmensa, estilizada y negra isla de piel húmeda que salía a la superficie a no más de veinte metros del *Brendan* y que se revolcaba perezosamente en el agua mientras ésta se escurría por su lomo hasta dejarlo casi seco por completo.

—Hval bueno. Grande —decía Trondur en tono admirativo mientras los demás mirábamos boquiabiertos al monstruo.

La ballena era ciertamente grande, de unos dieciocho metros de longitud y con un peso quizás ocho o diez veces mayor que el del *Brendan*. A su lado, éste parecía diminuto y, de repente, uno se imaginó lo frágil y débil que nuestra pequeña y baja embarcación le parecería a aquel inmenso animal. Aparte de esta inmediata reacción, no existía noción de peligro, sino sólo la fascinación por el gigante que deliberadamente emergió junto a nosotros procedente de las profundidades.

—Ha venido a echamos una ojeada de cerca —señaló George en voz baja.

—Ojalá no se acerque demasiado —murmuró Edan—. Una caricia de esa amiguita y nos veremos todos nadando.

—No —aseguré—. Quiere saber por qué el *Brendan* permanece inmóvil en la superficie. Puede que hasta nos haya tomado por otra ballena; por una muerta, quizás. Nos parecemos lo bastante a una de ellas como para despertar su curiosidad. Tenemos aproximadamente el mismo tamaño; nuestra forma es curva, como la de una ballena, y, como ella, el *Brendan* está hecho de cuero sobre un esqueleto. Me gustaría saber lo que se imagina que somos.

Junto a nosotros, el animal se alzó a propósito y blandamente lanzó un suspiro y, a continuación, se sumergió. La siguiente vez que salió a la superficie, nadaba tranquilamente y sin prisas en dirección al Norte y a un cuarto de milla de distancia.

Recordé la visita que el otoño anterior había efectuado a la Unidad de Investigación Ballenera del Museo de Historia Natural de Londres. No estaba seguro

de la recepción que me esperaba, ya que el motivo de la visita era el resultado de una carta que había escrito a un científico del Consejo de Investigación del Medio Ambiente Natural. Preguntaba en ella si existía alguna tarea útil que el *Brendan* pudiese realizar en el transcurso de su viaje y que tuviera que ver con la investigación del medio ambiente. La inesperada respuesta fue que sí, que podía contar ballenas. Al leerla, pensé que me tomaban el pelo. "Conocen la leyenda en que San Brendan desembarcó sobre el lomo de una ballena y me quieren hacer una broma." Pero, cuando fui al la Unidad de Investigación Ballenera, me encontré con la sorpresa de que la idea era completamente seria.

—Solemos pedir a las tripulaciones de buques y de algunas embarcaciones de recreo que efectúen una lista de las ballenas que observen en sus travesías —me dijo el científico encargado del departamento—. El problema estriba en que conocemos muy poco a nivel mundial sobre sus costumbres; dónde emigran, las especies que se pueden encontrar en diferentes aguas y en épocas distintas, etcétera.

—Pero, ¿qué puede hacer el *Brendan*? —pregunté.

—Bien. Su embarcación va a navegar por aguas de las que recibimos muy contados informes y en las que se supone que existen bastantes ballenas.

—¿Qué tipo de ballenas podríamos encontrar?

—Oh. Casi todas. Lo que pasa es que, como puede ver, no podemos precisar. Supongo que se encontraría con rorcuales de gran aleta, algún aislado cachalote azul —los dos cetáceos de mayor tamaño—, calderones pilotos y, cerca de la costa de Groenlandia, alguna ballena ártica. También nos interesan las especies menores, como los delfines.

—¿Cree usted que lograremos acercarnos tanto como para poder identificar las distintas especies?

—Qué quiere usted que le diga… No sé. Pero… —Aquí hizo una pausa—, se dice, por ejemplo, que el cachalote de Scots es muy curioso y que puede acercarse a las embarcaciones para echarles una ojeada. Por otro lado, la ballena de gran aleta se frota algunas veces contra embarcaciones pequeñas.

"Es todo lo que necesita el *Brendan*", pensé para mis adentros. "Que una ballena con comezón de espalda venga a darse una buena rascada contra el casco de cuero y nos vuelque."

Durante el viaje propiamente dicho, ningún tripulante del *Brendan* se imaginó lo que iba a suceder; ni siquiera Trondur, que tenía más experiencia en ballenas y en el modo de cazarlas. Nuestra embarcación era visitada a diario por los cetáceos. Venían en grupos y, a veces, solos. Era algo insólito. Las condiciones eran siempre las mismas: si hacia buen tiempo y la mar estaba en calma, podíamos casi garantizar que las ballenas se iban a acercar, surgiendo con un gran suspiro de las profundidades, y lanzando por los orificios respiratorios altas columnas de agua atomizada. Permanecían en las inmediaciones durante media hora y aun más. Había alguna extraña razón para que los cetáceos se sintieran atraídos por el *Brendan*.

Trondur, con toda su experiencia, no había visto jamás nada parecido. Los grandes monstruos estaban tan interesados por el *Brendan* como nosotros por ellos. Incluso cuando estaban muy cerca, nos daban una sensación de compañía, más que de peligro. Era curioso que, cuando entrábamos en una zona de mayor tráfico marítimo, se sumergían ante la aparición de otros buques, asustados quizá por el ruido de las máquinas. Pero, una vez que el buque había desaparecido, volvían a salir a nuestro costado, revolcándose y dando vueltas ante nuestros ojos mientras el *Brendan* también cabeceaba y daba bandazos sobre las frías aguas.

El primer día que recibimos su visita nos impresionó más debido a la novedad. Menos de dos horas después de haber visto la primera ballena, Edan, que ayudaba a Trondur a colocar un anillo de estanqueidad alrededor del palo trinquete para impedir que el agua penetrase en el refugio y que se mantenía de pie, en precario equilibrio sobre la regala, miró hacia la mar y exclamó:

—¡Eh! ¡Mirad eso! ¡Tenemos delfines debajo del barco! ¡No! ¡No son delfines! ¡Son ballenas y las hay a montones!

Mientras todos acudíamos corriendo al costado que Edan señalaba, podíamos ver la peculiar aleta negra y el charolado dorso de un ballenato que sobresalían del agua a poco más de un metro del pie de Edan, dejando oír el característico silbido del aire al abandonar los pulmones y señalando con un perezoso remolino el lugar en que su espalda se curvaba.

Al atravesar las aguas con la mirada, pudimos contemplar el extraordinario conjunto de grandes sombras que, una tras otra, se movían suavemente bajo el casco de cuero. Se trataba de una gran manada de cetáceos, una escolta de criaturas marinas a no más de dos metros debajo de la quilla. Los había a centenares, y hasta pudimos contemplar el blanquecino relámpago de los vientres de algunos delfines que acompañaban a la manada como si fuesen sus guías.

Fue entonces cuando el ballenato emergió junto al *Brendan*. El aire se llenaba con los silbidos que, al salir del agua en grupos de diez o quince, los animales emitían al expulsar el aire de los pulmones y volverlo a inhalar, volviéndose a sumergir para que otro grupo ocupase el puesto que habían dejado, como si se tratara de un extraño ballet acuático.

—¡Corteza! ¡Corteza! —gritaba Trondur, generalmente flemático, aunque ahora saltaba de gozo.

Se trataba de calderones piloto, una de las especies más pequeñas de cetáceos, aunque los mayores miembros de aquella manada serían tan grandes como el *Brendan* y pesarían más que éste. No tenían el menor temor y se movían muy lentamente.

—Esto es corteza —indicó Trondur, agarrando una de las tajadas de grasa de ballena—. Muy buena para comer.

—Gracias a Dios no has traído el arpón —dijo Edan—, porque, si no, me veo comiendo corteza hasta las Navidades.

—O remolcado por Moby Dick —añadió Arthur.

Calculamos que la manada contaría de cien a ciento cuarenta miembros. Más tarde, y en el mismo día, nos visitó otra inmensa ballena. Contemplé, sin poder identificar, al animal que se acercaba al *Brendan*, formando, al hacerlo, una gran ola frente a la proa de la embarcación. Fue entonces cuando recordé la historia de San Brendan y la ballena. A primera vista, era una ridícula fantasía creer que alguien, de hecho, pudiera desembarcar en el dorso de una ballena mientras ésta dormía, tomándola por una isla. Según el *Navigatio*, los monjes encendieron una hoguera, dispuestos a cocinar su comida, cuando el animal, despertado por el fuego, comenzó a moverse insospechadamente. Los monjes, aterrorizados, comenzaron a gritar y se abalanzaron a su embarcación, mientras la ballena desaparecía en la distancia con la hoguera sobre el dorso como si se tratase de un faro.

Sin embargo, nuestra experiencia con la manada de ballenas ponía esta fantasía bajo una luz diferente. No había ninguna duda de que la embarcación de cuero, flotando sobre las tranquilas aguas, ejercía una extraña atracción sobre las ballenas. Se podía decir sin temor a exagerar que las atraía desde las profundidades. Si esto ocurría en pleno siglo XX, cuando la población de cetáceos había tan tristemente disminuido, qué no hubiera sucedido en los siglos V o VI. En aquella época resultaba muy probable que existieran muchas más ballenas en las costas de las Feroe, Islandia y Groenlandia, donde los animales venían a alimentarse en los bancos de pescado o en los cardúmenes de camarones y plancton que se encontraban en la intersección de las dos corrientes. En las guías de navegación de los antiguos vikingos, por ejemplo, se empleaba la aparición de ballenas entre las Feroe e Islandia como estima de posición y para la identificación de cualquier isla o cabo. ¡Cuánto más impresionante debió ser todo esto para los monjes irlandeses que tranquilamente navegaban por las aguas en que aquellos inmensos animales se alimentaban sin haber visto jamás embarcación o ser humano alguno, y que permanecían confiados en su propia inmensidad y mansedumbre! No se me ocurrió pensar hasta entonces que las embarcaciones de cuero de los irlandeses habrían sido las primeras en avistar ballenas en aquellas aguas.

Los sacerdotes se habrán encontrado como los exploradores que se adentran por primera vez en una selva virgen y que se encuentran con animales totalmente desconocedores del hombre, animales desprovistos de temor y llenos de curiosidad hacia los intrusos. Cuando se relaciona este hecho con el de que la población ballenera era mucho más abundante en siglos anteriores, con la curiosidad de los animales que encontró el *Brendan* y con la conocida costumbre que tienen los rorcuales de gran aleta de frotarse contra las embarcaciones, no es sorprendente que los monjes irlandeses volvieran deslumbrados por la vida de las ballenas y contando historias de monstruos y de inmensas bestias marinas con las que su embarcación había entrado en contacto. Bajo este punto de vista, confirmado por la no tan alucinante experiencia vivida por el *Brendan*, las historias sobre ballenas que narraba

el *Navigatio* más bien aumentaban que disminuían el realismo del texto original.

Sin embargo, no todos los monstruos marinos del *Navigatio* fueron tan pacíficos. Una vez dejados atrás la Isla de las Ovejas y el Paraíso de las Aves, la embarcación de San Brendan fue perseguida por un gran animal que echaba espuma por los orificios nasales y que levantaba ante él una enorme ola. En el preciso momento en que parecía que el animal iba a devorar la embarcación, surgió otro monstruo, que, viniendo de dirección opuesta, lo atacó. Siguió una tremenda batalla y el recién llegado mató al primero, cuyo cadáver se alejó flotando sobre las olas para, más tarde, aparecer, arrastrado por éstas, en una playa, donde los monjes lo hallaron, cortaron y comieron parte de su carne.

El 7 de julio, me di cuenta de que este episodio podía tener también explicación. Era un típico "día de ballenas" en el que el *Brendan* flotaba tranquilamente sobre una mar en calma y bajo un cielo gris que se fundía con el metálico horizonte. Trondur, que estaba dotado de un increíble instinto para detectar la presencia de ballenas, se encontraba sentado en la bancada de la popa, dibujando, con toda tranquilidad, en su bloc. De repente, alzó la cabeza y miró hacia el Norte. Parecía tenso, lo que era inusual en él. Los demás, que descansábamos tranquilamente echados por toda la nave, percibimos su tensión y nos quedamos observándolo. Débil, muy débilmente, pude distinguir el silbido de la ballena al vaciar los pulmones. Trondur estaba ya en pie y oteaba las aguas con la mano en forma de visera sobre los ojos para combatir la luz del sol.

—Spaekhugger —dijo sin entonación alguna. Lo miramos asombrados mientras repetía:

—Spaekhugger. En las Feroe no nos gusta este tipo de ballena. No es tan grande, pero tiene grandes… —Se detuvo para encontrar la palabra que le faltaba. Al no hallarla, abrió la boca y señaló sus dientes. Para que no quedasen dudas de ningún género, dibujó sobre el bloc el perfil de la ballena.

Bastó con una mirada. Lo que había dibujado eran la forma y manchas características de la orca. No me sorprendió en absoluto. Desde que comenzó el proyecto, había oído más chistes y bromas sobre tiburones y orcas que los que podía recordar. Hasta los pescadores de tiburones de Courtmacsherry, mi propio pueblo del Condado de Cork, me habían señalado jovialmente que el cuero del *Brendan* constituía una sabrosa merienda para los tiburones, quienes atraídos hacia la embarcación por el olor de su —para los tiburones— suculenta grasa de lana, darían buena cuenta de él. "Igual que si les pusieras un cebo bien sangriento", rieron.

Personalmente, no creía en el peligro de los tiburones, en especial tan al Norte como nos encontrábamos, pero no estaba tan seguro en cuanto a las orcas. Había oído en los últimos años unas cuantas historias confirmadas de yates hundidos por orcas, que habían reaparecido con grandes agujeros en los cascos. El verano anterior, un gran yate de regatas había sido atacado de esta manera frente a las costas de Brasil. No existe explicación a estos ataques, ya que los cascos metálicos o de fibra de vidrio

no son comestibles. Pero, con el *Brendan* no ocurría lo mismo. La orca es carnívora y —muy sencillamente— existía el peligro de que confundiese el pellejo de cuero del *Brendan* con una posible merienda.

La orca combina un inmenso apetito con diez a trece grandes dientes de hasta cinco centímetros de espesor en cada una de las mandíbulas. Estos están conformados para morder y rasgar y eran más que capaces de hacer jirones nuestra embarcación. "Como su nombre indica", decía el Manual de Cetáceos del Museo de Historia Natural, "la ballena asesina u orca se distingue por su gran ferocidad, siendo el único cetáceo que se nutre habitualmente de otros animales de sangre caliente." Leí que se habían encontrado una vez trece focas en el estómago de una de estas ballenas y que a menudo se habían dado casos en que manadas hambrientas de este cetáceo habían atacado y destrozado ballenas de mayor tamaño. ¿Tomarían ahora el *Brendan* por una ballena herida o muerta y flotando sobre la superficie?

Trondur señaló algo. Pude divisar en la distancia cómo se alzaba la delgada línea de una aleta dorsal sobre la superficie del agua. Un momento más tarde, las tranquilas aguas hicieron llegar a nuestros oídos el sonido de la silbante respiración del animal. El silbido se repitió. El brazo de Trondur describió un arco. A unos doscientos metros a la derecha del lugar en que la primera había aparecido, surgió de las aguas otra aleta dorsal. A continuación siguió otro doble silbido. Para entonces, mis ojos habían captado la formación y, mirando más a la derecha, pude observar dos aletas más.

—Cuatro no. Cinco —murmuró George en mi oído mientras en pie él también vigilaba.

—Son seis —exclamó Arthur.

El grupo de orcas venía en la clásica formación de caza, en línea horizontal y con una separación entre individuo e individuo de cien a doscientos metros, de manera que cubrían una distancia total de unos mil doscientos metros. No es extraño, recordé, que los marinos españoles las llamasen "lobos de mar". Cazaban con una organización tan eficaz como sus homónimos de tierra.

La manada se dirigía hacia el Sur, sumergiéndose y volviendo a salir a la superficie casi al unísono y lanzando sus característicos silbidos. La tercera vez que lo hicieron, estaban tan cerca de nosotros que pudimos distinguir que se trataba de cinco animales pequeños y de uno mucho más grande. Era el macho o conductor de la manada. Nadaba en segundo lugar a partir del extremo de la fila más cercano a nuestra embarcación. Según la tradición marinera, entre estos inteligentes animales es el macho viejo quien controla los movimientos del grupo cuando éste sale de caza. El resto de los individuos sigue los movimientos de aquél, quien cuenta con más experiencia y actúa como director de la caza. Pude percibir que la manada en cuestión nos pasaría bastante a popa si conservaba el mismo rumbo.

De repente, el macho registró nuestra presencia. Su aleta dorsal describió una majestuosa curva al abandonar la manada y dirigirse hacia nosotros para investigarnos. Teníamos las miradas fijas en él, fascinados por este despliegue de

fuerza totalmente desprovisto de prisas. Silbido. Arcos concéntricos del agua al cerrarse ésta sobre su espalda. Cuando retornó a la superficie, venía en rumbo directo hacia nosotros. Se sumergió otra vez con un ruido característico. Al volver a salir y vaciar sus pulmones antes de que el agua hubiese abandonado sus orificios respiratorios, se alzó en el aire una columna nebulosa formada por agua atomizada y vapor. Había emergido para tomar nuevamente aire y esta vez se encontraba a no más de cincuenta metros.

Pudimos apreciar su tamaño. Se trataba de una orca macho adulta que había alcanzado su talla máxima y que tendría una longitud de un metro y medio a dos metros inferior a la del *Brendan*, aunque su desplazamiento fuese tres o cuatro veces mayor. Sola y alejada de las demás orcas, tenía un aspecto absolutamente siniestro. No se parecía en nada al simpático animal que hacía acrobacias en los acuarios, sino que, con sus manchas blancas y negras, recordaba la listada ferocidad del tigre. Lo más avieso de su aspecto lo constituía la fina y cruel aleta con que cortaba el agua cada vez que salía a la superficie. Se parecía más a la aleta dorsal de un tiburón que a la de una ballena, porque se curvaba hacia atrás hasta formar un punto y era tan grande —tenía su buen metro ochenta de altura— que no podía tenerse tiesa fuera del agua y caía a un lado. No pude remediar que me recordase el afilada ala de ataque de un avión de caza estacionado en la pista de aterrizaje.

La última vez que el macho de orca volvió a emerger junto al *Brendan*, la aleta dorsal se alzaba a veinte metros de la embarcación y era tan alta como cualquiera de nosotros. Escuchamos el silbido del aire al salir por los orificios respiratorios y vimos cómo la nubecilla de vapor que levantó venía en nuestra dirección, trayendo consigo el olor de su viciado aliento. Volvió a sumergir el colosal lomo. El remolino formado por el agua al verse cortada por el voluminoso cuerpo permitió ver el destello blanco y negro de sus flancos; a continuación, las suaves ondulaciones formadas por su desaparición lamieron el casco de nuestra embarcación. Sus ocho o diez toneladas, curiosas, inteligentes y en completo control de la situación, pasaron bajo nuestra quilla. No podíamos hacer nada. Miré a mi alrededor. Todos permanecíamos en silencio. Sin saber por qué, nos habíamos reunido en torno al refugio principal. Vi cómo George enganchaba su cabo de seguridad al codaste. Si volcábamos, uno, por lo menos, de nosotros permanecería junto al *Brendan*.

Contuvimos, en silencio absoluto, la respiración durante lo que nos pareció un siglo.

Ruidosamente, la gran aleta cortó el agua por el costado opuesto de la embarcación y el animal vació sus pulmones. La orca comenzó a virar con majestuosidad hacia donde se encontraba el resto de su manada. También nosotros dejamos escapar el aire contenido en nuestros pulmones, al tiempo que Edan, tragando saliva, murmuraba:

—¡Lárgate, bien lejos!

Habíamos sido inspeccionados y dejábamos que desear. Esto nos alegraba

muchísimo.

Aquella misma tarde, un poco después, Trondur nos explicó por qué los habitantes de las Feroe se fían tan poco de las orcas. Nos dijo que el problema provenía de la caza de calderones piloto. Estas cacerías ocurren siempre que se ve una manada de estos cetáceos en las proximidades de las islas. Toda una flota de lanchas se hace a la mar, rumbo a donde se encuentra la manada, formando una media luna y conduciendo suavemente los calderones piloto hacia la playa en que tendrá lugar el sacrificio y en la que, al bajar la marea, los animales embarrancan, proporcionando así —por lo menos hasta hace poco tiempo— un importante suplemento alimenticio a los habitantes de las islas. Ocurre que, algunas veces, hay orcas en la zona o, lo que es peor, algunas de éstas vienen mezcladas con la manada de calderones. Cuando así sucede, ha habido casos en que las orcas salen a la superficie justamente debajo de las quillas de las pequeñas embarcaciones de los isleños, destrozando éstas, arrojando al agua a sus tripulantes y causando heridas a algunos de ellos. Las orcas son tan inteligentes que llegan a robar el pescado capturado por las redes de los pescadores. Para ello, practican con los dientes grandes agujeros en aquéllas, con las enormes pérdidas que esto implica.

Hace algunos años, se hizo un llamamiento a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos para que bombardease las manadas de orcas que en plan de caza actuaban frente a las costas de Groenlandia, pero los animales eran tan inteligentes que rápidamente aprendieron a desaparecer de la vista en cuanto detectaban la presencia de un avión. Sin embargo, la historia más asombrosa que oí sobre la inteligencia de estos animales me la contó Trondur. Nos dijo que un habitante de las Islas Feroe había descendido por un acantilado de la costa para rescatar una de sus ovejas que había caído sobre un saliente rocoso situado al borde del agua. Cuando el hombre se encontraba en este saliente, una orca surgió de las profundidades de las cercanas aguas e intentó atraparlo creyendo que se trataba de una foca que tomaba el sol. Una y otra vez, el cetáceo intentó arrebatarle, obligando al individuo a permanecer aplastado contra la pared rocosa hasta que por fin el animal se alejó.

Cuatro días más tarde, pudimos comprobar la ferocidad de las orcas de una manera poco habitual, ya que era un día en que la mar estaba picada. De repente, emergió, rodeándonos, una manada de calderones piloto. Actuaban con gran agitación. En lugar de su plácido movimiento habitual, parecían estar dominados por gran nerviosismo. Salían a la superficie y volvían a sumergirse en desorganizada confusión. Unos se disparaban en una dirección y otros huían en la contraria, sumergiéndose sin tiempo para tomar aire. Algunos salían completamente del agua. En vez de hacer gala de su habitual y gregaria disciplina, los animales se desparramaban en todas direcciones y en pequeños grupos, como si estuvieran dominados por el pánico.

—Creo que los “spaekhuggers” los están cazando —dijo Trondur mientras contemplábamos la extraordinaria exhibición de terror de los calderones piloto.

Una vez más volví a pensar en la descripción hecha en el *Navigatio* de la batalla con los monstruos marinos. ¿Preocupó a los monjes irlandeses la gran ballena que se les acercaba, levantando ante sí la característica oleada? ¿Había sido esta ballena víctima en el último momento, del ataque de una orca? Los detalles parecían razonables: los remolinos levantados por una gran ballena que se acercaba y el vapor que brotaba de la orca parecían coincidir con la medieval descripción. Por otra parte, ¿qué otro "monstruo marino" existía que, una vez muerto, flotase, conducido por las olas, hasta una playa en la que servía de alimento a los monjes? No podía ser más que una ballena. Una vez más, se aclaraban los hechos auténticos, despojados de la fantástica exposición del *Navigatio* y procurándoles una interpretación razonable.

El 8 de julio tuvimos suerte con el tiempo. Se levantó un viento del Este, con lo que el *Brendan* comenzó a devorar millas marítimas. Era justo el viento que necesitábamos, ya que nos permitía alejamos de las largas y peligrosas costas de Islandia. "De las costas de Islandia, la meridional es la más peligrosa…" describía mi antigua edición del Portulano del Almirantazgo en un mar de lobreguez. "Si los vientos cambian al Sudoeste y soplan con fuerza, un buque se encontraría en dificultades ante estas costas, en las que encallar implica la pérdida total del mismo… La precaución de mantenerse lo más alejado posible del sur de Islandia no puede ser suficientemente subrayada, y los numerosos restos de naufragios de buques pesqueros franceses, cuyos bancos de pesca primaverales comienzan en esta zona, demuestran con claridad que la navegación por estas aguas debe llevarse a cabo con grandes precauciones… Son muy raros los casos en que buques que inopinadamente se hayan visto conducidos por el mal tiempo a esta costa hayan podido salir de ella. Es fácil que los navegantes se confundan… La primera advertencia de su proximidad puede ser el sonido del oleaje al chocar contra las rocas."

La idea de que una tormenta con procedencia del Sudoeste arrastrase de través al *Brendan* hasta esta inhóspita costa fue lo bastante fuerte como para trazar un rumbo que lo hiciese navegar casi hacia el Oeste exacto, dejando un margen de seguridad de setenta millas entre el *Brendan* y la costa. Sin embargo, cuando llegó la galerna, nos cayó como una bendición, porque empujó al *Brendan* aun más deprisa en la dirección en que navegaba. El primer día recorrimos setenta millas, y el segundo hicimos todavía más. Al apuntar, una vez terminado el día lo que marcaba la corredera, me di cuenta de que, en el espacio de veinticuatro horas, habíamos navegado 116 millas, eso contando con que nuestra corredera era bastante inexacta, ya que, cuando la mar estaba un poco gruesa, su hélice salía a la superficie y resbalaba entre las crestas de las olas grandes. 116 millas. Era un buen avance incluso para un moderno yate de crucero. Y eso sin intentar forzar al *Brendan*. Después de todo, las costas islandesas del Atlántico Norte no eran el lugar indicado para intentar romper récords de velocidad a bordo de una embarcación de cuero.

El viento arreció hasta convertirse en medio temporal y las aguas comenzaron a formar olas que rodaban en frías y grises filas de más de cuatro metros de altura.

Arriamos la mayor en más o menos metro y medio y rizamos su pujamen. La vela del trinquete la arriamos por completo. El *Brendan* comenzó a abrirse camino trabajosamente. Las cintas, diagonales y cuadernas gemían y protestaban. El sólido armazón en forma de "H" que sostenía el remo-timón se desviaba hacia adelante y hacia atrás con los cambios de presión, y el cabo que, haciendo las veces de estrobo, mantenía el remo-timón en posición comenzó a emitir alarmantes gemidos a medida que las cada vez mayores tensiones tiraban de él.

Sabíamos que, antes o después, iban a comenzar los fallos en las distintas partes del aparejo. Lo primero que se rompió fue uno de los espléndidos y nuevos tablones de madera de roble que habíamos instalado en las Feroe para reforzar el armazón del timón. Se rompió, en medio de un impresionante gemido, en el lugar exacto en que atravesaba la bancada de popa. Con toda rapidez, triplicamos las correas de cuero que lo mantenían en posición y continuamos con nuestras tareas, pero habíamos aprendido una nueva lección: el roble era demasiado rígido y no acompañaba los movimientos de la embarcación, lo que hacía que no pudiese aguantar la tensión. La siguiente pieza del aparejo que nos creó complicaciones fue la que, por medio de una simple correa, sujetaba la verga al trinquete. El constante movimiento de vaivén hacía que la verga erosionase el cosido y que la correa se rompiese. Así que, armados de aguja, punzón e hilo de algodón tuvimos que repararlo en la mar para que el *Brendan* pudiese mantener su rumbo.

En el interior del refugio principal se empezaba a notar la constante lluvia que caía sobre su techo. Aparció una amenazadora mancha de humedad en cada una de las esquinas por la que el agua pasaba al interior. Estas manchas se hacían cada día mayores, acercándose poco a poco a la vulnerable emisora de radio. La velocidad con que avanzaba crecía dramáticamente cuando, algunas veces, teníamos que poner al *Brendan* de costado al viento.

La galerna del Este nos empujaba tan deprisa que corríamos el peligro de pasarnos de Islandia si no hacíamos que la embarcación se aferrase a su rumbo Norte. El problema era ahora que este rumbo exponía la banda de estribor a las olas, con lo que el agua de las salpicaduras se recogía en las rendijas y esquinas en busca de los puntos débiles del *Brendan* y en franco allanamiento de los refugios. Una línea de marea de color pardo aumentaba persistentemente de tamaño en los libros de navegación estibados en la estantería, y me tuve que acostumbrar a encontrar todos los días que mi "privilegiado" camarote de patrón estuviese totalmente empapado.

Por fortuna, al llegar este momento nos habíamos adaptado por completo a nuestro ambiente medieval y la moral era muy alta. Seis semanas antes no hubiéramos pensado que podríamos gobernar al *Brendan* de través a tan hostil oleaje como si tal cosa. Sin embargo, ahora lo hacíamos con toda tranquilidad y ni siquiera mirábamos en la dirección del rugido cuando una gran ola se nos echaba encima. Habíamos aprendido que, entre el rugido de la ola y la catarata de agua que nos caía, había una décima de segundo en que podíamos actuar si sentíamos el golpe contra la

popa. Era el tiempo que teníamos para agacharnos o encoger la cabeza entre los hombros y poder evitar el diluvio que se escurría entre la ropa y el cuello. También me di cuenta de que el orden de las prioridades había cambiado. Me encontraba cocinando el favorito pastel de orejones de albaricoque y galletas machacadas cuando, una tarde, una gran ola rompió contra la embarcación. Un trozo de Atlántico de buen tamaño cayó encima de nosotros. Todo el mundo se abalanzó a proteger el pastel sin preocuparse de otra cosa. Cuando llegó el momento de servirlo, nos dimos cuenta de que la espátula había sido arrastrada al otro extremo de la embarcación.

Nada deprimía nuestro buen humor. Durante la segunda noche de temporal, pregunté a George al relevarlo al timón que cómo había transcurrido la guardia.

—No del todo mal —contestó—. Algo húmeda, pero nada del otro mundo.

—¿Tuviste que achicar?

—Sí. De vez en cuando. Cargamos una buena ola por la popa.

—¿La que me despertó con una simpática lluvia de salpicaduras en la cara?

—¡Oh no! Antes, una mayor. Donde estás ahora había treinta centímetros de agua. Creí que alguno de vosotros saldría flotando en su saco de dormir. Buenas noches.

Y, diciendo esto, se introdujo tranquilamente en el refugio, dejándome la tarea de encender la lámpara de petróleo a presión con la que el timonel se calentaba un poco. Sudé a chorros bombeando el aire en el condenado instrumento para, cuando hice girar la válvula, ver premiados mis esfuerzos con un burlón sonido como de gárgaras que indicaba que la lámpara estaba completamente inundada. George, que odiaba aquel instrumento, dejó escapar desde su cubículo una sofocada risita de satisfacción.

Cada uno reaccionaba frente a las circunstancias como le venía en gana. Arthur decidió que el mejor lugar para estar cuando hacía mal tiempo era acurrucado en su saco de dormir. Pero, al hacerlo, no permitía que George se estirase a su conveniencia, por lo que tenían lugar numerosas y amigables peleas entre ambos, mientras George llevaba la cuenta de las horas en que Arthur se hacía el dormido, para resurgir solamente a las horas de comer y de su guardia.

El mal tiempo tampoco disminuyó la alegría de vivir de Edan, aunque se quejaba de que sus cigarros estaban demasiado húmedos. Era el único a quien todavía le apetecía tomar de vez en cuando un traguito de whisky al anochecer. Todos los demás hacía tiempo que habíamos abandonado todo deseo de beber e incluso de fumar.

Trondur permanecía absolutamente inmutable. Como un oso, salía de su tenderete de proa para hacerse cargo de su guardia. Además, nos enseñó un nuevo truco la primera noche en que el viento sopló con fuerza. Sacó de los bolsillos un par de deformados guantes de lana cubiertos de grasa. Ante nuestro asombro, antes de ponérselos, se inclinó por la borda y los sumergió, calientes y secos como estaban, en la mar; los estrujó y, medio empapados, se los puso.

—Es mejor —dijo—. No tan fríos después.

Tenía razón. Los guantes actuaban como los de un hombre rana y disminuían el

frío producido por el viento.

La comida se convirtió en el principal tema de conversación. Todas las mañanas George sacaba el paquete diario de comida y todas las mañanas contemplábamos la parte que era todavía comestible después de que las olas lo hubiesen bañado y de que lo hubiésemos pisoteado varias veces. Cada artículo del paquete era cuidadosamente revisado, arrojándose por la borda los materiales considerados inservibles —que dejaban tras el *Brendan* una sucia estela de galletas de avena mezcladas con pringoso puré de patatas instantáneo— y llevando a la caja que hacía las veces de cocina los alimentos recuperables. Nos dimos cuenta de que algunos de estos eran abundantísimos. Teníamos tantos paquetes de sopa deshidratada que no podíamos comerlos, y contábamos con demasiados paquetes de galletas, demasiada azúcar y demasiadas bolsas de té a las que la mar había ya arrebatado la mitad del aroma.

Con el fin de ahorrar dinero, compré gran cantidad de un café en polvo muy barato, lo que probó ser un falso ahorro, porque, después de tomadas veinte o treinta tazas del brebaje, ninguno se pudo enfrentar ya a la asquerosa infusión, teniendo que volver a descubrir las delicias de las bebidas de la infancia, como leche malteada caliente, chocolate o extracto de carne. Los platos de carne, lengua y picadillo enlatados eran extremadamente populares y nunca parecía haber bastante como para calmar nuestro apetito, por lo que el “Especial del Patrón”, la pasta hecha con albaricoques, mermelada y galletas aplastadas era todo un acontecimiento y, además, hacía que nos librásemos de nuestros excedentes alimenticios.

El 11 de julio, me encontraba preocupado por el rápido avance del *Brendan* hacia el Oeste. Los vientos del Este habían amainado, aunque todavía nos llevaban hacia el Oeste con tanta fuerza que me temía nos empujasen más allá de Islandia. Volví a mirar la carta general de navegación. Si el viento se mantenía así, podríamos llegar de un solo salto a Groenlandia. Sin embargo, esto implicaría el no poder recoger los suministros que nos esperaban en Islandia. Calculé lo que nos quedaba de agua y comida. Sumé. Si nos racionábamos severamente, tendríamos suficientes provisiones para llegar a Groenlandia. Pero entonces me acordé del hielo.

Había informes que decían que la masa flotante de hielos adherida a la costa de Groenlandia se había prolongado este año más de la cuenta y que una capa de hielo hacía impracticable todavía su costa oriental. No tenía ninguna gracia y tomé la decisión: el *Brendan* iría a Islandia costase lo que costase.

Tuvimos que trabajar duro para mantener la proa al Norte. Ajustamos y ceñimos las velas para conseguir el mejor efecto de ellas. Hicimos toda clase de combinaciones con las orzas. A pesar de todo, el *Brendan* seguía cayendo hacia el Oeste. Volvimos a echar por la borda el ancla flotante, arriamos las velas cuadras y aparejamos un remo como palo de mesana en el que pusimos una vela de aleta para que el *Brendan* mantuviese la proa al viento. Seguíamos, sin embargo, cayendo hacia el Oeste y fuimos dejando atrás las Islas Westmann y la punta sudoeste de Islandia. Nunca jamás, pensé para mis adentros, volveré a cuestionar la teoría de que muchos

de los descubrimientos se realizaron accidentalmente por barcos sacados de su rumbo por tormentas y mal tiempo. Si cualquier buque respondía tan bien al tiempo meteorológico como el *Brendan*, era facilísimo que se encontrase, tras varios días de tormenta, quinientas o seiscientas millas fuera de su rumbo.

Repentinamente, amainó el viento del Este y, por fin, pudimos recuperar el aliento. Sabíamos que no estábamos muy lejos de tierra, porque vimos volar a algunos frailecillos por encima de nuestras cabezas y porque sabíamos que estas aves rara vez se alejan mucho de los lugares en que anidan. Una vez más, Trondur nos enseñó otro truco.

—¡Crrk! —hizo, produciendo un sonido gangoso a un frailecillo que pasó velozmente junto a nosotros, mirándonos con curiosidad, aunque sin atreverse a acercarse demasiado.

—¡Crrk! —volvió a hacer. Al oírlo, el pájaro giró en un apretado arco y volvió.

—¡Crrk! —El frailecillo, extrañado y atraído por el ruido, se acercaba cada vez más, hasta que Trondur pudo hacerle ir y venir a voluntad.

Al darse cuenta de nuestro interés, Trondur señaló la habitual pareja de charranes que nos sobrevolaban.

—Ahora vendrán los pájaros —nos anunció y tomando un trapo blanco lo enganchó al bichero y lo agitó en el aire.

Como nos lo había prometido, los charranes descendieron para echar una ojeada más de cerca. Trondur volvió a blandir el cebo. Las aves bajaron todavía más, hasta que una de ellas fue persuadida a posarse brevemente en la vela.

—¡Lástima que sean tan pequeños! —se lamentó Edan—. No tienen carne ni para un solo bocado.

—No muy buenos —dijo Trondur.

—¿Qué clase de aves coméis en las Feroe? —le pregunté al tiempo que sacaba el libro de ornitología y pasaba sus páginas.

Señaló con el dedo los frailecillos, los alcatraces jóvenes y araos.

—Todos buenos —aseguró—. Los atrapamos en los acantilados cuando son pequeños, trepando o con redes.

—¿A qué saben?

—Muy ricos. Secos o ahumados.

—¿Y los fulmares? —preguntó Edan cuidadosamente, al tiempo que pasaba las páginas del libro hasta llegar a la que representaba a éstos.

—Pájaro blanco bueno para comer, pero negro no —contestó Trondur.

—¿Por qué no? ¿Sientan mal?

—No sé. Sólo sé que pescadores de las Feroe dicen que negro es malo.

Edan lanzó una curiosa mirada a un ruidoso grupo de fulmares que, posados sobre tranquilas aguas a popa del *Brendan* y emitiendo sonidos parecidos a un cacareo, lanzaban picotazos experimentales a la jarra de plástico que flotaba sujeta al extremo del cabo de seguridad.

—¿Crees que podríamos cazar alguno de ésos? —preguntó ansiosamente Edan—. Nos vendría bien algún alimento fresco en vez de esas porquerías deshidratadas. Todavía me queda en la boca el sabor del azufre y de los preservadores de alimentos.

Trondur alcanzó con el brazo un trozo de grasa de ballena que colgaba del codaste.

—No, no —dijo Edan con mirada asustada—. No tengo tanta hambre.

Trondur sonrió al tiempo que cortaba un trozo de grasa, lo colocaba en el anzuelo que pendía en el extremo de su aparejo de pesca y quitaba a éste el plomo.

—Para pescar pájaros —afirmó con tono tranquilizador a Edan, al tiempo que arrojaba el anzuelo por la borda.

La grasa se alejó flotando en dirección a los fulmares, emitiendo un brillante y tentador anillo de aceite. Estos abandonaron inmediatamente el cabo de seguridad y nadaron en dirección al trozo de grasa. Una de las aves lanzó un picotazo de prueba, encontró que estaba buena y se decidió a seguir comiendo. Todo el grupo de fulmares comenzó de inmediato a pelearse por el trozo de grasa, llenando el aire con sus graznidos de frustración y rabia al tiempo que se lanzaban picotazos e intentaban reducir el duro trozo a girones antes de que el vecino pudiese obtener un bocado.

La grasa, sin embargo, era lo bastante dura como para resistir el ataque masivo y, unos minutos después, un fulmar particularmente glotón intentó ganar por la mano a sus compañeros. Se agachó, tomó en el pico todo el trozo y comenzó a aletear por la superficie de las aguas, tratando de escaparse con su botín. La gula lo perdió. El sedal se puso tenso y la velocidad del vuelo hizo que el anzuelo se enganchase con más fuerza en el pico. Se oyó un graznido de sorpresa y Trondur empezó a recoger el aparejo a toda velocidad, trayendo su agitada víctima en un extremo. Cinco segundos después desplumábamos un fulmar, mientras otro pedazo de grasa flotaba con inocencia en dirección al resto de las aves.

—Fantástico —dijo Edan con regocijo al ver que dos minutos más tarde, Trondur capturaba su segunda víctima.

A partir de aquel momento, los fulmares se volvieron más cautelosos. Tardamos cinco minutos en enganchar al tercero y todavía más el cuarto. Después, los fulmares se negaron sencillamente a dejarse atrapar. Flotaban alrededor de la tentadora y grasienta masa, se acercaban hasta quince centímetros, pero no le lanzaban picotazo alguno.

Trondur llamó a Edan y, por medio de gestos, le indicó que recogiese lentamente el aparejo. Los fulmares siguieron al cebo, impulsándose con las patas en nerviosos cambios de dirección y con un ojo puesto en el cebo y otro en la extraña embarcación. Trondur dejó caer limpiamente el chicote sobre el fulmar más cercano, golpeándole en la nuca y rompiéndole el cuello al instante. La bandada se alzó en vuelo con ruidoso aleteo, dejando cinco de sus miembros, cuatro blancos y un ártico, de color gris, sobre la bancada del *Brendan*.

—¿Quién se come el gris “venenoso”? —preguntó Arthur, poco seguro.

—Los desplumamos a todos —sugerí— y los ponemos en la misma cazuela. Así nadie sabrá a quién le toca el gris.

Herví las gaviotas a fuego lento, pinchándolas de vez en cuando con un cuchillo. Tenían todo el aspecto de raquíticas palomas torcaces y eran aún más duras que éstas.

—¿No creéis que deberíamos colgarlas durante un par de días para que estuviesen más tiernas? —sugirió George.

Edan lo miró algo angustiado ante la perspectiva del retraso. Sin embargo y tras dos horas de cocción, los fulmares estaban listos. Añadí jugo de carne y unos trozos de carne seca de ballena para hacerles una salsa. Servimos un ave en cada plato, acompañada por un poco de puré de patatas. Se hizo un silencio, un instante de duda antes de que Edan diese el primer bocado.

—Delicioso —anunció—. Fantástico. Un poco fibroso, pero muy bueno. ¡Fabuloso! Creí que tendría sabor a pescado, pero no. Se parece más al pichón o quizás a la perdiz nival.

La "gaviota a la *Brendan*" constituyó un éxito de tres tenedores. Se hizo un silencio total durante los siguientes minutos en que devoramos el manjar. Cuando se recogieron los platos, solamente quedaban los huesos. Nadie se sintió mal, a pesar de que alguno se comió el fulmar gris, por lo que, a partir de aquel momento, decidimos de común acuerdo que complementaríamos nuestra dieta con gaviotas frescas, uno de los mejores alimentos de que disponíamos. Se trataba de otra muestra de cómo, hacía mil años, unos monjes irlandeses llegaron a sobrevivir las largas travesías sin dificultad y sin cargar grandes cantidades de provisiones. Con una reserva de cecina, galletas de avena, raíces y grasa de ballena —cuando podían hacerse con ésta— podían capturar pescado de los abundantes bancos de los mares nórdicos, atrapar aves de las abundantísimas bandadas que los rodeaban y sobrevivir casi por tiempo indefinido. Su única limitación la habría constituido el agua potable, aunque, en caso de emergencia, hubiesen podido conseguir suficiente agua de lluvia en aquellos húmedos climas subárticos, para sobrevivir el accidente de que el viento los desviase de su rumbo.

En lo que concernía a nuestros sentimientos sobre la caza y el alimentarnos con ésta, ninguno parecía tener reserva mental alguna. Por mi parte, yo lo consideraba como un ejercicio en el arte de la caza. Capturábamos nuestras presas con el más primitivo de los instrumentos y no existía peligro de disminuir la constante población en aumento de fulmar de aquellas aguas. De hecho y de entre todas las aves marinas, eran los fulmares los que contaban con menos simpatías. Su población había aumentado en las Hébridas y Feroe a costa de la de otras aves marinas. Expulsaban a las de menor tamaño de los salientes de los acantilados en que éstas anidaban. Tenían la desagradable costumbre de escupir una baba viscosa y verde que arruinaba la impermeabilidad del plumaje de frailecillos y araos y éstos se hundían en cuanto se volvían a posar sobre el agua. Sin embargo y curiosamente, cuando los capturamos en la mar, parecían no poder escupir su baba o la habían ya escupido al anzuelo al ser

atraídos a bordo.

Tardamos casi seis días en volver a arrastrarnos con lentitud hasta la costa de Islandia, durante los cuales animamos cariñosamente al *Brendan* a atravesar los malintencionados vientos que soplaban del Norte y del Este. Sin embargo, no nos aburrimos. Por ejemplo, comenzamos a ver barcos pesqueros, lo que constituyó un agradable cambio sobre las vacías aguas que se extendían entre las Islas Feroe y el sur de Islandia, en que solamente pudimos captar dos buques durante toda la travesía. Los patrones de pesca islandeses solían acercar sus barcos al *Brendan* a fin de contemplar a los extraños visitantes mientras las tripulaciones nos miraban desde cubierta y agitaban los brazos en nuestra dirección.

—No debe ser divertido tener que ganarse la vida así —comenté con George al tiempo que un barco de arrastre islandés nos pasaba con la mar rompiendo sobre su cubierta al hundir la proa en el oleaje—. Fíjate cómo carga agua.

De repente caí en la cuenta y, riéndome, continué:

—Me gustaría saber lo que piensa. Probablemente lo mismo que nosotros. Están locos de navegar en una embarcación descubierta. Sin embargo, mira la diferencia de los pantocazos que recibe ese barco con la manera en que el *Brendan* cabecea y se bandea. No cargamos ni una gota.

Al día siguiente, un avión de reconocimiento del Servicio de Guardacostas Islandés pasó rugiendo a no más de quince metros por encima de nuestras cabezas. Nuestra radio resucitó con los sonidos de la comunicación.

—Hola, *Brendan*. Aquí Guardacostas Islandés, Sierra, Yanqui, Romeo. ¿Todo bien a bordo?

—Sí. Todo bien.

—¿Seguro?

—Por supuesto. Todo tranquilo y la tripulación con la moral más alta que nunca.

—La prensa ha informado que el *Brendan* tenía una vía de agua. ¿Podemos prestarles alguna ayuda?

—No, gracias —contesté—. Creo que las únicas vías de agua están en los oídos de los periodistas. Si necesitan un avión de cuero, nos lo pueden encargar a nosotros.

Milla a milla, nos acercamos penosamente a la costa de Islandia. Nos entretuvimos, con éxito, pescando más fulmares, con lo que, mediante el empleo de un poco de grasa de ballena, pudimos guisar otros estofados de gaviota. George nos divirtió una tarde saltando con valentía por la borda vestido con uno de los trajes de inmersión. Flotó alegremente alrededor de la embarcación durante media hora, como el rojo maniquí de una modista, con los pies fuera del agua. Como nos hallábamos a 62° N, el agua estaba muy fría y, sin embargo, sólo sintió frío cuando subió a bordo. No lo sabíamos todavía, pero aquellos brillantes trajes de inmersión rojos iban a representar un papel de vital importancia en nuestra lucha por sobrevivir frente a los hielos de Groenlandia.

La plataforma submarina situada al oeste de la costa islandesa es, sin duda alguna,

un lugar predilecto para los rorcuales de gran aleta que, a medida que nos aproximábamos a tierra, aumentaban en número, acercándose, como de costumbre y en grupos de seis a diez animales, a visitamos. También pudimos contemplar las lanchas balleneras que tenían sus bases en las estaciones de pesca islandesas y que surcaban las aguas en busca de sus presas. Nunca les vimos capturar una, porque, en cuanto hacían su aparición, los rorcuales que jugueteaban a nuestro alrededor parecían estar sobre aviso. Se sumergían y media hora después de haber pasado las lanchas a toda máquina, volvían a aparecer resoplando y echando aire junto al *Brendan*.

Por fin, pudimos obtener una visión de la lejana tierra: la magnífica cima del monte Snaefellsjokull, el gran cono volcánico que se alza a más de 1.400 metros de altura sobre el nivel de la bahía occidental y que está constantemente cubierto por hielo y nieve. Su blanca cumbre fue la guía que nos condujo a puerto, porque seguimos la alargada muralla de cordilleras que desde el continente se dirigían al Oeste. El Snaefellsjokull nos proporcionó asimismo los vientos que necesitábamos.

El 17 de julio, el *Brendan* comenzó a navegar en dirección más decidida a Reykiavik y cruzamos apuestas en cuanto a nuestra hora de llegada. Por un momento, al presentarse ante nuestra vista el puerto de Reykiavik, sentí un poco de lástima. ¿Era en realidad necesario desembarcar en una tierra con sus problemas, habitantes y responsabilidades? La vida a bordo del *Brendan* era tan relajada y apacible y nos encontrábamos tan al abrigo en el interior de nuestro casco de cuero que me dio pena que esta etapa de nuestro viaje llegase a su fin.

Sin embargo, esta sensación duró sólo un momento. Nuestra excitación fue en aumento al pasar junto a la boya portuaria. Naturalmente, fue Trondur quien calculó la hora de llegada con más exactitud y quien se llevó el premio. La lancha del práctico salió resoplando de entre los muelles y eché una ojeada por encima del hombro. Como si simbolizara las nuevas preocupaciones que nos depararía la tierra, un gran buque de pasajeros —unas 30.000 toneladas apresuradas de comercio a inversiones— se nos echaba encima en su premura por llegar a puerto.

—Viraré para que el buque pueda entrar —grité al práctico que se acercaba—, pero me temo que no maniobramos demasiado bien.

—No —contestó—. El barco puede esperar. Venimos para conducir al *Brendan* a puerto. Por eso salimos. Dentro tenemos un lugar especialmente reservado para que puedan amarrar, pero hace un fuerte viento y creo que deberíamos remolcarlos.

—No gracias —le contesté—. Nos gustaría intentarlo solos. Quizá pueden ustedes permanecer a la expectativa con una estacha por si se hiciese necesario.

Entregué la barra del timón a George, quien se superó a sí mismo. El *Brendan* se deslizó suavemente entre las dos puntas del muelle y tan cerca de ellas que las vergas casi rozaron las piernas de los espectadores. Arriamos todas las velas. Trondur y Arthur saltaron a tierra con los cabos de amarre y con tanta tranquilidad como si bajasen de una acera. El *Brendan* atracó. Un oficial islandés en elegante uniforme y

con la blanca gorra debajo del brazo saltó por encima de la grasienta regala. Me entregó una pluma y un tablero al que una pinza sujetaba unos papeles. Bajé la mirada. Se trataba de un formulario de sanidad en el que escribí un firme “No” a la pregunta “¿Tienen ratas a bordo o las han visto durante la travesía?”.

9

La isla de los Herreros

Un buen día, relata el *Navigatio*. San Brendan y su tripulación se vieron empujados por un viento meridional hacia una pedregosa isla “muy áspera, rocosa y llena de lava, desprovista de árboles y hierba poblada por cantidad de forjas de herreros. El venerable padre (Brendan) dijo a sus hermanos: “Me preocupa esta isla. No quisiera tener que desembarcar en ella, ni siquiera acercarme. Pero el viento nos empuja hacia allí sin remisión”.

”Al costearla y a la distancia de un tiro de piedra, percibieron el sonido de unos fuelles que resoplaban como una tempestad y el golpear de unos martillos sobre el hierro y el yunque. Al oír esto, el venerable padre hizo la señal de la cruz en las cuatro direcciones al tiempo que decía: ‘Señor Nuestro Jesucristo, líbranos de esta isla’.

”Cuando terminó de hablar, he aquí que uno de los isleños salió de su casa como si se dispusiera a efectuar alguna tarea. Estaba cubierto de andrajos y ennegrecido por el fuego y el hollín. Cuando observó que los siervos del Señor pasaban cerca de la isla, retornó a su forja. El hombre de Dios tomóse a santiguar y dijo a sus hermanos: ‘Hijos míos, izad las velas y bogad cuan fuerte podáis para abandonar esta isla’.

”No había terminado de decir esto, cuando el mismo salvaje descendió al lugar de la costa más cercano a donde se encontraban, llevando en la mano unas tenazas con la que sujetaba un trozo de escoria ardiente de gran tamaño y que desprendía gran calor. Arrojó inmediatamente ésta a los siervos del Señor, aunque no les causó daño alguno. Pasó a más de ciento cincuenta metros encima de sus cabezas. Las aguas en que cayó comenzaron a hervir como si un volcán hubiese entrado en erupción y de la mar surgió una columna de humo como si se tratara de un horno encendido.

”Y, cuando el hombre de Dios se alejó cerca de una milla del lugar donde cayó el trozo de escoria, todos los habitantes de la isla vinieron corriendo a la playa, con un trozo de escoria encendida cada uno. Algunos comenzaron a arrojarlos a los siervos del Señor, volviendo a sus forjas para hacerse con más escoria. Parecía como si toda la isla ardiese en un inmenso horno y la mar hirviera como cuando se calienta durante mucho tiempo un caldero de carne. Todo el día escucharon el gran clamor que surgía de la isla. Y, cuando la perdieron de vista, todavía les resonaban los aullidos de sus habitantes y les llegaba su hedor. El santo padre confortó a los monjes diciéndoles: ‘Oh, soldados de Cristo, sed fuertes en vuestra auténtica fe y en vuestras armas

espirituales, porque nos hallamos en los confines del infierno. ¡Manteneos alerta y sed valientes!’

La mayor parte de los eruditos está de acuerdo en que el *Navigatio* describía con toda probabilidad la erupción de una isla volcánica con el estruendoso bombardeo de lava encendida que brotaba del cráter, el hedor a azufre de la erupción que arrastraba el viento, el tronar y sordo retumbar de las explosiones subterráneas y el profundo crepitar de la superficie de la lava. Sin embargo, la pregunta vital consiste en saber si el autor del *Navigatio* se limitó a narrar la descripción de un volcán que había tomado de otra fuente o si los monjes irlandeses fueron de hecho testigos de la erupción de un volcán activo. Por un lado, los irlandeses poseían tal amplitud de conocimientos que podían haber leído descripciones de volcanes escritas por autores clásicos. Por otro, los navegantes irlandeses podían haber visto los volcanes de Islandia, que se encuentran sobre la Ruta Stepping Stone a Norteamérica, y que coincidían al detalle con la escena descrita en el *Navigatio*.

A medida que el *Brendan* se acercaba a Islandia, pensaba yo sobre este problema, considerándolo bajo un punto de vista práctico. No había duda de que la geografía islandesa coincidía con la de la narración. El *Navigatio* ponía de relieve que San Brendan se acercó a la ardiente Isla de los Herreros desde el Sur. Existen importantes pruebas de la actividad volcánica de las costas meridionales de Islandia.

El perfil submarino de las cartas de navegación muestra los conos de los numerosos volcanes extinguidos que salpican su fondo, y la larga cordillera de Reykanes, que, desde Keflavik, se proyecta hacia el Sudoeste, es, en su mayor parte, de origen volcánico. Se tiene evidencia histórica de, por lo menos, seis erupciones volcánicas en esta cordillera. Por ejemplo, en 1783, los habitantes del cercano continente vieron cómo se alzaba, en breve espacio de tiempo y encima de las aguas, una nueva isla. Pero, antes de que ésta pudiera ser reclamada oficialmente por la corona y marcada con una piedra en la que se hubiesen tallado las iniciales reales, desapareció completamente de la vista. En 1973 y un poco más al Este, se abrió una gran grieta en la cercana isla volcánica de Vestmanna, de la que surgió un ancho río de lava que casi sumió en su seno a la única población de la isla.

Sin embargo, una isla en especial, atrajo mi atención… la islita de Surtsey, que se encontraba a 5 kilómetros y medio al oeste-sudoeste del grupo de las Vestmannaeyjar. En noviembre de 1963 y de manera repentina, surgió del océano un volcán. Todo lo que leí acerca de esta erupción —la columna de vapor de más de 9.000 metros de altura; los trozos de roca que, como bombas, salían lanzados a más de 2.500 metros cayendo después a la mar; las sordas explosiones al invadir el mar las salidas de gases submarinos, y el nacimiento de una nueva isla— me traía a la memoria la descripción volcánica del *Navigatio*.

El grupo de las Vestmannaeyjar existió en tiempos de San Brendan, y de nuevo nos hallábamos ante una coincidencia en el nombre: se trataba de las Islas de los Hombres del Oeste, o Islas de los Irlandeses. Podía no ser más que otra coincidencia,

pero me interesaba hablar, una vez en Islandia, con personas que hubiesen sido testigos de la erupción de Surtsey y muy especialmente con Sigadur Thorarinsson, uno de los vulcanólogos más importantes de Islandia, quien visitó Surtsey poco después de que ésta apareciese sobre la mar.

“Recuerdo que pensé lo exacto que era el texto de San Brendan cuando por vez primera llegué a la isla en un bote neumático, —dijo Sigurdur Thorarinsson durante la visita que le hice en su despacho de la Universidad de Reykiavik—. No hacía mucho que la isla había surgido de las aguas y las salidas de gases todavía lanzaban bombas de escoria. Era curioso la forma en que las condiciones que concurrían en Surtsey se asemejaban a las de la situación descrita por la antigua narración irlandesa de los monjes. Por lo que a mi respecta, no conozco una descripción de un autor clásico que más se asemeje a la de un volcán formado por una erupción submarina.

”Existe también otro punto al que muchas veces no se presta la debida atención: la descripción de San Brendan muestra claramente que los monjes llegaron muy cerca del lugar en que se originó la erupción. Esto demuestra sin género de duda que se trató de una erupción, ya que es prácticamente imposible que pudieran, a bordo de una embarcación, acercarse tanto a una erupción terrestre. En mi opinión, estoy convencido de que la descripción hecha por los monjes coincide con la de un volcán que emergió del fondo de las aguas.”

Todavía hoy, Surtsey, aunque ya no en actividad, da una idea de lo que el *Navigatio* implicaba al mencionar la “Isla de los Herreros”. Se trata de una isla de bajo y oscuro perfil, cubierta de escoria y ceniza y totalmente carente de vegetación, excepción hecha de unas pocas y primerizas plantas que luchan por crearse una nueva vida. Es exactamente como la isla “rocosa y desprovista de árboles y hierba” que vio San Brendan. Si volviese a aparecer una nueva isla, se volvería a repetir la lluvia de bombas de escoria, el humo que se alza de las aguas, el fétido hedor del azufre y el silbido de la hirviente mar tan vívidamente descritos por el medieval autor irlandés.

El volcán submarino cuyo vértice los irlandeses vieron aparecer en la superficie del océano es más que probable que desapareciera bajo las aguas hace mucho tiempo para transformarse en una pequeña colina en el fondo del mar, o que fuese arrastrado por las olas. No se podrá saber jamás. Hasta que el Surtsey entró en actividad, los más experimentados vulcanólogos no se habían encontrado jamás con la oportunidad de estudiar tan de cerca un volcán submarino. Cuando lo hicieron, se trató incluso de dar a la nueva isla el nombre de San Brendan. Sin embargo, finalmente se decidió darle el nombre del gigante noruego Surtur que aparece en uno de los poemas de las eddas.

Afortunadamente el *Navigatio* nos procura otra prueba del emplazamiento de la región volcánica. “Otro día”, dice el texto, “Brendan y sus monjes vieron una “alta montaña que surgía del océano, cuya cima se encontraba con apariencia cubierta por las nubes, aunque, en realidad, lo estaba por el humo”. De inmediato el viento los condujo con gran rapidez hacia la costa de esta isla, hasta que la embarcación encalló

no muy lejos de la orilla. Había un acantilado, tan alto que no se podía ver su parte superior, que era del color de la hulla y tan maravillosamente vertical como una pared.” Al llegar aquí, dice el texto, uno de los recién llegados monjes saltó por la borda y se dirigió, con el agua hasta las rodillas, hacia el pie del acantilado mientras gritaba que no podía dar la vuelta y que una fuerza lo empujaba hacia adelante. Los demonios se apoderaron de él y, ante los ojos de sus compañeros se vio envuelto en llamas. Los restantes monjes empujaron apresuradamente el *curragh* y, como el viento había cambiado, se dirigieron hacia el Sur. Al mirar hacia atrás, pudieron comprobar que la montaña ya no estaba cubierta por el humo, sino que vomitaba fuego en dirección al cielo y volvía a absorber las llamas, de manera que toda ella daba la impresión de arder como si fuera una pira.

De nuevo estaba claro que los monjes eran testigos de la actividad de un volcán, aunque esta vez de un volcán terrestre y situado a poca distancia del norte de su Isla de los Herreros. Los volcanes de la isla principal se levantaban al norte y al este de la zona de actividad volcánica submarina islandesa. Los grandes volcanes, por ejemplo, de Hekla, Eyjafjallajokol y Katla se hallan cerca de la costa meridional. El Hekla y el Katla se encuentran entre los volcanes de mayor actividad de toda Islandia y es significativo mencionar aquí que la costa sur islandesa consiste en una playa de suavísima pendiente en la que no existen puertos ni rías y en la que un *curragh* encallaría si se dirigiera hacia tierra, tal y como describe el *Navigatio*.

Por esta razón, si, al salir de la Isla de los Herreros, los monjes hubiesen puesto proa al Norte, habrían visto a lo lejos el volcán, y contra su voluntad habrían embarrancado si el fuerte viento que los empujaba hubiese venido del Sur. Si los hechos hubieran ocurrido de esta manera, habrían llegado a la base de los negros y verticales acantilados de la Península de Reykanes, constituidos por fisuras en forma de bloques parecidos a la hulla; o al oscuro y escarpado acantilado de Dyrholaey, de 118 metros de altura y, con mucho, el accidente geográfico más importante de esta llana línea costera tan desprovista de ellos. Incluso hoy, el Portulano del Almirantazgo se hace eco de la descripción hecha por el *Navegatio* cuando reseña la oscura elevación de Dyrholaey como “una escarpada proyección en *forma* de pared que se extiende unos 480 metros al sur de la costa adyacente”.

En cuanto al monje atrapado por los “demonios” y envuelto en llamas, este fue quizás el fin de uno de los tripulantes que pereció abrasado por la corriente de lava o que, sin darse cuenta, pisó la fina capa superficial de las rocas la cual cedió, quemándose en el hirviente vapor que se ocultaba debajo.

Afortunadamente, el *Navigatio* no es el único documento que afirma que, en aquella época de navegaciones realizadas por la primitiva iglesia irlandesa, monjes de esta nacionalidad llegaron hasta Islandia. Dicuil, el monje erudito de la época de Carlomagno, menciona cómo monjes irlandeses visitaban con regularidad una isla que se encontraba tan al Norte que, alrededor de los días del solsticio de verano, “el sol que se pone al atardecer lo hace como si se ocultase tras una pequeña colina y de

manera tal que, durante este pequeño espacio de tiempo, no hay oscuridad y un hombre puede hacer lo que desee tal y como si el sol se encontrara allí, incluso puede quitar los piojos de su camisa, y si se encontrase en la cima de una montaña, quizás el sol no se le ocultase en ningún momento.” La descripción de Dicuil debe querer decir que esta isla situada al Norte se encontraba en la misma latitud de Islandia, donde el sol, en mitad del verano, solamente se pone por un instante y donde, como Dicuil supone, grupos de excursionistas gustan de subir a los picos más altos para mirar hacia el Norte, ver el sol de medianoche en el horizonte y bajo su luz, cenar al aire libre.

Por otra parte, también los noruegos nos aportan pruebas de estas primitivas visitas irlandeses a Islandia. El *Landnamabok* o Libro de las Colonizaciones escrito en Islandia durante el siglo XII, describe cómo los noruegos llegaron desde Escandinavia a este país y se encontraron con que ya se habían instalado allí “los hombres a quienes las gentes del Norte llaman *papars*; eran cristianos y se cree que vinieron por la mar desde el Oeste, ya que dejaron tras ellos libros, campanas y báculos pastorales…”

La palabra papar era la que los noruegos empleaban por ‘padre’ o sacerdote cristiano. Según Ari el Erudito, que escribió el Libro de los Islandeses, poco antes de 1133, estos anacoretas irlandeses huyeron de las islas septentrionales a las que alcanzaban las incursiones marítimas de los noruegos, ya que, como cristianos, no querían vivir cerca de paganos.

Por una feliz coincidencia, el docto islandés que había realizado en época reciente la mayor parte de los estudios sobre los *papars* era el propio Presidente de Islandia, Dr. Kristan Eldjarn. Éste, que con anterioridad había sido director del Museo Nacional, investigó las antiguas ruinas de la isla de Papey, situada frente a la costa sudeste de Islandia, y había excavado las más prometedoras de entre ellas. Fue uno de los primeros en darnos la bienvenida al atracar el *Brendan* en el muelle de Reykiavik.

—Se nos indujo a creer que los ermitaños irlandeses estuvieron aquí —me dijo—, pero aún no se ha encontrado ningún objeto asociado directamente con ellos. Todavía se considera al Libro de los Islandeses como una fuente histórica digna de gran confianza y cuya toponimia narra su propia historia, como, por ejemplo, en Papos, la Isla de Papey y Papafjord y en otros nombres cuyo preciso emplazamiento desconocemos. Sin embargo, todavía creemos que se llamaron así por los *papars*, los ermitaños irlandeses que vivieron en estos lugares.

Le conté al Presidente Eldjarn algunas de las experiencias que tuvimos durante la travesía desde las Feroe:

—El *Brendan* ha demostrado que los sacerdotes pudieron realizar el viaje en sus embarcaciones de cuero —le dije—. He encontrado muy significativo el hecho de que los lugares *papars* que menciona se encuentren todos al sudeste de Islandia y de cara a las Islas Feroe. Bajo circunstancias normales, y si hubiésemos tomado la ruta más corta, habríamos caído exactamente en este trozo de costa. Parece que, una vez

más, la geografía coincide con el libro.

—Lo que pasa es que no he podido continuar las investigaciones. —El presidente Eldjarn me miró tristemente—, no hemos hecho más que empezar a buscar los restos dejados por los irlandeses en Islandia y todavía hay mucho camino que recorrer. En todo este asunto hay que tener muy en cuenta un detalle: en la época de los vikingos, existían muchos contactos entre Islandia e Irlanda, por lo que puede ser difícil llegar a saber si un artefacto irlandés encontrado en Islandia fue traído por los noruegos o, antes de que llegasen éstos, por los *papars*.

"Sabemos por la literatura antigua que una gran cantidad de colonos llegaron a Islandia a través de las Islas Británicas. El estudio de los grupos sanguíneos modernos indica que una gran proporción de la población nativa islandesa proviene de Irlanda y Escocia, de donde llegaron en calidad de esposas de los noruegos o de esclavos y sirvientes. No hay duda de que, en los comienzos de la Edad Media, los contactos entre Islandia e Irlanda fueron muy estrechos."

Quizá fueron estos tradicionales lazos irlando-islandeses los que explicaban el calor con que los islandeses acogieron al *Brendan* y a su tripulación. Durante los días en que permanecimos en Reykiavik nos llovieron las ofertas de ayuda y de hospitalidad. Los pequeños astilleros de Batanaust, situados en el riachuelo próximo al puerto principal de Reykiavik, nos enviaron un mensaje diciendo que, si deseábamos izar al *Brendan* del agua para inspeccionarlo podríamos hacer uso gratuito de su rampa. Se trataba de una oferta que rápidamente acepté. El *Brendan* había estado en el agua durante ocho semanas, lapso mucho mayor que el que la mayoría de la gente pensó que aguantaría una embarcación de cuero sin que se le aplicase por lo menos una nueva capa de grasa. Quería ver en qué condiciones se encontraba el casco; así que remolcamos el *Brendan* hasta Batanaust y lo sacamos del agua.

La contemplación del casco nos tranquilizó. El único daño a la piel consistía en uno o dos cortes cerca de la proa, donde sin lugar a dudas ésta había chocado con el afilado borde de algún objeto flotante. Pasamos revista a cada centímetro de las puntadas, pero ni una sola estaba fuera de su lugar. La embarcación se mantenía tan sólida e impermeable como el día en que zarpamos de Cala Brandon. Solamente había cambiado su forma. En cada aleta, corrían en sentido diagonal a través de los pellejos dos profundas arrugas que señalaban los lugares en que la popa había comenzado a hundirse, permitiendo que el cuero se destensara. En la banda de estribor, sobre la que había reposado en la playa de Iona, la blanda arena había hecho presión sobre el cuero situado entre cuadernas, de tal manera que éste parecía arrugado.

Pero lo que realmente nos infundió ánimos fue el hecho de que la grasa de lana todavía estaba adherida a la piel, lo que implicaba que la embarcación conservaba aún su revestimiento impermeable y que quienes dijeron que una embarcación de cuero debía sacarse del agua y volverse a engrasar cada semana se equivocaron.

Aparte de uno o dos trozos en que la grasa había sido literalmente arrastrada por objetos flotantes, el *Brendan* todavía contaba con una buena capa protectora que, ahora, se veía teñida de un tono verdoso a causa de las algas y que, en algunos lugares, incluso daba pie a que se hubiesen formado pequeñas colonias de lapas. Los limpiamos cuidadosamente con rascadores de madera y analizamos el cuero que se encontraba debajo. Estaba en perfectas condiciones.

La embarcación se encontraba en plena forma para otra larga travesía oceánica, y, al día siguiente, un alegre grupo de niños islandeses lo pasaron en grande pintando el casco del *Brendan* con una nueva capa caliente de grasa de lana, pringándose concienzudamente durante el proceso.

Tuvimos también ocasión de reacondicionar al *Brendan* durante su estancia en los astilleros: la antigua y tradicional práctica de sacar todo lo que hubiese a bordo para limpiar los aparejos e inspeccionar el casco. Afortunadamente, habíamos conservado los tablones de fresno del codaste y pudimos así reemplazar los de roble que se habían partido. A continuación y pieza por pieza, transportamos para su almacenamiento todo el equipo a los talleres. A medida que lo vaciábamos, las bandas del *Brendan* se iban metiendo un poco hacia dentro, como una serpiente pitón al final de su digestión. El gato de los astilleros, sin embargo, no lo pasó tan bien. Ante la mirada divertida de los trabajadores, olfateó el lugar en que Trondur ocultaba la grasa de ballena y la cecina de cordero y salió huyendo de los astilleros sin que se le volviese a ver hasta que el *Brendan* estuvo debidamente cargado y a flote.

El director del centro de comunicaciones de Islandia también acudió a ofrecer su ayuda.

—Creo que se puede mejorar su sistema de radio —me dijo—. Le sugiero que instale cristales para frecuencias radiofónicas de avión. De esta manera podrán intentar informar de su posición por las bandas aeronáuticas a los aparatos que los sobrevuelen. En la ruta a Groenlandia hay pocos barcos y menos emisoras costeras. De hecho, en cuanto estén fuera del alcance de la radio de Reykiavik, solamente se encontrarán con una emisora, situada al sur de Groenlandia, antes de llegar al Canadá.

—Pero ¿no es ilegal que un barco haga uso de frecuencias aeronáuticas? —inquirí.

—Quizás. —Sonrió—. Pero lo más probable es que hable con aeronaves islandesas o con nuestro centro de comunicaciones de Reykiavik, quienes, ciertamente, no opondrán ninguna objeción.

Al día siguiente, una pareja de técnicos con chaquetas blancas trabajaba en el reajuste de la sintonización de la radio del *Brendan*. El director del centro de comunicaciones hizo otra sugerencia:

—Necesitan un indicativo de llamada, de modo que ¿por qué no emplean ENDA? Suena como si fuera irlandés, ya que los indicativos de este país generalmente comienzan por "E". El resto de las letras está tomado del centro de *Brendan*.

Daba la impresión de que a la oficialidad islandesa le encantaba flexibilizar los reglamentos para ayudar al *Brendan*. Se trataba de una actitud muy agradable y, para nuestra mayor fortuna, el comandante de la Guardia Costera Islandesa era el educado y cortés Petur Sigurdsson. Se trataba de un hombre apasionadamente interesado en la mar y en su historia y que, durante muchos años, también lo había estado en las embarcaciones empleadas por los monjes irlandeses. Hoy, bajo su mando personal, nada parecía demasiado a la Guardia Costera con tal de ayudarnos. Se concedió al *Brendan* un atraque en la base; de sus almacenes se sacó un ancla mejor, más estachas, una batería de repuesto para la radio y una bolsa de aceite para derramarla en el agua en caso de tormenta.

—Nunca se sabe; a lo mejor puede servir —nos dijo el capitán de fragata Berend Sveisson, el oficial de la Guardia Costera que se ocupaba de las necesidades del *Brendan*—. Nuestros botes salvavidas solían llevar a bordo este tipo de bolsa de aceite que quizá pueda servirles de algo en caso de tormenta.

Cuando llevé la bolsa a bordo del *Brendan*, Trondur asintió con la cabeza de manera aprobadora.

—Es bueno —anunció. Se necesita aceite de pescado, pero es mejor el de ballena.

Veinticuatro horas más tarde volvía con una lata de aceite de ballena que había conseguido en la estación ballenera de las afueras de la ciudad. Tuvimos suerte en que lo hiciese. Aquella bolsa de aceite iba a ayudar al *Brendan* en su lucha contra los temporales de Groenlandia.

—Si podemos hacer algo más no deje de comunicármelo —me dijo Petur Sigurdsson cuando visité la base de la Guardia Costera para darle las gracias.

En la Sala de Control contemplé la gran pantalla operacional de cristal en la que se señalaban los movimientos de sus patrulleros. Todavía se veía en la pantalla la línea de puntos del acercamiento del *Brendan* a Islandia. En cada posición meridiana, una artística mano había trazado un pequeño boceto del *Brendan* y, en los lugares en que habíamos tropezado con mar gruesa, se veían inmensas olas que se cernían amenazadoras sobre la pequeña embarcación.

—No los perdíamos de vista mientras se acercaban a Islandia… por si acaso nos necesitaban —dijo Petur con voz tranquila.

Me sentí muy agradecido.

Sin embargo, una de las cosas que los islandeses no pudieron hacer por nosotros fue mejorar el tiempo. En una semana habíamos reaprovisionado la embarcación y estábamos listos para hacernos a la mar proa a Groenlandia. Pero el viento se volvió contra nosotros. Día tras día y durante tres semanas permanecimos en el puerto mientras el viento soplaba con toda su fuerza por el Sudoeste, precisamente el rumbo que necesitábamos.

Todas las tardes me acercaba a la estación meteorológica y revisaba los mapas del tiempo. Cada tarde las predicciones eran las mismas: vientos del Oeste o del Sudoeste, generalmente fuertes y a menudo temporales. Para calmar nuestra

impaciencia, Petur organizó que George y yo saliésemos con el aeroplano de la Guardia Costera que patrullaba Groenlandia.

Mientras el avión ronroneaba a baja altura hacia el Oeste, eché una mirada al mar de Groenlandia. Descorazonador. Tantos días de vientos procedentes del Sudoeste habían levantado una mar gruesa y de largas olas que extendían su blanca espuma hasta su confluencia con el horizonte. El color del agua era de un opaco verde grisáceo, frío e inhóspito, y la mar estaba vacía durante millas y millas. Sobre la ruta que debía seguir el *Brendan* no se veían transbordadores, barcos de carga ni de pesca. En su lugar y a unas cien millas de Groenlandia, nos encontramos con una gran masa de hielos que se extendía desde el continente, rumbo al Norte y en dirección al Polo.

Desde el aire, el hielo daba la impresión de estar limpio y parecía más invitador que la opaca mar. Pero, donde se encontraban ambos, podía ver cómo los grandes bloques se sumergían y giraban y cómo su deslumbrante blanca superficie se tomaba de repente de un hostil color verde azulado al ser bañada por el oleaje. Sin lugar a dudas, no era lugar para que se aventurase una embarcación de cuero de la Edad Media.

Cuando aterrizamos en Reykiavik, tomé una decisión. Era más sensato dejar resguardado el barco en Islandia durante todo el invierno y volver en la primavera para continuar la navegación.

Estábamos demasiado entrados en la estación invernal como para seguir viaje hacia el Oeste. Cuando llegásemos a Cabo Farewell, en el extremo meridional de Groenlandia, existiría verdadero peligro de que las galernas otoñales hundiesen el *Brendan*. Me consolé pensando en que esto era lo que hubiesen hecho los monjes irlandeses. El *Navigatio* decía bien a las claras que avanzaban por estaciones y de isla en isla. Según el texto, San Brendan tardó siete estaciones en llegar a la tierra del Oeste.

Sabía que retrasar el Viaje de *Brendan* a otra estación traería consigo dificultades de tipo práctico, pero me dije que el *Brendan* no estaba inscrito en ninguna regata transoceánica. Por encima de todo, no debíamos correr riesgos innecesarios. Comuniqué a Petur Sigurdsson mi decisión y pareció quitársele un peso de encima.

—Estoy seguro de que hace bien. El *Brendan* se ha portado valientemente llegando hasta aquí, pero ya no es tiempo de navegar. Que la Guardia Costera se ocupe del *Brendan* durante el invierno. Vuelvan ustedes en primavera, cuando tengamos vientos del Este, y continúen su viaje.

Reuní a la tripulación a bordo, en el lugar en que estábamos atracados en el muelle de Reykiavik y, deprimido y preocupado por si el proyecto no podía seguir su curso, expliqué la situación:

—Por supuesto, estáis invitados a bordo del *Brendan* en la próxima estación. Habéis sido una tripulación excelente; nos conocemos bien y creo que todos estamos de acuerdo en que el *Brendan* ha demostrado que puede llegar al Nuevo Mundo.

George, Arthur, Trondur y Edan no dudaron un momento. Todos dijeron que

volverían al año siguiente.

El invierno estuvo a punto de desbaratar nuestra aventura. Cada uno volvió a su hogar: George, a una oficina en Brighton; Arthur, a Irlanda; Trondur, a comenzar la construcción de su casa en su granja de las cercanías de Kirjubo, y Edan, a ayudar a su hermano en la revisión y puesta a punto de su barco de alquiler para la estación venidera. El *Brendan* se quedó solitario en el hangar de aviones de la Guardia Costera de Reykiavik. Pero los costos de enfrentarse ante una nueva temporada de navegación eran abrumadores. La editorial que en principio había adelantado el dinero para intentar el proyecto accedió a aumentar la financiación. Sin embargo, los fondos estaban a un nivel desesperadamente bajo. Para comprar más provisiones y mejores equipos, renovar las pólizas de seguro y hacer frente a los demás gastos, tuve que vender mi yate de nueve metros *Prester John* —ya había vendido el coche— y conseguir dinero de donde no lo había.

Cuando se abrió la estación de navegación de 1977 en aguas nórdicas, contaba tan sólo con el dinero suficiente para adquirir los billetes de vuelta de la tripulación, por si, por casualidad, conseguíamos arribar a Norteamérica.

A principios de mayo llegó el momento de reunir a la tripulación. Llamé por teléfono a George y Arthur para darles una fecha en que encontramos. A Edan lo localicé por medio del capitán de un pequeño puerto escocés, quien tuvo que entregarle el mensaje remando en un bote para llegar hasta su barco. Resultó que el negocio de alquilar su embarcación hacía necesaria su presencia, así que, aunque podía venir a Islandia para ayudarnos a alistar el *Brendan*, no podía navegar con nosotros.

La llamada a Trondur fue breve. Telefoneé a la granja familiar en las Feroe y, cuando se puso al aparato, le dije simplemente:

—Trondur; aquí Tim. Por favor, toma el avión del martes a Reykiavik y tráete un poco de grasa de ballena.

—Jaoo —contestó sencillamente, y colgó.

Cinco días después, los tripulantes de las Islas Británicas pasaban ante el mostrador de Inmigración del aeropuerto de Reykiavik: George, tan lleno de energía y tan eficaz como siempre; Edan, con una andrajosa chaqueta de cheviot, vaqueros y zapatos de fabricación casera, aunque todavía sin calcetines; Arthur, con una gorra irlandesa de dudosa reputación. El oficial de inmigración le dirigió una sospechosa mirada.

—¿Dónde está su billete de vuelta? —preguntó.

Tuve que intervenir.

—Es uno de los tripulantes del *Brendan*, la embarcación de cuero.

—Entonces no necesitará billete —dijo el oficial, comprendiendo inmediatamente y devolviéndole el pasaporte con una sonrisa—. ¡Buena suerte y buen viaje!

Trondur llegó al dia siguiente, con la melena tan hirsuta como de costumbre y llevando en una mano un gran paquete envuelto en papel de color pardo que contenía

unos veinte kilos de grasa de ballena y cecina de cordero. En la otra, traía un arpón.

Inmediatamente nos dirigimos al hangar de la Guardia Costera donde se encontraba el *Brendan* para ver cómo le había sentado el invierno. Lo que me preocupaba de verdad era el peligro de ratas y ratones. Había oído diferentes historias de labios de talabarteros en las que se contaban los daños en el cuero almacenado y muy especialmente si éste estaba adobado. A las ratas y ratones, parece ser, les gustaba roer la grasa. Pero el *Brendan* no había sufrido daño alguno. Estaba en el mismo lugar en que lo habíamos dejado. El invierno islandés había sido excepcionalmente suave, por lo que las ratas y ratones habían encontrado alimentos suficientes en el exterior. Los únicos rastros de su presencia consistían en unos pocos excrementos de ratón y los montones de papel roído que hallamos entre las dobles regalas, donde varias familias de roedores habían construido sus cuarteles de invierno.

El *Brendan* estaba en tan buenas condiciones que ni siquiera tuvimos que volver a engrasar el casco antes de botarlo al agua y comenzar a cargarlo. Tras nuestra experiencia del verano anterior, hicimos uno o dos cambios. Cargamos unos 725 litros de agua, casi el doble, porque no había posibilidad de que los hielos nos permitiesen desembarcar en Groenlandia, y pretendía hacer el viaje en una sola etapa hasta Norteamérica. También añadimos dos pequeñas emisoras-receptoras de VHF para aumentar las posibilidades de hablar directamente con los aviones comerciales que nos sobrevolasen.

Tuvimos mucho más cuidado al envolver nuestros paquetes diarios de comida, cerrándolos herméticamente al calor en hojas dobles de plástico. También cambiamos nuestra dieta. Nos deshicimos de los alimentos deshidratados y, en su lugar, cargamos salchichas y buey ahumados y cerdo en salazón, que nos preparó especialmente durante el invierno un fabricante de embutidos de Londres. Llevábamos también una gran cantidad de avellanas, copos de avena y una espléndida rueda de queso de Cheddar. Se trataba de alimentos que los monjes irlandeses podían haber comido y que decidí que nosotros también llevaríamos, no por su autenticidad, sino porque se acoplaban mejor a nuestros propósitos. Los copos de avena constituían lo que Trondur llamaba “Buena comida de trabajo” y las charcuterías ahumadas y saladas reunían todas las especificaciones que el viaje requería. Nos dimos cuenta de que no tenía importancia si una ola caía sobre ellas o si les llovía encima. Sobrevivían sin cuidados especiales y siempre sabían bien. El contenido medieval de nuestra dieta iba, de hecho, a probarse como un gran éxito en las semanas venideras.

También nuestra vestimenta mostraba las lecciones aprendidas. La temporada de 1976 había demostrado tan claramente las ventajas de las prendas de lana para navegar en una embarcación descubierta y en aquellas latitudes, que cada uno de nosotros se trajo consigo más calcetines, guantes y gorras de lana y pantalones y bufandas del mismo material. Nuestros amigos del astillero de Islandia nos regalaron a cada uno un magnífico jersey islandés de lana, y Trondur fue al aeropuerto a

recoger un paquete de apariencia misteriosa.

—Islandia dio jerseys al *Brendan* —anunció—. Las Feroe dan ropa también. La envían de la fábrica. Esto es lo que visten los pescadores de las Feroe.

Introduciendo la mano en la caja, sacó cinco juegos de espléndida ropa interior de lana de color gris, el doble de gruesa y caliente que cualquier otra.

Tardamos sólo cinco días en transformar al *Brendan* de su desnudo estado al de encontrarse listo para zarpar. La tarea de volver a aparejar un barco medieval era de lo más sencilla. No tuvimos más que introducir los pies de los palos en sus respectivas carlingas, preparar los remos, volver a sujetar el remo-timón con la correa de cuero, hacer acopio de agua y alimentos y, el 7 de mayo ya estaba listo para comenzar la segunda y más importante singladura de su odisea. Pocos minutos después de las cinco de la tarde, el capitán de puerto de Reykiavik nos remolcaba fuera, largaba el cabo y nos despedía con el brazo mientras una ligera brisa nos hacía poner proa al Oeste. Abrimos una botella del nuevo cargamento de whisky irlandés, llenamos nuestros jarros y propuse un brindis:

—Por los vientos favorables —dije.

—¡Por los vientos favorables! —corearon los demás.

Todos sabíamos que a proa se encontraba la más difícil y potencialmente peligrosa etapa de nuestro viaje.

10

Emergencia

El tiempo nos trató casi con demasiada benevolencia. Durante la primera semana no tuvimos más que brisas ligeras y calma que hicieron que el *Brendan* se alejase lentamente de Islandia. Era el momento adecuado para organizamos y volver a adaptarnos a las condiciones de vida medievales, para recordar las lecciones del pasado año y acostumbramos de nuevo al singular ritmo que imponía el navegar una embarcación descubierta por los mares del Norte. A sugerencia de Trondur, adoptamos el sistema de guardia que empleaban los pescadores de las Feroe. Nos dividimos en dos guardias —Trondur con Arthur y George conmigo— de cuatro horas cada una durante las veinticuatro horas. Era un sistema que permitía que cada pareja hiciese los arreglos que estimase convenientes. Cuando hacía buen tiempo, un hombre tomaba el timón, mientras el otro descansaba, leía o tomaba un bocado. Cuando el tiempo empeoraba, los dos miembros de la guardia se hacían por turnos al timón, según conviniera. Con muy mal tiempo —como íbamos a comprobar—, veinte minutos eran lo máximo que un hombre podía aguantar al timón sin quedar totalmente entumecido. El sistema de las cuatro horas sólo se alteraba a mediodía. Entonces organizábamos dos turnos, de dos horas cada uno, y preparábamos la principal comida caliente del día, que podíamos compartir los cuatro. Este año dividimos entre todos la tarea de cocinar, lo cual se reveló como una solución mucho más práctica.

En cierto modo, parecía como si no hubiéramos interrumpido el viaje durante todo el invierno. Nuestras viejas compañeras, las ballenas, comenzaron a visitarnos al poco tiempo. Mientras todavía estábamos dentro del golfo de Faxafloi, a la salida de Reykiavik, emergió dando bufidos junto al *Brendan* una manada de cachalotes, uno de cuyos integrantes, joven, de unos diez metros de longitud y consumido por la curiosidad, se pasó un cuarto de hora recorriendo de proa a popa cada costado de la embarcación, a unos viente metros de distancia, bufando, resoplando y revolcándose bajo la quilla. Dos días después y por la mañana, cuando nos encontrábamos de nuevo sumidos en una calma chicha, surgió repentinamente una manada de focas que con sus cabezas fuera del agua en forma de resbaladizos balones de rugby nos pasaron revista mientras contemplaban con curiosidad la embarcación de cuero. De repente y todas al mismo tiempo, se sumergieron en las aguas y desaparecieron de nuestra vista.

También tuvimos visitantes humanos: un pescador que pasaba cerca y que nos regaló una cantidad de pescado que Trondur limpió y transformó en guiso de pescado; y una partida de cazadores, a bordo de una lancha rápida, que había estado cazando araos con fines gastronómicos y que también nos obsequió parte de su captura, para regocijo de Trondur. Éste desplumó el arao, lo coció y, a continuación, lo frió para finalmente rociarlo con una salsa de crema que lo convirtió en un plato digno del mejor chef francés.

—Un arao —dijo parsimoniosamente mientras nos servía—, vale lo que dos fulmares y tres frailecillos. Todos son buenos para comer.

Se veía a las claras que Trondur volvía a encontrarse en su elemento. Inventó un nuevo ingenio para atrapar fulmares, que consistía en una mortífera flor formada por siniestros anzuelos que sobresalían de un corcho que flotaba blandamente en la estela dejada por la embarcación. Bajo la superficie del agua y colocado en el extremo del cabo de seguridad arrastrábamos también un gran anzuelo con plumas enganchado a un trozo de grueso alambre. Daba la impresión de ser lo bastante grande como para atrapar un tiburón.

Por cualquier lugar que se mirase había huellas de las actividades de Trondur: carretes de sedal, pesas de plomo, cajas de anzuelos, trozos de grasa de ballena preparados como cebo para fulmares, una piedra para afilar anzuelos y las esporádicas plumas en el lugar donde se las había arrancado a su última gaviota. El arpón era donde volcaba su mayor atención. Durante el invierno se había hecho uno que era una maravilla. Su caña de latón se embutía en un largo mango de madera y el extremo ofensivo incluía una exquisitamente trabajada punta de lanza hecha en acero con la forma de una hoja. Esta punta de acero estaba montada en latón y contaba, en el lugar en que se sujetaba el cabo, con un dispositivo disparador que en el momento en que el arpón se clavaba, se liberaba y hacía que la misma tensión del cabo hiciese girar la cabeza de aquél como si fuera una barrena, introduciéndola a mayor profundidad en la carne. Trondur se pasaba las horas sentado e inclinado sobre la cabeza del arpón, afilándolo amorosamente hasta conseguir de él un brillo como el del filo de una navaja. Sobre la cercana bancada se encontraba el mango, envuelto en una correa para poder asirlo mejor. Me vino a la cabeza la idea de que, con la punta en forma de hoja entre sus manos, idéntica en forma y tamaño a las puntas de lanza de pedernal encontradas en excavaciones arqueológicas, su imagen simbolizaba nada menos que la del Cazador de la Edad de Piedra.

A más de diez kilómetros de altura, veíamos de vez en cuando los plateados puntos de los aviones que cubrían la ruta entre Europa y América y que dejaban tras si vaporosas colas. Tardarían seis o siete horas en hacer un viaje que al *Brendan* le costaría muchas semanas, y eso si teníamos éxito. “¿Cómo reaccionarían”, pensé para mis adentros, “sus pasajeros, cómodamente sentados en sus butacas, frente a las bandejas de plástico con comida y con los auriculares para escuchar la película, si supiesen que muy por debajo de ellos había cuatro hombres que a bordo de un barco

de cuero cruzaban a menos de dos millas por hora y a 70 centímetros sobre la superficie aquel océano de inocente apariencia, hombres cuya supervivencia dependía principalmente de habilidades y materiales que no habían cambiado en 1.000 años?”

Durante los primeros cuatro días, el avance del *Brendan* había sido tan lento que todavía podíamos ver la nevada cima del Snaefellsjokull tras el horizonte. Era difícil, en aquel nítido aire nórdico, calcular a qué distancia nos encontrábamos de tierra. Esta claridad fue otro de los factores que, junto con las veinticuatro horas útiles de luz solar del verano, debieron ayudar a los primitivos viajeros en aguas tan septentrionales. La cima del Snaefellsjokull había sido empleada por los noruegos como punto de salida para Groenlandia. Los marinos noruegos ponían rumbo al Oeste desde Snaefellsjokull hasta que la montaña se hundía en el horizonte; siguiendo un poco más en la misma dirección, pronto llegaban a contemplar, si las aguas estaban tranquilas, los primeros picos de Groenlandia. De tierra a tierra, siguiendo esta ruta, la distancia entre Islandia y Groenlandia es de unas 250 millas y los montes situados en cada extremo forman excelentes puntos geográficos de referencia, facilitándose de esta manera uno de los más largos saltos de esta Ruta Stepping Stone hacia el Oeste. En una travesía un poco rápida, el navegante podía llegar a no perder de vista la tierra por más de dos días.

También ayudaba el fenómeno conocido como “espejismo ártico”. En Islandia se lo conoce bajo el nombre de Efecto Hillingar, es el equivalente nórdico del espejismo del desierto. Se registra cuando una masa estable de aire limpio descansa sobre una superficie mucho más fría. El resultado es que las propiedades del aire se ven alteradas y hacen que los rayos de luz se desvíen, como si aquél actuase como una gigantesca lente. Flotando sobre el horizonte visual y, algunas veces, en posición invertida y uno encima de otro, aparecen frente a los ojos, objetos situados mucho más allá de aquél. Uno no puede fiarse de las observaciones del sextante, y el horizonte teórico puede situarse a una distancia limitada solamente por el alcance del ojo humano. Las condiciones más favorables para el espejismo ártico se daban sobre Groenlandia, donde una masa de aire denso y de alta presión descansa sobre la gran superficie de hielo, al tiempo que la gran altura de los glaciares de Islandia suministra la brillante fuente de reflexión luminosa que da lugar al espejismo. Es posible, por lo tanto, que los marinos irlandeses y noruegos que se aventuraron más allá de las aguas costeras de Islandia o que se vieron arrastrados por el viento hacia el Oeste hubiesen visto la lejana luz de Groenlandia mucho más allá de los límites normales del horizonte visual y se hubiesen imaginado que existía tierra en aquel rumbo.

El lento avance del *Brendan* hacía que fuese fácilmente localizable por las patrulleras de la Guardia Costera Islandesa, a quienes Petur Sigurdsson había dado instrucciones para que no nos perdiesen de vista mientras les fuese posible. Primeramente fue el avión de la Guardia Costera quien nos localizó mientras volaba en círculos sobre nuestras cabezas. A continuación, el guardacostas Tyr se acercó a investigar. Como de costumbre, Trondur tenía un sedal de pesca en el agua.

—Sólo cogemos fulmares, no bacalao —radié al Tyr, que se acercaba inquisidoramente.

—Muy bien y buena suerte, *Brendan* —fue la respuesta mientras se alejaba a cumplir su misión de proteger de pescadores furtivos el límite de las doscientas millas con que cuenta Islandia.

Me volví a Trondur.

—A propósito. ¿Contaste a tus amigos pescadores de las Feroe que el año pasado comimos fulmar gris y que no es venenoso?

—Sí —contestó.

—¿Y qué dijeron?

—Que estábamos locos. —Sonrió.

Viniendo de los pescadores de las Islas Feroe, pensé que era uno de los mejores cumplidos que se nos había hecho.

La siguiente visita fue la de la lancha patrullera Aegir, que echó al agua un bote de goma. De pie y derecho como un huso venía a su bordo un alférez de la Guardia Costera que sujetaba una caja marrón con tanto cuidado que parecía que iba a explotar al más leve temblor.

—El comandante les envía esto con sus cumplidos. Espero que haya llegado bien —dijo, haciéndonos cautelosamente, entrega de la caja.

La abrí. En su interior venía una enorme tarta de crema en cuya parte superior venía dibujada en azúcar teñida de rojo la silueta del *Brendan*. A su lado, venía un sobre con la siguiente dirección:

ALTO MANDO DEL MAR DE GROENLANDIA
CPTN. TIM SEVERIN
BRENDAN
POSICION: 63° 56′ N; 23° 17′ O.

La carta que venía en su interior decía:

¿Qué tal, Tim, viejo amigo?

Ya puedes empezar a silbar para hacer viento. Para mayor garantía organizaremos una danza de poderosa magia vudú (sic) en tu nombre en las salas de baile de Reykiavik esta noche.

Y, hablando en serio, todos los que aquí estamos os deseamos una tranquila singladura y que Dios os acompañe en vuestro extraordinario viaje. El mayordomo te envía una pequeña prueba de su admiración y te desea toda suerte de venturas.

Buenos vientos.

Cptn. Gunnar H. Olafsson

Al acabar de leer la carta, la tripulación del chinchorro ya estaba a bordo de la

patrullera. Lo izaron a bordo; de las chimeneas gemelas del buque brotaron sendos chorros de humo y el *Aegir*, con la tripulación agitando los brazos, nos pasó a toda marcha, mientras tres largos toques de su sirena nos despedían.

El tiempo continuó muy apacible. Era difícil creerse que nos hallábamos en aguas de tan mala reputación. Con el suave ondular de éstas, Trondur se hacía remolcar a popa sobre el chinchorro de goma para hacer dibujos del *Brendan* y George podía encaramarse a la regala para ajustar cabos y orzas a su entera satisfacción.

El sol brillaba radiantemente a través del límpido aire y se ocultaba en magníficas puestas. Lo único que nos recordaba que estábamos sólo a cien millas de los hielos polares era la fría cuchilla del viento. Cuando éste procedía del Norte, de los hielos, podía atravesar cualquier protección. Antes de entrar de guardia, lo sensato era introducirse en la combinación interior de lana, colocarse encima la gruesa ropa interior de las Feroe, dos pares de calcetines, pantalones, camisa y dos jerseys y embutirse, una vez fuera del refugio, en el impermeable. La técnica consistía en ponerse encima la mayor cantidad posible de prendas calientes antes de salir al exterior. Si no, hasta la más suave brisa se llevaba consigo las calorías almacenadas en el cuerpo y era difícil recuperarlas.

A medida que la temperatura descendía, cada uno se ponía las prendas que más le apetecían. Arthur tenía una colección de deformadas gorras de lana y un inmenso par de pantalones de los que se emplean en las guardias a bordo de los navíos de la Armada. George había almacenado una gran cantidad de suaves calcetines y guantes de lana fabricados en Islandia. Yo prefería las manoplas de punto casero que llegaban a mitad del antebrazo. Pero quien nos superó a todos fue Trondur, que apareció con un magnífico gorro chino de piel de castor cuyas orejeras se agitaban al viento con tal intensidad que resultaba difícil determinar dónde terminaba la piel de castor y dónde comenzaban sus hirsutas melenas y barba.

Nos empezábamos a dar cuenta de que la vida a bordo del *Brendan* era mucho más cómoda con cuatro personas que con cinco. El espacio ganado no tenía precio. Podíamos estibar cómodamente las prendas de abrigo y los equipos de reserva, dejando fuera solamente las propiedades personales dentro de bolsas impermeables. También las raciones diarias, almacenadas originalmente para mantener a cinco hombres, nos proveían de abundante comida. A esto había que añadir los fulmares que Trondur atrapaba y las reservas de embutidos, lo que hacia que estuviésemos mejor alimentados que en la anterior estación y que muestra moral se encontrase, al unísono, mucho más alta, aun cuando tuviésemos que sacar a trozos la helada miel.

Las guardias se mantenían templadas gracias al constante suministro de bebidas calientes: café, extracto de carne y té. Los alimentos frescos se conservaban con facilidad. La naturaleza, con temperaturas que raras veces pasaban de los 4,5 °C, nos proporcionaba así un congelador de alimentos gratuito, hecho que debió sin duda alguna ser de enorme importancia para los marinos medievales que tomaron esta ruta antes que nosotros y que tenían que confiar en los alimentos frescos, aún mucho más

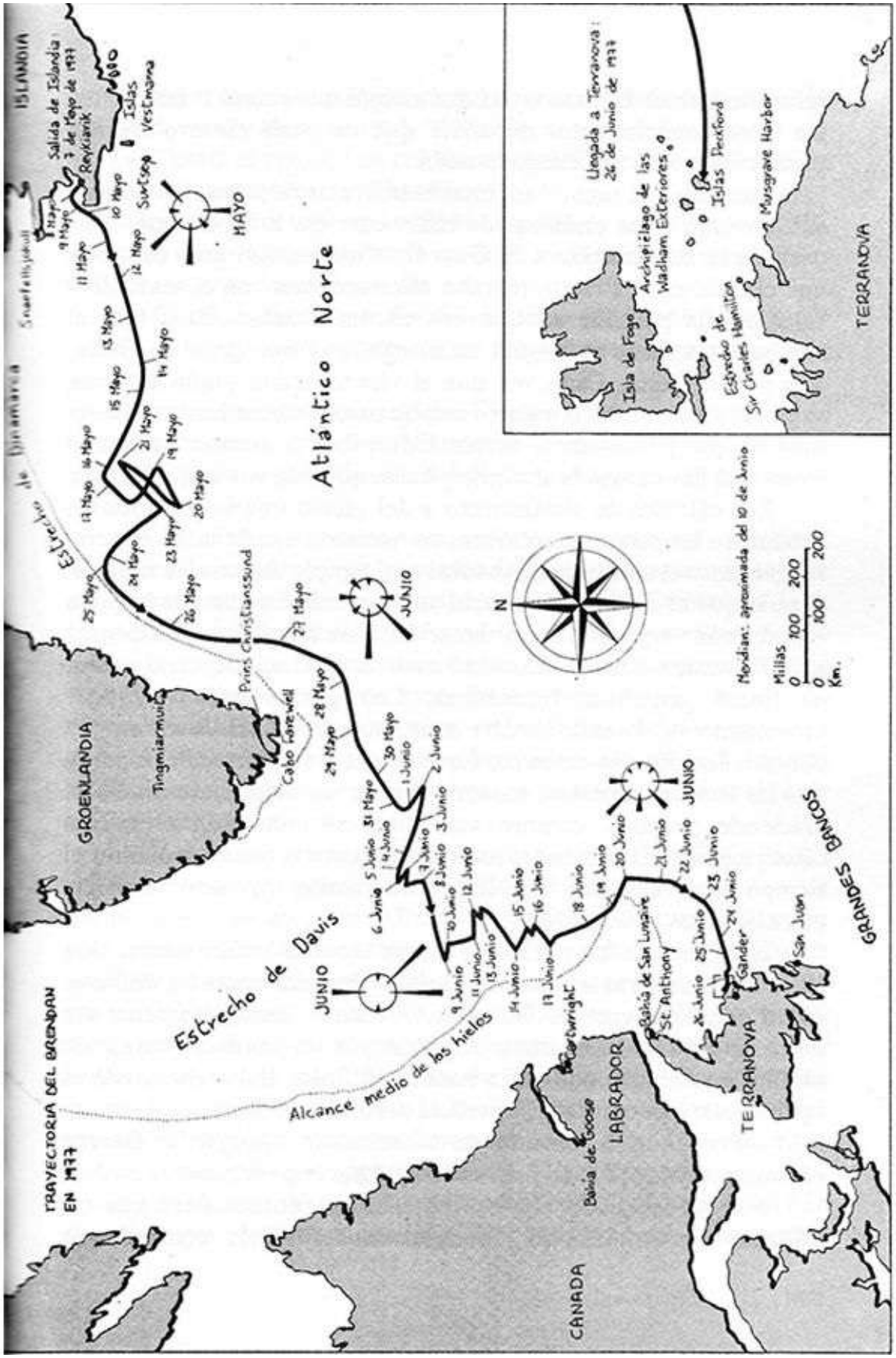
que nosotros.

El 12 de mayo llegó a bordo un exhausto pájaro para recordarnos que las aves migratorias seguían, entre los dos continentes, la misma ruta que nosotros. No mucho mayor que un gorrión, lo identificamos como una lavandera blanca, que aleteante y agotada, aterrizó en la cabeza del timonel. Rehusó las migas y el agua que le dimos, aunque más tarde recorrió a saltos la regala hasta la proa y fijó su residencia en un hueco abrigado del mamparo que limitaba el lugar en que dormía Trondur. A1 llegar la tarde del siguiente día, remontó vuelo hacia su destino, aunque, en broma, acusamos a Trondur de habérsela comido como aperitivo durante la noche.

El viaje de la pequeña lavandera blanca seguía las milenarias rutas migratorias que pudieron constituir otros puntos de referencia para los marinos medievales que tocaban tierra al oeste de Islandia. Sin embargo, había que tener cuidado con este tipo de referencias.

Las bandadas de aves migratorias que se trasladaban a mucha altura por encima de nuestras cabezas indicaban a los que las divisaban la dirección de lejanas tierras. Pero la interpretación de estos signos requería conocimientos especiales. Los observadores tenían que conocer algunas de las costumbres de cada tipo de ave para saber a qué distancia y con cuántas escalas volaban en sus migraciones. Nosotros mismos, a bordo del *Brendan*, utilizábamos estos conocimientos. Cada vez que, en el mes de julio anterior, veíamos volar frailecillos, sabíamos que nos hallábamos cerca de tierra. Pero, ahora, en mayo, avistamos bandadas de las mismas aves, a cien y más de cien millas de la costa más cercana. En mayo, las aves iban a buscar un alimento en todas direcciones y a cualquier distancia, mientras que, en los meses de junio y julio, limitaban la caza a las zonas más próximas a sus nidos. De estos conocimientos dependía que un viaje de exploración tuviese éxito o no sirviese pada nada.

Para nuestra seguridad, intenté informar de la posición diaria del *Brendan* a las emisoras de radio costeras a fin de que éstas pasasen la información a la Guardia Costera. Así que, cada vez que el cielo estaba claro, tomaba observaciones con el sextante y calculaba la posición en que nos encontrábamos. Para fijar el rumbo, solamente se seguía una regla de oro: proa al Oeste, siempre al Oeste. Cada vez que el viento sufría algún cambio, cambiábamos también nuestro rumbo para avanzar hacia el Oeste todo lo que pudiésemos. Si venía de proa, poníamos rumbo al Norte o al Sur de través al viento y hasta que éste volvía a cambiar.



Los cálculos de abatimiento y del efecto que sobre nosotros producían las corrientes marinas se hacían a ojo de buen cubero. Juzgábamos el abatimiento mediante el simple sistema de mirar el ángulo que el cabo de seguridad que arrastrábamos por la popa tomaba con respecto a la embarcación. Este ángulo podía

alcanzar los 30°, y tanto nuestra velocidad como la distancia recorrida eran, en líneas generales, hipotéticas. Con poco viento —y muy especialmente, cuando estaba muy cargado—, el *Brendan* iba demasiado despacio como para que la corredera fuese eficaz, por lo que las lecturas de ésta a menudo tenían variaciones de un 40 %. Haciendo pruebas, comprobamos que se conseguía el mismo efecto si arrojábamos un trozo de madera por la proa, medíamos el tiempo que tardaba en llegar al timón y, acto seguido, calculábamos la velocidad.

El viernes 13 fue el día que mayor recorrido efectuamos. Una brisa de fuerza tres o cuatro empujó al *Brendan* unas 60 millas y, como el viento era del Noroeste, notamos inmediatamente un aumento en la temperatura. Almorzamos un inmenso potaje de alubias y salchicha ahumada cuando el Botas hubo eliminado el verde moho que cubría la superficie del embutido.

—Probemos la pintura de localización —sugerí a George cuando estuvimos llenos y sin saber qué hacer para pasar la tarde.

Nos habían dado algunas botellas de pintura para que las utilizáramos en caso de emergencia. La teoría consistía en arrojarlas al agua en un lugar en que fueran visibles para un avión de salvamento y recuperación.

—Teñirá el agua de un color naranja irisado —leyó George en voz alta en la etiqueta de la botella.

Desenroscó el tapón y arrojó la ampolla de polvo por la borda. El polvo inmediatamente tomó un color verde, lo que no era muy útil en una mar del mismo color.

—Quizás el fabricante fuese daltónico —comentó Arthur.

—… O, quizás el producto no sea eficaz en aguas tan frías —añadí.

Pero cinco minutos después, George comenzó a cubrirse de vistosas manchas amarillas. El viento le había soplado encima parte del polvo, y pasó el resto del día con el aspecto de una extraña especie de leopardo.

La mañana siguiente nos aportó la primera dificultad auténtica de nuestro viaje: la cocina de queroseno se amotinó y se negó totalmente a funcionar. Era algo inesperado. Durante toda la temporada anterior había funcionado a las mil maravillas. Saqué una caja de piezas de repuesto y desmonté la cocina para, al poco tiempo, darme cuenta de que la mayoría de las piezas no coincidían con el aparato. Alguien, en la fábrica, debió cometer un error al empaquetar los repuestos. A primera vista, el hecho no era más que una simple molestia, aunque, a la larga, me di cuenta de que constituiría un problema serio.

El queroseno era nuestra única fuente de calor. Si la cocina fallaba, nos encontraríamos sin comida ni bebida calientes en un momento en que un plato caliente era la línea de separación entre una tripulación eficaz y otra agotada. Por supuesto, seguiríamos adelante y comeríamos provisiones frías, aunque la perspectiva no era muy halagüeña. Hasta los esquimales, en sus largos viajes, hacen comidas calientes, y a nosotros nos faltaban todavía 1.500 millas a bordo de una embarcación

descubierta. Tras pasarme cuatro horas encorvado sobre la cocina, pude arreglármelas para que uno de los quemadores funcionase con piezas de recambio improvisadas. Sin embargo, el otro no volvió a funcionar jamás, por lo que, durante el resto del viaje, me di perfecta cuenta de cuán dependientes nos habíamos hecho de aquella solitaria llama azul.

El tiempo, ahora, tras un espectacular despliegue de descargas eléctricas del Norte, comenzó a flexibilizar sus músculos y a conducirse como si nos halláramos mucho más al Norte. El viento se hizo del Sudoeste y acumuló a nuestra proa grandes concentraciones de negras nubes que presagiaban tormentas eléctricas. El *Brendan* se detuvo en su camino y comenzó a caer de través hacia el Norte, bajo un cielo encapotado y una constante y fina lluvia. Un oleaje poco amistoso rindió a la mar más gruesa y sus crestas bañaron esporádicamente el interior de la embarcación. Trondur comentó cómo el agua de la sentina iba en aumento y se acercaba cada vez más a su saco de dormir, situado a proa.

—Oigo agua —dijo— pero no moja… todavía.

Se divertía intentando atrapar alguna de las gaviotas enanas que, en forma de nube, seguían la estela que dejábamos a popa. Las aves revoloteaban alrededor del sedal y, a veces, se lo llevaban en el pico, pero éste era demasiado pequeño para quedar prendido, por lo que Trondur muy pocas veces conseguía añadir una nueva víctima a la despensa de aves marinas que colgaba en la popa del *Brendan*.

—¿Existe algún tipo de gaviota que no comas? —le pregunté.

—Los esquimales —contestó después de quedarse pensativo por un momento—, cazan doscientas o trescientas alcas y las meten en el interior de una morsa muerta que entierran durante muchas semanas. Pasado este tiempo, las desentierran y se las comen. No las he probado, pero no creo que estén buenas.

A pesar de su afirmación, Trondur daba la impresión de que la perspectiva no le desagradaba demasiado.

El 16 de mayo, día de San Brendan, fue el último de los días “normales”, cubiertos y con ocasionales chaparrones a los que les faltaba poco para convertirse en granizadas. No se parecía en nada al día de nuestro Santo del año anterior, cuando, con 30° más de temperatura, esperábamos hacernos a la mar desde Kerry. Este año 1977 —en medio del mar de Groenlandia, aunque más relajados y con más experiencia—, brindamos dos veces por el Santo con whisky irlandés: una, antes del almuerzo, y la otra, por la tarde, cuando el viento, por poco tiempo, tomó la dirección y nos dio un pequeño empujón en el sentido que nos convenía.

—¡Ay! —se quejó el Botas al inclinarse por la borda para sumergir su escudilla en el agua y lavarla—. Si existe alguna señal de que nos vamos a encontrar con hielos en cualquier momento, es ésta.

—¿Está fría? —pregunté.

—Endemoniadamente —contestó—. No me gustaría caerme dentro de eso. Llueve tanto como en Irlanda, pero hay una diferencia: si tocas metal aquí con este

frío, duele.

Continuó lloviendo durante todo el día y, a pesar de las mejoras llevadas a cabo en el refugio, entraba agua en su interior. Se formó un precioso y profundo charco en la bancada cercana al lugar en que dormía el Botas y, a cada movimiento de la embarcación, se le mojaba la cabeza.

Un poco antes de medianoche, surgió de la tenebrosa niebla que teníamos a popa la silueta de la patrullera *Thor*. Siguiendo las indicaciones de Petur Sigurdsson, había venido hasta aquí para revisar nuestra emisora aérea VHF que no sintonizaba bien. Nunca sabremos cómo pudo localizarnos en medio de aquella oscuridad. Era casi un milagro. Tuvo que llegar a menos de seis millas de nuestra embarcación para que su pantalla de radar detectase la presencia del *Brendan*. Debió ser como encontrar una aguja en un pajar. Tras una hora de comprobar la emisora entre las dos embarcaciones, la *Thor* desapareció en la oscuridad. Se había tenido que desviar mucho de su ruta normal de patrulla y me di perfecta cuenta de que, a menos que ocurriese una emergencia, el *Brendan* había salido de la cobertura que le proporcionaba la Guardia Costera Islandesa.

A proa, teníamos solamente la borrosa costa de Groenlandia, en cuya latitud, los únicos habitantes permanentes consistían en un pequeño grupo de meteorólogos que vivían en la pequeña estación de Tingmiarmuit. Los hielos habían crecido durante los últimos años de manera alarmante, y hasta los esquimales del oeste de Groenlandia, que en tiempos emplearon esta costa como terreno de caza, habían abandonado la región por considerarla demasiado inhóspita.

Como para subrayar mis presentimientos, el tiempo siguió empeorando. El siguiente día amaneció con niebla, calima y llovizna. El barómetro descendió rápidamente por debajo de los 980 milibares. Un hosco oleaje procedente del Sudoeste nos advirtió de que el mal tiempo se nos echaba encima. Con George sacamos una lona y la estiramos todo lo posible por encima del combés. Dos remos colocados horizontalmente y al través, formaban un estrecho túnel bajo la lona, por el que un hombre pudiese arrastrarse en caso de que fuese necesario activar las bombas de achique. Los monjes irlandeses llevaban tiendas de cuero y mantas del mismo material con las que probablemente habrían construido refugios semejantes para repeler la mar, ya que, de otra manera, cualquier oleaje un poco serio habría entrado a bordo y hundido sus embarcaciones.

Hacia mediodía, era evidente que la distancia entre la cubierta y el agua había disminuido de forma alarmante. El *Brendan* estaba tan cargado para su larga y directa travesía a Norteamérica que, a medida que arreciaba el tiempo y el oleaje, escoraba más y comenzaba a cargar agua. El achique se transformó en una tarea regular y, en los cambios de guardia, Arthur y George se encaramaban a proa para disminuir el velamen, tomar rizos en el pujamen de la vela mayor y hacer firmes sus drizas. A continuación, comíamos un guisado caliente de salchicha y esperábamos lo que nos deparase el tiempo.

Ya para entonces, había abandonado todo intento de seguir hacia el Oeste. El viento era demasiado fuerte como para que el *Brendan* pudiese hacer otra cosa que navegar con él. Pude ver en las cartas que nos empujaba mucho más al Norte de lo que era mi intención. En cierto modo, nos estábamos quedando encerrados, como lo hicimos en Tiree, en las Hébridas, sólo que esta vez en una escala gigantesca. A noventa millas por la proa se encontraban los hielos de la costa oriental de Groenlandia. A partir de aquí, éstos se levantaban hacia el Norte y formaban una curva hacia el Este, de modo que nos veíamos atrapados en una inmensa bahía de hielo. Teníamos, de momento, bastante espacio para navegar, aunque un día o dos más de fuertes vientos nos meterían de lleno en la masa glaciar. No era una perspectiva que me hiciese la menor ilusión, aunque no se podía hacer nada para evitarla mientras durase el mal tiempo.

No éramos las únicas víctimas de los fuertes vientos. Otra ave migratoria aterrizó a bordo del *Brendan*. Esta vez se trataba de un bisbita ribereño alpino que seguía su larga ruta migratoria en dirección a su residencia estival groenlandesa. Los fuertes vientos debieron minar su energía, porque la agotada criatura cayó sobre la vela, resbaló por ésta y se quedó echada y temblando encima de la tienda. Estaba demasiado cansada como para protestar cuando George la tomó en sus manos y la puso al abrigo del viento para que recuperase energías. Cuando se sintió lo suficientemente fuerte, recorrió a saltos, mostrando su curiosidad, toda la popa, se posó brevemente en el sombrero de George y, a continuación, desconfiando todavía de los humanos, decidió pasar la noche en un rollo de cabo colorado encima del refugio. Bajo la mirada del timonel, se balanceaba y cabeceaba al ritmo de la embarcación, impertérrito ante los golpes que producía la vela que se cernía sobre su cabeza. Su pequeña y esponjosa silueta constituyó una amigable compañía en la oscura soledad de la guardia nocturna, pero las duras condiciones pudieron más que él. Al amanecer, estaba rígido. Había muerto de frío.

Nuestro siguiente contacto radiofónico nos infundió ánimos. Mi llamada a Reykiavik fue recibida y contestada por la emisora costera de Prins Christianssund, situada en la punta meridional de Groenlandia. Se trata de una solitaria avanzadilla, a pocas millas de Cabo Farewell, que se ocupa del tráfico radiofónico de los buques que lo circunnavegan. En términos radiofónicos, el *Brendan* estaba ya a mitad de camino entre Islandia y Groenlandia. También el tiempo nos dejó descansar un poco. El viento amainó, aunque dejó tras si un fuerte oleaje, y pudimos prepararnos otra comida caliente. Al ir a agarrar la olla a presión, el Botas gritó desde su escondrijo:

—¡Cuidado con la cámara!

Creí que hablaba en sueños porque, como de costumbre, se encontraba acurrucado en su saco de dormir.

—Que tengas cuidado con la cámara —volvió a decir.

—¿Qué dices? —pregunté, deteniéndome en seco y mirándolo asombrado.

—Está en la olla a presión.

—¿Qué? —No podía creer que estuviese completamente despierto—. ¿Qué has dicho?

—En la olla —repitió como si este fuese el lugar más natural del mundo para guardar una cámara.

Y, en cierto sentido, lo era. Al levantar la tapa de la olla y descansando sobre la rejilla para las verduras, estaba su preciada cámara, seca y segura, aunque oliendo a cebolla. A partir de aquel momento, nadie llenó la olla ni puso una cacerola en el fuego sin asegurarse primeramente de que no contenía el equipo de nuestro fotógrafo.

Pronto y por tercera vez en otros tantos días, el viento se nos puso de proa y comenzó a arreciar. Nuestra moral sufrió el mismo bajón que el barómetro. Durante tres días habíamos navegado en círculos y cubierto la misma zona sin adelantar nada. Era descorazonador. Animado por una lluvia casi constante, el océano tomó un aspecto permanentemente hostil.

Bajo cierto punto de vista, el oleaje era impresionante. Las olas se acercaban como grandes y móviles montañas de agua levantadas por la fuerza del viento que soplaba contra la corriente dominante de la mar. Eran como inmensos monumentos a la fuerza de la Naturaleza. Pero, contempladas desde una pequeña embarcación descubierta, deprimían los ánimos. Era difícil medir su altura, aunque, cada vez que el *Brendan* se sumía en uno de los senos, las olas se alzaban muy por encima del palo mayor. Toda la masa de agua se cernía sobre nosotros y llegó a constituir una parte tan integral de nuestro medio ambiente como el propio cielo.

Si le hablaba a George cuando éste se encontraba al timón, resultaba desconcertante la visión de la gran masa de agua que se alzaba sobre su cabeza a menos de veinte metros y que parecía írsele a desmoronar encima. El muro líquido se dirigía velozmente hacia la embarcación y, de repente, la cabeza de George, chorreando agua, comenzaba a levantarse contra aquel telón de fondo, al tiempo que el *Brendan* era levantado por la ola. De golpe, se volvía a ver el cielo y, a continuación, el panorama de las grandes olas del Atlántico extendiéndose hasta Groenlandia, para, de nuevo, ver cómo el *Brendan* se sumergía en el siguiente seno y las plomizas olas se cernían sobre él.

A las 6.20 del 20 de mayo, captamos una débil señal de la emisora de Prins Christianssund con la previsión meteorológica que tanto había temido: se nos acercaba por el Sudeste una galerna de fuerza 8, que iba a aumentar hasta fuerza 9 —más de 80 kilómetros por hora— y que procedía precisamente del punto hacia el que nos dirigíamos. Casi no necesitamos la alerta. El feo aspecto de la capa de nubes que se divisaba por la proa nos avisó que íbamos a tener mal tiempo. Tal y como esperábamos, antes de una hora ya estábamos en plena lucha, primeramente, recogiendo en parte la mayor, y a continuación, arriándola totalmente y amarrándola.

Solamente dejamos la pequeña vela de trinquete para poner la popa al viento y que el timonel tuviese la posibilidad de dirigir la embarcación por las cada vez mayores olas que ahora se nos echaban y rompían encima. Mientras amarrábamos la

vela mayor, nos dimos cuenta de que era demasiado tarde para tomar una de las precauciones obligadas: debíamos recoger la pesada orza mucho antes. El peso del agua la había casquillado sólidamente contra el casco y cada vez que el barco escoraba por la presión del viento, un extremo se introducía en la mar como un arado y levantaba grandes masas de agua que, saltando por la borda, se embarcaban en la sentina. En 10 minutos, el agua que había en el interior corría por encima de los palmejares y los que estábamos de guardia —George y yo— podíamos darnos cuenta de que el *Brendan* se hacía paulatinamente más perezoso. Era peligroso, porque ya no se alzaba con la mar y porque el agua embarcada corría de un lado a otro, haciendo que se desequilibrase.

El subir la orza a bordo era una de las tareas cotidianas de a bordo. George y yo nos lanzamos hacia proa. Las correas que sujetaban la orza se habían tensado por la tremenda presión del agua y sus nudos desafiaban nuestros esfuerzos por deshacerlos con los pasadores. Con cada balanceo del casco, embarcábamos más agua. George sacó un cuchillo y cortó las correas mientras yo agarraba la orza con todas mis fuerzas para que no fuese barrida por la mar. Torpes y dando tumbos a causa de nuestras pesadas ropas, conseguimos con gran esfuerzo embarcar la orza. La tarea era tan resbaladiza como peligrosa. Sabíamos que un solo paso en falso podía enviarnos por encima de la borda, sin esperanza de salvación en aquellas heladas aguas.

El siguiente paso consistió en volver a tensar la lona para impedir que el agua que saltaba por encima de la regala cayera en el interior. Tras diez minutos de achicar, el nivel del agua en la sentina había descendido a cotas más seguras. Era el momento de echar por la popa las estachas, a las que habíamos dotado de una coca con el fin de disminuir la velocidad. Temía que, si descendíamos demasiado deprisa por una ola, pudiésemos volcar de proa o de costado. Por fin, vertimos aceite de ballena en la bolsa del ancla flotante, hicimos en ella algunos agujeros y la colgamos con un cabo corto por la popa. La bolsa dejó tras sí un rastro de aceite que calmó un poco las olas más amenazantes que nos seguían, pero eso era todo lo que el timonel podía hacer para mantener al *Brendan* navegando con el viento y lo más cerca posible de donde la mancha de aceite podía servir de algo.

Cada ola hacía que la pequeña embarcación perdiese el control; continuamente amenazaban con inundarla y volcarla, hasta que las estachas que remolcábamos se afirmaron en el agua y con un fuerte golpe que hizo vibrar la estructura del timón, la fijaron literalmente en su rumbo. Si uno miraba hacia popa, podía ver la tremenda tensión a que estaban sometidas las estachas que, en el sentido literal de la palabra, rasgaban la superficie de la mar y levantaban salpicaduras que parecían humo. Combatimos así la tempestad, aunque en las siguientes cinco horas perdimos todo lo que habíamos avanzado el día anterior. Y todavía no se veía el final de la tormenta.

Arthur había dejado la guardia y dormía en el refugio principal cuando llegó el primer remojón. George estaba al timón y yo me encontraba bajo la lona de proa, achicando constantemente el agua de la sentina. Como en una película en cámara

lenta, pude sentir cómo el *Brendan*, completamente aproado, comenzaba a caer hacia adelante. Pareció como si la embarcación, quedase suspendida en un extraño ángulo. “Es curioso”, dije para mis adentros. “Generalmente tarda menos en recuperarse.”

Entonces fue cuando George gritó:

—¡Achica! ¡Achica tan aprisa como puedas!

Pude oír la riada de agua que avanzaba por toda la eslora de la embarcación. El *Brendan* protestó como lo haría un salmón atrapado en el anzuelo y comenzó a recuperar su posición normal. Frenéticamente, redoblé la velocidad con que achicaba y escuché el sonido de la bomba con que George lo hacía en la sentina cercana al puesto del timonel. Trondur salió de su refugio, se arrastró a la bomba situada a estribor en medio del navío y colaboró en el achique de la embarcación. Cuando conseguimos controlar el nivel del agua, salí de debajo de la lona y eché una ojeada al refugio.

Entonces vi el total desconsuelo de Arthur. Estaba completamente rodeado por prendas empapadas. Su saco de dormir parecía una esponja y el cabello se le pegaba a la cabeza.

—Me temo que el refugio esté inundado y que mis cámaras se hayan empapado —dijo.

—Una gran ola saltó por la popa y cubrió toda la eslora.

Aplastó la lona y cayó dentro del refugio —explicó George.

—¿Llegó a empapar las radios? —pregunté con angustia.

—No lo creo —replicó Arthur—, aunque les han caído encima muchas rociaduras.

Me quité el impermeable, repté hasta el interior del refugio y, cuidadosamente, sequé con un paño la superficie de los aparatos de radio. A continuación, probé a conectarlos. Para mi tranquilidad, funcionaron.

—Trata de secar los charcos lo mejor que puedas —le dije a Arthur—. Tenemos el saco de dormir que utilizaba Edan. Mientras tanto, intentaré poner más bolsas de plástico alrededor de las radios, no sea que nos coja otra ola.

Tuve suerte de hacerlo así. Cuando cambió la guardia, George y yo nos deshicimos de los impermeables, entramos en el refugio y nos introdujimos en los sacos de dormir. Trondur y Arthur hacían turnos de veinte minutos para guiar al *Brendan*.

George y yo estábamos ya medio dormidos cuando, sin saber de dónde, oímos un tremendo rugido, un imponente crujido, y una sólida catarata de agua cayó en el interior del improvisado camarote, echando a un lado la cortina trasera y chocando con tal fuerza contra la bancada que el agua salpicó el techo del refugio. Como venía directamente de la corriente del este de Groenlandia, estaba helada. Bajo nuestros sacos de dormir, los colchones de pellejos de oveja flotaban por el suelo. Un momento después, recibimos la helada impresión del agua que había atravesado los sacos.

—¡Achica! ¡Achica deprisa! ¡Se hunde! —gritó alguien.

A la desesperada, George consiguió salir de su saco de dormir y se lanzó al exterior, vestido tan sólo con su ropa interior. Al mismo tiempo se introdujo en su traje de inmersión que colgaba de la estructura de apoyo del timón, cerró la cremallera y se abalanzó hacia proa para poner en funcionamiento las bombas de achique. En el timón, Arthur luchaba desesperadamente con el remo intentando colocar al *Brendan* perpendicular a las olas. Trondur, en su reluciente impermeable quitaba el pequeño toldo que cubría la cocina y se disponía a achicar. A falta de balde, lo hacía con la cacerola más grande que pudo encontrar.

En el interior del refugio y con el agua hasta los tobillos, miré en mi derredor en busca de algo que salvar de las aguas. Prácticamente, todos los equipos chorreaban. Un libro flotaba en solitario por encima de los palmejares; los sacos de dormir yacían como cadáveres a medio sumergir. El agua se introducía por todos sitios. Escribí rápidamente en un bloc nuestra última posición, arranqué la página y me la metí en un bolsillo. Si el *Brendan* seguía haciendo agua y se hundía, nuestra posibilidad era emitir un *Mayday*, dando nuestra posición exacta. Metí apresuradamente el pequeño transmisor VHF, pilas de repuesto y un micrófono en la pequeña bolsa que había colocado, lista para usarla cuando fuese necesario, encima de la plataforma de la radio. A continuación, me puse también el traje de hombre-rana y me dirigí con dificultad hacia proa para ayudar a George, quien, tirado en el suelo cuan largo era, no paraba de hacer funcionar la bomba de achique colocada a babor del combés. Al pasar junto a Trondur, pude ver el deplorable estado en que se encontraba la superficie cercana al timón. De pie y con el agua hasta las rodillas, no paraba de arrojar agua al exterior mientras alrededor de sus piernas flotaban toda clase de cacerolas y sartenes, tarros de alimentos, botas de goma y trapos mojados. Era una emergencia total.

Con un golpeteo seco, los tres metíamos y sacábamos los mangos de las bombas que devolvían tres chorritos de agua al océano. Acurrucado en la húmeda oscuridad del toldo de lona, uno podía percibir claramente el renqueante movimiento de la embarcación. El *Brendan* torpe y exánime estaba detenido casi por completo debido al peso del agua que se trasladaba de un lugar a otro de forma ominosa. Se hallaba tan cerca del agua que hasta las más pequeñas olas pasaban por encima de la regala y venían a añadirse al agua de las sentinas.

Era una carrera contra el ritmo de la mar. Mientras accionaba frenéticamente el mango de la bomba, me preguntaba si no llegaría otra ola y terminaría de llenar la embarcación. ¿Flotaría? Por otra parte, qué condenado sitio para que ocurriese esta emergencia: a mitad de camino entre Islandia y Groenlandia. ¿Qué decían los expertos?: la supervivencia en estas aguas casi heladas era de cinco minutos o menos.

A la par que escuchaba el sonido de las bombas de achique di una ojeada a través de un desgarrón en la lona que me reveló la causa de nuestros apuros. El Atlántico mostraba toda su fuerza. Las aguas barridas por el fuerte viento procedente de

Groenlandia, se debatían en salvaje frenesí. El movimiento principal era dado por el constante golpear de las inmensas olas que venían del Sudoeste y que desgarraban sus crestas en una confusión de espuma. Hasta donde alcanzaba la vista se veía cómo titilaban las listas de espuma que el viento levantaba sobre la superficie de la mar. Aquí y allá, las olas levantadas por la mar de fondo se alzaban perpendiculares a la dirección general de las de la mar de leva chocando con éstas. Cuando se encontraban salían disparadas hacia arriba, como si hubiese caído una bomba. Era una visión estremecedora.

Tardamos unos cuarenta y cinco minutos de incesante achique con bombas y con la cacerola de Trondur en reducir el agua cargada a límites más seguros y en aligerar al *Brendan*. A continuación, pudimos estimar los daños. En lo relativo a su estructura, el *Brendan* continuaba tan sólido como siempre. El armazón del timón parecía firme y no había saltado ninguna de las puntadas con que las pieles estaban cosidas. Era fácil reconocer dónde había golpeado la ola. Había entrado por el flanco débil de la embarcación. Por el espacio abierto junto al timón. La caja metálica de la cocina se encontraba en mitad de la trayectoria de la ola y recibió todo su impacto. Uno de sus lados se había desfondado y estaba completamente doblado. El gancho con que se cerraba se había abierto y los remaches que lo sujetaban habían saltado con la fuerza del golpe.

La escena en el interior del refugio era descorazonadora. Todo lo que se encontraba en el suelo —que era la mayoría de los equipos—, estaba bañado por el agua atrapada por la cubierta de plástico que colocábamos bajo los sacos de dormir. Levantamos la pared de lona que, por debajo del toldo, conducía a proa y, uno a uno, empecé a pasar a George los empapados sacos de dormir, goteantes esteras, rezumantes pieles de cordero y encharcadas prendas de vestir. Todo estaba saturado por el agua helada y salobre. Solamente se habían salvado las radios, que estaban colocadas a un nivel más elevado que el suelo, y nuestras bolsas de efectos personales, que gracias a Dios, habían demostrado ser impermeables. Por lo menos, las mudas estaban secas.

George temblaba de frío y, por fin, sacó su muda.

—Dios —murmuró mientras se ponía un jersey—. Espero que tu teoría de que el calor del cuerpo seque los sacos de dormir sea cierta. No me apetece nada quedar húmedo durante lo que nos queda de viaje.

En cuanto vaciamos todos los objetos del refugio, mis esfuerzos se concentraron en eliminar el agua del fondo de la embarcación, secando los charcos y haciendo agujeros con un cuchillo en las cubiertas de plástico para que escapase el agua. Tras media hora de trabajo, se hizo evidente que tendríamos que conformamos con interiores relucientes por causa de la humedad. El refugio ya no estaría nunca totalmente seco. Por el túnel de lona, George comenzó a pasar todo lo que habíamos evacuado, excepto las tres pieles de oveja y un saco de dormir. Estaban tan empapados que, incluso a pesar de haberlos estrujado, seguían manando hilillos de

agua.

Con un estruendo otra pesada ola entró por la popa, chocó contra la entrada al refugio y se coló en éste empapando mi rostro que miraba hacia popa. Saltamos, como movidos por un resorte, e intentamos poner a salvo de las aguas los sacos de dormir. Demasiado tarde. En una fracción de segundo, la situación se había convertido en la misma que antes. Había agua por todas partes. Las sentinas se hallaban inundadas y el refugio estaba bañado por el agua. El *Brendan* permanecía casi inmóvil frente al oleaje y George y yo chapoteábamos en el refugio mientras la gélida agua empapaba nuestros calcetines.

De nuevo pusimos en funcionamiento las bombas durante una hora, subiendo y bajando sus mangos y esperando en silencio que, mientras el *Brendan* se encontrase en estado tan vulnerable, no viniera otra ola a añadirse al daño ya causado. Y vuelta también a la misma tarea de vaciar el refugio de su contenido, estrujar los empapados objetos, absorber con trapos el agua y volver a colocar todo en su sitio.

Conecté la radio. Hubo un momento de opresor silencio antes de darme cuenta de que, en el alboroto, la emisora se había desintonizado. En cuanto corregí la falta, lancé una llamada para informar de nuestra posición en caso de desastre. No había nadie a la escucha. Estábamos separados por muchas millas de las rutas de navegación y, con la unidad sintonizadora empapada en agua y las olas la mitad del tiempo por encima de la antena, pensé que no había muchas probabilidades de poder emitir una sintonía que se pudiese recibir. El pequeño aparato VHF había corrido aún peor suerte. El agua había llegado a su interior y solamente emitía chirridos y “clics” de frustración. Lo apagué antes de que sufriese una avería eléctrica.

—Hay que hacer algo con esas enormes olas —dije—. Nos vamos a agotar achicando y trabajando. No podemos seguir así. Dentro de poco, no se podrá vivir en el refugio.

La tripulación me contempló con los ojos enrojecidos por el cansancio y por las constantes salpicaduras de sal. El viento hacía vibrar el palo y abofeteaba el toldo; las olas continuaban su incesante y sordo rugido, y, por un momento, me pregunté seriamente qué demonios hacíamos los cuatro en esta solitaria y medio helada parte del Atlántico, ateridos, empapados, agotados y sin poder establecer contacto con el mundo exterior.

—Propongo hacer con un remo un palo de mesana —continué—. Aparejamos una vela y echamos el ancla flotante para que el barco ponga proa al oleaje. Implica cierto riesgo al levantar el toldo para sacar el remo, ya que nos puede caer otra ola encima y llenarnos de agua. Además la maniobra de virar 180° puede ser peligrosa. La mar nos puede sorprender de costado. Sin embargo, los tripulantes de los *curraghs* de Aran navegan en mar gruesa proa al viento y utilizan las redes salmoneras como anclas flotantes.

—¿Cuál es tu opinión, Trondur? —le pregunté al ver su expresión de duda. Su experiencia en las mares gruesas del Norte era muy superior a la nuestra.

—Vamos bien —dijo—. Es mejor que las olas nos vengan así. Podemos navegar con la mar.

Imitó con las manos el movimiento zigzagueante del *Brendan*.

—Si ponemos ancla flotante —continuó—, el barco no avanzará. Cuando ola grande dé con proa, creo lona romperá y tendremos mucha agua a bordo. Agua a popa del barco no es gran problema. Agua a proa, creo que es gran problema. Ahora tenemos que parar agua en popa y refugio.

Pero ¿cómo? Necesitábamos cerrar de alguna manera el gran espacio abierto entre el refugio y el puesto del timonel. Incluso si empleábamos una vela como toldo o colocábamos parte de la lona que cubría la proa para cubrir el hueco —cosa que difícilmente nos podíamos permitir—, dudaba de que pudiesen resistir la presión del agua. Necesitábamos algo muy resistente y que, sin embargo, pudiésemos aparejar inmediatamente y en las fauces del temporal.

De repente, se me ocurrió. ¡Cuero! Debajo de los palmejares del improvisado camarote guardábamos un pellejo de repuesto y varios trozos menores de cuero. Estaban destinados a transformarse en remiendos en caso de que el *Brendan* sufriese una vía de agua o un corte. Podíamos utilizarlos ahora para tapar un hueco mucho más peligroso. En aquel preciso momento, recordé con claridad total una ilustración que vi en una enciclopedia sobre el testudo —caparazón— de los ejércitos romanos, bajo el que sus legionarios avanzaban contra la muralla de una ciudad, manteniendo sus escudos de cuero sobre las cabezas para protegerse de los proyectiles lanzados por los defensores. ¿Por qué no me habría acordado antes?

Empecé a vaciar el interior del refugio por tercera vez. Arranqué la cubierta de plástico del suelo y reuní los pellejos que había bajo los palmejares.

—Consigue unas cuantas correas —le dije a George—. Quiero unir los pellejos con ellas.

Se arrastró hacia proa.

Empujé los trozos de cuero fuera del refugio. Con el frío estaban rígidos y no se podían doblar. “Mucho mejor”, pensé para mi. “Actuarán como las hojas de una armadura.”

Mostré rápidamente a Trondur lo que había que hacer. Éste lo captó inmediatamente, asintió con la cabeza y sonrió de manera aprobadora.

Y allá se fue, cuchillo en mano, avanzando hacia la expuesta popa del *Brendan*, donde las olas caían sobre el bao. Se trataba de un lugar peligroso, aunque era el único sitio en donde se podía hacer el trabajo de forma apropiada. Trondur se asía con una mano al lugar donde estaba encaramado y con la otra trabajaba con los trozos de cuero que le íbamos entregando. De vez en cuando, el rugido de una ola le avisaba de que debía abandonar el trabajo para sujetarse con ambas manos. Entonces el *Brendan* se encabritaba, temblaba y la ola bañaba la popa.

Arthur, mientras tanto, hacía lo posible por mantener el rumbo y George hacía equilibrios en la regala de babor para sujetar todos los trozos de cuero e impedir que

fuesen arrastrados por el viento. El trabajo de Trondur consistía en perforar una línea de agujeros siguiendo el contorno de los pellejos y en el lugar apropiado para unir éstos por medios de correas a fin de formar el caparazón. Con toda la fuerza de su poderosa mano de escultor, Trondur introducía la punta del cuchillo una y otra vez a través de los más de seis milímetros de grosor de los pellejos y la hacía girar, limando los bordes y labrando un agujero tras otro como si se tratase de una máquina. Era una impresionante demostración de energía. A continuación, George pasaba las correas por los agujeros, hacía firme el extremo del pellejo mayor y unía unas placas con otras.

En menos de quince minutos habíamos concluido el trabajo. La casi totalidad de la expuesta popa del *Brendan* estaba cubierta por un caparazón de cuero que dejaba justo el espacio para que el timonel pudiese mantenerse erguido y su torso saliese fuera del caparazón. Otros a modo de paneles de cuero protegían las aletas.

Con estrépito otra ola cayó sobre la popa, pero esta vez el agua rompió sin peligro contra el caparazón de cuero e inofensivamente volvió a verterse en el Atlántico. Solamente entró agua en cantidad por el punto en que yo había taponado un hueco con los pantalones de recambio de mi impermeable. La fuerza del agua era tan grande que los pantalones salieron disparados del hueco y encima de un chorro de agua hasta el otro extremo del puesto del timonel.

El caparazón había ganado la batalla por aquella noche. Unas pocas olas más de apariencia destructiva se cernieron sobre la embarcación y rompieron inocentemente contra nuestras defensas de cuero. Sólo parte del agua consiguió llegar hasta las sentinas y ésta la achicamos con facilidad.

El timonel no lo pasaba demasiado bien con la mitad del cuerpo asomado por el agujero practicado en el cuero. Al tener que mirar hacia popa para navegar con las olas, el afilado borde del cuero le golpeaba en las costillas y el viento le azotaba el rostro. De vez en cuando, una ola rompía contra su pecho, por lo que la tarea de gobernar la embarcación, era tan dura que nos teníamos que turnar cada quince minutos y, cuando abandonábamos el timón, teníamos las manos y la cara totalmente entumecidos por el frío.

Pero valió la pena. Incluso aunque habíamos perdido la distancia ganada anteriormente y volvíamos sobre nuestras huellas, superamos nuestro encuentro con el primer temporal importante del mar de Groenlandia. Habíamos demostrado la navegabilidad del *Brendan* frente a las hostiles circunstancias de aquellas aguas, y lo conseguimos gracias a nuestra habilidad e inventiva. Por encima de todo, habíamos triunfado empleando los mismos materiales básicos de que dispusieron San Brendan y sus monjes marineros. Era razón suficiente para sentirse satisfecho.

11

El mar de Groenlandia

Hacia las 8 de la mañana siguiente, el temporal había amainado lo bastante para que pudiésemos empezar a poner orden en el caos organizado por las olas en el interior de la embarcación. Estanterías caídas, latas para guardar comida en las que había penetrado agua, tapas de plástico que habían saltado de los envases que cerraban y cuyos contenidos flotaban en oscuros charcos. Cuando se volcó el recipiente que contenía la sal, ésta se convirtió en un líquido pastoso. Se estropearon todas las cerillas y, mecheros y, para hacer funcionar la cocina, tuvimos que recurrir de nuevo a las cerillas de seguridad, que encendían aunque estuviesen empapadas. Hasta la lámpara de queroseno se arruinó al penetrar el agua en su interior.

Todos los guantes, calcetines, bufandas y gorras estaban empapados y no había manera de secarlos si no era por medio del calor que generaban nuestros cuerpos. Las páginas de mi diario, que eran de papel impermeable, estaban tan impregnadas de agua que se había corrido toda la tinta supuestamente indeleble. Tuve que secarlas una a una con un trapo.

Tampoco pude ponerme en contacto a través del aparato de radio principal con ninguna de las emisoras costeras hasta que, por la noche, un avión de las Líneas Aéreas Islandesas en vuelo regular entre Reykiavik y Chicago pudo captar mi llamada y su piloto transmitió inmediatamente nuestra posición a su centro de control, quien, a su vez, comunicó a la Guardia Costera que nos encontrábamos a salvo. Por lo menos, era una preocupación que nos quitábamos de encima. No tenía ningún interés en que nuestros amigos de la Guardia Costera se lanzasen a buscarnos, basados en una falsa alarma. Habían mostrado una extraordinaria generosidad ofreciéndose a no perdernos de vista y yo tenía la recíproca responsabilidad de no crearles problemas innecesarios.

El viento amainó, aunque no el mal tiempo. Éste se componía de lluvia, niebla, una breve calma y, a continuación más lluvia y niebla. El viento durante doce horas, nos permitió navegar en dirección Nordeste, algunas veces a seis o siete nudos y haciéndonos poco a poco recuperar millas en el rumbo correcto. Volvió sin embargo, a soplar hacia el Sur, por lo que nos vimos forzados a acercarnos todavía más hacia el borde de la capa de hielos. Durante todo este tiempo, seguimos secando, y achicando con cacharros y bombas en un intento de librarnos de toda el agua.

Existen dudas sobre si los viajeros irlandeses tuvieron que soportar condiciones

tan duras. La mayoría de los historiadores que han estudiado los climas están de acuerdo en que el del Atlántico Norte, durante los siglos VI y VII, era generalmente más templado que en la actualidad, aunque dan pocos detalles. La razón es sencilla; se conoce muy poco sobre las causas que generan los cambios de climas, y los expertos están todavía en el proceso de reunir datos suficientes para saber exactamente lo que sucedió.

El principal historiador climatológico inglés, Profesor H. H. Lamb, ha realizado un estudio de las crónicas primitivas que hacen mención de inundaciones, cosechas y otras demostraciones de cambios climatológicos. “Para ser breves; existen razones suficientes para creer”, me escribió, “que existieron períodos especialmente entre el año 300 y el 500 y quizás hasta el 550 de nuestra era, que se volvieron a repetir entre el año 900 y el 1200 y a los que hay que añadir un período más breve que coincidiría con el siglo VIII, en que se dio una anómala cantidad de anticiclones en los alrededores de las latitudes 50° e incluso más altas y que debió disminuir la frecuencia de las tormentas y aumentar las posibilidades de llevar a cabo y con seguridad viajes entre Islandia y Groenlandia. Sin embargo, está claro que la diferencia de clima no fuese razón suficiente para descartar la posibilidad de que ocurriese una catastrófica tormenta en cualquier momento.”

Las conclusiones del Profesor Lamb estaban, en parte, aunque no totalmente, sustentadas por los recientes análisis efectuados en muestras de hielo extraídas en Groenlandia por científicos daneses y norteamericanos. Los estratos horizontales de estos testigos muestran que, durante más de un milenio, han caído sobre estas tierras nevadas anuales. Se ha inventado una técnica para calcular las temperaturas de dichos años mediante la valoración de la cantidad de isótopo de oxigeno pesado atrapada en cada estrato. Los resultados demuestran la existencia en la historia de Groenlandia de varios períodos templados, entre los que se incluye uno que tuvo lugar entre los años 650 y 850.

Algunos eruditos han señalado ya que el tiempo para realizar viajes transatlánticos era mucho más satisfactorio cuando los noruegos comenzaron a llegar a Islandia y cuando colonizaron Groenlandia, aunque existieron por lo menos otros dos espacios de tiempo igualmente favorables que los historiadores olvidan algunas veces: uno, en el siglo VIII, justo antes de que Dicuil escribiese acerca de los viajes irlandeses a Islandia, y el otro, antes, en el siglo VI y aproximadamente en la época de San Brendan.

La información de Dicuil arroja también una luz más reveladora sobre el panorama climatológico general suministrado por los científicos. Declara que, hacia el año 800, los monjes irlandeses realizaban viajes regulares a Islandia durante el mes de febrero, período que los marineros actuales no recomendarían ciertamente como el mejor para la travesía. Pero en la época de Dicuil, tanto el viento como el tiempo eran satisfactorios para el viaje, lo que demuestra que el clima de la Alta Edad Media no era el mismo que el de la mitad del siglo XX.

Naturalmente, la temperatura del aire sobre el Atlántico Norte en la primitiva Edad Media constituía solamente uno de los factores involucrados en la historia de la climatología y de los viajes irlandeses. Se desconocen datos tan importantes como la dirección predominante de los vientos o la frecuencia y distribución estacional de los temporales en aquellos siglos. Parece, sin embargo, probable que, durante la mayor parte de esta época, había menos hielo en la costa de Groenlandia. Los navegantes noruegos que viajaron desde Islandia a las colonias que habían establecido en Groenlandia no se vieron demasiado obstaculizados por los hielos. Es razonable suponer que, con las altas temperaturas de aquella época, el hielo formado en la superficie de la mar no causaría los problemas que hoy presenta.

Por su parte, Pall Bergthorsson, meteorólogo del Centro de Meteorología de Islandia, se remontó en los partes de cada estación hasta demostrar que las variaciones en las temperaturas invernales podían estar relacionadas de modo directo con la cantidad de hielos desprendidos de Islandia. En la actualidad, tanto Pall como sus colegas ejercían una vigilancia permanente sobre los mapas meteorológicos de Islandia al objeto de mantenemos informados, siempre que fuera posible, de las previsiones sobre el clima.

La mejoría climatológica del Atlántico Norte en la Edad Media puede explicar por qué el *Navigatio* hace tan pocas referencias al mal tiempo en el épico viaje de San Brendan. En general da la impresión de que su *curragh* se vio tan perjudicado por las tormentas como por las calmas chichas. Esto se debió en gran parte a la sensatez de que hizo gala el santo al limitar las singladuras más largas al verano, aunque hubo una ocasión en que el tiempo lo sorprendió: tras su difícil escapatoria del monstruo marino que los acosó, y que fue atacado y muerto a su vez por otro monstruo, los viajeros llegaron a una playa. Aquí encontraron el esqueleto, empujado por las olas, del monstruo muerto, del que San Brendan dijo a sus monjes que cortasen trozos para comer, lo que les proporcionó víveres extra para tres meses. Pero los viajeros tuvieron que permanecer este lapso en tierra, ya que el mal tiempo, acompañado por fuertes chubascos y granizadas, les impidió hacerse a la mar.

Algunos comentaristas arguyen que este temporal, fuera de estación, indica que los monjes desembarcaron en el sur de Groenlandia, donde el tiempo es famoso por su malignidad incluso en verano. Aducen que, al estar acostumbrados al mejor tiempo de sus navegaciones estivales en Irlanda, los monjes se vieron inmovilizados por un mal verano groenlandés.

Existe un indicio más interesante en cuanto a esta posibilidad en los escritos de los propios noruegos. Cuando éstos descubrieron por primera vez Groenlandia, comentaron que se encontraron con “viviendas humanas, hechas de piedra, tanto en el este como en el oeste del país; con fragmentos de embarcaciones de cuero y con herramientas de piedra”. El eminente geógrafo norteamericano, Carl Sauer, arguye que hay muchas más posibilidades de que estas embarcaciones de cuero y refugios de piedra fuesen abandonados por los irlandeses que por los esquimales, porque, en

aquella época —hasta donde la investigación alcanza—, todavía no habían llegado los esquimales al sur de Groenlandia. Los colonos noruegos de esta zona no encontraron esquimal alguno, como tampoco los arqueólogos han hallado restos esquimales de aquella época en esta zona. Lo que sí han hallado los arqueólogos son pruebas de que los únicos esquimales que habitaban Groenlandia cuando llegaron los noruegos pertenecían a la civilización de Dorset, cuyos primitivos restos están restringidos al norte del país. Otro detalle importante lo constituye el hecho de que, aparte de las tiendas, las únicas viviendas empleadas por las gentes de la civilización de Dorset eran madrigueras muy típicas que, algunas veces, cubrían con pieles. Difícilmente se podrían describir estas madrigueras como “viviendas de piedra”.

Al llegar aquí, Carl Sauer se pregunta que a quiénes pertenecieron entonces las embarcaciones de cuero y las viviendas de piedra que los noruegos encontraron en el sur de Groenlandia. Seguramente, a los irlandeses, ya que las celdas constituyen las estructuras típicas construidas por los monjes irlandeses en las Hébridas y por toda la costa occidental de Irlanda.

¿Tropezaron los noruegos con las huellas de los monjes que huyeron de Islandia cuando aquéllos llegaron allí o se trataba de restos abandonados por ermitaños irlandeses que habían viajado directamente a Groenlandia desde las Islas Feroe o las Hébridas? Los poemas nórdicos no proporcionan información alguna acerca del tamaño o forma de estas “viviendas de piedra”, aunque, con la experiencia vivida por el *Brendan*, se hacía luz sobre otro punto: no era probable que las “embarcaciones de cuero” con que tropezaron los noruegos fuesen kayaks esquimales, ya que el revestimiento de cuero de estos últimos se habría podrido rápidamente si no se hubiese vuelto a cubrir de grasa y cuidado con gran esmero. La piel no estaba adobada en el sentido auténtico de la palabra y, si se abandonaba durante cierto tiempo, se habría desintegrado. Por el contrario, el cuero adobado con corteza de roble con el que estaban construidos los *curraghs* irlandeses era en extremo resistente y duradero y podía subsistir durante muchísimo tiempo. Por lo tanto, quizá las “embarcaciones de cuero” de la Groenlandia pre-noruega no eran sino los *curraghs* trasatlánticos de los irlandeses.

A medida que nos acercábamos con dificultades hacia la costa de Groenlandia, me preocupaba la suerte que correría el *Brendan* con el tiempo meteorológico de nuestros días. Los temporales no solamente lo habían hecho describir una inútil curva en el Mar de Groenlandia, sino que lo habían empujado mucho más al Norte de lo que había previsto o me hubiese gustado prever. Para poder pasar el Cabo Farewell, con sus más de 140 kilómetros de anchura de hielos, el *Brendan* necesitaba poner proa al Sudoeste, pero se veía frustrado por los constantes vientos contrarios. Así, que decidí jugarme el todo por el todo: nos acercaríamos a los hielos. Allí, los vientos locales soplan a menudo paralelos a su contorno, por lo que el *Brendan* podría encontrar el viento que tan desesperadamente necesitaba. El peligro era claro. Si nos atrapaba un temporal procedente del Este, la embarcación se vería empujada hacia la

capa de hielos, con muy pocas probabilidades de que nadie pudiese rescatamos a tiempo si nos encontrábamos con problemas. Petur Sigurdsson, de la Guardia Costera, me había dicho que no me preocupase por el hielo.

—Lo llamamos el "Amigo Hielo" —me indicó, guiñándome un ojo—. Las patrulleras de la Guardia Costera se han refugiado muchas veces de los temporales metiéndose entre los hielos. Allí la mar está siempre en calma.

Pero hablaba de buques con cascos de hierro y yo no estaba tan seguro de si el casco de cuero del *Brendan* soportaría una colisión contra el hielo.

No tuve que explicar el riesgo que corríamos. La tripulación observó la línea trazada a lápiz sobre la carta y que mostraba, centímetro a centímetro, nuestro acercamiento diario a la costa groenlandesa. Todos se guardaron su opinión, aunque estaba claro que se daban cuenta de la importancia que implicaba la más ligera variación en la dirección del viento.

El mal tiempo continuó durante toda la semana siguiente y comenzó a cobrar su tributo. Pocos lugares existen donde las diarias oscilaciones meteorológicas tengan mayor y más inmediato efecto sobre la tripulación de una embarcación descubierta que sobre aquellas aguas. Cuando llovía —lo que ocurría varias veces al día—, pasábamos el tiempo en que no estábamos de guardia encogidos en el refugio o debajo de la lona, tratando pacientemente de detener el curso de las filtraciones de agua. Cuando la temperatura del aire rondaba a pocos grados del punto de congelación y el viento arreciaba, la fría cuchilla de éste era lo bastante afilada como para restringirnos en la medida de lo posible a nuestros todavía húmedos sacos de dormir. El truco, descubrimos, consistía en dar la vuelta constantemente a los sacos de manera que la parte inferior de los mismos, que estaba cubierta por una película de agua, se volviese arriba de vez en cuando y pudiera secarse.

A regañadientes, guardamos nuestras últimas prendas secas para casos de auténtica emergencia, y continuamos poniéndonos las que estaban mojadas, aunque el meterse dentro de calcetines y pantalones húmedos, el introducir los pies en botas mojadas y el chapotear así, agarrados al timón en una noche fría y lluviosa, constituían una auténtica penitencia.

Y, sin embargo, nuestro humor era excelente, aún bajo aquellas condiciones y siempre y cuando el *Brendan* avanzase en la dirección deseada. Ajustábamos cuidadosamente las velas; introducíamos los brazos en las frías aguas para subir la orza a bordo y nos afanábamos por mantener el timón en el ángulo adecuado. La vida a bordo se tornaba aburrida sólo cuando el *Brendan* se detenía o cuando los vientos venían de proa y le hacían perder lo que había avanzado. Todos sabíamos que la única respuesta era el esperar estoicamente, observar, aguardar y dejar que pasara el tiempo hasta que el viento cambiase. No se podía hacer otra cosa.

Cada hombre reaccionaba de una manera diferente. En su calidad de patrón de vela, George debió sentirse más frustrado que nadie. Al tener el viento en contra —o carecer de él por completo— no podía hacer mucho para que llegásemos a

Norteamérica. Sin embargo, nunca perdió su meticulosa solicitud por la embarcación. Revisaba y volvía a revisar los cabos y drizas para ver si tenían algún desgaste; reajustaba ataduras; cuando se aflojaba el armazón del timón, lo desmontaba y volvía a montar, y cambiaba de posición los protectores antirroces de cuero. También se cuidaba de los detalles en el interior del refugio. Debido a su instrucción militar, siempre enrollaba con cuidado su saco de dormir y colocaba ordenadamente sus efectos personales donde no pudiesen sufrir daño. Se podía poner un reloj en hora nada más que basándose en la puntualidad con que observaba los cambios de guardia.

Arthur era el reverso de la medalla: siempre desganado y caótica y despreocupadamente desorganizado. Su saco de dormir, cuando no estaba metido en su interior, le servía de cojín. Su reserva de jerseys y bufandas se desparramaba por los más extraños lugares y, finalmente, tuvimos que desterrar del refugio sus empapados pantalones de la Armada, ya que amenazaban con invadirlo por entero. Solíamos decir en broma que Arthur jamás se acordaba dónde dejaba la gorra. Salía del refugio para entrar de guardia e, invariablemente, al cabo de un minuto volvía a introducir su cabeza en aquél, con un quejumbroso:

—Oye, ¿me podías pasar por favor mi gorra? No sé dónde está, pero debe hallarse en algún sitio por ahí.

Arthur tenía siempre mala suerte. Si a la hora de comer, una ola furtiva rompía inesperadamente contra la regala, era Arthur quien estaba sentado allí y quien recibía el frío chorro de agua salada en el cuello o en el plato. Cuando comenzaba a llover con fuerza era la hora en que él tenía que salir a montar guardia.

—¡Arthur! —solía decir George jovialmente—. Hay a proa una nube cargada de relámpagos. Debe ser hora de que tomes el timón.

El buen carácter de Arthur hacía que estos contratiempos no lo afectasen en absoluto. El que más sufría era su impermeable verde. Parecía ceder ante el peso de las tribulaciones que aquejaban a su propietario, y adoptó una personalidad propia. Nuestros impermeables colgaban doblados escrupulosamente sobre el armazón del timón, listos para su uso, pero los pantalones y la chaqueta verdes de Arthur estaban siempre arrugados y amontonados en algún rincón del puesto del timonel.

—Casi no vale la pena que me los ponga— solía decir, mientras sacaba un buen chorro de agua de mar de la capucha de su impermeable y se introducía en sus empapadas prendas.

Y, casi siempre, descubría que sus botas también se hallaban llenas de agua. En cuanto a éstas, no había posibilidad de confundirlas con las de los demás, porque sus pies eran de tal tamaño que estaba obligado a llevar botas de goma de labrador, hechas en la fábrica a su medida y cuyas suelas tenían las mismas estrías que una rueda de tractor.

Trondur había navegado tanto que había desarrollado una paciencia especial.

—¿Cuándo crees que cambiará el viento? —le preguntaba.

Trondur levantaba la cabeza, miraba al cielo y a la mar y se quedaba un momento

sin decir nada.

—Yo no digo nada —decía finalmente y en tono reposado—. En algún momento, viento del Norte.

Y, cuando el tiempo era realmente atroz, con la lluvia formando una cortina, mala visibilidad y una mar gruesa que hacía que el *Brendan* se tambalease sobre las olas, solía decir, antes de continuar con el trabajo que lo ocupaba en aquel momento y con tal seguridad que levantaba nuestra moral:

—No está tan malo. En invierno podía ser peor.

Siempre encontraba algo en que ocuparse. Si no intentaba atrapar algún fulmar, hacía bocetos de las escenas que ocurrían a bordo o dibujaba otras, extendiendo algunas veces la tinta con el raído extremo de una cerilla. El interior de su cabina de proa era un auténtico estudio de artista. Había colocado una hamaca, hecha con red de pescar, en la que guardaba sus papeles y plumas de dibujo, botellas de tinta y lápices y la inevitable caja de anzuelos. De las paredes colgaban dibujos y bocetos a medio terminar y a menudo podía verse una aguja y pequeñas correas junto a un trozo de cuero con el que fabricaba cualquier cosa: una cajita para sus tinteros o un colgante de cuero en el que había grabado una cruz céltica.

En general, no teníamos conversaciones innecesarias. Como con las prendas de vestir secas, solíamos sacar a relucir nuestros pensamientos y comentarios de a poco, sabiendo que teníamos mucho tiempo por delante. Una consecuencia de esto era, como notó George, que cada vez hablábamos menos. Empleaba un magnetófono para grabar el sonido de la película sobre el viaje y, cuando al fin del día, pasaba la cinta para oírla, se encontraba con la consiguiente frustración. Alguien hacía una pregunta. Seguía una larga pausa y a continuación venía la respuesta. Tampoco las cintas revelaban mucho sobre nuestra manera de pensar. Por lo general, cada uno se guardaba sus opiniones para sí mismo y, de una manera típica, se concentraba en hacer que la embarcación siguiese avanzando y se ocupaba de sus propios asuntos. Este tácito acuerdo parecía ser la mejor manera de aguantar nuestra prueba.

La navegación en el *Brendan*, nos íbamos dando cuenta, se transformaba en una experiencia muy personal, a pesar de constituir una aventura compartida. Cada hombre reaccionaba ante cualquier ocurrencia según su carácter, y sus experiencias no tenían necesariamente que coincidir con las de sus compañeros. Esto se notaba más en las guardias. Aquí, el timonel era a menudo el único que podía ver el chorro de vapor emitido por las ballenas o el salto de un delfín o las alteraciones de las formaciones de las nubes en el cielo.

Algunas incidencias ocurrían como en un relámpago y no daban tiempo para levantar a los demás tripulantes. Otras, ocurrían con tal lentitud y suavidad que solamente eran perceptibles para un hombre obligado a permanecer junto al timón durante dos horas seguidas.

La experiencia más personal de todas era quizá la de montar guardia durante un temporal, porque era entonces cuando el timonel se daba perfecta cuenta de que las

vidas de los otros tres dependían de su habilidad. Cada ola de su guardia constituía un reto que sólo él podía juzgar y contra el que él solo debía enfrentarse. El resto de la tripulación no se daba cuenta de las olas que salvaba con éxito ni de las crestas que pasaban bajo el casco. Sin embargo, para el timonel, constituían verdaderos éxitos, olvidados nada más que para enfrentarse con la siguiente ola que le venía encima.

Por contraste, algunos momentos quedaban grabados en la memoria del hombre a quien le sucedían. Uno de éstos ocurrió el 23 de mayo, cuando todavía el *Brendan* navegaba proa al Norte. Fue en la guardia del atardecer y, aunque el viento soplaba solamente a 25 nudos, lo hacía en sentido opuesto a la corriente del este de Groenlandia y levantaba un corto oleaje con alguna esporádica ola grande que nos hacía tambalear. Todos estábamos muy cansados. El lamento del viento y el rugido de las olas durante todo el día habían minado nuestra concentración. Guardia tras guardia, nos habíamos embutido en los impermeables, atado al cabo de seguridad y asido al timón. George se encontraba a proa, bajo la lona achicando la sentina; Arthur y Trondur estaban en los refugios, dentro de sus sacos de dormir. Y yo, solo, al timón, intentaba gobernar a través de aquel maremágnum de agua en el que las olas levantaban a popa verdaderas murallas. Cada ola requería un cambio de posición en el timón para que el *Brendan* pudiera enfrentarla en el ángulo adecuado.

Casi sin darme cuenta, eché una ojeada por encima del hombro, no hacia popa, de donde venía el oleaje, sino hacia babor y a sotavento. Allí, sin anunciarse con el consabido romper de su cresta, venía una ola a la desbandada. No era especialmente grande —mediría algo más de tres metros—, pero venía en claro sentido transversal a las demás y casi al través del *Brendan* cuando éste estaba ya empeñado en la cresta de una de las que se aproximaban en sentido regular.

—¡Sujetaos! —grité con toda la fuerza de mis pulmones, al tiempo que me agarraba al armazón del timón.

El *Brendan* comenzó a escorar ante el empuje de la nueva ola. Cada vez lo hacía más intensamente, hasta que, instalado en el costado de barlovento y agarrado todavía al timón, pude ver el agua casi debajo de mis ojos. “¡Dios mío! ¡Vamos a volcar!” pensé. “Es imposible que mantenga esta escora sin dar la vuelta. ¿Qué ocurrirá con los que están en el refugio y bajo la lona? ¿Podrán salir?” Fue un largo y desagradable instante. Tras él, y en vez de zozobrar, el *Brendan* comenzó a deslizarse de través por el costado de la ola.

En un momento, la ola cubrió la embarcación. No rompió sobre ésta con el espectacular rugido habitual en las grandes olas ni dejó caer sobre ella su impresionante capa de espuma. Ni siquiera la sacudió. Simplemente, la envolvió en una inmensa y sólida masa de agua que se vertió sobre ella como lo hubiese hecho un profundo y tranquilo río. El agua de mar barrió el caparazón y chocó contra mi pecho. Al mirar a proa, vi que el *Brendan* estaba totalmente sumergido. A menos de dos metros, el techo del refugio estaba bajo el agua. La balsa salvavidas que se hallaba sujeta encima y que sobresalía cincuenta y tres centímetros por encima de aquél

también se encontraba cubierta por el agua. Tan sólo sobresalían los palos, proyectándose por encima de la mar. Daba la impresión de que el *Brendan* había sido absorbido por la masa de la ola.

Curiosamente distraído pensé en cómo su largo y bajo perfil y sus dos rechonchos mástiles lo hacían parecerse a un submarino con los periscopios sobresaliendo por encima de la ola. Y, como un submarino, el *Brendan* luchaba por emerger. El aire encerrado en el refugio y bajo la lona lo hicieron salir como si tal cosa. El agua volvió tranquilamente a la mar y el *Brendan* continuó navegando como si nada hubiera ocurrido. Me quedé asombrado. Había esperado que por lo menos el refugio hubiese quedado destrozado y las lonas rasgadas pero cuando trepé sobre una bancada para observar los daños, todo se encontraba en su sitio.

La única baja la constituyó mi tranquilidad. Desde mi puesto de observación en el timón había visto cuán cerca habíamos estado de dar la vuelta de campana. Y cuando terminó mi guardia y me arrastré hasta el interior de mi saco de dormir, encontré que, aunque reventado de cansancio, no podía dormir. El sordo ruido de las olas que pasaban bajo nosotros me ponía en tensión, esperando un desastre seguro. No conseguí descansar ni un momento y, cuando volvió a cambiar la guardia, mencioné a Arthur aquella ola que se había separado de las otras.

—Sí —dijo—. Dentro del refugio, todo se volvió de color verde mar.

Aquí fue donde, por acuerdo tácito, dejamos el tema, y lo mismo hicimos dos días más tarde, cuando George tuvo una experiencia semejante al creer que el *Brendan* zozobraba durante su guardia. Este tipo de episodios de nuestra vida era mejor no tratarlos.

Por fin y solamente a unas setenta u ochenta millas de los hielos de Groenlandia, el tiempo nos dejó respirar. En la mañana del 25 de mayo, una necesitada calma relevó a los fuertes vientos y pudimos gozar de la resurrección de la vida marina a nuestro alrededor. En el horizonte grandes bandadas de gaviotas volaban en círculos y se lanzaban en picado. Al acercarnos, pudimos contemplar las explosiones de salpicaduras en el lugar en que una bandada de delfines atacaba bajo las aguas al mismo banco de peces contra el que las aves acometían desde arriba. Otro excitado grupo de delfines se nos acercó. Daban escolta a una inmensa y gorda ballena rorcual. Como de costumbre, el rorcual cambió el rumbo para hacernos una visita y trajo consigo su escolta de delfines. Una vez cerca del *Brendan*, emitió un bufido y, sumergiéndose, pasó bajo nuestro casco. Su escolta se quedó en la superficie, dando saltos y piruetas y jugando como perros retozones. Echando una mirada por encima de la popa, pudimos ver la turbulencia creada por los extremos de la cola, que salían a la superficie y aplastaban las olas más pequeñas, dando la impresión de que el *Brendan* estaba dotado de hélices que levantaban una estela. Cuando el rorcual volvió a emerger, resopló dos veces y dio una vuelta más a nuestro alrededor para lanzarnos una última ojeada antes de, emitiendo constantes resoplidos, tomar rumbo al Este con su chorro de vapor visible durante cuatro o cinco millas.

De hecho, fue un típico “día de ballenas”. Estaba George en la regala, ocupado en sacar un balde de agua salada para hervir las patatas de la comida, cuando levantó la vista y dijo con voz tranquila:

—Tenemos a popa cinco grandes ballenas vigilándonos.

—¿De qué clase? —pregunté.

—No estoy seguro. No parecen iguales —contestó.

Trondur se levantó y miró por encima de popa.

—Son cachalotes —dijo, mientras contemplábamos cómo una nueva especie de cetáceos se acercaba lentamente para observamos mejor con sus extrañas y romas cabezas sobresaliendo de la superficie. Un ejemplar se aproximó a nuestra proa para someternos a una inspección más intensa y, a continuación, la manada prosiguió majestuosamente su curso sin molestarse en sumergirse, aunque retozando por la superficie.

El peligro calculado de acercarnos a la masa de hielo rindió su fruto. En la tarde del 25 de mayo, el viento comenzó a soplar con regularidad desde el Nordeste y el *Brendan* se puso a navegar paralelo a los hielos y proa a Cabo Farewell. La radio de Prins Christianssund predijo una galerna y acertó. Durante toda la noche, el viento sopló con casi fuerza temporal, por lo que las guardias se despertaron bajo el gélido sonido del granizo golpeando contra las lonas, parecido al producido por el celofán al ser aplastado.

A la mañana siguiente, tuvimos otro aviso de galerna, y, al día siguiente, otro; lo mismo que el tercer y cuarto días. Pero, ahora, los vientos procedían siempre del Norte o del Nordeste, por lo que el *Brendan* navegaba muy deprisa y ayudado por la corriente de este de Groenlandia que lo hacia avanzar aún más, añadiendo veinte o veinticinco millas suplementarias a nuestro recorrido diario. El 26 de mayo, el *Brendan* realizó su mejor media al navegar 115 millas en veinticuatro horas, lo que igualaba su mejor día de la estación precedente y constituía un respetable logro incluso para un yate moderno.

Los comentarios garrapatead en el cuaderno de bitácora resumían las condiciones que nos rodeaban en aquellos días de navegación por Groenlandia: “niebla”, “llovizna”, “espesa calima” y “aviso de galerna” se repetían de manera monótona. Bajo la adversidad de estas condiciones, las cámaras de Arthur comenzaron a crear problemas. El aire salado penetraba en sus delicados mecanismos y los obturadores se bloqueaban. Arthur desmontaba cuidadosamente cada cámara en docenas de pequeñas piezas que colocaba en el piso del refugio, limpiaba y engrasaba, haciendo que, de dos cámaras, pudiese construir una que funcionaba si se le daba una fuerte sacudida entre dos disparos.

Llevábamos ya más de tres semanas de navegación y nuestras provisiones de alimentos frescos se estaban agotando. Comimos la última manzana y, con harto sentimiento, acabamos el queso de Cheddar. Nos quedaban cantidad de fiambres y ahumados, pero el pan negro alemán nos decepcionó. Se había pasado y, al abrir los

paquetes, todas las rodajas se encontraban cubiertas de moho verde. Sin embargo, la disminución de nuestras provisiones y la cantidad de agua consumida hacían que el *Brendan* pesase ahora un tercio de tonelada menos y navegase con un poco más de facilidad.

Las condiciones de vida se hacían más básicas cada día. El contenido del refugio se había limitado a lo imprescindible: sólo quedaban los sacos de dormir, una bolsa con ropa seca para cada uno de nosotros, la radio, el sextante, una bolsa que contenía libros, las cámaras y… nada más. También, el refugio empezaba a oler con intensidad a lana puesta a secar, cuero y cuerpos húmedos y sin lavar. Nos habíamos acostumbrado a vivir con el pelo permanentemente mojado, camisas de cuyas mangas húmedas que sobresalían de los puños de los impermeables, manaban hilillos de agua, calcetines húmedos y jerseys mojados. Por fortuna nadie sufrió enfermedad alguna, ni siquiera cortaduras o esguinces.

El único problema lo constituían las manos de Trondur, cuyos nudillos y dedos estaban llenos de rojas y gruesas hinchazones que tenían en el centro una profunda llaga. Él se encogía de hombros y decía que eran gajes corrientes en los pescadores que manejaban redes y sedales en aguas frías. El resto de nosotros se retiraba de las guardias con nada más que los dedos como pálidos pepinillos muertos, marcados con estrías de suciedad y que tardaban dos horas en recuperar su coloración natural.

Comenzamos a tratar las diarias advertencias de galerna de Prins Christianssund con un cierto humor negro. Hacíamos chistes acerca de que el viento nunca alcanzaba las feroces velocidades anunciadas, aunque nuestro pequeño barómetro coincidía con las presiones que emitía la radio. Una serie de centros de baja presión, algunas veces tan bajos como 970 milibares, se juntaban con el gradiente groenlandés de alta presión situado donde soplaban los vientos más fuertes. Nos preguntábamos si la razón por la que evitábamos la peor parte de las galernas era porque el *Brendan* guardaba muy poca distancia con el agua y se abrigaba en los senos del oleaje.

Lo cierto era que no acusábamos todo el ímpetu de las galernas, por lo que nos sorprendió un preocupado mensaje, enviado por Pall Bergthorsson, en el que se nos comunicaba que un buque situado a menos de 60 millas del *Brendan* denunciaba un viento de fuerza 10; es decir, temporal. El mensaje nos fue transmitido por un buque de investigación pesquera, el *Arni Fridriksson* que operaba más al Norte y que, cuando hubo terminado su misión y retornó a su base, rompió nuestro enlace de radio con Reykiavik e hizo que nos sintiéramos todavía más aislados. Los fuertes vientos y la poca visibilidad no permitían que los aviones despegaran del sur de Groenlandia, y hasta el aeroplano de la Patrulla del Hielo, destinado a vigilarnos, no podía volar por causa del mal tiempo.

El 29 de mayo, el *Brendan* dejó atrás el saliente de la masa helada que se extendía hacia el sur del Cabo Farewell y pudimos respirar con mayor tranquilidad. Atravesábamos ahora las amplias rutas del acercamiento al Estrecho de Davis, que separa Groenlandia del norte de la Península del Labrador. Aquí, para nuestra

frustración, nos vimos envueltos en una zona de calimas, ventolinas y nieblas espesas como una “sopa de arvejas”. Casi todos procedían del Sur y del Oeste, por lo que el avance del *Brendan* disminuyó a un mero arrastrarse. Una vez más, la línea de lápiz que indicaba nuestro curso comenzó a zigzaguear y a trazar círculos erráticos sobre la carta.

El 31 de mayo constituyó un típico día en nuestro cuaderno de bitácora: “Amanece con calma chicha. Hacia mediodía sopla un viento procedente del Noroeste y ponemos proa en forma más directa hacia Terranova. A continuación, los vientos se hacen del Sudoeste y nos detenemos, quedando prácticamente a la deriva. Sin novedad.”

El aburrimiento se hizo nuestro mayor enemigo. Una o dos veces pudimos ver suficiente sol como para colgar los sacos de dormir en el aparejo y poner a secar la ropa, aunque, en general, el tiempo era demasiado húmedo o hacía demasiada niebla como para alcanzar éxito alguno. Hacía tanto frío que el siguiente emigrante que aterrizó a bordo del *Brendan*, otra lavandera blanca, no logró pasar la noche y pereció.

Para entretenernos, desarrollamos una repentina chifladura por hacer complicados nudos marineros, y del aparejo de la embarcación brotaban nudos, costuras e intrincados lazos. Cualquier objeto susceptible de ser embellecido con un nudo original era debidamente decorado. Al aburrimiento se añadía cada vez una mayor sensación de aislamiento, proporcionada por el limitado horizonte que, debido a la constante niebla, raras veces abarcaba más de tres o cuatro millas. Los bancos de niebla que nos ocultaban se hacían a menudo tan espesos que no podíamos ver más allá de cincuenta metros a proa y nos era imposible distinguir la línea que dividía el aire y la mar, de modo que el *Brendan* parecía colgar en el centro de una pecera de un triste color grisáceo. El único consuelo consistía en que existían escasas probabilidades de ser arrollados por otro buque.

Nos encontrábamos en aguas desoladas que solamente se veían surcadas por algún esporádico buque de pesca que desde Norteamérica se dirigía a los bancos de pesca de Groenlandia. Tampoco existían emisoras costeras, por lo que nuestra embarcación se fue sumiendo en un abismo de falta de comunicaciones radiofónicas. La voz que emitía la radio de Prins Christianssund fue adquiriendo menor volumen hasta que casi no pudimos oírla. Y por fin llegó el día en que su sintonía desapareció por completo, sin que pudiésemos establecer contacto con las emisoras canadienses que teníamos a proa. Por encima de nosotros, podíamos escuchar cómo los aviones informaban de sus posiciones a los controles de tráfico aéreo, pero no contestaban a nuestras llamadas, lo que nos hacía sentirnos muy solos.

El 11 de junio, llegamos a sintonizar una emisora de la Guardia Costera Canadiense que emitía un mensaje de alerta a todos los buques, en el que daba la descripción del *Brendan* y anunciaba que, como durante sesenta horas no se había sabido nada de nosotros, cualquier barco que nos avistase o pudiera captar nuestra

llamada informase a la Guardia Costera. Fue una gran frustración el no poder informar nosotros mismos debido a las grandes interferencias atmosféricas. Sin embargo, al día siguiente, una repentina mejora en las condiciones hizo posible que tanto la emisora canadiense como la de Groenlandia recibieran nuestra situación y que los canadienses nos indicaran dónde se encontraba la masa principal de hielo que rodeaba la costa del Labrador. Según sus observaciones, aquélla se retiraba de forma continua hacia al Norte. Al mirar la carta, parecía que el *Brendan* podría salvar los hielos de la península del Labrador.

Una semana antes, los boletines de noticias canadienses habían descrito la suerte del ferry Carson a unas doscientas millas a nuestro Este. El Carson, un buque de 8.273 toneladas, estaba diseñado como rompehielos, pero, en su primera singladura de la temporada a Goose Bay, chocó contra la masa helada y se hundió. Afortunadamente hacía un tiempo ideal y navegaba cerca de tierra. Sus pasajeros fueron rescatados de los flotantes trozos de hielo por medio de helicópteros militares y, aunque no hubo pérdida de vida su hundimiento constituyó una seria advertencia.

Parecía que el 13 era nuestro número de la suerte, porque el 13 de junio sopló un viento favorable que hizo que el *Brendan* tragase muchas millas durante toda la tarde y la siguiente noche. En la última guardia de la tarde, George mencionó que estaba desilusionado.

—Es una lástima haber venido hasta aquí y no haber visto ni rastro de hielo —afirmó—. No pienso volver.

Al amanecer del siguiente día, George se preparaba café.

—¡Eh! —gritó encantado— ¡Hielo! ¡Creo que es hielo!

Efectivamente, flotando como un extraño dragón chino de carnaval, se retorcía la extraña forma de un trozo de hielo, subiendo y bajando al compás de las olas como si se tratase de un juguete infantil.

—Hay otro trozo más a proa —señaló George.

Salimos todos a mirar. El *Brendan* comenzaba a deslizarse entre jorobas y trozos separados de hielo. Eran de una belleza extraordinaria; venían dando bandazos y de vez en cuando escondían bajo el agua parte de su superficie, de la que esporádicamente se separaban algunos trozos menores. Algunas veces, la masa daba la vuelta, como si todo su equilibrio se hubiese alterado, y mostraba un perfil completamente diferente. Durante todo este tiempo, el constante chocar de las olas contra el hielo y el lamido de éstas nos llegaban a los oídos en la forma de un ronco y apagado rugido.

—Bueno —exclamó Trondur, radiante de placer—. Ahora veremos más pájaros y ballenas. Se pesca bien cerca del hielo.

—Trondur, ¿qué es esa línea blanca que se ve en el horizonte? —le pregunté, señalando hacia el Este—. Parece el resplandor amarillo causado por la reflexión de la luz de que habla el portulano. ¿Crees que hay hielos en esa dirección?

—Sí —dijo escudriñando hacia donde le señalaba—. Sí. Hay mucho hielo.

Me quedé perplejo. Según las últimas informaciones, no debería existir ningún hielo en aquella dirección.

—Espero que sea un gran bloque de hielo que se haya desprendido de la masa principal —comenté confiadamente—. Según los últimos informes, deberíamos haber salvado ya ésta y no deberíamos encontrar ninguna otra en esta zona. Creo que nos hemos debido meter entre la tierra y una masa de hielo flotante a la deriva.

Me equivocaba. Sin darme cuenta, alteré el rumbo, haciéndolo caer a estribor, para pasar por detrás del bloque y dirigí la embarcación hacia el reflejo que la luz solar causaba sobre el hielo. A medida que nos acercábamos, el borde de la masa helada se hacía más claro. Su contemplación causaba escalofríos. El macizo borde de hielo estaba hecho de pequeños brillantes pedazos que relucían bajo la intensa luz solar. Cada cien metros, aproximadamente, se podían ver los restos de trozos mayores y más espesos que, empujados y rodeados por los más pequeños, se habían quedado bloqueados. Los trozos mayores estaban formados por hielos de tres clases: hielo de muchos años, hielos de varios años y trozos desprendidos de icebergs.

Estos pedazos de mayor tamaño sobresalían de los demás y formaban extrañas siluetas escultóricas; algunas, suaves y redondas como mantequilla fundida; otras, grotescas y de corte irregular y cubiertas de bordes afilados y puntiagudas espinas. Un reborde de un trozo menor se desprendió y se colocó en el rumbo de nuestra embarcación. Navegamos en zig-zag entre ellos y admiramos inocentemente sus formas. Las había de todas clases: lanchitas, piezas de un rompecabezas o serpientes marinas. Un pequeño pedazo tenía la apariencia de un plátano y fue de inmediato bautizado como el “*curragh* de hielo".

Traicioneramente, el viento fue cambiando para proceder del Noroeste y, por mucho que lo intentamos, no conseguimos que el *Brendan* dejase de caer hacia el borde de la masa helada. El sol se escondía de vez en cuando y las preciosas formas parecían menos atractivas.

—La mar está haciendo que los bloques de hielo se froten unos contra otros —comentó George—. Mirad aquel enorme trozo de color oscuro que está allí. Fijaos en cómo se levanta y deja caer.

Señalaba un gran bloque de hielo, quizá del tamaño de una casa de dos pisos, cuyo borde inferior lucía una bien definida y fea banda de color gris. Cada vez que el oleaje lo movía, este trozo se levantaba pesadamente, se inclinaba y se dejaba caer sobre su oscuro vientre, haciendo que el agua saltase por su borde.

—No sería nada agradable que el *Brendan* se viese empujado debajo de ése —comenté—. Nos pulverizaría igual que un martillo pilón.

Seguimos avante, dejando la capa de hielos a babor. Arthur tomaba fotografías, George llevaba el timón y Trondur estaba sentado sobre la parte superior del refugio y contemplaba el maravilloso panorama. En la distancia y a través de las montañas y grietas formados por las capas inferiores del hielo, se distinguían las sólidas siluetas de los verdaderos icebergs, atrapados en el trasfondo de los campos de hielo.

Mi mente se vio dominada por un molesto temor. Estábamos a unas millas de tierra y a gran distancia de donde se suponía nos encontraríamos con la masa principal de hielos. Sin embargo, el que nos rodeaba daba la impresión de ser extraordinariamente sólido. George volvió a hablar:

—¿Qué ocurriría si nos metemos cada vez más en un gran golfo de hielo? No sé cómo podríamos librarnos de ser aplastados.

Eché una mirada inquisitiva a Trondur.

—Tenemos que encontrar un hueco en el hielo. Ahí estaremos a salvo —afirmó.

Sacando un lápiz, hizo un boceto de lo que quería indicar: el *Brendan* tenía que hallar un hueco en el interior de la masa de hielo y permanecer allí como en una laguna. Lo malo era que el borde del hielo era macizo. No tenía grietas ni abrigos y mucho menos los que pudiesen servir a una embarcación de cuero.

—¡Un barco! —exclamó George en aquel preciso momento.

Era el primero que veíamos desde la última vez que contemplamos los de la Guardia Costera Islandesa. Daba la impresión, casi al mismo nivel que el horizonte, de tratarse de un pesquero que costeaba la línea formada por el borde del hielo.

—Me temo que no nos pueda ver con el hielo de fondo —afirmé—. Velas blancas contra hielo blanco. Hasta nuestro reflector de radar no parecerá más que un trocito de hielo.

De repente, George tuvo una idea.

—¡El heliógrafo! —exclamó, al tiempo que sacaba el pequeño espejo metálico del lugar donde estaba guardado.

¡Clic! ¡Clic! ¡Clic! Nos turnábamos para hacer que la luz del sol llegase al lejano barco. Cuando lo divisamos por primera vez, tenía la proa enfilada casi completamente en nuestra dirección, pero había virado para costear la masa de hielo. ¡Clic! ¡Clic! ¡Clic!

—A ver si conseguimos alimentos frescos —murmuró Arthur con ojos ensoñadores—. Me encantarían un poco de leche fresca y pan. ¡Clic! ¡Clic!

—¡Vira! ¡Nos ha visto!

Un cuarto de hora más tarde, el barco se encontraba a casi un grito de distancia. George enfocó los prismáticos hacia él.

—Se llama *Svanur* y ¡eh, Trondur! Creo que proviene de las Islas Feroe.

Trondur sonreía ilusionado. Formó un altavoz con las manos y lanzó sobre las aguas una parrafada en el dialecto de las islas. Su grito fue recibido con un bosque de brazos que los miembros de la tripulación agitaban en nuestra dirección.

—Me pregunto qué es lo que pensaran a bordo del *Svanur* —dijo George— al encontrarse con un barco de cuero en mitad de los hielos.

—De lo que estoy seguro —repliqué— es de que, al oír su propia lengua, sabrán con seguridad que no puede tratarse más que de Trondur Patursson.

De hecho, los pescadores sabían todo sobre el *Brendan*, y no solamente por la visita que el año anterior habíamos hecho a su isla, sino por la misteriosa red de

chismorreo marino que une a los pesqueros y pequeños buques de cabotaje que surcan las tan septentrionales aguas del Atlántico. El viaje de la embarcación de cuero constituía uno de los temas principales de conversación en los puertos de Islandia y Groenlandia, y el *Svanur* venía precisamente de Groenlandia, con un cargamento de camarones que iba a desembarcar en Glouscester, Massachusetts. Su patrón comunicó más tarde a Trondur que había solicitado que todos los buques que navegasen por estas aguas mantuviesen un vigía especial para intentar localizarnos y que las emisoras de radio groenlandesas habían radiado nuestra última posición. Sin embargo, a no ser por nuestro luminoso haz de luz, el *Svanur* no hubiese logrado localizarnos. El capitán ya había ordenado poner popa a los hielos, cuando el rayo de luz solar capto la atención del oficial de guardia, quien puso proa para acercarse a investigar.

Trondur llenó de aire la pequeña balsa de goma y se acercó remando al *Svanur*. Volvió al cabo de diez minutos.

—El capitán dice que tenemos muchísimo hielo a proa. Su barco ha buscado un hueco durante seis horas y no lo ha encontrado. También ha oído por la radio que hay otro barco que no puede atravesarlo. Dice que el hielo es muy espeso.

Pude ver que la roda y las amuras de plancha de acero del *Svanur* estaban llenas de abolladuras causadas por el hielo. Si este barco, sólidamente construido y diseñado para navegar por estas aguas, se alejaba de los hielos, era prudente que el *Brendan* hiciese lo mismo. Parecía que, tras los últimos informes, la masa de hielos se había movido y se encontraba bastante más al Sur.

—El capitán dice —continuó Trondur— que, si quieres, puede remolcarnos fuera del extremo más saliente, donde nuevamente tendremos viento. El *Svanur* va hacia allí.

—Contéstale, por favor, que acepto su oferta.

Trondur volvió a remar hacia donde se encontraba el pesquero, llevando esta vez consigo una estacha de remolque. Al poco tiempo, el *Svanur* nos sacaba del peligro. “Más ‘Suerte Brendan’”, pensé. “Es una casualidad que el primer barco que veamos en tres semanas aparezca en el momento en que íbamos a caer en una trampa de hielo.” No había duda de que hubiésemos podido salir por nuestros propios medios cuando el viento hubiera cambiado, pero me prometí que en el futuro tendría más cautela con los informes sobre los hielos. La gran masa helada podía moverse y cambiar de posición con mucha más rapidez que la empleada por la Patrulla del Hielo para registrarlo, por lo que hice la promesa de que, la próxima vez, mantendría al *Brendan* más alejado de aquélla. En aquel momento no me di cuenta de que, pronto, dejaría de cumplir dicha promesa.

El *Svanur* tardó sólo tres horas en sacarnos del apuro y, a continuación, soltó la estacha y nos abandonó. Trondur, quien se quedó a bordo del pesquero durante el tiempo en que nos remolcaron, volvió al *Brendan* con una bolsa de pan congelado, un saco de patatas, la provisión láctea que deseaba Arthur y una gran caja de camarones

congelados.

—Es un espléndido botín —murmuré, quitándole de las manos la caja de camarones.

—Sí —contestó—. El capitán vive no muy lejos de mi casa, en la isla de Hestor.

Pensé que sólo los errantes marineros de las Islas Feroe podían dar tan poca importancia a un encuentro junto a las masas heladas de Groenlandia.

Todavía trabajábamos en la estiba de la bienvenida dieta complementaria, cuando George exclamó:

—Dios mío. Otro barco.

Y, sí. Dando bandazos y desde el Norte, se acercaba un buque color gris. Tenía un perfil extraño con su achatado rompehielos y un puesto de vigía instalado en el palo de proa.

—Este lugar es tan concurrido como Picadilly Circus —comenté—. Dos barcos en un día. Todos los que van o vienen al Océano Ártico deben recalar por aquí.

—Esperemos que nos haya visto —masculló George—. Parece que viene derecho hacia nosotros.

El vigía del recién llegado nos había localizado. El barco aminoró la marcha y se detuvo a unos doscientos metros del *Brendan*. Se trataba del *U.S. Mirfak*, de la Armada de los Estados Unidos, y pudimos ver cómo la oficialidad de cubierta del mismo se asomaba por los alerones para contemplarnos con curiosidad.

—¿Cuál es el nombre de su embarcación? —radió el *Mirfak*.

—*Brendan*, procedente de Reykiavik y con rumbo a Norteamérica —contesté.

Se hizo un largo silencio.

—¿Quieren repetir? —volvió a oírse la voz, asombrada.

—*Brendan*, procedente de Reykiavik y con destino a Norteamérica. Llevamos a cabo un experimento arqueológico. Nuestro casco es de cuero e intentamos comprobar si los monjes irlandeses pudieron llegar a América antes que los vikingos.

Larga pausa.

—Repítalo, por favor.

Volví a dar la misma información. Siguió otra pausa, mientras los oficiales, en sus uniformes caqui nos observaban fijamente.

—Lo tomaré por escrito —dijo el radio de *Mirfak*. ¿De dónde vienen?

—Esta temporada, de Reykiavik.

Otra pausa.

—¿De dónde?

—De Reykiavik, en Islandia. A este lado de Groenlandia, hemos tenido buen tiempo, pero entre Islandia y Groenlandia, lo pasamos bastante mal.

—No me extraña. Hasta en este cascarón de acero se lo puede pasar uno bastante mal. Me imagino lo que debe ser en su barquito.

El *U.S. Mirfak* resultó ser un buque de suministros de la Armada de los Estados Unidos que volvía del fiordo de Sondrestrom, en Groenlandia y que era un asiduo

visitante de las aguas árticas. Para él, el encontrarse con el *Brendan* constituía una inesperada sorpresa.

—¿Podemos ayudarlos?

—Si pueden desprenderse de ellas, nos vendrían muy bien algunas verduras y carne. Hace poco que acabamos con los alimentos frescos que llevábamos a bordo.

—Eso es fácil. Pero ¿cómo se las hacemos llegar?

Sonreí ante la idea de que una embarcación de cuero diese consejos a un buque de guerra.

—No hay problema. Enviaremos un bote. —Me volví hacia George—. Arría el chinchorro.

De esta manera, el chinchorro de goma del *Brendan* volvía a acercarse a otro barco, dando la impresión de no ser más que un pequeño punto al compararse con el alto costado del *Mirfak*. Pudimos observar cómo George, balanceándose al ritmo de las olas, recogía los sacos que los marineros arriaban atados al extremo de un cabo. George gesticulaba mientras miraba hacia arriba.

Diez minutos después, abordaba al *Brendan* con la borda del chinchorro casi a ras de agua.

—Tuve que detenerlos —jadeó—. Me querían dar tanta comida que hubiesen hundido el bote.

Alrededor de sus piernas se amontonaban bolsas de naranjas, manzanas, más leche, latas de café y trozos de carne. Se habían mostrado increíblemente generosos.

—Mirad todo lo que hay —exclamó Arthur—. Es maravilloso. Deberíamos instalar un puesto aquí, sobre el hielo, y traficar con los barcos que recalen. No nos moriremos nunca de hambre.

—Y eso que tuve que dejar tres sacos más que ya tenían preparados en cubierta —añadió George.

Mientras el *Mirfak* ganaba velocidad para proseguir su rumbo a Bayonne, Nueva Jersey, les pedí un favor más:

—¿Nos podrían facilitar nuestra posición, por favor?

—Sí —llegó su respuesta—. Nos la está dando en este momento el satélite.

Era un bonito detalle, pensé para mis adentros, el que una embarcación medieval hecha de cuero recibiese su posición por medio de un satélite navegacional de pleno siglo XX. Después, el *Mirfak* desapareció, abandonando al *Brendan* a su suerte y balanceándose sobre el oleaje. El viento había desaparecido por completo y el sol se ocultó en una espectacular puesta de color malva y anaranjado. El cielo se cubrió por los trazos de luz que, en forma de rayos, brotaban de las altas nubes que hacían juego con la inmensidad del hielo extendido a estribor. Cenamos unos deliciosos camarones groenlandeses y aquella noche nos acostamos arrullados por el incesante rumor y sordo quejido que los trozos de hielo producían al chocar unos contra otros al compás del oleaje del Atlántico.

12

Una "vía de agua" en el hielo

Aquella tarde, George de dio finalmente por vencido en el desventajoso combate que libraba en el interior del refugio principal contra los azotadores brazos y piernas de Arthur, y decidió trasladar su alojamiento a un lugar más a proa y bajo la lona. Como el tiempo era bueno, dormimos con las lonas que cerraban los refugios levantadas, por lo que, a la mañana siguiente, nos llevamos una sorpresa al ver que el *Brendan* estaba cubierto por una fina capa de hielo. Nos encontrábamos a unas 1.600 millas de Islandia, sobre el rumbo propuesto, y la Península del Labrador se encontraba al otro lado de la helada llanura y a solamente unas 200 millas de distancia. Además, los encuentros mantenidos con el *Mirfak* y el *Svanur* habían devuelto el *Brendan* al mundo de los vivos.

La Guardia Costera Canadiense organizó un turno de escucha especialmente dedicado a nosotros y, por la tarde del 15 de junio, un aeroplano nos sobrevoló durante cinco minutos, mientras nos fotografíaba. Por medio de su radio, nos comunicó que, a nuestro Norte y Oeste, había grandes masas de hielo. No obstante, poco podíamos hacer. Nos dominaba todavía una calma chicha.

A las tres de la siguiente mañana, sin embargo, fui despertado por el chapoteo del agua al deslizarse por los costados de cuero. "Qué raro", me dije. "No escoramos con el viento ni oigo las olas." En la última guardia que monté el tiempo era muy tranquilo, el mar estaba en calma y no había ni señal de viento.

Luego escuché cómo Trondur y George hablaban en voz baja y me di cuenta de que existía cierta conmoción a bordo, agudizada por sordos golpecitos, el aleteo de una vela y algunos chapoteos. ¿Qué demonios hacían? ¿Ayudaba George a Trondur en la estiba de algunas de las provisiones? Ridículo. Era de noche, George no estaba de guardia y debía encontrarse durmiendo. Finalmente, no pude contener por más tiempo mi curiosidad y grité:

—¿Qué sucede ahí? ¿Necesitáis ayuda?

No hubo respuesta. Repentinamente, cesaron los chapoteos y sordos golpecitos. Oí cómo los pasos de quienes estaban fuera volvían hacia popa.

—¿Qué sucede? —repetí.

—Oh, nada. Que Trondur ha perdido un calderón negro que acababa de arponear —llegó la tranquila respuesta de George.

Me puse un jersey y escuché su historia.

Mientras Trondur se encontraba solo, de guardia, salió a la superficie, junto al *Brendan*, resoplando y jugando, una gran manada de calderones negros. Aunque era de noche, representaba la oportunidad que Trondur "el Cazador", había esperado. Sin molestarse en despertar a nadie, se dirigió apresuradamente a su refugio, descolgó su arpón y trepó a la mismísima proa de la embarcación para poder arrojarlo con mayor facilidad. El sonido de los pies de Trondur en la lona, justo encima de su cabeza, despertó a George, quien se levantó y salió en el preciso momento en que Trondur localizaba a su presa: un calderón que nadaba cerca de la embarcación y que tenía el tamaño justo.

Arrodillado en la proa, Trondur lanzó el arpón a unos cuatro o cinco metros a estribor y dio en el blanco. Fue un clásico arponazo.

El animal herido se sumergió inmediatamente. Se organizó un gran revuelo entre sus compañeros, que se apelotonaron unos contra otros. Las aguas se agitaron ante la huida de los animales. El arpón se tensó bajo la presión de sus cuerpos, y los calderones desaparecieron, abandonando al compañero herido a su suerte.

George, fascinado, contemplaba cómo Trondur comenzaba a tirar y aflojar del calderón como si se tratase de un salmón enganchado al extremo del sedal. Al principio, los diez metros de cabo que sujetaban el arpón se tensaron al máximo. Trondur había afirmado el otro extremo en el palo trinquete, y el calderón arponeado comenzó a remolcar al *Brendan* a un paso apresurado. Pudo haber sido peligroso, si el cetáceo hubiese tenido mayortamaño, pero Trondur había elegido uno lo bastante pequeño —unos cinco metros— como para poder ser dominado desde la embarcación. Cuando el calderón comenzó a cansarse, Trondur empezó a recoger el cabo. El animal se desplazaba, ante la misma proa, en todas direcciones en su intento de librarse del arpón que llevaba adherido. En sus esfuerzos por escapar, relámpagos de espuma y fosforescencia corrían por su lomo y aletas. Trondur seguía cobrando con ademán inexorable. Al acortarse el cabo, el animal comenzó a sumergirse y a emerger, mientras su cola, luchando por liberarle, enviaba grandes paletadas de agua al interior de la embarcación. La estrategia empleada por Trondur consistía en atraer al animal lo más cerca posible de la superficie para que no pudiera refugiarse en la profundidad del agua. Sin embargo, al llegar el momento decisivo, cuando ya la ballena estaba al costado de la embarcación, se soltó la cabeza del arpón. Un segundo después, el animal había desaparecido.

—Arpón demasiado atrás —explicó Trondur mientras sacudía tristemente la cabeza—. Más adelante y sería bueno.

Me pregunté qué demonios hubiésemos hecho con un animal de más de cinco metros a bordo del *Brendan*. No es que tuviéramos precisamente espacio de sobra. A pesar de todo, la labor de Trondur "el Cazador", arponeando en la oscuridad, había sido extraordinaria.

—No te preocupes —le dije—. Elegiste un buen blanco. Nos estaba remolcando en el rumbo que deseábamos a unos dos o tres nudos.

Daba la impresión de que todas nuestras aventuras y desventuras ocurrían en la oscuridad o, en el mejor de los casos, cuando la luz del día comenzaba a desaparecer. El 18 de junio, el barómetro comenzó a descender a gran velocidad. La temperatura también. A continuación, el viento sopló otra vez del Noroeste, con fuerza y acompañado por un violento chubasco. Se trataba, en pocas palabras, de un anochecer francamente desagradable, y tuvimos suerte, a la vista de lo que ocurriría más tarde, de que Trondur y Arthur soltaran y guardasen la vela lateral de la mayor antes de concluir su guardia del atardecer.

George y yo nos hicimos cargo del timón en medio de una desapacible y negra noche: colocamos una lona por encima de la cocina, encendimos la lámpara de queroseno y nos acurrucamos junto a ella para entrar en calor mientras nos turnábamos cada hora al timón. El único consuelo era que la marcha del *Brendan* se aceleraba y navegábamos bastante deprisa. A las tres de la mañana me llegó el turno de meterme bajo el refugio y, dando gracias por ello, me arrastré a su interior. Me acababa de quitar los empapados calcetines cuando, repentinamente, percibí el sonido de algo que se resquebrajaba con un agudo lamento, como un desgarrón de un trozo de tela.

—¿Qué demonios ha sido eso? —exclamé, sacando la cabeza del refugio.

George ya estaba de pie, dirigiendo el haz de luz de una linterna hacia las velas.

—No sé —comentó—. Parece que todo está en orden. Las velas están bien.

—Tal vez un pájaro haya tropezado con ellas, empujado por el viento, y haya intentado liberarse —sugerí.

—No —contestó George—. Creo que el ruido vino del casco, pero con esta oscuridad, no podemos hacer nada.

Se volvió a sentar en la bancada.

Pero… ahí estaba otra vez. Algo raro ocurría: un extraño ruido como de algo que, sometido a tensión, saltase. Y, esta vez, se oía mucho mejor. George tenía razón. El sonido procedía del casco. Se volvió a levantar, escudriñando la oscuridad para intentar penetrar unos pocos metros en aquella negrura de alquitrán. Comencé a ponerme apresuradamente mi ropa de abrigo, y por instinto advertí que nos encontrábamos ante algo grave.

—¡Es hielo! —gritó súbitamente—. ¡Nos metemos en el hielo! Hay trozos por todos sitios.

Se volvió a oír el ruido y, sin mirar, supimos a qué se debía. El *Brendan*, que navegaba a buena velocidad, chocaba contra los trozos de hielo que, al deslizarse junto a los costados de la nave con tanta fuerza eran la causa de los ruidos.

—¡Arría las velas! —grité—. Si chocamos con un buen trozo a esta velocidad, nos hacemos pedazos. Lo único que podemos hacer es detenemos y esperar a que amanezca.

George se puso en acción. Para cuando conseguí ponerme mi impermeable, había arriado ya la mayor, se había ido a proa, por encima de las heladas lonas, y tenía casi

toda arriada la vela de trinquete. Me dirigí hacia donde estaba para ayudarlo a sujetar la empapada lona. Hacía un frío de muerte. En un instante, y mientras atábamos los metafiones de las velas, tuvimos los dedos totalmente entumecidos. Durante el tiempo que tomó nuestro frenético trabajo, ninguno de los dos pronunció palabra. Se podían distinguir sobre el agua unas formas irregulares y, bajo los pies, notábamos cómo el casco del *Brendan* se estremecía blandamente contra invisibles obstáculos. Volvimos a toda prisa al timón y tomamos las dos linternas más potentes con que contábamos. Las encendimos a los dos costados de la embarcación y dirigimos sus rayos sobre las aguas. Penetraron sólo unos cincuenta metros en la cortina de salpicaduras y cellisca que, en blancas líneas, eran alumbradas por los focos. Sin embargo, cincuenta metros eran suficientes como para mostrarnos una escena que hizo aumentar nuestro flujo de adrenalina. Estábamos completamente rodeados por trozos de hielo de diferentes tamaños y formas.

En lugar de la bien definida línea de hielo que habíamos visto anteriormente, nos encontrábamos ante una aterradora selva de trozos de hielo entre los que se abrían canales de transparentes aguas que se estrechaban y ensanchaban cuando el viento desplazaba los trozos. “Este hielo no debería estar aquí”, me dije a mí mismo. Me conocía la carta de hielos de memoria. Aquel mismo día había marcado sobre la misma y con todo detalle los límites de la corteza helada de acuerdo con los últimos boletines emitidos por los servicios de información de hielos. Y, sin embargo, allí estaba. Con un morboso sentimiento de satisfacción, supe exactamente lo que había pasado. El mismo y frescachón viento del Norte que había empujado tan alegremente al *Brendan* en su rumbo, había soplado también sobre la masa principal de los hielos y la había resquebrajado. La sólida y compacta masa de hielo que habíamos visto dos días antes, se había atomizado como si fuese metralla y se cruzaba con el rumbo de nuestra embarcación. Más tarde, supe que toda la parte delantera de la masa helada había formado un ancho frente, de manera que hasta los estrechos de Belle Isle, situados muy al sur de nuestra posición, estaban casi cerrados a la navegación de buques mercantes.

Las linternas nos mostraron que el *Brendan* se había adentrado en un tipo de mar helada que recibe el nombre de “hielos de amplia distribución” y que, además, éstos estaban podridos. Este tipo de formación glaciar no hubiese presentado problema alguno a los buques de mayor porte, que, impulsados por sus potentes máquinas, se hubiesen abierto paso. No obstante y para el *Brendan*, la circunstancia era totalmente diferente. ¿Cuánto más podría su casco soportar el castigo a que se veía sometido, y qué ocurriría si dos trozos de hielo se veían empujados uno contra otro y atrapaban al *Brendan* en medio? ¿Se aplastaría como un plátano maduro? ¿Qué cantidad de aguas navegables se ocultaba entre los bloques de hielo que se alzaban a proa? Lo peor era que no podíamos planear por adelantado ningún tipo de estrategia.

Podía ser que nos encontrásemos ante sólo una pequeña superficie helada, un obstáculo pasajero que salvaríamos en corto plazo. El sentido común me decía que lo

más probable era que nos encontrásemos en medio de una gran superficie helada y que, tarde o temprano, tropezaríamos con macizas masas de hielo sólidamente soldadas entre sí. Habíamos ya sido testigos de la acción de los gigantescos trozos al frotarse uno contra otro en un día de calma relativa. Me estremecía pensar en lo que le podría ocurrir al *Brendan* si se veía empujado durante la noche contra un obstáculo similar. Acabaría hecho picadillo.

Durante la siguiente hora, tanto George como yo tratamos de mantener la embarcación al abrigo de problemas. Aún con las velas arriadas en banda, proseguía su camino a uno o dos nudos, empujado por la fuerza que el viento ejercía sobre los palos y casco. Lo malo era que, desprovisto de velas, el *Brendan* se encontraba en íntimas condiciones para navegar: lento en la maniobra y capaz de virar sólo en un pequeño arco, si se metía mucho timón, caía de banda y perdía el control.

En cualquier dirección en que enfocásemos las linternas, recibíamos el brillante gruñido de las blancas masas de hielo. Penosamente y a golpe de timón, las íbamos dejando a popa con la silenciosa esperanza de que, a su debido tiempo, el *Brendan* quisiese responder. Pequeños trozos de hielo chocaban contra el casco de cuero y, en la distancia, podíamos oír el continuo chapotear de las olas al romper contra el hielo, fuera ya del alcance de nuestros ojos.

George se puso en pie sobre el codaste para obtener una visión más clara.

—Hay un gran trozo de hielo por la misma proa —avisó—. Intenta darle todo a babor.

Tiré del timón hasta donde daba de si, pero no bastaba. Podía darme cuenta de que no lo conseguiríamos.

—¡Iza la vela de trinquete! —grité—. Necesitamos más capacidad de maniobra.

George afirmó su cabo de seguridad y, andando por la regala, se acercó hacia la proa. Cuando llegó al trinquete, tiró de la driza para izar la vela. Esta se atrancó. Uno de los sujetadores había quedado atascado en el collar que se deslizaba por el mástil.

—¡Trondur! —gritó George—. ¡Rápido! ¡Pásame un cuchillo!

El alojamiento de Trondur estaba pegado al mástil, y aquél comenzó a salir como lo haría un oso al final de su periodo de hibernación. Demasiado tarde. Con un golpe que hizo estremecer desde la galleta del palo mayor hasta la quilla, el *Brendan* se fue de proa contra el gran trozo de hielo. Fue como si tropezase con una pared de cemento. El impacto me hizo perder el equilibrio. “Esto pondrá a prueba el cuero y las puntadas de la Edad Media”, pensé. Con un ruido volvimos a chocar. Otra vez el movimiento de las olas hizo que arremetiésemos contra el hielo. A continuación, lenta y penosamente, el *Brendan* comenzó a virar sobre la proa mientras, como en un accidente de automóvil filmado a cámara lenta, se alejaba de la masa helada. Otra vez volvió a estremecerse. Nos sentimos en total desamparo. No podíamos hacer nada para ayudar a la embarcación. Lo único que de allí podía sacarnos era el viento. Otro impacto. Esta vez, el choque no fue tan violento. El *Brendan* se separaba poco a poco. Siguió el sonido de un arañazo del cuero contra el hielo. Se había librado.

—¿Hace agua? —preguntó George anhelosamente.

—No, por lo que yo puedo ver desde aquí —contesté, echando una ojeada a los palmejares—. Intenta liberar la vela de trinquete. Te envío al Botas para que te eche una mano. Esto se está poniendo difícil.

No había acabado la frase cuando, de la oscuridad y contra el viento, surgió una auténtica visión de pesadilla: el dentado borde blanco de una inmensa masa de hielo —tal vez el espolón de un iceberg—, dos veces el tamaño del *Brendan*, y que brillaba maliciosamente. La aparición se nos acercaba dando cabezadas como un enorme tronco flotante. Su achatada y poderosa silueta tenía una escarpada arista que apuntaba al *Brendan* como un demoledor ariete, y se balanceaba hacia adelante y hacia atrás con la deliberada certeza de propinar a nuestro frágil casco un golpe de unas cien toneladas.

George no hizo más que ver a este monstruo y saltó al palo de trinquete para intentar liberar la vela y darnos más velocidad para poder gobernar. No era más que una ligera esperanza.

—¡Sujétate bien! —le grité, mientras el oleaje levantaba la embarcación y la empujaba contra la gran masa helada que, cabeceando, se preparaba para recibirla.

Con un impresionante ruido el *Brendan* se estremeció como si hubiese chocado contra un arrecife. Lo cual era verdad, aunque éste era de hielo. El impacto lanzó a George hacia atrás. “Dios mío”, pensé horrorizado. “Si cae entre el *Brendan* y el hielo, quedará aplastado.” Pero George todavía tenía en la mano la driza que no corría y se sujetó desesperadamente a ella. Esto le impidió caer el agua. Durante un paralizador momento, George colgó como una marioneta sobre el espacio que se abría a sus pies.

El viento empujaba al *Brendan* a confundirse en mortal abrazo con el trozo de hielo. El impacto que siguió fue diferente. El hielo, esta vez, se alejó del *Brendan*, a quien levantaba una ola. La embarcación comenzó a inclinarse sobre una aguda proyección que las olas habían labrado en la masa de hielo. Este espolón se levantó bajo nuestra quilla, tropezó con un ruido de frote contra ésta y comenzó a levantarnos, pensé que nos iba a hacer dar la vuelta como a una tortilla, al ver que el *Brendan* cada vez escoraba más, pero, acompañada por el ruido del cuero al frotarse con el hielo, la embarcación se deslizó de costado y volvió a flotar.

Esta vez, la colisión fue de banda y por el través. La orza absorbió el impacto con el gemido de su torturada madera.

Pensé que no podíamos seguir así por mucho más tiempo. O salíamos de los hielos o el *Brendan* terminaba hecho añicos. Pude ver cómo la embarcación avanzaba sobre la siguiente ola unos dos metros más y que existía una posibilidad de controlar el ritmo de su destrucción. Estaba claro que el siguiente golpe iría dirigido contra el timón y que lo arrancaría del codaste. Sería el último de nuestros problemas: a la deriva, entre los hielos y con el timón destrozado.

La masa de hielo se encontraba ahora a mi altura, a popa; su reborde sobresalía

por encima de mi cabeza, y bajo la luz de mi linterna, de su interior brotaba un extraño resplandor de cristales blancos y esmeralda. De su parte sumergida y a través de su línea de flotación, el reflejo era de un brillante azul blanquecino.

Durante todo este tiempo, como si se tratase de una fiera hambrienta, el trozo de hielo no cesó de rugir, mientras el oleaje lo levantaba del seno del océano y le golpeaba los flancos.

"Aquí llega el último golpe", pensé. "El tiro de gracia en la ordalía del *Brendan*. Sentí cómo una ola levantaba el casco, vi cómo el ominoso reborde de la resplandeciente masa helada giraba pesadamente hacia mí y —sintiéndome un poco como alelado— no pude pensar en ninguna solución, excepto en apoyar una mano contra el hielo y empujar con toda mi alma. Ante mi asombro, el *Brendan* respondió. La popa se separó y dejó atrás la pared de hielo y, en lugar de recibir el golpe de lleno, lo recibimos de refilón, lo que hizo que el casco se estremeciese, pero sin que el timón sufriese daño alguno. Cuando llegó la siguiente ola, el inmenso trozo de hielo flotaba ya tras nuestra estela. Nos habíamos salvado milagrosamente.

Trondur y Arthur se levantaron enseguida y se pusieron sus jerseys, dispuestos a echar una mano. Debí haberlos llamado antes, pero su descanso posterior a la guardia les era muy necesario. Ahora, necesitaba su ayuda porque pretendía aumentar la velocidad del *Brendan* para que pudiese salir de los hielos, lo que, a su vez implicaba que corríamos el riesgo de cometer un error y estrellar la embarcación contra la masa de hielo principal. Sin embargo, había que hacerlo. Era mejor que seguir dando vueltas, tropezando contra los trozos desprendidos e ir destrozando poco a poco nuestro casco.

—¡Botas! ¡Trondur! Id al palo de trinquete y esperad órdenes. Izaremos y arriaremos la vela según las necesidades y la tenderemos a babor o estribor dependiendo de la dirección en que vengan los mayores trozos de hielo. Vamos a intentar salir de aquí. George, ¿podrías hacer de serviola y gritarme la posición de los pedazos más grandes?

George se encaramó al techo del refugio y se sujetó al palo con un brazo. Desde allí podía localizar los peligros que se avecinaban.

—¡Uno grande por la proa! Dos pedazos por la amura de babor y otro por la de estribor. Creo que hay un hueco entre los dos.

A medida que señalaba la posición de cada trozo de hielo, apuntaba el haz de luz de la linterna en su dirección para que, desde mi puesto en el timón, pudiese identificar el obstáculo. A mi vez, daba instrucciones a Trondur y al Botas para arriar o izar la vela, a fin de que ésta pudiese recoger el viento y encontrase un camino entre el hielo.

—¡Arriba la vela de trinquete!… ¡Arriadla ahora!

Nos deslizamos junto a una blanca silueta de hielo que, como un fantasma, se recortaba contra la oscuridad.

—¡Izadla ahora!… Escota a estribor. —Y tiraba del timón para que el *Brendan*

dejase a popa el siguiente trozo de hielo.

Era una escena de locura, como un paseo nocturno en un tobogán de hielo, casi sin control, sin manera de detenemos y sin saber qué había cincuenta metros a proa. Desde donde me encontraba, podía distinguir la silueta, asida al mástil, de George, con el impermeable aplastado contra la espalda por la fuerza del viento, y más allá la línea formada por la lona del combés que se extendía hasta el lugar en que, encaramados en ambas regalas, se encontraban Arthur y Trondur. Habían abierto un hueco en la lona para sacar sus torsos por ella, igual que en la carlinga de un avión de la Primera Guerra Mundial. Las capuchas de sus impermeables los hacían parecerse a monjes, impresión acentuada por la roja cruz anillada de la vela que se arriaba e izaba sobre sus cabezas con atronantes restallidos. Más allá, aún más a proa, sólo la oscuridad de la noche, de la que destacaban amenazadoramente las blancas sombras de los trozos de hielo iluminadas por la linterna manejada por George y ante cuyo foco destellaban las líneas trazadas por la lluvia y las salpicaduras.

Tras unas tres horas de esta surrealista escena, la oscuridad empezó a levantarse. George apagó la linterna al darse cuenta de que podía localizar los hielos sin ayuda de ella. La aurora iluminó el horizonte y comenzamos a distinguir el campo de hielos que se hallaba más allá de nuestra inmediata órbita. Estábamos completamente rodeados. A uno de los costados se levantaba un inmenso iceberg, como salido de una tarjeta postal; un resbaladizo monstruo que, con sus flancos de una blancura virginal, se deslizaba espectacularmente por el océano. No presentaba auténtico peligro, porque estaba por lo menos a una milla de distancia. Los verdaderos problemas estaban a proa y alrededor, en las retorcidas siluetas de los pedazos de hielo que nos habían preparado la emboscada durante la noche. Ahora podíamos identificarlos por su tipo. Estaban los “bocaditos”, trozos de diferentes tamaños, desprendidos de icebergs ya muertos y los “gruñones”, o trozos inestables de hielo endurecido, que, girando y virando sobre las aguas, amenazaban causar graves daños en el casco.

Con la luz del día, podíamos intentar salvar los obstáculos. Pensé que más a proa nos veríamos libres de hielos. El *Brendan* había probado una vez más su competencia. El cuero de que estaba revestido y las puntadas con que estaba cosido habían sobrevivido a un duro castigo. No se podía esperar más de él.

—¿No ha hecho agua todavía? —volvió a preguntar George.

—No —contesté—. Ha salido de ésta como un guerrero triunfante.

Mis esperanzas se desvanecieron. Descubrimos a proa millas y millas de hielo; masas heladas que se dirigían, oscilantes, hacia el Sur, empujadas por la fuerza combinada del viento y las corrientes. El *Brendan* no podía ni mantenerse quieto ni volver hacia atrás. Su único rumbo era seguir avante cayendo de través con la esperanza de avanzar más rápido que la masa de hielos hasta, en algún momento, lograr sobrepasarla y colocarse rebasando su punta más saliente.

Nos pasamos todo aquel día trabajando, intentando salir diagonalmente de la masa de hielos y encontrar su límite. El tratar de descubrir un camino entre hueco y

hueco era una tarea que destrozaba los nervios más templados. Era imposible planificar cualquier movimiento, ya que los trozos de hielo cambiaban de posición y nuestro campo visual era limitadísimo. De vez en cuando, caían bancos de niebla sobre el hielo y la visibilidad se reducía a menudo a menos de una milla.

La única ventaja era que, en el interior de la masa helada, las aguas estaban muy calmadas. A medida que nos introducíamos en ella, disminuía la acción de las olas, aunque el viento soplase con fuerza. La gran alfombra helada calmaba el oleaje como un inmenso rompeolas flotante y dejaba sólo un fuerte maretón que hacía que los trozos de hielo se levantasen y girasen sobre si mismos.

En algunos casos, nos encontrábamos frente a zonas abiertas en las que solamente flotaban algunos trozos de hielos en disolución. En estos casos, navegábamos sin problemas durante unos minutos. Otras veces, se alzaban ante nuestra proa grandes barreras de hielo que había que evitar a toda costa. En una o dos ocasiones, surgieron amenazadoramente de la neblina las magníficas siluetas de los grandes icebergs, de treinta y más metros de altura. Cuando nos acercábamos, podíamos distinguir las amenazadoras grietas por las que se romperían y darían lugar al parto de más trozos de hielo. Había que evitarlos porque a su socaire nos esperaba el consiguiente rebaño de trozos de hielo menores. Todavía más desgarbados eran los trozos de hielo que se habían fundido formando una gran masa, antiguas reliquias de la vieja capa helada. Estas masas flotaban en anchas y desordenadas balsas, formando montículos y retorciéndose en los lugares en que un trozo de hielo se había amontonado sobre otro y ambos se habían fundido en un solo pedazo, como en una cantera en que cada bloque de piedra pesase veinte o más toneladas.

La capacidad del *Brendan* para sortear estos peligros era tan limitada que prácticamente teníamos que pasar a sotavento de los trozos de hielo, lo que implicaba el tener que poner la proa directamente hacia ellos y tirar del timón en el último momento para pasar lamiéndolos y a su socaire, donde la espuma se reunía, mientras el trozo de hielo se movía al compás del incesante balanceo de la mar. El modo en que avanzábamos era una mezcla del empleado por los autos de choque de un parque de atracciones y el de una danza, con la particularidad de que nuestras parejas eran gigantes de hielo que se agachaban, nos rodeaban y hacían reverencias. Pasamos una y otra vez más trozos de hielo y una y otra vez escuchamos el ruido de los golpes y roces producidos por su contacto contra el casco, el más agudo estertor ocasionado al tropezar con pedazos más pequeños y el estremecimiento engendrado cuando trozos del tamaño de una mesa y que pesaban unos cien kilos rebotaban contra la hoja del timón.

—Bueno, George. Si querías ver hielo —dije—, espero que no estés desilusionado.

—Es fantástico —contestó con tono afligido—. Me alegro de haberlo visto, pero no me gustaría volver a hacerlo.

El esfuerzo al que la tripulación estaba sometida era terrible. Al hacerse de día,

intentamos volver al sistema normal de montar guardias y poder así obtener algún descanso. Pero el ruido producido por el choque del hielo contra el casco, tan cerca de nuestras cabezas y atravesando el fino cuero, hacía imposible relajarse. Además, había que llamar todo el tiempo a los tripulantes para que izasen y arriasen la vela, a fin de alterar la velocidad; para cambiar de posición las escotas y poder así ajustar la caída del rumbo, y para, cuando ocurría lo peor, hacer uso de los bicheros para separar la embarcación o, como sucedió una o dos veces, sentarse en la regala y poner los pies en el hielo para empujarlo con todas las fuerzas.

Volví a recordar los primitivos viajes; esta vez en la forma de un famoso cuadro de la época isabelina que representaba a unos marineros empujando el hielo por medio de la misma y sencilla técnica. Hay que reconocer que no esperé encontrarme en las mismas circunstancias.

Durante todo aquel día, 18 de junio, estuvimos tan ocupados con los hielos que no tuvimos tiempo de organizar regularmente las comidas. A mediodía, Trondur preparó un guiso caliente que comimos a cucharadas entre dos emergencias, y solamente pudimos tomar dos tazas de café al finalizar el día. El desayuno fue un fracaso: encontré mi escudilla de cereal caliente a la hora del té. Estaba en lugar seguro, bajo la bancada, y todavía no la había tocado.

Había que reconocer que el hielo tenía cierto atractivo y majestuosidad. Se corrompía y desintegraba en miles de pedazos de todas formas y tamaños; extrañas esquinas y columnas que flotaban casi a ras del agua y que salpicaban la superficie de ésta hasta donde la vista podía alcanzar. Los colores eran hechizantes: blancos opacos, los oscuros verdes de los sumergidos rebordes, transparentes copos del tamaño de un baúl, el vivo azul de los hielos de glaciar y el sucio hielo cubierto por una antigua capa de polvo y mugre. George sacó el brazo por la borda, arrancó un azul trozo de hielo y se lo metió en la boca.

—Delicioso —se rió—. Pasadme el whisky, por favor.

Pero cada color señalaba un peligro diferente. El que menos nos preocupaba era el transparente hielo muerto próximo a fundirse. Estaba cuajado de millones de diminutas bolsitas de aire que hacían que la capa superior se triturase al entrar en contacto con el *Brendan* y amortiguase el golpe. Su única desventaja era que flotaba muy hundido y era difícil localizarlo con el suficiente tiempo para evitarlo. La mayoría de los grandes “gruñones” eran también difíciles de ver, ya que enseñaban sólo una pequeña parte sobre la superficie del agua, generalmente una silueta redondeada y fina que se sumergía con inocencia bajo los golpes de mar. Sin embargo, debajo del agua podían ser inmensos bloques que cabeceaban y se revolvían con la corriente. Eran capaces de asestar un tremendo golpe a una embarcación pequeña.

Los bloques cuya superficie era blanca como la nieve eran a menudo poco densos y muy livianos y ofrecían dificultades ya que tendían a formar líneas paralelas y bloqueaban nuestro rumbo. El único modo de combatirlos era dirigirse de proa a la

línea en la esperanza de encontrar, en el último momento, un hueco por el que poder pasar. En general, el *Brendan* tropezaba con el hielo, pero se desviaba y proseguía su rumbo, aunque, en ocasiones, embarrancaba de proa. Entonces y durante uno o dos segundos, cabalgábamos sobre el bloque helado en espera de que el viento se hiciese con la popa de la embarcación y la devolviese al agua para que siguiera haciendo piruetas en su extraña danza de los hielos.

—Es difícil perder el rumbo que hemos efectuado entre los hielos —observó Arthur—. No hay más que seguir las marcas de grasa de lana que dejamos en los bordes de los trozos que quedan a popa.

Los dos colores a que prestábamos más atención eran el verde oscuro de los rebordes submarinos que, cuando el *Brendan* pasaba por encima, amenazaban con levantarse, y el diamantino blanco azulado de los bloques formados por hielo muy antiguo. Éste se había originado hacía muchos años, al caer en forma de nieve sobre el interior de Groenlandia y la Tierra de Baffin, se había comprimido y apisonado para formar glaciares y, finalmente, se había descargado en el océano en forma de icebergs. Casi ni había empezado a fundirse. Sus bloques eran agudos, duros y para nada confiables.

Choque, deslizarse, dejarse caer de banda, proa al hueco, no pensar en los milímetros de cuero que te separan de la mar, ignorar las puntadas condenadas al continuo restregarse contra el hielo, sacar el bichero y empujar, timón a babor, timón a estribor, buscar un hueco entre los bloques de hielo, calcular, calcular. Calcular viento, abatimiento, corriente y movimiento de los hielos. La penosa experiencia continuó durante horas hasta que, por la noche, mientras el viento todavía soplaba con violencia, los hielos comenzaron a espaciarse. Esta vez, parecía que de verdad nos aproximábamos al final.

Pero, al fin la Suerte Brendan también llegó.

Teníamos a la vista aguas relativamente libres de hielos y atravesábamos un collar de bloques, cuando dos de éstos, de gran tamaño, se aproximaron entre si, cerrando el hueco en el que ya se había empeñado el *Brendan*. La embarcación dio un extraño respingo al verse atrapada entre ambos bloques, dejándonos con una incómoda sensación que pronto olvidamos al tener que ocuparnos en extraerla de las mandíbulas de aquella especie de morsa. Afortunadamente, ambos bloques se separaron lo bastante como para que el *Brendan* pudiese pasar por encima del espolón helado y quedar libre. Cinco minutos después, oí el chapoteo del agua cerca de la cocina y bajé la vista. El agua corría sobre los palmejares. Hacíamos agua. El *Brendan* había sido atravesado por el hielo.

No había tiempo para ocuparse directamente de la vía. Había prioridad en salir de la masa de hielos mientras la luz del día nos permitiese buscar un camino. Si no, nos encontraríamos con el mismo aprieto de la noche anterior, cuando en medio de la oscuridad, chocábamos con los bloques de hielo.

—Un hombre a la bomba de achique; otro, al timón; otro, al palo trinquete para

ajustar la vela, y el cuarto, a descansar —ordené.

Durante dos horas más condujimos al *Brendan* fuera de la gran masa de hielos, hasta que encontramos aguas lo bastante libres de obstáculos como para poder pasar más cómodamente entre sus huecos e izar la vela mayor con un doble rizo. El timonel todavía necesitaba mantenerse alerta, pero, por lo menos, nos podíamos ahorrar el hombre que se ocupaba de la vela del trinquete. Tras veinte horas de continuo esfuerzo, volvimos al sistema normal de guardias de dos hombres. En mi opinión, había tanto peligro en el agotamiento de los tripulantes como en la fragilidad de nuestra dañada embarcación.

—No podemos ocupamos de la vía de agua esta noche —dije—. No hay bastante luz para localizarla e intentar repararla. Además, estamos demasiado cansados. Sin embargo, es vital conocer más sobre la vía de agua. Quiero que cada guardia haga funcionar la bomba de achique a intervalos regulares y cuente el número de golpes que se necesitan para vaciar la sentina, y el tiempo que se tarda en conseguirlo. Así, por lo menos, sabremos si la vía aumenta de tamaño y si supera nuestro esfuerzo. Si se han soltado las puntadas en algún sitio, es probable que continúen haciéndolo y que entre cada vez más agua.

Trondur dio unos golpecitos sobre el cuero de la regala.

—Creo que puntadas rotas por el hielo —dijo en tono pausado.

—Es muy probable —contesté—, pero no podemos estar seguros. Lo que tenemos que hacer es intentar averiguar todo lo que podamos.

—Pues claro —apoyó Arthur jovialmente—. Y para eso tenemos el brazo derecho; para manejar la bomba. Trondur, estamos de guardia. Ya es hora de ir a trabajar.

Y se marchó, arrastrándose, hacia la bomba de achique. Justo a tiempo, porque, mientras hablábamos, el nivel de agua había subido de manera alarmante. Se deslizaba de popa a proa y nos rodeaba las botas. Pronto lamería el costado de sotavento del refugio.

El achique de la sentina tomó treinta y cinco minutos de continuo accionar de la bomba. La sentina del *Brendan* era ancha y su perfil relativamente achatado, por lo que albergaba gran cantidad de agua. A los quince minutos de terminar, el nivel del agua estaba como al principio y amenazaba con empeorar.

—¿Cuántos golpes son necesarios para vaciarla? —pregunté.

—Dos mil —gruñó Arthur, mientras se desplomaba, completamente agotado.

Sumé con rapidez. Dos mil golpes de bomba en una hora estaban dentro de nuestros límites físicos, aunque sólo temporalmente. Un hombre podía gobernar mientras su compañero accionaba la bomba y mantenía la embarcación a flote. Pero este sistema duraría lo que nuestra resistencia, o, con mayor probabilidad, hasta que volviésemos a topar con mal tiempo y las olas comenzasen a saltar al interior. En ese momento, no podríamos achicar al *Brendan* lo bastante deprisa. Estábamos ante una situación peliaguda: al hacer caer a la embarcación hacia alta mar para alejarla de los

hielos, la habíamos llevado a doscientas millas de tierra y, además, la más próxima era la muy poco habitada costa de la Península del Labrador, de la que no podíamos esperar mucha ayuda.

Navegábamos con viento duro; el efecto amortiguador de la masa de hielos había desaparecido y las olas comenzaban a romper contra nuestro casco y caer encima de la embarcación. Tampoco estábamos completamente libres del peligro de los hielos. De vez en cuando, podíamos ver cómo se destacaba en la oscuridad la esporádica silueta blanca de un "gruñón" que, tercamente, se negaba a derretirse.

—Tenemos seis horas antes de que amanezca —dije—. No hay nada que hacer excepto conservar las energías hasta que se haga de día y, entonces, reparar esa vía de agua. Lo mejor es que los hombres de una guardia hagan turnos en la bomba de achique. Si conseguimos mantener la sentina vacía, el *Brendan* navegará más ligero y cargará menos olas.

Aquella noche fue la más agotadora en términos físicos de todo el viaje. Era difícil descansar o dormir bien. En la guardia, uno permanecía durante media hora al timón y, a continuación, se dirigía hacia proa para hacerse cargo de la bomba, con escaso tiempo para hacer una señal con la cabeza a su compañero que, dando tropezones de cansancio, se iba a popa para ocuparse del timón. Aquí, atravesando la oscuridad con la mirada, intentaba decidir si las sombras blancas que se distinguían a proa eran las crines de las olas que rompían o la advertencia de un "gruñón" que entorpecía el curso de la embarcación.

En cuanto concluyó la primera guardia, llamé a la emisora de la Guardia Costera Canadiense de Saint Anthony, en Terranova.

—Aquí el buque de vela *Brendan* —informé—. Durante las últimas veinticuatro horas hemos estado rodeados por la capa de hielos, pero parece que nos vamos liberando de ella. Hemos sufrido daños en el casco y tenemos una vía de agua. Durante las próximas doce horas, intentaremos localizar y reparar la avería, pero es importante que les comuniquemos nuestra posición estimada, que es: 53° 10′ de latitud N y 51° 20′ de longitud O. Repito, esta posición es solamente estimada, ya que el hielo nos ha arrancado la corredera y, debido a la poca visibilidad, no hemos podido ver el sol durante dos días.

»No estamos en peligro inmediato, pero, por favor, vean las posibilidades de arrojarnos por paracaídas una pequeña bomba de motor con su correspondiente carburante para el caso en que no podamos contener la vía. Volveré a llamar a las 14.15 o a las 16.15 del meridiano de Greenwich para mantenerles informados de la situación. Si no nos localizan a esas horas, quizás hayamos puesto en funcionamiento una emisora de emergencia que funciona sobre 121,5 y 243 megaciclos. Cambio y corto.

—Entendido, entendido —contestó la tranquila voz del operador de St. Anthony, quien volvió a repetir los detalles que le acababa de suministrar.

A continuación me informó que comunicaría los pormenores al Centro de

Coordinación de Salvamento de Halifax y que, a la hora prevista, se pondría a la escucha del *Brendan*. Más tarde supe que la Guardia Costera Canadiense respondió sin dudar un instante a nuestra petición de mantenerse a la escucha. Un aeroplano estaba preparado para despegar de Halifax y la Sala de Operaciones de St. John calculó que un rompehielos de la Guardia Costera Canadiense podría llegar hasta nosotros en veintiuna horas, zarpando de Goose Bay.

—Aunque, para ser honestos —me confió después un oficial que aquella noche se encontraba de guardia en la Sala de Operaciones—, no sabíamos si nuestro barco podría localizarles a tiempo. Después del hundimiento del Carson en los mismos hielos y no muchos días antes, al oír que una embarcación de cuero tenía problemas, calculamos que sus posibilidades de salvarse eran nulas. ¿Cómo podía sobrevivir una embarcación de cuero cuando un rompehielos de acero se había ido a pique?

Era, sin embargo, reconfortante el saber en aquellos momentos de prueba que alguien, en alguna parte, sabía cómo lo estábamos pasando y que, si ocurría lo peor, podíamos pedir ayuda. Aliviado parcialmente por este pensamiento, me senté, encorvado sobre mi saco de dormir, e intenté concentrar mis pensamientos: el *Brendan* cargaba agua a una velocidad de dos mil golpes de bomba por hora, lo que representaba una vía de agua de bastante importancia y que, sin lugar a dudas ni pérdidas de tiempo, teníamos que localizar en cuanto tuviésemos bastante luz. Pero ¿cómo lo haríamos? Podía estar situada en cualquier lugar del casco y debajo del nivel del agua que ya había penetrado en la embarcación. Tendríamos que trasladar todas nuestras pertenencias por toda la eslora, levantar palmejares, sacar los cilindros de agua potable de las sentinas —¿dónde los colocaríamos de momento?— y, a continuación, tratar de localizar la vía mediante la observación de cualquier corriente de agua o entrada de burbujas en la sentina. Y todo esto, con mar gruesa.

Y, si teníamos suerte y encontrábamos la vía de agua, ¿qué haríamos? ¿Y si se había partido la quilla al chocar contra un trozo de hielo o se habían soltado las correas que la sujetaban al casco? En la mar, no podíamos repararla ni volverlos a atar. ¿Y si el cuero se había rajado o se habían desgarrado las puntadas? Sería —me temía— todavía peor. No podía hacerme una idea de cómo se podía poner un parche o coser unas puntadas debajo del agua; sería imposible alcanzar la parte inferior del casco, lo mismo que intentarlo desde el interior, ya que no había suficiente espacio entre las cuadernas y las esloras para coser una hilera de puntadas.

Cuanto más pensaba en nuestros aprietos, más pesimista me sentía. No tenía sentido alguno que el *Brendan* se hundiese cuando estaba tan cerca del término de su misión. Ya había probado a su tripulación que una embarcación irlandesa de cuero era capaz de atravesar el Atlántico. Pero ¿cómo iba la gente a creerse que el *Brendan* se fuese a pique a sólo doscientas millas de la costa del Canadá? No serviría responder que la masa helada que yacía frente a las costas de Canadá y Groenlandia era menos extensa en los comienzos del cristianismo, ni que los monjes irlandeses no habían tenido que enfrentarse con los mismos problemas. Para probar los primeros viajes

irlandeses, el *Brendan* tenía que llegar al Nuevo Mundo.

Para aclarar mis pensamientos, tomé una pluma e hice un resumen de nuestra situación:

- La embarcación tiene una importante vía de agua. Podemos mantenerla a flote durante dos días, o menos, con mal tiempo; indefinidamente, aunque con gran desgaste físico, si hace buen tiempo.
- Principal prioridad: encontrar la vía de agua. ¿Correas de la quilla? ¿Descosido? ¿Casco rajado?
- Si no podemos localizarla o repararla, la Guardia Costera nos puede conseguir una bomba de motor. ¿La tienen? ¿Nos podrá localizar su avión? Dependerá de la visibilidad y del estado de la mar.
- Si no hay bomba, lanzamos un MAYDAY y abandonamos la embarcación.

Se trataba de una triste perspectiva, y la situación no mejoró en absoluto durante la noche. Un fuerte chubasco reducía la visibilidad a unos pocos metros y, al arreciar la fuerza del viento, el timonel se veía incapacitado para esquivar los posibles "gruñones" con que podía toparse. El *Brendan* solamente podía navegar con el viento, por lo que confiamos en la suerte para que no chocase con trozos de hielo aislados o, lo que hubiese sido peor, con un iceberg recién desprendido de la masa flotante de hielos.

Nos encontrábamos completamente agotados. La constante tensión de achicar la sentina constituía una tarea frustradora que demolía músculo y mente. Primeramente había que trepar y deslizarse con dificultad por toda la regala para trasladarse desde el timón hasta la mitad del barco en donde las correas sujetaban la lona. Al llegar aquí, había que deshacer los nudos con los dedos medio entumecidos por el frío, introducirse por la recién abierta hendidura, volverse para soltar el consiguiente cabo de seguridad, meterse bajo la lona y volverla a cerrar con las correas. De no hacerse así la siguiente ola que rompiese contra ella invadiría el combés y añadiría más agua a la sentina.

Una vez que uno se encontraba bajo la lona, había que quitarse la parte superior del impermeable o la mitad del traje de hombre rana. De otro modo, al cabo de media hora la ropa estaría empapada de sudor. A continuación, había que escurrirse por el túnel a fin de alcanzar la manivela de la bomba, asirla con la mano derecha, echarse sobre el mismo costado encima de la bancada y bombear cuatrocientas o quinientas veces. Al llegar aquí, los músculos del brazo y hombro derechos clamaban por un descanso por lo que, laboriosamente, uno cambiaba de postura, se echaba sobre las costillas del lado izquierdo y bombeaba con este brazo durante todo el tiempo que pudiese aguantar.

A continuación, se invertía el proceso y se volvía a empezar, bombeando sin cesar hasta que por fin llegaba el bien acogido sonido que indicaba que el tubo de toma

absorbía aire y uno podía iniciar el trabajoso viaje de retorno; ponerse la chaqueta de la chubasquera, soltar y volver a amarrar las correas de la lona, arrastrarse hasta el timón y llegar justo a tiempo de darse cuenta de que el nivel del agua había subido hasta el lugar exacto en que se encontraba al iniciarse la operación. La única diferencia era que a quien ahora le tocaba achicar era al compañero de guardia.

El levantar y bajar la manivela de la bomba de achique en el oscuro túnel de la lona era una operación que poseía cualidades hipnóticas. El continuo ritmo de la bomba, la oscura humedad del túnel y el doloroso cansancio se combinaban de manera que producían una sensación de desapego por lo que a uno lo rodeaba. Esta sensación se veía aumentada por los incongruentes y pequeños resplandores de la fosforescencia que, con las crestas de cada dos o tres olas, se deslizaban a bordo de nuestra embarcación y corrían brillantemente por su interior, formando dibujos que confundían los cansados ojos y creaban ilusiones de movimiento y profundidad.

La acción de brazo y tórax, balanceándose incesantemente de adelante a atrás y haciendo funcionar la bomba, se igualaba visualmente con el extraño y fosforescente resplandor que emanaba de los transparentes tubos de aquélla. Este extraño resplandor variaba de intensidad con cada ola, alcanzando algunas veces la intensidad de brillantes chispas luminosas, aunque en general, constituía una verdosa pulsación como la del latido del corazón de un fantasma.

Bajo la oscuridad de la lona, con los ojos engañados por la ilusión óptica, con los hombros doloridos y con la cabeza reclinada de puro cansancio sobre la bancada, era desesperadamente tentador el quedarse dormido, sin dejar de accionar de modo mecánico la bomba de achique, para ser sólo despertado por el sonido del romper de otra ola sobre la lona que lo cubría a uno.

Amaneció a las seis. Eché una ojeada a la tripulación. Estaban reventados de cansancio, aunque ninguno tenía la menor intención de darse por vencido. Durante mi turno de guardia nocturna, robé subrepticiamente cinco minutos para levantar los palmejares de popa y tratar de localizar la misteriosa vía de agua. Lo debía haber dejado para la mañana, pero no me sentí capaz de dominar mi curiosidad. Cuando comuniqué a George lo que había hecho, me confesó que había llevado a cabo la misma investigación en su refugio y en la sección de proa y que no había podido encontrarla vía. No había manera de detener a la tripulación del *Brendan*.

—Bueno. Éste es el plan de ataque —expliqué—. Nos tomamos todos una taza de café y comemos algo. Después, Trondur y Arthur se hacen cargo de las bombas del combés para mantener el nivel del agua lo más bajo posible. Esto permitirá que George y yo recorramos toda la eslora, cambiando de lugar los equipos, para localizar la vía de agua de la sentina. Sabemos que debe encontrarse en la sección central del casco.

Los demás parecían firmes, confiados y totalmente impávidos. No contábamos más que con ocho horas —me recordé a mí mismo— para descubrir y reparar la vía de agua antes de ponerme en contacto con la Guardia Costera Canadiense.

Tres de nosotros tomamos café y, acto seguido, me dirigí a proa para relevar a George en la bomba de achique.

Sentado junto a ésta y mientras esperaba que George se tomase su taza antes de dar comienzo a nuestra investigación, me pregunté por dónde debíamos empezar: ¿por la popa y bajo el refugio? Esto entrañaba el traslado de todos los efectos personales. ¿Cerca del trinquete? Era el lugar donde se estibaban los efectos pesados, como anclas y depósitos de agua. Entonces y sin tener nada que ver con mis pensamientos, se me ocurrió una idea. La noche anterior, mientras hacía funcionar la bomba en la oscuridad, los resplandores de la fosforencia que veía por encima de la regala se habían repetido casi simultáneamente en el interior de la embarcación y en el tubo de la bomba. No tenía noción de las propiedades físicas de la fosforescencia, aunque me imaginaba que se necesitaba algún tipo de conexión eléctrica. Si así era, la fosforescencia había venido del exterior al interior del casco y, según parecía, por una conexión directa: la vía de agua.

Con un débil despertar de mi interés, abandoné el bombeo y seguí la trayectoria del tubo hasta llegar a la toma que se encontraba en la sección de crujía y en la banda de babor. Al llegar aquí, levanté la lona y me asomé por encima de la regala. Allí, justo en la línea de flotación, se hallaba la visión más alentadora de todo el día: una buena abolladura en el casco de cuero. Tenía el tamaño y la forma de un pomelo grande e interrumpía bruscamente la curva del cuero.

Con creciente excitación, me volví a meter bajo la lona y comencé a apartar las bolsas de comida que allí estaban estibadas. En el momento en que llegué al cuero, vi la abolladura en forma de pomelo y la causa de nuestros problemas: la piel, bajo la gran presión del exterior, se había doblado entre dos cuadernas y se había rasgado en una longitud de unos 10 centímetros. La presión había sido tan grande que había literalmente rasgado el cuero. La piel no había recibido corte ni raja algunos. A pesar de tener una resistencia a la tensión de unas tres toneladas por milímetro cuadrado, el cuero sencillamente había reventado, y, al balancearse el *Brendan*, un gran chorro de agua penetraba a través del reventón. Lleno de júbilo, saqué la cabeza por encima de la lona y grité:

—¡Buenas noticias! Encontré la vía de agua y está en un sitio en que podemos repararla.

Los demás alzaron la mirada. Sus caras se aliviaron.

—Terminad el desayuno —proseguí—. Entretanto, veré si no hay más vías.

Di la vuelta a toda la embarcación, asomándome por encima de la regala para ver si habíamos sufrido más daños. El cuero descontando esa única perforación, se encontraba en excelentes condiciones. Los hielos no le habían causado casi arañazo alguno. No habían hecho más que pasar rozando la curva del casco o habían resbalado contra la grasa de lana.

Excepto por esa perforación. La combinación de la curvatura del casco, la mayor separación de las cuadernas en ese preciso lugar y el encontronazo con los dos

bloques de hielo, habían hecho que un saliente de uno de estos últimos atravesase el casco de la embarcación. Sin embargo, del mismo modo, nos capacitaba para introducir una aguja entre las dos cuadernas y coser un remiendo de cuero encima de la abertura. George y Trondur vinieron hacia proa.

—Es mejor que el parche vaya por fuera —les dije—. Así la presión del agua contribuirá a apretarlo contra el casco. Primero dibujamos la forma que hay que darle; luego, cortamos el parche y lo colocamos.

—Habrá que cortar un poco de madera de las cuadernas —sugirió Trondur mientras examinaba el fresno de que estaban hechas.

—Sí. Lo que se necesite para hacer el trabajo correctamente.

—Me voy a poner el traje de hombre rana —anunció George—. Ésta resultará una tarea fría.

Tenía razón. Embutidos en sus trajes térmicos, George y Trondur tenían por delante tres horas para helarse hasta los huesos con ese trabajo. En primer lugar, cortaron un trozo de cuero de acuerdo con el tamaño que convenía. Acto seguido, George asomó medio cuerpo por encima de la regala, manteniendo el rostro a unos pocos centímetros de la superficie del agua, y colocó el remiendo en posición. Trondur introdujo un punzón a través del cuero del casco y del remiendo y, a continuación, una larga aguja de más de veintidós centímetros de longitud en la que iba enhebrada una hebra de algodón. George asió la aguja con unos alicates, forcejeó y tiró de ella hasta que, finalmente, la sacó en su totalidad. En seguida, tomó el punzón, lo clavó desde el exterior del casco y comenzó a hacerlo girar hasta que pudo introducir la punta de la aguja y Trondur tiró de ella desde el interior.

Era un penoso trabajo. Las puntadas de la parte superior ya eran muy difíciles, porque estaban justo al nivel del agua y, cada vez que el *Brendan* daba un bandazo, George podía considerarse afortunado sino metía en el agua nada más que los brazos hasta los codos; pero con las olas mayores, introducía toda la cabeza y salía escupiendo agua y buscando ávidamente una bocanada de aire. Cada ola grande que se estrellaba contra el casco, empapaba a Trondur, quien, en cuclillas y en la sentina, daba las puntadas desde el interior.

Todo esto se llevaba a cabo con una mar a una temperatura de unos 0 °C, en las cercanías de algunos esporádicos bloques de hielo e icebergs y después de dos días sin descanso alguno. La labor de pespunte progresaba centímetro a centímetro y el resquicio que había entre el casco y el porche se rellenaba con una pasta hecha con grasa de lana y con fibra que actuaba como calafate. A continuación, comenzaron la última serie de puntadas. Estaba situada totalmente bajo la línea de flotación y George tuvo que hacer uso del mango de un martillo para poder introducir la aguja.

Por fin, concluyó el trabajo. Los dos hombres se enderezaron, temblando de frío. George se limpió las manos de los restos de grasa de lana, y ambos se echaron una bien ganada ración de whisky en sus tazas. Hasta Trondur estaba tan cansado que se tuvo que echar en el interior de su saco. Arthur estuvo achicando la sentina hasta que

quedó completamente seca y no entró ni una gota por el remiendo. Le hice una revisión.

—Está casi tan bien y es tan regular como si en vez de ponerlo en el mar del Labrador, lo hubieses hecho en los Astilleros Crosshaven. John O'Connell se sentiría orgulloso de ti —felicité a George.

—Bien. Ha sido un trabajo que no me gustaría tener que repetir —contestó con reposada modestia.

Por la tarde informé del éxito a la emisora de la Guardia Costera de St. Anthony. La voz del operador mostró su contento.

—Muy bien —dijo—. Pasaré la información al Centro de Coordinación de Salvamento. Creo que, de todas maneras, van a enviar un buque a la zona en que se encuentran como medida de precaución. Buena suerte en lo que les queda de viaje.

Desconecté el aparato y pensé que la Guardia Costera Canadiense era una digna colega del Servicio de Guardacostas Islandés. Después —y por vez primera en todo el viaje—, dejamos que el *Brendan* se arreglase por su cuenta. Arriamos todas las velas, amarramos el timón y los cuatro nos retiramos a nuestros respectivos sacos de dormir para conciliar unas horas de bien ganado reposo. Mis últimos pensamientos antes de caer dormido fueron acerca del hecho de que habíamos podido reparar la embarcación porque era de cuero. Si el casco hubiese sido de frágil fibra de vidrio o de metal —o incluso, de madera—, lo más probable es que los hielos la hubieran aplastado y se hubiera ido a pique.

13

La tierra situada al oeste

Debidamente remendado y fuera de los peligros de la masa de hielos, el *Brendan* emprendió la última etapa de su singladura hacia Terranova. A diario veíamos cómo los icebergs a la deriva atravesaban la estela que dejábamos a popa, aunque, tras nuestra reciente liberación, nos contentábamos con admirarlos en la lejanía y, por la noche, manteníamos una vigilancia constante para poder distinguir las fantasmales siluetas que los delataban en la oscuridad.

De momento el sentimiento que nos dominaba era la ansiedad por finalizar el viaje. Habíamos navegado durante seis semanas y estábamos agotados. La tensión constante de mantenernos alerta para localizar temporales, los perpetuos límites de nuestra pequeña embarcación y la monotonía de nuestra diaria rutina de mar habían impuesto sobre los tripulantes una especie de camisa de fuerza que cada día apretaba más.

Era más que nuestra pericia náutica lo que nos hacía otear el horizonte en busca de señales de tierra: estábamos ilusionados por llegar. Sabíamos que la presencia de icebergs implicaba que el Nuevo Mundo no podía estar lejos, ya que se dirigían hacia el Sur, llevados por la corriente del Labrador, que fluye muy cerca de la costa canadiense. También comenzamos a descubrir otros signos de tierra: troncos flotantes, esporádicas masas de hierbas y un aumento del número de aves. Pero el *Brendan* continuaba arrastrándose con deliberada lentitud. El mar calmo y los vientos suaves detenían su avance y era empujado, sin dirección alguna por la corriente.

Contábamos con todo el tiempo para reflexionar que el *Brendan* no era el primer barco irlandés de cuero que llegó hasta las fronteras de los hielos árticos. Dicuil, el erudito monje de la corte de Carlomagno, había dicho que los sacerdotes irlandeses navegaron hasta el borde de la mar helada que estaba a un día de navegación de la tierra en cuyo horizonte no llegaba a ponerse el sol. El mismo *Navigatio* hablaba de una “mar coagulada” a la que San Brendan llegó en su viaje; un lugar en que la mar era tan lisa y tranquila que parecía haberse “coagulado”. Quizás había llegado a la zona de hielos pastosos, uno de los primeros pasos en la formación del hielo y en el que pequeñas películas de éste flotan en total calma y se van agrupando para formar bultos parecidos a los grumos creados en la superficie de la leche a medio cuajar.

Pero existe en el *Navigatio* una descripción del mar de hielo todavía más espectacular. Uno de sus capítulos parece describir cómo San Brendan y sus

compañeros de tripulación captaron con la vista un gran iceberg a la deriva, rodeado por su aureola de trozos de hielo. Se acercaron para observar tal maravilla. Impulsados por los remos, dieron la vuelta a su alrededor e incluso condujeron su *curragh* por el interior de sus cavernas y arcos de hielo.

“Un día, una vez celebrada la misa”, sigue contando el *Navigatio*, “apareció ante sus ojos una columna que, no muy lejos, salía de las aguas. Pero tardaron tres días en llegar a ella. Al llegar a sus proximidades, el santo varón buscó con la mirada su cima, pero no pudo encontrarla por estar muy alta. Llegaba más allá de los cielos. Además, la columna estaba rodeada por una red, y los huecos entre los trozos que la componían eran tan amplios que la embarcación podía pasar por ellos. No sabían de qué estaba hecha. Tenía el color de la plata, aunque parecía más dura que el mármol y era del más transparente de los cristales.”

Una vez despojada de los adornos de la imaginación del narrador, no es difícil la interpretación del incidente. Los icebergs son visibles desde muy lejos a causa de su tamaño y colorido y porque, con buen tiempo, destacan sobre el horizonte. Por lo visto, la tripulación del *curragh* de San Brendan se vio engañada por esta circunstancia y minimizó la distancia que los separaba cuando quisieron acercarse a golpe de remo. Y, lo que todavía tenía más importancia, no se dieron cuenta de que el iceberg también se trasladaba, movido por la corriente, a una velocidad de quizá uno o dos nudos y que esto aumentaba notablemente el tiempo que tardarían en alcanzarlo. Cuando llegaron a él, pareció como si se hubiesen estrellado con el anillo de trozos de hielo que a menudo rodea a los grandes icebergs que se acaban de desprender de la masa principal de hielos y que se vieron sorprendidos por el hecho de que la “red” era de un material diferente al “cristal” de que principalmente estaba formado aquél.

El *Navigatio* prosigue: “Entonces dijo San Brendan a sus hermanos: “Embarcad los remos, bajad el mástil y arriad la vela, y algunos de vosotros sujetaos a la red”. Había un hueco como de una milla de ancho entre la red y la columna y se adentraba otra milla hacia el horizonte. Una vez hecho esto, el santo varón les dijo: ‘Empujad la embarcación en el hueco para que podamos ver las maravillas del Creador”.

”Cuando lo hicieron y hubieron mirado atentamente por todas partes, la mar se les apareció tan transparente como el cristal, de tal manera que podían ver hasta el mismo fondo, ya que se veía la base de la columna y cómo el reborde de la red descansaba en aquél. La luz del sol no era menos intensa bajo la superficie de las aguas que sobre la misma.

”A continuación, San Brendan midió las cuatro caras del hueco, lo que arrojó un total de cuatro codos. Recorrieron durante todo el día uno de los costados de la columna, a cuya sombra podían todavía sentir el calor del sol. Se quedaron allí hasta las tres. Durante todo ese tiempo, el santo varón se ocupó en medir dicho costado, que dio un total de casi setecientos metros sólo en ese lado. Cuatro días tardó el venerable en medir los cuatro ángulos de la columna.

”Al cuarto día, se encontraron con un cáliz del mismo material que la red y con una bandeja del color de la columna, que se encontraban en una ventana abierta en la cara sur de aquélla. San Brendan tomó inmediatamente en sus manos ambos receptáculos y dijo: ‘Nuestro Señor Jesucristo nos ha mostrado el milagro y me ha hecho entrega de estos presentes para que muchos los vean y puedan creer”. El santo varón ordenó a sus hermanos que celebrasen los divinos oficios y que, a continuación, tomasen un refrigerio, ya que, desde que vieron la columna, no habían tenido tiempo de comer ni de beber.

”Al caer la noche, los hermanos se pusieron a remar hacia el Norte. Una vez atravesado uno de los huecos de la red, levantaron el mástil e izaron la vela, y uno de ellos mantuvo la embarcación acostada a la red mientras se preparaban a navegar. Cuando se desplegó la vela, un viento fresco comenzó a soplar por la popa, de manera que no tuvieron que realizar ningún trabajo para avanzar excepto sujetar las escotas y el timón.”

Así acabó el episodio del iceberg, encuentro que sin lugar a dudas debió dejar una profunda impresión en los viajeros del *Navigatio*. El “cáliz y la bandeja” que encontraron en el nicho del iceberg no serían, probablemente, más que trozos de hielo partidos en formas que a las piadosas mentes de los tripulantes, sobrecogidos por la inmensa “columna de cristal”, dieron la impresión de ser ornamentos sagrados. Es interesante, sin embargo, el que se dote a San Brendan con la disciplina intelectual que implica el tomar las medidas del iceberg para satisfacer una actitud mental más erudita.

Bajo el punto de vista del geógrafo, la importancia que el *Navigatio* confiere al iceberg es de gran valor, ya que resalta el hecho de que la mayor parte del anecdotario del viaje tiene lugar en una ruta transatlántica septentrional y no, como se ha sugerido, en la que se utilizaría con mayor facilidad por el Sur si se empleasen los vientos alisios. En esta ruta no había posibilidad de toparse con un iceberg. Además, la “columna de cristal” coincide, geográficamente hablando, con otros detalles de los acaecidos en la ruta del Norte, muy especialmente con el de la volcánica Isla de los Herreros, identificada con Islandia; con la de las Ovejas, como las Islas Feroe, y con la simple evidencia, demostrada por el *Brendan*, de que las embarcaciones de cuero se conservan mejor en las frías aguas del Norte.

Los vientos suaves y la mar de Terranova traían también nieblas y calimas. El *Brendan* se encontraba en una de las zonas con más nieblas de todo el Atlántico Norte. Frente a Terranova, hasta en los meses de verano la visibilidad es mala. Los portulanos notifican que, durante los meses de mayo, junio y julio, la visibilidad es, en un 40 a 50 % del tiempo, inferior a cinco millas, y que ha sido homologada, de un 30 a 40 % de las veces, en menos de media milla.

Una vez más, el *Navigatio*, al aproximarse a la Tierra de Promisión, da cuenta de estos hechos con datos similares. Según el texto, San Brendan, tras siete años de viajes sin resultado, volvió a la Islas de las Ovejas, donde cargó provisiones para

cuarenta días y —hecho importante— tomó un navegante. Éste no era otro que el "ecónomo" que residía en dicha isla, quien comunicó a los viajeros que, sin su ayuda, no podrían hallar la Tierra Prometida. A continuación, el ecónomo los guió y, tras cuarenta días de navegación, la nave se vio envuelta en un denso banco de niebla.

—¿Sabéis lo que es esta niebla? —preguntó el ecónomo.

—¿Qué es? —preguntó San Brendan.

—Esta niebla —continuó el económo—, es la que rodea la isla que habéis buscado durante siete años.

Los entendidos han señalado —y correctamente— que la idea de que una nube oscura ocultase el objetivo final de una búsqueda era una imagen empleada muy frecuentemente por los narradores del medievo, y que, por lo tanto, la niebla que rodeaba la Tierra Prometida de San Brendan debe ser tratada con cierta precaución. Pero también es cierto que constituye una fascinadora concomitancia más entre las muchas que hacen coincidir la geografía del Atlántico Norte, desde Irlanda a la brumosa costa del este de Norteamérica, con los episodios del *Navigatio*.

También a nosotros se nos ocultó el sol durante tres días de niebla y nubes bajas, cuando, el 23 de junio, interceptamos un mensaje radiofónico que decía que el buque John Cabot, de la Guardia Costera Canadiense, esperaba avistar al *Brendan* ese mismo día. La corriente del Labrador arrastraba a nuestra pequeña embarcación hacia el Sur y, al no poder conseguir una visión clara del sol, mi estima, incluyendo corriente, tenía un error de 30 millas.

El *John Cabot* dio con nosotros por pura suerte. Su comandante, el capitán Les Eavis, había cambiado el rumbo para investigar un gran iceberg, cuando el vigía de a bordo indicó que podía divisar una pequeña forma sobre el agua. Se trataba del *Brendan*, que se encontraba a unas 120 millas de la costa de Terranova.

—Hemos tenido suerte en encontrarlos —dijo el capitán Eavis al desembarcar de un bote de goma y subir a bordo para constatar cómo era la vida a bordo de una embarcación de la Edad Media—. Teníamos la proa un poco más hacia el Este, en dirección a aquel iceberg, cuando el vigía dijo que veía algo de pequeño tamaño por la amura de babor. Miré y me dije: "¡Demonios! Tendría que estar treinta millas más lejos. No puede ser el *Brendan*. ¡Es diminuto!". Pero tras observar con más detenimiento, nos dimos cuenta de que tenían que ser ustedes. Se podían divisar las cruces rojas de las velas.

El capitán Eavis era un antiguo marino de veleros y se vio sorprendido por el aparejo del *Brendan*.

—Está muy bien. No han necesitado ayuda y han demostrado que las embarcaciones antiguas pudieron realizar la travesía —dijo, tras haber observado detenidamente toda la embarcación y haber compartido un trago de whisky—. Se pueden imaginar que a bordo de mi buque todo es un poquito diferente. Es bonito constatar que se pueden hacer todavía estas cosas. En las próximas treinta y seis horas llevaré el *John Cabot* a puerto y haré lo necesario para que los reciba un comité de

bienvenida. Díganme si necesitan algo de nosotros.

Antes de desaparecer, el *John Cabot* dejó con nosotros alimentos frescos, más queroseno para la cocina, baterías de repuesto para las linternas y cinco pares de calcetines secos procedentes del guardarropa del primer oficial. Su visita rompió nuestra sensación de aislamiento e hizo que las impresiones de los últimos días se desvaneciesen, expulsadas por la creciente anticipación de saltar a tierra y por la constatación de que estábamos casi al final de nuestro viaje.

El tiempo se mantuvo bueno, con brisas ligeras muy poco constantes y que soplaban de todas direcciones de la rosa de los vientos, aunque, principalmente, del Oeste. De esta manera, el *Brendan* se fue acercando de manera un tanto errática a la costa de Terranova. Teníamos la proa puesta a St. John y tan al Norte que parecía que volvíamos a la Península del Labrador. Pero estábamos preparados. Un solo ventarrón nos podía empujar al océano durante otra semana, por lo que nos esforzamos en no hacer ningún tipo de especulaciones sobre el lugar y el día en que tocaríamos tierra. Que el viento nos empujase a tierra cuando y donde le diese la gana. Nuestra única finalidad consistía en asegurarnos de que el *Brendan* contase con todas las posibles ventajas.

Para nuestro encanto, el número de ballenas iba en aumento a medida que nos acercábamos a Terranova. Parecía que nuestras compañeras de odisea se acercasen para contemplar cómo el *Brendan* cumplía su misión. Varias manadas de rorcuales nos adelantaron, de las que algunas viajaban en grupos esparcidos, por lo que en una milla a la redonda la mar estaba sembrada con el alzarse y sumergirse de sus cuerpos. Una luminosa tarde, dos delfines nos obsequiaron con un soberbio despliegue de acrobacias, saltando alegremente en dobles arcos paralelos como si fuesen los protagonistas de un espectáculo de acuarium.

Durante los últimos días, recibimos la visita de inspección de un gran número de gubartes de blanco vientre que formaban parte de la gran colonia de cetáceos que veranea en el Estrecho de Sir Charles Hamilton, en la costa de Terranova. Seguimos con la vista los movimientos con que los gubartes rodeaban al *Brendan*: salían a la superficie y resoplaban, volviéndose a sumergir y mostrando el característico y bajo arco que forman sus dorsos y que les concede el otro nombre por el que son conocidos: rorcuales jorobados. Al sumergirse, alzaban graciosamente y en línea vertical sus colas al cielo. También podíamos contemplar las inmensas sombras blanquecinas que sus vientres formaban bajo la superficie de las aguas al acercarse hacia el *Brendan* y pasar bajo su casco para inspeccionarlo de cerca. A lo lejos, se veía cómo saltaban fuera del agua otras ballenas y volvían a caer entre grandes salpicaduras, y cómo, otras veces, como si se despidiesen, sacaban sus colas y batían repetidamente la superficie de la mar al tiempo que levantaban grandes masas de agua.

Durante la noche del 25 de junio, pudimos distinguir los luminosos alfilerazos de las luces de la costa situada al sur de nuestra embarcación, y, al amanecer de un día

triste y gris, comenzamos a distinguir a proa la recortada silueta de tierra. Nuestros olfatos confirmaron la visión. Por encima de las aguas nos llegaba, empujado por el suave terral procedente de los grandes bosques de Terranova, el característico aroma de los pinos. Puse proa hacia el Estrecho de Hamilton porque deseaba asegurarme de tener tierra por tres lados y de que ningún viento contrario nos pudiera alejar de la misma. Por fin y poco a poco, nos hicimos a la idea de que era seguro que tocaríamos tierra. La costa se acercó. Su perfil era bajo, carecía de accidentes significativos y estaba protegido por una hilera de islotes. Se empezaron a oír en la radio los mensajes cruzados entre las emisoras costeras. Un ruidoso helicóptero, lleno de periodistas, nos sobrevoló en círculos, mientras su piloto ponía especial cuidado en no enviarnos a pique con la corriente de aire que producían las palas de su rotor. Otro helicóptero mayor hizo su aparición, procedente de la base Gander. También estaba lleno de lentes fotográficas pertenecientes a los hombres de la guarnición de la base aérea. De repente, y por detrás de las islas, surgieron a toda máquina dos pequeñas embarcaciones de la Guardia Costera, cortando el agua en nuestra dirección.

—Hay un pequeño puerto a unas tres millas más arriba de la costa —gritó uno de los patrones al pasar rugiendo junto al *Brendan*—. Se llama Musgrave Harbour. Si lo desean, podemos remolcarlos.

—No, gracias. Queremos tocar tierra por nuestros propios medios —le contesté mientras volvía a comprobar la carta.

A sotavento de nuestra embarcación se encontraba la cadena de islotes correspondientes al grupo de las Wadham Exteriores, deshabitados si no fuera por los encargados del faro. Estos islotes constituían un lugar ideal para un desembarco tranquilo. El más cercano se llamaba Isla Peckford.

—En esta isla no hay sitio para desembarcar. La playa es de rocas —nos advirtió una voz procedente de la embarcación de la Guardia Costera, cuando el *Brendan* cambió de rumbo.

No importaba. Tampoco San Brendan se encontró con puerto alguno en sus tiempos, y pensé que si el *Brendan* había resistido los hielos del Labrador, también aguantaría el embarrancar finalmente en una playa de rocas.

—Trondur. Prepárate para echar el ancla. Botas, saca un remo y estate listo. Vamos a tocar tierra.

George se adelantó a proa para arriar y amarrar por última vez la vela de trinquete. Con sólo la mayor, el *Brendan* se arrastró lentamente hacia la rocosa orilla. El oleaje se alzaba por encima de las desnudas y grisáceas rocas y volvía a retroceder a la mar. La playa estaba llena de cantos rodados y las dunas situadas más al interior estaban cubiertas por hierbas y arbustos.

—¡Echa el ancla!

Al echarla Trondur por la borda, se oyó el ruido provocado por su choque contra el agua. Largó cabo y dio un fuerte tirón para asegurarse de que no garreaba. Podíamos necesitar el ancla para sacar al *Brendan* de las rocas una vez que un

hombre hubiese saltado a tierra.

—George, ¿puedes llevar un cabo a tierra?

Miró con ojos llenos de duda la resbaladiza superficie de las rocas y la espuma que formaba la resaca.

—Sí —murmuró—. Si no me rompo una pierna. No hay por qué mojarse ahora que hemos llegado al final.

Y, poniéndose su traje de hombre rana, se sentó en la proa con las piernas colgando por ambas amuras.

El *Brendan* siguió lentamente hacia adelante. Sin estilo ni velocidad, sino con la misma naturalidad con que había atravesado tres mil quinientas millas marinas. Al arriar alrededor de un metro la verga mayor para disminuir la velocidad, la roja cruz anillada comenzó a arrugarse. Trondur recogió el seno del cabo que amarraba el ancla y lo pasó con suavidad por encima de la regala. —Arthur dio un par de paladas con el remo para mantener la embarcación en su rumbo. El *Brendan* tocó delicadamente las rocas con la roda. George saltó. Sus pies chapotearon en el agua y tocaron fondo… y yo pensé: “¡Lo hemos conseguido!”.

El *Brendan* llegó al Nuevo Mundo a las ocho de la tarde del día 26 de junio. Lo hizo en la Isla Peckford, perteneciente al grupo de las Wadham Exteriores, que se encuentra a unas 150 millas al noroeste de San Juan de Terranova. Estuvo en la mar durante 50 días. El punto exacto donde tocamos tierra carece de especial significado en cuanto a las narraciones de los primitivos viajes que los irlandeses llevaron a cabo en el Atlántico. No se trataba más que del lugar en que el viento y las corrientes habían conducido a una copia que de las embarcaciones originales de cuero se había construido en el siglo XX. Los primitivos navegantes podrían haber desembarcado también en cualquier lugar de la costa y a cientos de millas de ambas direcciones de la misma. Lo que realmente importaba era que el *Brendan* había demostrado sin lugar a dudas que el viaje se podía realizar.

Una embarcación de cuero, que algunos creían se desintegraría en el primer temporal que encontrase frente a las costas irlandesas, había cruzado el Atlántico con éxito.

Cuando el *Brendan* posó su proa en la Isla Peckford, debió dar la impresión de parecerse más al nido de un pájaro que a una embarcación trasatlántica, tal era la mescolanza de cabos, drizas de algodón, cuero y madera. Pero era fuerte y duro, y sus cuatro tripulantes sabíamos que todavía podía navegar hasta el límite de nuestras expectativas. Nos había conducido a salvo, durante dos estaciones, a través de galernas y masas de hielo y había cruzado las aguas más despiadadas del Atlántico. Pusimos nuestra confianza en él, y nos había recompensado. Era una auténtica embarcación trasatlántica y no quedaba lugar a dudas de que aquellos monjes irlandeses habían llegado en sus embarcaciones a Norteamérica antes que los noruegos y mucho antes que Colón.

Había demostrado que el viaje podía llevarse a cabo con materiales y tecnología

medievales. Pero, a fin de cuentas, la única prueba concluyente de que los primeros en llegar a Norteamérica fueron los irlandeses consistirá en que algún día se encuentre en tierra americana un resto auténtico de una de sus primitivas visitas. Quizá sea una roca en la que se haya grabado una antigua inscripción gaélica, o algo que, en los cimientos de una choza irlandesa en forma de colmena, pueda remontarse a los días de aquellos históricos viajes. Hay que reconocer que las posibilidades de estos descubrimientos son francamente tenues. Ni siquiera en Islandia, donde se sabe que los ermitaños irlandeses se asentaron durante algún tiempo, se han encontrado restos de los mismos, de lo que se deduce que si los primitivos cristianos irlandeses llegaron efectivamente a Norteamérica, dejaron en ésta huellas ligerísimas. Si se localizase una de éstas en una larguísima costa, desolada y casi desconocida, o en zonas mejor dotadas y sobre las que se ha alzado una nueva civilización, sería por alguna afortunadísima coincidencia.

Partiendo de esta base, lo más importante era que el afortunado viaje del *Brendan* hubiese rescatado la primitiva hazaña marítima de los irlandeses de la categoría de la simple especulación y duda que la rodeaban, y la hubiese devuelto al terreno propicio para su serio tratamiento histórico. En el mejor de los casos, animaría a los arqueólogos a buscar indicios irlandeses en el Nuevo Mundo, y en el peor de los mismos, haría muy difícil el continuar enterrando a los primitivos marinos cristianos irlandeses en notas de pie de página de los libros de Historia bajo el pretexto de que se les conocía poco y de que sus reivindicaciones eran físicamente imposibles.

El éxito del *Brendan* contribuyó a vindicar también el propio *Navigatio*. Los sucesos que en dicha y extraordinaria narración parecían tan quiméricos, aparecían ahora bajo una nueva luz. De hecho, era sorprendente el pasar revista a la cantidad de veces en que, con anterioridad, había sido necesario evocar complejas e imaginativas semejanzas para explicar los enigmas del *Navigatio*, cuando interpretaciones más sencillas y prácticas hubiesen convenido más a los hechos. Por ejemplo, era más fácil la interpretación de los sucesos acaecidos en la Isla de los Herreros y en la de la Montaña Encendida, si se los trataba como una descripción de primera mano de la volcánica Islandia vista desde un *curragh*, que irrumpiendo en los clásicos para encontrar explicaciones en latín a erupciones semejantes de volcanes terrestres o marítimos. También es mucho más lógico colocar la Isla de las Ovejas en las Feroe, junto con la de los Pájaros, ahora que sabemos que los irlandeses podían haber navegado fácilmente a ambas y que vieron las escenas que describe el *Navigatio*, en vez de rechazar ambos lugares como simples fantasías.

También había proporcionado el *Brendan* algunas inesperadas soluciones a las adivinanzas contenidas en el *Navigatio*. Es seguro que la famosa historia de Jasconius, el amistoso “gran pez” que volvía una y otra vez al *curragh* de San Brendan está basada en la reacción real de las grandes ballenas cuando se encuentran con embarcaciones de cuero y, al cabo de cierto tiempo, vuelven para contemplarlas más de cerca. Este comportamiento de los monstruos marinos debió dejar una

profunda huella en las mentes de los monjes, quienes contemplaban a las inmensas criaturas quizá por primera vez en sus vidas y que debieron quedar asombrados ante aquellas grandes masas que nadaban junto a una embarcación de menor tamaño que ellas.

Y la “gran Columna de Cristal” con su “red” de trozos de “mármol” es lo suficiente parecida a un iceberg recién liberado de la masa principal de hielos y todavía rodeado por trozos menores como para que le fuese imposible al narrador imaginar los detalles sin haberlos contemplado por si mismo. Aun en nuestros días, le resulta difícil al erudito comprender la alusión a menos que haya navegado entre los icebergs septentrionales.

El *Brendan* contribuyó a restablecer el equilibrio y demostró que el *Navigatio* es algo más que un espléndido romance medieval. Es una historia basada en una serie de hechos y observaciones reales, que mezcla la geografía con la literatura y cuya dificultad estriba en saber distinguir dónde comienza una y termina la otra. Esta mezcla no tiene nada de sorprendente. Los entendidos en la literatura épica saben por experiencia que muchas de las leyendas que nos han sido legadas —desde la Ilíada hasta el Romance de Alejandro— están basadas en hechos y personajes reales a los que, posteriormente, los narradores han revestido con detalles procedentes de su imaginación.

¿Dónde pues, estaba la Tierra Prometida a los santos que se dice que San Brendan encontró más allá del torbellino de nieblas? No hay razones para suponer que la Tierra de Promisión pertenece al dominio de la ficción más de lo que lo hicieron la Isla de los Herreros, el Paraíso de las Aves, la Isla de las Ovejas, la isla del monasterio o cualquier otro de los lugares mencionados por el *Navigatio*. El texto proporciona unas cuantas pistas en cuanto a su identificación.

Cuando la embarcación de San Brendan llegó a la costa de la Tierra de Promisión, el *Navigatio* dice que “saltaron de la embarcación y vieron una extensa tierra tan sembrada de manzanos cargados de fruta que parecía ser otoño. Pero cuando hubieron recorrido dicha tierra, la noche todavía no les había caído encima. Recogieron tantos frutos como quisieron, bebieron de los manantiales y, durante cuarenta días, explotaron dicha tierra sin alcanzar sus límites. Un día, llegaron a un gran rio que corría por la mitad de la isla. Entonces, dijo San Brendan a sus hermanos: “No podemos atravesar este río y desconocemos la extensión de esta tierra”. Mientras reflexionaban sobre esto, he aquí que llegó un joven que los abrazó con gran contento y que, llamándolos por sus nombres, dijo: “Loados sean quienes moren en vuestra mansión. Os bendecirán de generación en generación”,

”Dicho esto, se dirigió a San Brendan: “Contempla esta tierra que tanto tiempo has buscado. No la hallaste inmediatamente porque Dios quería enseñarte los diversos secretos que te ocultaba en el gran océano. Vuelve, pues, a tu país y lleva contigo, como si fuesen joyas, tantos frutos de esta tierra como tu embarcación pueda cargar. El día final de tus peregrinaciones está cercano y pronto podrás reposar junto

a los tuyos. Dentro de muchos años tus sucesores conocerán estas tierras en momentos en que los cristianos sufrirán persecución. Este río que aquí ves divide la isla en dos y esta tierra que contemplas tan llena de frutos jamás verá la noche porque posee la luz de Cristo”.”

¿Qué hechos reales se pueden extraer —con la debida precaución— de esta embelesadora descripción medieval de la Tierra de Promisión? Tenemos la gran superficie de la tierra, su abundancia de frutos naturales y el gran río que la divide. Son todos ellos accidentes aplicables a muchos lugares de la costa norteamericana.

Sin embargo, lo que llama inmediatamente la atención es el hecho de cómo dichos accidentes coinciden con las descripciones que visitantes posteriores hicieron al llegar a América del Norte; ya fuesen los noruegos, quienes escribieron sobre sus boques y bayas silvestres; ya los colonos posteriores, con sus alabanzas al clima y cosechas. Esta concomitancia entre las descripciones puede no constituir sino otra coincidencia, aunque también podía tratarse de una nebulosa transcripción oral de la gran tierra que yacía en la lejana orilla del gran océano del Oeste y al final de la Ruta Stepping Stone que el *Navigatio* sigue e identifica con tanta frecuencia.

Hasta las más flagrantes exageraciones, como la de que la tierra daba piedras preciosas, no obstaculizan el tratamiento del *Navigatio* como una posible descripción de América del Norte.

Cristóbal Colón haría las mismas reivindicaciones sobre las Indias Occidentales al llegar a España. No tiene nada de extraño que el narrador, cuando San Brendan alcanza el objetivo de su larga búsqueda, lo adorne con fantásticas riquezas. El error sería que, en nuestros días, rechazáramos las imágenes del *Navigatio* como si fuesen frutos de la mera imaginación.

Para poder contar su viaje, San Brendan tuvo, naturalmente, que volver a Irlanda y cerrar así su singladura. El *Navigatio* trata el viaje de vuelta de una manera muy rápida: “Entonces, una vez que cargaron los frutos y las gemas de aquella tierra y que se despidieron del “Ecónomo” y del joven con una bendición, San *Brendan* y sus hermanos embarcaron en el *curragh* y se hicieron a la mar, atravesando el banco de niebla. Pasado éste, llegaron a una isla llamada Isla de las Delicias. En ella, recibieron hospedaje durante tres días, tras los que, habiendo recibido la bendición, San *Brendan* volvió a su país por la ruta más directa.”

Nos encontramos de nuevo ante una sólida y honesta explicación de esta singladura. Tras atravesar el banco de niebla, el *curragh* del santo se encontró sobre la Corriente del Golfo y con el constante soplo de la masa de vientos del Oeste y Sudoeste que atraviesa el Atlántico en diagonal y que les condujo directamente a Irlanda. Esta es la ruta lógica al atravesar el océano de Oeste a Este, la que todavía siguen los yates pequeños y la que incluso han tomado botes de remos mucho más pequeños que un *curragh*. Es la ruta de los vientos en popa.

Quizá valga la pena mencionar que los botes de remos, aunque hubiesen iniciado la travesía a cientos de millas de distancia de la costa de Norteamérica, fueron a caer

directamente en la costa occidental de Irlanda, precisamente en el lugar a que el Navígatío devuelve a San Brendan.

Al llegar a su propio monasterio, concluye el texto referido, San Brendan fue recibido con grandes muestras de alegría y "contó todo lo que recordaba del viaje y las grandes y espléndidas maravillas que Dios se había dignado mostrarle". Recordó, a continuación, a sus seguidores la profecía de que moriría pronto, ordenó sus asuntos y, muy poco después, fortificado con los sacramentos de la Iglesia, "se puso en manos de sus discípulos y entregó su alma al Señor". Así murió en paz el más famoso monje-marinero de la Iglesia celta irlandesa.

Pero ¿concluyeron con su desaparición las travesías irlandesas? Encontramos la respuesta una vez más en el *Navigatio*. Este no proclama ni una sola vez que San Brendan fuese el primero en llegar a la Tierra de Promisión, sino que, al contrario, afirma sin género de duda que quien le mencionó su existencia fue otro monje, San Barrind, quien ya había estado en ella en compañía de un abad de la costa occidental, llamado Mernoc y que fue habitual visitante de aquélla. Y, cuando tras siete años de búsqueda, San *Brendan* todavía no ha conseguido llegar a la Tierra Prometida, es el "Ecónomo" de la Islas de las Ovejas quien le hace las veces de navegante, lo conduce hasta allí y le dice lo que va a encontrar.

Cuando atracan en la Tierra de Promisión, los recién llegados se encuentran también con un joven que la habita, que conoce al santo por su nombre y que le habla en su propia lengua. En pocas palabras; la escena descrita por el *Navigatio* es la misma que se encuentra en los escritos de Dicuil, en las epopeyas noruegas y en otras fuentes de información contemporáneas: la idea de que la Tierra de Promisión no es más que el último de una serie de lugares diseminados por el Atlántico Norte que fueron colonizados por minúsculos grupos de monjes irlandeses que los recorrían a bordo de pequeñas embarcaciones harto marineras. Bajo este punto de vista, el viaje de San Brendan no es tanto un periplo con objetivos primordialmente exploratorios como una gigantesca visita pastoral de un prelado a los puestos más lejanos en que residen sus devotos compatriotas y que, al actuar así, se aventura más allá de los confines del océano y del mundo que en la época se conocía.

Aquí nos encontramos con otro hecho crucial del *Navigatio*. El texto hace hincapié en que San Brendan no realizó un único y continuado viaje hasta la Tierra de Promisión. Lo que llevó a cabo fue una serie de viajes, de estación en estación y durante siete años, antes de ser conducido a su destino final. Hubiera sido natural incluir en el viaje de San Brendan y entre el espacio de tiempo transcurrido desde su muerte a la fecha en que se compuso el *Navigatio* de la forma en que nos ha llegado, las experiencias y aventuras de otros monjes y sus embarcaciones y añadirlas a las vividas por San Brendan en el transcurso de sus siete años de viajes. Es el proceso normal en que se construye una epopeya: se rodea al héroe con las experiencias de figuras de menor cuantía hasta que su empeño incorpora los de muchos otros.

Esto no minimiza en absoluto los logros del santo, sino que, bien al contrario, los

ensalza, ya que claramente se constituyó en ejemplo para los demás y en símbolo para los monjes-navegantes que habían de continuar sus huellas. Durante los siglos que siguieron, se alzó como un monumento a los logros de los otros monjes que se hicieron a la mar desde Irlanda.

Sin el *Navigatio*, lo único que nos hubiese quedado hubieran sido sus empeños menores. Las experiencias colectivas que contiene no son la historia de la tripulación de una sola embarcación que hizo un único viaje en busca de la Tierra Prometida, sino el documento superviviente de una cultura cristiana y marinera que envió una embarcación tras otra al Atlántico Norte en viajes regulares de comunicación y de exploración.

Si efectivamente es así, los viajes que los irlandeses realizaron por el Atlántico se encuentran íntimamente relacionados con toda la historia de las exploraciones del hombre. Por lo general, se condena al olvido a los primeros descubridores. Sus esfuerzos no llegan hasta nosotros y, si quedan registrados en forma escrita, muy pocos llegan a leerlos. Fuera de Escandinavia, por ejemplo, se sabe muy poco de las visitas realizadas por los noruegos a Norteamérica y Groenlandia.

Sin embargo, los viajes irlandeses, representados por el *Navigatio* de San Brendan, obtuvieron una gran resonancia. El tono religioso del texto hizo que estos viajes alcanzasen durante cinco siglos una respetabilidad intelectual a lo largo y a lo ancho de Europa. Respaldado por esta circunstancia, contribuyó a demoler la mentalidad de un mundo cerrado en sí mismo y animó a los eruditos a pensar en la existencia de una gran tierra que yacía al occidente. Urgió a los cartógrafos a marcar islas en la mar occidental. Y la posibilidad más fascinadora de todas es la de que los eruditos del Medioevo que leyeron y creyeron en que San *Brendan* había alcanzado la Tierra Prometida ¡tenían razón! Estaban en lo cierto al creer que los irlandeses habían realmente navegado a bordo de sus embarcaciones de cuero hasta Groenlandia y Norteamérica como hoy sabemos que se puede realizar. Si así fuere, la Europa del siglo x y de los que le siguieron era consciente ya de la existencia del Nuevo Mundo en la manera en que podía hacerlo en aquella época.

¿Qué clase de hombres era, pues, aquella que, a sabiendas, se adentraba en el Atlántico a bordo de pequeños botes descubiertos? Muchos no retornaron jamás, sino que perecieron en la mar.

A bordo del *Brendan* contábamos con las ventajas de poder estar en contacto con el mundo que nos rodeaba por medio de la radio y sabíamos que, en caso de emergencia y si podían llegar hasta nosotros con suficiente rapidez, la Guardia Costera o los pescadores de altura del Atlántico Norte hubiesen intentado acudir en nuestra ayuda. Los monjes irlandeses y sus *curraghs* no contaban con ninguna de estas ventajas. Alrededor de una docena de ellos se metía en una embarcación de tamaño del *Brendan*, dispuestos a pasar mucho mayores incomodidades. Pasaban más frío, más humedad y —en cierto sentido— se encontraban más aislados que nosotros a bordo del *Brendan*. Debieron ser hombres de un tipo muy especial, incluso para los

duros cánones de su época. Estaban guiados por un extraordinario sentido de dedicación que fue, sin duda, el factor más importante de su éxito. De esta dedicación emanaba gran parte de su excelencia como marineros.

Como monjes, estaban acostumbrados a las inclemencias. La vida en un monasterio medieval, con la parquedad en los alimentos, escaseces estacionales, pétreas celdas, abstinencias, largas horas de aburrimiento, obediencia, automortificación y disciplina, constituía un terreno de aprendizaje ideal para un largo viaje en una embarcación descubierta, y, del mismo modo, su preparación mental estaría a la altura de la física. Las características de sus superiores —si no las de los legos— eran una intrépida combinación de curiosidad intelectual y de valiente confianza en Dios. Esta confianza los animaba a lanzarse a sus viajes y a, una vez en la mar, mantenerse firmes frente a la adversidad.

El propio viaje era considerado tan importante en el modo en que se llevaba a cabo como en su objetivo. El aventurarse en la mar a bordo de una embarcación era, por su propia naturaleza, un acto de fe en Dios, cuya divina providencia les mostraría imágenes portentosas y que, si asilo quería, los conduciría, sanos y salvos, al fin de su viaje. Si vientos o corrientes contrarios los hacían retroceder, también era signo de la providencia divina. Si sus embarcaciones zozobraban y los tripulantes perecían, alcanzaban la divina recompensa por partida doble, ya que habían muerto sirviendo al Señor.

El servicio del Señor en aquellos viajes no se tomaba en el sentido que tiene hoy día irse a una lejana misión para convertir paganos. Bien al contrario; los territorios en cuya busca iban los monjes irlandeses eran las desconocidas y deshabitadas tierras que se encontraban más allá del horizonte, los lugares especiales y portentosas comarcas que les iban a ser reveladas por Dios.

En la adecuada terminología de la época, se trataba de la Tierra de Promisión, y el alcanzar estos lejanos territorios era un regalo de los cielos y el poder vivir en ellos, alejados de los males mundanales, constituía todavía un regalo mayor. Pocas veces en la historia de las exploraciones de la Humanidad, ha existido una compulsión de mayor importancia. Era, hasta su mismísima médula, el motivo principal de sus infatigables exploraciones y no existe razón alguna que les impidiera cruzar el Atlántico.

El *Brendan* nos había demostrado también que la calidad de los equipos de las embarcaciones medievales tenía tanta responsabilidad como las razones anteriores en la promoción de las ambiciones trasatlánticas de los monjes-marineros. Como se puede ver, constituía un hecho interesante el que el equipo medieval a bordo del *Brendan* se podía comparar a menudo y, en ocasiones, era superior a su equivalente moderno frente a las duras condiciones de frotamiento y roces que se dan a bordo de una embarcación descubierta sobre las aguas del Atlántico Norte. La madera, cuero y cabos de algodón fueron, en numerosos casos, más resistentes que el metal, plástico y nilón. Además, se podía trabajar con aquellos con mucha mayor facilidad y se

adaptaban mejor a las necesidades contemporáneas. Constituía éste un hecho de importancia vital cuando, dada la pequeñez del *Brendan*, solamente podíamos llevar unas cuantas herramientas manuales y una limitadísima cantidad de repuestos.

Los equipos modernos funcionaban mejor hasta que se rompían y eran sustituidos por herramientas tradicionales que, aunque incómodas e ineficaces, se las componían para sobrevivir las más adversas condiciones, que, realmente, era lo que importaba. Tal vez, los historiadores no se den cuenta de lo bien equipados que aquellos navegantes estaban con sus accesorios de bronce, maderas escogidas, cuero y cabullería de algodón, y el moderno marino se olvide de las tremendas ventajas con que, en cuanto a flexibilidad y duración, cuentan los materiales tradicionales, tan importantes cuando se registra una emergencia como siempre ocurre en la mar.

Paralelamente, muy pocas cosas tomaría prestadas un marinero medieval de un marino moderno para aumentar su comodidad personal y su subsistencia. Si dejamos a un lado, las prendas impermeables exteriores, el navegante de la Edad Media estaba mejor abrigado con sus pantalones de lana, camisa y capa que con prendas de fibras sintéticas, y, cuando se embarcaba en un frío y húmedo viaje a bordo de su descubierto *curragh*, su dieta de carnes secas, pescado, avena y frutos secos no tenía rival. Era más nutritiva, y tenía mejor gusto y se conservaba mejor que los paquetes de comidas deshidratadas de hoy en día. Sus provisiones de agua potable eran transportadas en botas de cuero que, en caso de emergencia, se podían volver a llenar con el agua de las abundantes lluvias del Atlántico, recogida en grandes pellejos vueltos del revés, o se podía obtener en las islas de la Ruta Stepping Stone.

En cuanto a la adquisición de comida suplementaria, podía dedicarse a la pesca o a atrapar aves marinas, ambas, en las aguas que lo rodeaban, abundantísimas. Tuvieron suerte San Brendan y sus monjes al encontrarse con una ballena muerta que les proporcionó comida para tres meses, aunque está claro que estaban acostumbrados a recoger provisiones frescas en todas las islas deshabitadas que visitaban y que hacían uso de una a modo de cadena de aprovisionamientos en los diferentes lugares de la ruta en que hacían escala para aliviar sus problemas logísticos.

Una de las razones por las que quizá los viajes irlandeses de la Edad Media no hayan sido apreciados en toda su valía es la de que han sido descritos por narradores cuyas historias de lejanas tierras y monstruos fantásticos parecen ingenuas para los ojos del crítico. Dan la impresión de haber sido aumentados en sus proporciones, de carecer de sofisticación y de ser increíbles. Sin embargo, el error no se encierra en la forma de escribir del autor medieval, sino en la comprensión moderna de la experiencia antigua. Es fácil rechazar estas historias como infantiles y dignas de poco crédito cuando se contemplan desde las alturas a que nos han llevado los conocimientos que poseemos en el siglo XX.

El *Brendan* nos enseña a contemplarlas a través de otro prisma. Nos ayudó a comprenderlas colocándonos en situaciones semejantes a las originales. Una y otra

vez nos impresionaba y en ocasiones nos sobrecogía lo que encontrábamos en la mar. Algunas de las peripecias vividas fueron inolvidables, ya que su esplendor visual se combinaba con el peligro físico. Por ejemplo, cuando tuvo lugar la escalofriante carrera del *Brendan*, envuelto en la neblina y la resaca, o contra los desnudos y amenazadores acantilados de las Feroe o cuando nos vimos rodeados durante tanto tiempo por los hielos del Labrador, increíblemente bellos en su gama de tonalidades, fueron momentos que quedarán grabados en nuestra mente por mucho tiempo.

Otros recuerdos eran de carácter más suave, como la belleza de las lentas puestas de sol septentrionales o el húmedo semi-mundo de los bancos de niebla de Groenlandia, cuando la vista se concentra en objetos tan pequeños y cercanos como las brillantes gotitas de agua que se forman en la superficie de un jersey de lana. O los momentos de sorpresa total como cuando surgió alrededor de la embarcación el primer y maravilloso grupo de ballenas, formando una resoplante y juguetona masa que no cesaba de mirarnos. Uno podía haber leído con anterioridad escenas como ésta, habérselas imaginado a medias o haberlas contemplado plasmadas en excelentes fotografías; pero la realidad era mucho más profunda que la expectación y nos conmovía profundamente a pesar de nuestras mentalidad del siglo XX. ¡Cuánto más impresionantes debieron ser las mismas escenas para los navegantes medievales, ávidos y deseosos de conocer las maravillas de Dios! En cierto sentido, ni su vívida prosa alcanza a reflejar el esplendor de la ocasión y no resulta sorprendente que, a su vuelta, diesen cuenta escrita de los hechos de manera tan profusa y tan llena de admiración.

La comprensión del punto de vista medieval fue una de las más valiosas enseñanzas que el *Brendan* nos brindó; una comparación con los más científicos datos de los informes del laboratorio sobre el algodón, corteza de roble y cuero; las pruebas de remolque y remo para intentar fijar el comportamiento teórico del *Brendan*; las anotaciones diarias sobre vientos y estados de la mar, abatimientos y millas navegadas, para proporcionar información del proceder a los arqueólogos especializados en náutica. El correr paralelos a este ambiente medieval también nos suministró una lección de utilidad para nuestros días: desde el momento en que nos hicimos a la mar en Cala Brandon hasta el día en que pusimos pie en Terranova, tuvimos el privilegio de ponernos en contacto con las comunidades navegantes que bordean el Atlántico Norte y que todavía hoy existen.

Cuando trasladamos al *Brendan* desde el lugar en que tocó tierra en la Isla Peckford al pequeño puerto pesquero de Musgrave Harbour, situado en el continente, nos escoltaron los barcos de pesca que volvían de su diario faenar. Al acercarnos a la bocana del puerto, vimos que el muelle estaba abarrotado de espectadores. Habían acudido procedentes de los vecinos poblados de pescadores y de la desparramada línea de casas de madera que seguía la curva de la bahía. Allí estaban, agitando los brazos en nuestra dirección, vitoreando y dando la bienvenida al *Brendan* con el mismo y generoso entusiasmo con que nos habíamos encontrado a lo largo de la ruta

que habíamos navegado.

Uno de los primeros en saltar a bordo, mientras todavía amarrábamos entre los barcos de pesca, fue un concejal de la comunidad. ¿Querríamos asistir a una pequeña celebración? Por supuesto que nos gustaría. Durante todo el día siguiente, las esposas de los pescadores se dedicaron a limpiar y preparar la comida que sus maridos habían traído de la mar y habían regalado: montañas de langostas, pilas de bocas de cangrejo y la delicia local de lenguas de bacalao rebozadas. Aquella noche me encontré contemplando la larga mesa sobre la que se apilaban todos aquellos manjares y me hice la reflexión de cuán afortunado había sido el *Brendan* con la gente que había encontrado en el curso de su larga navegación hacia el Nuevo Mundo. Con su aliento habíamos podido concluir lo que nos habíamos propuesto y dejaban con nosotros muchísimos recuerdos felices de los lugares del Atlántico Norte en que tocamos tierra.

Acto seguido, la banda de música, compuesta por tres hombres que de día trabajaban como pescadores, comenzó a tocar las canciones típicas de la costa de Terranova, muchas de cuyas melodías se basaban en los tradicionales aires irlandeses traídos a Terranova por los inmigrantes de esta nacionalidad que llegaron el siglo pasado.

Comenzó el baile. Mientras escuchaba el torbellino de la música y contemplaba la espontánea alegría de los bailarines, pensé en lo que nos quedaba por delante.

George volvería a Inglaterra junto a Judith, su esposa, y se buscaría un trabajo muy diferente al que había desempeñado como patrón de vela del *Brendan*. Trondur ya tenía el billete de vuelta a las Feroe, donde terminaría los bocetos que había realizado a bordo y se volvería a ocupar de la escultura. Y Arthur, tan tranquilo como siempre, planeaba recorrerse los Estados Unidos y Canadá. Yo tenía que ordenar y desarrollar los informes y resultados en mi despacho y en las bibliotecas donde hacía tanto tiempo se había originado el trabajo preliminar.

Era el momento adecuado para preguntarme lo que sabía iba a preguntársenos tan repetidas veces en el futuro: ¿volveríamos a hacer el viaje del *Brendan* sabedores de las incomodidades y dificultades con que nos encontraríamos? Por mi parte, conocía la respuesta: si la aventura contribuía a mejorar nuestra capacidad de comprensión y apreciación del pasado y si nos encontrábamos con el mismo entusiasmo y apoyo —y buena suerte— con que topamos desde el principio del proyecto hasta su final consecución, la respuesta era: sí.

APÉNDICE I

El «Navigatio»

Tantos son los manuscritos del *Navigatio Sancti Brendani Abbatis* que han sobrevivido que un erudito norteamericano en la materia tardó 30 años en seguirle la pista y, aun así, tuvo que admitir que no los encontró todos. Sin embargo, tenemos contraída una gran deuda con este estudioso, Carl Selmer, por su concienzudo trabajo en la recopilación de una extensa edición del *Navigatio* en su versión latina que se había hecho muy necesaria. Para ello, hizo uso de 18 de los 120 manuscritos existentes, y fue editada por la Imprenta de la Universidad de Notre Dame con el número IV de sus *Publications in Medieval Studies* (1959).

Hasta la aparición de la obra de Selmer no existía una buena edición compuesta para uso general de los estudiosos del texto latino del *Navigatio*. A partir de ella, tanto los *Penguin Books* en su *Lives of the Saints* (1965) como el Profesor John J. O'Meara del University College, de Dublín, en su *The Voyage of Saint Brendan* (1976), han llevado a cabo traducciones al inglés. Estas, y en especial al última, captan el matiz de la narración original con todos sus importantes tonos religiosos, doctos y marítimos. El resumen que sigue es una mera paráfrasis. Se trata de la médula del *Navigatio*, convertida en la narración escueta de una extraordinaria aventura en la mar:

TEXTO

Capítulo 1: San Brendan residía en Clonfert, como cabeza de una comunidad de 3.000 monjes, cuando fue visitado por otro, que tenía el nombre de Barrind. Éste dijo a San Brendan que había visitado a San Mernoc, un antiguo discípulo que vivía como anacoreta y que se había convertido en abad de un monasterio situado en una isla frente a la costa. San Mernoc invitó a Barrind a visitar con él y a bordo de una embarcación la Tierra Prometida a los Santos. Poniendo rumbo al Oeste, atravesaron una densa niebla y llegaron a una extensa tierra rica en frutos y flores. Anduvieron por ella durante quince días hasta que llegaron a un rio que corría en dirección Este-

Oeste. Allí los recibió un hombre que les indicó que no debían ir más adelante, sino que debían volver a casa. También les relató que la isla estaba allí desde el comienzo del mundo y que, de hecho, San Mernoc y Barrind llevaban allí un año, aunque no hubiesen sentido la necesidad de comer ni de beber. Este hombre acompañó a los viajeros hasta su embarcación, la cual abordaron. A continuación, se desvaneció y los dos viajeros atravesaron el banco de niebla y retomaron al monasterio de San Mernoc. Los monjes que lo habitan dijeron a Barrind que San Mernoc solía navegar con frecuencia a la Tierra Prometida y que se quedaba allí durante largo tiempo.

Capítulo 2: Cuando Barrind lo abandonó para volver a su propia celda, San Brendan eligió a 14 monjes de su comunidad y les comunicó que tenía muchas ganas de visitar la Tierra Prometida a los Santos. Todos se presentaron voluntarios para acompañarlo.

Capítulo 3: Tras ayunar, el Santo y sus compañeros hicieron una visita de tres días a la Isla de San Enda (Inishmore, Islas de Aran) para recibir la bendición de manos de éste.

Capítulo 4: A continuación, Brendan y sus monjes montaron una tienda junto a un estrecho arroyo situado en la falda de una montaña llamada Brendan’s Seat. Construyeron allí una embarcación con armazón de madera que cubrieron con cueros de buey curtidos con corteza de roble y cuyas juntas untaron con grasa para hacerlas impermeables. Colocaron en la embarcación un palo, una vela y timón, además cargaron provisiones para cuarenta días, pieles de repuesto y grasa para untarlas.

Capítulo 5: Cuando se disponían a hacerse a la mar, tres monjes descendieron a la playa y les rogaron los llevasen. Brendan aceptó, aunque advirtiéndoles que dos de ellos encontrarían un horrible final y que el tercero tampoco regresaría.

Capítulo 6: Tras quince días de navegación rumbo Oeste y una calma chicha, se perdieron y llegaron a una elevada y rocosa isla por cuyos acantilados caían corrientes de agua. Encontraron, con gran dificultad, una concavidad que les sirvió de abrigo. Saltaron a tierra, donde un perro perdido los guió hasta un poblado en el que encontraron una mesa preparada para ellos y de la que comieron. Se quedaron allí tres días sin ver rastro de persona alguna, aunque siempre hallaron la mesa preparada.

Capítulo 7: Hacia el final de la visita, uno de los monjes recién llegados intentó robar un arreo de plata que había encontrado, pero Brendan se lo reprochó. En ese momento, saltó del pecho del monje un pequeño diablo y aquél murió.

Capítulo 8: En el momento en que se subían a bordo de su embarcación, se les acercó un joven que era portador de un cesto de pan y un jarro de agua y que,

obsequiándoles con ellos para su viaje, les advirtió que éste sería largo.

Capítulo 9: La siguiente vez que tocaron tierra, lo hicieron en una isla llena de ríos repletos de peces. Se llamaba la Isla de las Ovejas porque durante todo el año corrían por ella rebaños libres de espléndidas ovejas blancas. Aquí se quedaron los viajeros desde el Jueves hasta el Sábado Santo. Un isleño les trajo comida y les profetizó que, para el Domingo de Resurrección visitarían una isla cercana y llegarían a una tercera, que se encontraba hacia el Oeste y no muy lejos, llamada el Paraíso de las Aves y en la que se quedarían hasta el octavo día de Pentecostés.

Capítulo 10: Esta cercana isla estaba cubierta de piedras y carecía de hierba. Una vez que la embarcación tocó fondo, los monjes la sujetaron con cabos y encendieron una hoguera para cocinar parte de la carne que traían de la Isla de las Ovejas. Pero, cuando el preparado inició su hervor, la isla comenzó a temblar y a moverse, por lo que los monjes, víctimas del pánico, se abalanzaron en desorden al interior de su embarcación y vieron cómo la “isla” se adentraba en la mar mientras el fuego todavía ardía. Brendan les dijo que la “isla” se llamaba Jasconius y que era el pez más grande del océano.

Capítulo 11: A continuación, los monjes se dirigieron al Paraíso de las Aves, al otro lado de un pequeño estrecho situado al oeste de la Isla de las Ovejas. Desde tierra remolcaron la embarcación durante casi una milla a lo largo de un estrecho río hasta que llegaron al manantial que lo originaba, donde encontraron un inmenso árbol en el que se posaba una gran multitud de pájaros blancos. Uno de éstos era muy manso y descendió a la embarcación para hablar con San Brendan y decirle que aquellos pájaros no eran sino almas humanas y que tardaría siete años en llegar a la Tierra de Promisión. En vísperas y otras horas de oración, los pájaros cantaban salmos y recitaban versículos. Los viajeros permanecieron durante algún tiempo en el Paraíso de las Aves, durante el cual se alimentaron con las provisiones traídas por el mismo procurador o “Ecónomo” que los abasteció en la Isla de las Ovejas. También les consiguió agua potable y les recomendó que no bebiesen directamente del manantial de la isla, cuyas aguas podían adormecerlos.

Capítulo 12: Continuaron su viaje durante tres meses más, durante los que se vieron rodeados solamente por agua y cielo, y cuando consiguieron ver tierra de nuevo, se hallaban tan agotados que casi no pudieron remar contra el viento. Sin embargo, lograron llegar a un pequeño desembarcadero y llenar sus depósitos de agua con la procedente de dos pozos, uno transparente y otro turbio. Aquí se encontraron con un grave anciano de blancos cabellos que los condujo a un monasterio situado a unos 200 metros del lugar en que habían desembarcado. En la entrada al mismo, esperaban 11 silenciosos monjes que los recibieron con relicarios, cruces y salmos. Abrazaron a los recién llegados y el abad del monasterio les lavó los pies. A

continuación, se sentaron con los monjes ante una ligera comida integrada por raíces dulces y pan blanco. El abad rompió la regla del silencio para explicar a Brendan que los panes llegaban a su despensa de forma misteriosa y que las luces que alumbraban la capilla jamás se apagaban. En el monasterio no se preparaba comida alguna y los monjes —24 en total— no parecían envejecer.

Tras la colación, Brendan visitó la iglesia y la sillería del coro, que tenía 24 asientos, y contempló los vasos sagrados, que eran de cristal tallado. La iglesia era de forma cuadrangular. Recitadas las completas, los visitantes fueron alojados en las celdas de los otros monjes, aunque tanto el abad como Brendan se quedaron rezagados para observar el milagroso encendido de las lámparas. Mientras aguardaban, el primero de los dos explicó que llevaban 80 años en la isla sin oír voz humana alguna, comunicándose tan sólo por medio de gestos y sin que nadie hubiese caído enfermo o se hubiera visto afligido por espíritus terrenales. De pronto, una deslumbrante flecha penetró por una ventana, se posó y encendió las lámparas y, tan rápidamente como entró, volvió a salir.

Capítulo 13: Brendan y sus monjes pasaron la Navidad con la Comunidad de San Ailbe y, ocho días después de la Epifanía, se volvieron a hacer a la mar. Navegaron, empujados por el viento y los remos, hasta Cuaresma. Tanto las provisiones como el agua se agotaron, por lo que se sumieron en gran preocupación; pero tres días más tarde, llegaron a otra isla, en la que encontraron un pozo de agua cristalina rodeado por plantas y raíces y un río lleno de peces que desembocaba en la mar. Recogieron algunas plantas y raíces para comer, pero el agua los hizo caer en un profundo sueño del que algunos tardaron en despertar tres días, otros, dos, y algunos, solamente uno, San Brendan oró por ellos y, una vez repuestos, les dijo que debían abandonar la isla. Cargaron un poco de agua, pescaron algunos peces en el río y, embarcando de nuevo, pusieron proa al Norte.

Capítulo 14: A los tres días, cesó de soplar el viento y la mar se aquietó de tal manera que parecía haberse coagulado. Brendan ordenó a la tripulación que subiese los remos a bordo y que fuera Dios quien dirigiera la embarcación. Estuvieron a la deriva durante 20 días, transcurridos los cuales, un viento del Este los volvió a poner en movimiento.

Capítulo 15: El viento los devolvió a la isla de las Ovejas donde, en el mismo lugar en que desembarcaron el año anterior, los recibió con gran gozo el “Ecónomo”, quien montó una tienda, preparó un baño y les dio prendas de vestir nuevas. Tras celebrar el Sábado Santo con una cena, les indicó que retornaran donde se encontraba la ballena para celebrar allí el Domingo de Resurrección y, una vez hecho esto, se dirigieron al Paraíso de las Aves. Mientras permanecieran allí, él mismo se encargaría de llevarles pan y bebida.

Así lo hicieron. Volvieron a desembarcar sobre la ballena y, a continuación,

pusieron rumbo al Paraíso de las Aves para escuchar los pájaros. El "Ecónomo" comunicó a Brendan que durante siete años repetiría el ciclo, pasando el Jueves Santo en la Isla de las Ovejas; el día de Pascua, sobre la ballena; desde Pascua a Pentecostés, en el Paraíso de las Aves, y la Navidad, con la Comunidad de San Ailbe.

Así ocurrió, y el "Ecónomo" les trajo comida hasta que llegó la hora de hacerse a la mar a bordo del *curragh* y con las provisiones cargadas en la Isla de las Ovejas.

Capítulo 16: Tras navegar durante 40 días, vieron cómo una bestia de gran tamaño seguía a su embarcación. Arrojaba espuma por sus orificios nasales y se dirigía hacia ellos como si fuese a devorarlos. Los monjes se asustaron y clamaron ayuda al Señor, pero Brendan los tranquilizó. La bestia se les acercó más, levantando grandes olas que llegaban hasta la embarcación, con lo que los monjes se asustaron más todavía. En aquel momento, hizo su aparición por el lado opuesto, el Oeste, otra poderosa bestia. Pasando junto a la embarcación y arrojando fuego, atacó a la primera. Ante los ojos de los monjes, cortó a ésta en tres trozos, tras lo que desapareció por donde había venido.

Otro día, los viajeros descubrieron una gran isla cubierta de bosques. Al desembarcar en ella, se encontraron con el trozo correspondiente a la cola de la bestia marina muerta. Brendan les dijo que podían comerlo. Montaron una tienda y cortaron tanta carne como podían transportar. También recogieron muchas plantas y raíces que encontraron junto a un cristalino pozo en la parte sur de la isla. Por la noche, unos animales salvajes que no lograron ver limpiaron el esqueleto, dejándolo, al llegar la mañana, limpio hasta los huesos.

Las tormentas, fuertes vientos, lluvias y granizos retuvieron a los monjes en la isla durante tres meses. Un día, un pez muerto fue arrastrado hacia la orilla. Los monjes comieron parte de su carne y San Brendan les señaló que conservasen el resto en sal, porque el tiempo iba a mejorar, amainarían las olas y la mar de fondo y podrían partir.

Una vez cargada la embarcación con agua y comida y, habiendo recogido plantas y raíces, los monjes la botaron al agua e, izando la vela, pusieron proa al Norte.

Capítulo 17: Un día llegaron a una isla extraordinariamente llana y que apenas sobresalía del nivel del agua. No tenía árboles, aunque estaba cubierta por unos frutos de color púrpura y blanco. Por su contorno se movían tres coros: uno de niños vestidos de blanco, otro de jóvenes vestidos de azul y otro de adultos vestidos de púrpura. Mientras caminaban, entonaban salmos. El *curragh* de Brendan llegó a las 10 de la mañana, y, a mediodía, a las tres y a la hora de vísperas, los coros cantaron los salmos apropiados para cada ocasión. Cuando finalizaron, una luminosa nube cubrió la isla y ocultó a los cantores.

El día siguiente amaneció despejado, los coros volvieron a cantar y comulgaron. Luego, dos miembros del coro de jóvenes llevaron un canasto al *curragh* con frutos

púrpura y blanco. Pidieron al segundo de los recién llegados monjes que se les uniese. Brendan le dio permiso, por lo que este hombre, al hacerse de nuevo ala mar, se quedó atrás, en el coro de jóvenes. A las tres, los viajeros comieron uno de los frutos de color blanco y púrpura que les habían dado. Todos eran iguales: del tamaño de una pelota grande y llenos de jugo. San Brendan extrajo medio litro de zumo de uno de ellos y lo repartió entre sus hombres. Cada fruto podía alimentar a un hombre durante 12 días y sabía a miel.

Capítulo 18: Algunos días más tarde, un gran pájaro, portador de una rama de árbol desconocido, sobrevoló la embarcación. El ave la dejó caer sobre el regazo de San Brendan. En su extremo había un racimo de uvas rojas del tamaño de manzanas. Los monjes comieron estas uvas durante ocho días.

A continuación y tras pasar tres días sin alimento alguno, avistaron una isla cubierta de árboles portadores del mismo fruto. El aire olía a granadas. Montaron una tienda y se quedaron allí cuarenta días, durante los que se dedicaron a recoger frutos, raíces y plantas de las que crecían junto a los arroyos.

Capítulo 19: Navegando sin rumbo fijo y con la embarcación cargada de frutos, se vieron atacados por un ave grifo, pero, en el momento en que los iba a atacar con las garras, apareció el mismo pájaro que les trajo las uvas y, sacando los ojos al grifo, le echó de allí. Éste comenzó a volar cada vez más alto y cayó a la mar, matándose ante los propios ojos de los monjes. Acto seguido, el pájaro salvador desapareció.

Capítulo 20: Poco después, los viajeros volvieron a la Comunidad de San Ailbe y de nuevo pasaron allí la Navidad. Transcurrida ésta, volvieron a hacerse a la mar, donde permanecieron durante largo tiempo, volviendo a tocar, como en veces anteriores, solamente en la Islas de las Ovejas y en el paraíso de las Aves para pasar desde el Jueves Santo hasta Pentecostés.

Capítulo 21: En uno de estos viajes y en el día de San Pedro, se encontraron sobre aguas tan transparentes que podían ver los diferentes tipos de peces que reposaban en el fondo como rebaños que pastasen. Yacían sobre la arena con la cabeza junto a la cola, formando anillos. Cuando San Brendan comenzó a cantar, subieron, nadando, hasta el *curragh* al que rodearon en una bandada que llegaba hasta el límite que la vista de los monjes podía alcanzar. Una vez concluida la misa, los peces se alejaron a toda prisa. Tardaron ocho días, con el viento en popa y las velas llenas, en atravesar aquellas transparentes aguas.

Capítulo 22: Otro día, vieron una columna que se alzaba sobre la mar. Parecía estar cerca, pero tardaron tres días en llegar a ella. Era tan alta que Brendan no podía ver su cima y estaba rodeada por algo parecido a una red de amplia malla. La embarcación logró introducirse por un hueco de aquélla, la cual era de color plateado,

aunque más dura que el mármol. La columna era de resplandeciente cristal. Arriaron el mástil y la vela y embarcaron los remos. Empujando la embarcación, los monjes se introdujeron entre las mallas de la red, cuya parte sumergida, así como la de la columna, podían ver a través de las límpidas aguas. Éstas eran tan transparentes como el cristal, y la luz del sol era tan brillante en la parte superior como en la sumergida.

San Brendan midió la malla, lo que dio un resultado de un metro ochenta a dos metros quince por cada lado. Acto seguido, navegaron a lo largo de uno de los lados de la columna, cada uno de los cuales, cuando los midió San Brendan, arrojó un total de doscientos doce metros. Podían sentir el calor del sol a través de los rayos que la atravesaban. Al cuarto día, encontraron un cáliz y una patena del mismo cristal en una ventana horadada en la columna.

Una vez tomadas las medidas, San Brendan ordenó a sus monjes que comiesen. Hecho esto, empujaron los trozos de que estaba hecha la red y sacaron la embarcación, izaron mástil y vela y pusieron proa al Norte durante ocho días.

Capítulo 23: Al octavo día, llegaron a una isla rocosa y áspera, llena de escoria y de forjas y que carecía de hierba y árboles. Esto preocupó a Brendan, pero el viento los arrastró directamente a ella y pudieron oír el sonido de los fuelles y el estampido del martillo contra el yunque. De una de las forjas salió un isleño, vio al *curragh* y volvió a entrar en aquélla. Brendan indicó a sus monjes que remasen y que izasen la vela para salir de allí lo antes posible. Pero, mientras decía esto, el isleño reapareció y les lanzó un gran trozo de escoria. Pasó a más de doscientos metros de sus cabezas y, donde cayó, las aguas entraron en ebullición y se elevó una columna de humo como si procediese de un horno. Una vez que el *curragh* se hubo alejado alrededor de una milla, aparecieron más habitantes de la isla, quienes se dirigieron a la playa y comenzaron a lanzar más trozos de escoria a los monjes. Daba la impresión de que toda la isla estaba en llamas. La mar hervía, los aullidos llenaban el aire e, incluso cuando ya no alcanzaban a ver la isla, les llegaba su hedor. Brendan les dijo que habían estado al borde del Infierno.

Capítulo 24: Otro día, divisaron a través de las nubes que había al Norte una elevada y humeante montaña. El viento los acercó rápidamente y tocaron fondo a poca distancia de tierra. Ante ellos se alzaba, como una muralla, un acantilado tan negro como la hulla y tan alto que no distinguían dónde terminaba. El tercero de los monjes reclutados a última hora saltó de la embarcación y comenzó a caminar hacia la base del acantilado al tiempo que gritaba su impotencia para regresar. El resto de los monjes observó cómo unos demonios se lo llevaban y le prendían fuego. Una corriente de viento propicio los sacó de allí y, mirando atrás, distinguieron cómo el humo que despedía la montaña era reemplazado por llamas que se alzaban y volvían a ser absorbidas, de tal manera que aquélla brillaba como una hoguera.

Capítulo 25: Tras navegar rumbo al Sur durante siete días, vieron la extraña

figura de un hombre sentado en una roca y ante el que colgaba su capa de un aparato de hierro. La roca era batida por las olas que, algunas veces, rompían sobre la cabeza del hombre, mientras el viento azotaba con la capa sus ojos y frente. Brendan le preguntó que quién era a lo que contestó que era Judas a quien el Señor le permitía sentarse en la roca solamente durante las festividades, librándole así del infernal tormento de la llameante montaña. Al caer la tarde, aparecieron cubriendo la mar, innumerables demonios que rodearon la roca al tiempo que conminaban a Brendan a que se fuese. Éste discutió con ellos, quienes siguieron a la embarcación para, a continuación, volver a la roca y llevarse a Judas con gran despliegue de fuerza y de aullidos.

Capítulo 26: Tres días más al Sur, San Brendan y sus compañeros llegaron a las cercanías de otro islote. Era éste de forma circular y de unos doscientos metros de circunferencia, rodeado de empinados acantilados y carente de lugar donde desembarcar. La roca, que parecía hecha de pedernal, estaba completamente desnuda. Por fin, encontraron un desembarcadero, un saliente tan estrecho que sólo podía albergar la proa del *curragh*.

Brendan saltó a tierra y trepó a la cima de la montaña, donde encontró dos entradas de cueva situadas una frente a otra y en la parte oriental de la isla. En una de ellas había un pequeño arroyuelo de agua potable y en su interior habitaba un anciano anacoreta cubierto en su totalidad por la barba y los cabellos. Dijo a San Brendan que en un tiempo fue monje en el monasterio de San Patricio y que, al morir éste, su espíritu le dijo que se hiciese a la mar en una embarcación. Ésta le condujo a la isla, donde, durante treinta años, se había mantenido con el pescado que, junto con la leña, le traía diariamente una nutria marina. Más tarde, descubrió las dos cuevas gemelas, en las que se quedó durante sesenta años más. El anacoreta le dijo que contaba con 140 años de edad y le recomendó que tomase agua de aquel manantial porque le quedaban 40 días de navegación antes de llegar a la Isla de las Ovejas y al Paraíso de las Aves. Después, tendría que navegar otros días antes de llegar a la Tierra de Promisión de los Santos, donde se quedaría 40 días más, tras los que Dios le devolvería sano y salvo a Irlanda.

Capítulo 27: San Brendan y su tripulación recibieron la bendición de manos del anacoreta y pusieron proa al Sur. Navegaron a la deriva, alimentándose solamente del agua que recogieron en la isla. Al fin, el Sábado Santo, llegaron de nuevo a la Isla de las Ovejas. En el desembarcadero los recibió el “Ecónomo”, quien les ayudó a saltar a tierra y les dio de cenar. Después, subió a bordo con ellos y atracaron sobre el lomo de Jasconius quien los transportó hasta el Paraíso de las Aves. El “Ecónomo” les indicó que llenasen sus recipientes de agua, ya que esta vez navegaría con ellos y les serviría de guía. Sin él, les comunicó, no alcanzarían la Tierra de Promisión de los Santos.

Capítulo 28: San Brendan, el "Ecónomo" y la tripulación volvieron a la Isla de las Ovejas, a fin de avituallarse para los cuarenta días de travesía. Durante estos cuarenta días, navegaron hacia el Este. El "Ecónomo" se ubicó en la proa para indicarles el camino. Un atardecer, al término de cuarenta días, les tragó un gran banco de niebla, de manera que no podían casi verse unos a otros. El "Ecónomo" comunicó a Brendan que la tierra que había buscado durante siete años estaba permanentemente envuelta por la niebla. Una hora después, brilló una gran luz y la embarcación tocó tierra.

Los monjes desembarcaron en una tierra llena de árboles cargados de frutos otoñales. Cuando terminaron su recorrido por toda la superficie, era todavía de día. Comieron fruta y bebieron agua y, tras cuarenta días de exploración, no consiguieron llegar al límite de aquella tierra. Pero un día, llegaron a un gran rio que San Brendan les dijo que no podían cruzar. Tampoco sabían lo extensa que era aquella tierra.

Junto al río se encontraron con un joven que los abrazó y llamó a cada uno por su nombre. Reveló a San Brendan que Dios había retrasado su llegada a la tierra que buscaban, porque quería mostrarles los secretos del gran océano. Les dio instrucciones para que recogieran frutas y piedras preciosas y para que volviesen a su país, ya que los días de San Brendan estaban contados. Aquella tierra, dijo, sería dada a conocer a los sucesores de San Brendan cuando los cristianos sufriesen persecución y el río dividiese la isla.

Brendan recogió muestras de los frutos y de las piedras preciosas, se despidió del "Ecónomo" y atravesó a bordo de la embarcación el banco de niebla. Llegaron a la Isla de las Delicias, donde permanecieron durante tres días con su abad, tras lo que *Brendan* volvió a su país y a su propia comunidad.

Capítulo 29: Su monasterio lo recibió con grandes muestras de alegría. Contó a la comunidad todo lo que recordaba sobre lo sucedido en el viaje. Finalmente, les comunicó lo cerca que se encontraba de su muerte, según le había indicado el joven de la Tierra de Promisión. La profecía no estaba equivocada. Poco después de haber ordenado sus asuntos y tras recibir los sacramentos, murió rodeado por sus discípulos y fue acogido por el Señor. Amén.

APÉNDICE II

El *Navigatio* y el *Brendan*

El Viaje del *Brendan* fue, en cierto sentido, una historia de detectives. Uno puede imaginarse el texto medieval del *Navigatio* como un relato de las primeras sospechas de perpetración de un crimen. El “crimen” era por supuesto, el descubrimiento de Norteamérica varios siglos antes de lo que en general, se suponía. Los sospechosos eran los monjes viajeros de la primitiva Irlanda cristiana. Siguiendo la trama de la clásica novela de detectives, la construcción de una reproducción de la embarcación de cuero para seguir el reguero de pistas dejado en el Atlántico Norte forma parte de la manida técnica de reconstruir los movimientos del sospechoso para averiguar si eran materialmente posibles y tratar de dilucidar su motivación y los métodos empleados.

Los mejores detectives, al menos en la ficción, comienzan por intentar establecer la hora exacta en que ocurrió el "crimen". Al llegar aquí, el detective-historiador que se ocupe del Viaje de San Brendan debe andarse con cuidado. La fecha más primitiva en que dicho viaje —o viajes— pudo haber ocurrido, sien efecto fue realizado por los irlandeses cristianos, como parece firmemente si nos basamos en el tono y estilo cristiano en que está redactado el *Navigatio*, se sitúa después de la conversión de Irlanda al cristianismo, a comienzos del siglo V d. C. Es muy probable que el viaje no hubiese tenido lugar antes de la época en que vivió San Brendan (c. 489 - c. 570 ó 583).

Por otra parte, y por supuesto, la *última* fecha en que pudo realizarse dicho viaje fue la de composición del *Navigatio*. Pero ¿cuál es ésta? Los eruditos en la materia no se ponen de acuerdo y sus soluciones ofrecen un amplio margen cronológico. La opinión más conservadora es la de que por lo menos tres de los manuscritos que han llegado a nuestros días son del siglo X. Pero esto atañe sólo a la fecha en que fueron escritos; su composición es, claramente, muy anterior. Se ha sostenido que el *Navigatio* fue compuesto, de hecho, en el siglo IX, pero el Profesor James Carney, del Dublin Institute of Advanced Studies y, con toda seguridad, uno de los celtistas más eruditos que se hayan ocupado del problema, la hace remontarse a mucho antes. Dice que el *Navigatio*, tal y como lo conocemos, fue escrito en latín hacia el año 800 d. C., pero que probablemente había ya una versión primitiva del mismo en la época de San Brendan. Incluso ha encontrado referencias relativas al hecho de que el propio San Brendan era conocido como poeta.

Los eruditos literarios son como los forenses que acuden en ayuda del detective-historiador, y está claro que ni siquiera su falta de consenso en cuanto a la fecha del *Navegatio* perjudica materialmente la importancia del caso. Incluso apoyándonos en la fecha más conservadora, la Tierra de Promisión descrita en el *Navegatio* es anterior a cualquier referencia noruega conocida sobre el Nuevo Mundo. Vale la pena, por lo tanto, investigar si los irlandeses alcanzaron Norteamérica antes de que lo hiciera Leif Eriksson.

El siguiente paso que tradicionalmente emprende el detective es el de sopesar la totalidad del valor que le proporciona el reguero de pistas. En el caso del *Navigatio*, esto implica decidir si el texto es lo bastante fidedigno para justificar una investigación a escala real del supuesto viaje de San Brendan.

Al llegar aquí, el primer punto a verificar es la consistencia entre si de los diferentes manuscritos del *Navigatio* con otras zonas pertinentes de la investigación. Teniendo en cuenta que, solamente en latín, existen unos 120 manuscritos diferentes —sin contar los de otras lenguas—, es asombroso lo poco que difieren unos de otros. En otras palabras, el testigo cuenta la misma historia una y otra vez y no hay quien lo desmienta. Pero aun así, el detective debe de nuevo mostrarse precavido.

Si se emplea como prueba geográfica, el contenido de un manuscrito medieval puede inducir a serios errores. Por lo general, los textos no suelen proporcionar muchos detalles, y cuando lo hacen, son contradictorios e inconscientes. La verdad reside en que un texto medieval como el del *Navegatio* no intentó ser nunca tomado como un manual de navegación ni un portulano del Almirantazgo. Por esto, el detective-historiador deberá cribar del texto los detalles religiosos, alegóricos y místicos, al tiempo que se mantiene alerta ante la posibilidad de tropezar con una útil pepita de información válida.

En ningún lugar se puede ilustrar mejor esta circunstancia que en el empleo que el *Navigatio* hace de los números y puntos cardinales. Cuando se lo compara con la mayoría de los textos contemporáneos, se encuentra cuajado de cifras. Proporciona el número de días empleados en cada singladura del viaje del santo, el número de tripulantes de cada ocasión, las fechas de algunas salidas y llegadas, y hasta los metros que separan al monasterio de una de las islas del lugar en que atracó la embarcación. Sin embargo, las cifras mencionadas por un texto primitivo no son de mucho fiar. Los números son lo primero que se presta a falsas interpretaciones y se confunde en la transmisión de una historia por uno de sus narradores o copistas al siguiente.

También, por supuesto, el autor medieval se veía tentado a menudo por el empleo simbólico de los números: quizás utilizaba el tres para reflejar a la Trinidad, el doce para los apóstoles y, naturalmente, esos socorridos “cuarenta días” para representar “un largo tiempo” y que con tanta regularidad menciona el *Navigatio*. Por esta razón, el investigador escéptico deberá buscar números que no contengan simbolismos similares e, incluso en el caso de que los encuentre, no darles demasiado crédito a

menos que y en el contexto en que se emplean, ofrezcan cierta lógica.

Lo mismo exactamente ocurre con los rumbos de su brújula de los que da cuenta el *Navigatio*. Es de agradecer la frecuencia con que su texto ofrece la dirección en que, a bordo de su embarcación de cuero, navegan de un lugar a otro los monjes irlandeses. Pero de nuevo nos encontramos ante la posibilidad nada remota de que cualquier copista hubiese cometido un error al transcribir “Norte” por “Sur” o incurrido en una equivocación semejante.

Como anteriormente, la comprobación elemental consiste en asegurarse de que los rumbos coincidan en el contexto en que se emplean e, incluso en el caso en que lo hagan, mostrarse un tanto escéptico antes de aceptarlos. Según esto, una de las críticas del *Navigatio* atañe al pasaje en que se relata cómo se hace a la mar San Brendan en su última y fructuosa singladura a la Tierra de Promisión, sale de una isla situada en el Atlántico y pone la proa hacia la “playa que se encuentra el Este”, es decir, navegan hacia el Este. Esto —continúa la crítica— demuestra que los monjes, en su travesía del Atlántico, no navegaban de ningún modo hacia el Oeste, sino en la dirección opuesta.

Sin embargo, esta crítica no es justa. En la totalidad del texto, la idea constante de la Tierra de Promisión es de que se encuentra muy lejana, hacia el Oeste y al otro lado del océano. Se especifica así, en el Capítulo I del *Navigatio*, que para llegar allí, San Brendan tuvo que partir a bordo de un *curragh* especialmente construido con cuero y poner proa al Oeste, hacia el “solsticio de verano". Cuando, tras encontrar la Tierra de Promisión, vuelve a su patria, lo hace atravesando directamente el océano y arriba a la costa occidental de Irlanda, donde se supone que llegó desde el Oeste.

En resumen, todo el contenido y tendencia de la historia consisten en que la Tierra Prometida se encontraba al Oeste, y éste debe constituir el factor determinante en un intento de traducir un texto de la Edad Media a un idioma moderno.

Aquí es donde el ejercicio de la reconstrucción práctica, como el Viaje del *Brendan*, puede ser de utilidad. Si todo va bien, un experimento práctico de esta naturaleza puede colocar los detalles de un texto como el *Navigatio* bajo una perspectiva imposible de obtener de otra manera. Por esta razón, el viaje que el *Brendan* realizó en 1976 y 1977 no sólo estableció el hecho básico de que es totalmente posible atravesar el Atlántico a bordo de una embarcación de cuero, construida según las normas de la Edad Media, y por una incómoda ruta septentrional, sino también implanta las normas para contrastar la historia del viaje original. Los resultados son interesantes.

En primer lugar, el ambiente que describe el texto medieval parece, al compararlo con nuestras experiencias a bordo del *Brendan*, totalmente auténtico. Su autor sabía —como nosotros sabemos ahora— lo que era encontrarse a bordo de un *curragh* transoceánico. Conocía la imposibilidad de remar contra el viento en una embarcación de tan escasa quilla que, por mucho que uno intentara evitarlo, cualquier viento de través podía empujar a una playa hostil. Y, cuando el *Navigatio* describe

cómo embarranca un *curragh* grande o cómo los tripulantes arrastran la embarcación contra la corriente de un estrecho río y haciendo uso de estachas, sabemos a lo que se refiere y que era factible. Incluso hasta el espectacular incidente con el iceberg —la "columna de cristal", flotante del *Navigatio*— encuentra su correspondencia en la embarcación construida en el siglo XX. Ni qué decir tiene que no nos imaginamos que tendríamos que apoyarnos en los trozos de hielo para poder sacar al *Brendan* de la masa helada que flotaba frente a la costa del Labrador, aunque, cuando tuvimos que hacerlo, lo fue de manera muy parecida a la que el *Navigatio* describe cómo la tripulación del primitivo *curragh* tuvo que valerse de las manos para atravesar una "red" de "mármol" y poder acercarse a examinar el iceberg más de cerca.

En este caso, el ejercicio de reconstrucción no sólo comprobó un mero detalle que no había sido verificado anteriormente, sino que, además, arrojó luz sobre un hecho que había pasado inadvertido hasta entonces. Lo mismo se puede aplicar a la información que proporciona el *Navigatio* sobre que San Brendan llevaba a bordo cueros de repuesto y grasa. Nos imaginamos que tendríamos que volver a engrasar al *Brendan*, como tuvimos que hacerlo en Islandia, pero, si no hubiésemos contado con las pieles de repuesto para desviar las olas que encontramos frente a la costa Este de Groenlandia, pudimos muy bien haber sido barridos por éstas y haber zozobrado.

Quizá, la moraleja consista en que había que tener en cuenta todos los detalles prácticos de un texto medieval por muy triviales que pudiesen parecer. Un proyecto como el del Viaje del *Brendan* podía también producir resultados a un nivel más científico. El *Brendan* había proporcionado cierto progreso en nuestras ideas sobre la navegación de la Edad Media. Con sólo cuatro o cinco personas a bordo, su tripulación estaba en déficit permanente. Los 14 tripulantes de San Brendan —cifra dicho sea de paso, sin aparente simbolismo y dotada de cierta lógica probablemente consiguieron mejores resultados con los remos. Incluso así, como el *Navigatio* hace resaltar y como nosotros pudimos comprobar, las grandes travesías oceánicas llevadas a cabo por el Norte se hacen mejor a vela que a remo. Los tripulantes medievales pudieron ser más disciplinados y pacientes, especialmente si eran monjes, pero no eran tan estúpidos como para preferir navegar con remos en medio de una mar picada a hacerlo, cuando no había tierra a la vista, a vela.

De la misma manera, podemos aventurar que un *curragh* preparado para largas travesías —y tal vez otras embarcaciones primitivas de difícil maniobra— se hubiese contentado con un avance diario de 40 a 60 millas, durante una larga travesía. Excepcionalmente, quizás, una embarcación ligera y con una tripulación muy experimentada, hubiese podido cubrir 150 millas, y eso, ayudada por las condiciones brindadas por una tormenta de popa. Pero las reivindicaciones de 200 millas diarias y continuas son demasiado optimistas. Si la actuación del *Brendan* debe servir como guía, deberíamos añadir un 40 % de margen a las distancias cubiertas en la gran ruta cubierta.

A la inversa, el *Brendan* confirmó ampliamente la idea de los teorizadores que

pretenden que las embarcaciones primitivas, al ser sacadas de su rumbo por los temporales, podían llevar a cabo nuevos descubrimientos. En julio de 1976, mientras intentábamos la travesía de las Islas Feroe a Islandia, sufrimos unos vientos del Este tan persistentes y fuertes que, si no hubiésemos derrochado especiales esfuerzos por ponernos al pairo y mantener nuestro rumbo original a Islandia, donde necesitábamos repostar, nos hubiésemos visto arrastrados directamente a Groenlandia.

En cuanto a la geografía del *Navigatio,* el Viaje del *Brendan* consiguió establecer un nexo entre los diversos lugares sugeridos como los emplazamientos de texto medieval: las Islas Feroe como Isla de las Ovejas; la Isla de Mykines, o tal vez, la de Vagar, perteneciente también a las Feroe, como el Paraíso de las Aves; el sur de Islandia, como la región donde se encuentran la Montaña Ardiente y la lanzadora de escoria Isla de los Herreros, y la identificación del iceberg y de las curiosas ballenas con la “Columna de cristal" y con el Gran Pez Jasconius.

Tal vez, sea más original el hecho de que el *Brendan* demostrase cómo podía llegarse a estos lugares en una progresión lógica, siguiendo la ruta del Atlántico Norte y haciendo uso de los vientos de la estación estival de navegación, y que, en cada caso, tanto el folklore local como la actual investigación arqueológica estuviesen firmemente basados en la tradición de las visitas de los irlandeses.

De nuevo nos encontramos con que el factor determinante es la coincidencia en líneas generales entre el viaje llevado a cabo en la actualidad y la historia original. Sería demasiado subjetiva la identificación de uno de los lugares visitado por San Brendan con el emplazamiento de uno de los existentes hoy en día; sin embargo, una progresión total de tales identificaciones implica más que una simple coincidencia.

Al mismo tiempo, el Viaje del *Brendan* no explica, ni intenta hacerlo, todos los lugares mencionados por el *Navigatio*. Algunos de éstos están demasiado vagamente definidos en el texto como para poder ser identificados; otros, se encontraban lejos de nuestro rumbo. Y, si el *Navigatio* es una amalgama de varios viajes llevados a cabo por otros monjes además de San Brendan, como efectivamente parece, no hay razón para que algunos de dichos lugares no estén en otras direcciones. La tendencia general del *Navigatio* es, sin embargo, hacia el Norte y el Oeste y, como demostró el *Brendan*, ésta es también la ruta para conducir una embarcación a América.

Otra cuestión que el *Brendan* ha dejado tras su estela afecta a los propios noruegos. En las epopeyas, existen tres referencias a una conexión irlandesa, aunque muy débil, con el Nuevo Mundo. La Epopeya de Erik hace mención de dos “Skraelings”, nativos americanos, que conocían la presencia cercana a su tribu de hombres que vestían ropas blancas y que marchaban en procesión, llevando a la cabeza de la misma unas astas de las que colgaban paños, mientras lanzaban gritos. En aquel tiempo, los noruegos pensaron que el informe se refería a los irlandeses. En segundo lugar, el *Landnamabok* islandés habla de un país al que “algunos llaman la Gran Irlanda” y que se encuentra sobre el océano, hacia el Oeste y cerca de “la buena Vinland”. Un noruego que fue arrastrado allí por una tempestad, dice, no pudo

escapar y fue bautizado por los habitantes,

Finalmente, existe la versión dada por un comerciante islandés, llamado Gudleifr Gunnlaugsson, también arrastrado por un temporal desde la costa occidental de Irlanda, en la que éste llegó a una costa desconocida donde creyó reconocer que sus habitantes empleaban para comunicarse palabras irlandesas. Como de costumbre, los detalles son accidentales y, si se les considera aisladamente, tienen poco peso específico. Considerados en conjunto, adquieren un poco más de solidez, y, tras la hazaña del *Brendan*, vale la pena tener en cuenta la actitud general hacia Norteamérica de los noruegos de aquella época. Es interesante tomar nota de cuán dispuestos estaban los escritores de sagas a aceptar la idea de que la Gran Irlanda se encontraba en el lejano oeste.

Después de todo, cuando los noruegos llegaron a las Hébridas, las Feroe e Islandia, se encontraron con que los navegantes irlandeses ya habían estado allí y habían establecido colonias y, si los noruegos se parecían en algo a los restantes exploradores-navegantes de la historia, hubiesen hecho todo lo necesario para obtener los conocimientos de navegación que poseían los allí residentes y para reclutar pilotos que hubiesen ya navegado aquellas desconocidas aguas. Por esta razón, resulta interesante hasta la elección de los guías terrestres que emplearon los noruegos.

La Saga de Erik dice que, cuando Thorfinn Karlsefni llegó a la tierra situada al Oeste, envió dos escoceses —léase irlandeses— de andar muy ligero y capaces de explorar la nueva tierra con gran eficacia. Bajo las circunstancias, uno llega a preguntarse si los noruegos no llevaban también irlandeses en calidad de pilotos y de guías a bordo de sus naves de exploración.

Pero, hasta para el más imaginativo de los detectives que intente resolver el enigma del *Navigatio*, esto puede no ser más que una mera especulación. Se estudia en la actualidad en la costa de Terranova una pista que podía ser de mucha mayor importancia. En este lugar y dominando la entrada a la Bahía de San Lunaire, los arqueólogos investigaban una línea grabada en una roca e intentaban descifrar su significado cuando el *Brendan* se encontraba aún en plena travesía del Atlántico.

Parece que dichas líneas habían sido hechas por la mano del hombre y mediante el empleo de una herramienta de punta fina y posiblemente metálica. Algunas están medio borradas por las incrustaciones de líquenes que recubren la casi totalidad de la superficie de la roca. Sin embargo, parece que, siguiendo una trayectoria en zig-zag y en algún momento del pasado, alguien intentó raspar la roca para ver lo que había escrito sobre ella, y lo que da la impresión de ser un nuevo liquen ha comenzado a crecer encima de dicha raspadura.

Por casualidad, este nuevo liquen forma parte de una variedad que está dotada de un índice de crecimiento constante y se ha podido probar que tiene, por los menos, de 150 a 200 años de edad, período superior al que lleva habitada la zona. Los líquenes que recubren los demás trazos pueden ser de mucha antigüedad, y algunos

observadores se han apresurado a reivindicar que las líneas en zig-zag son “ogham”, la primitiva escritura irlandesa sobre roca, favorecida por los monjes cristianos.

Los entendidos en “ogham” son muy ambiguos y también es verdad que las inscripciones son muy crípticas, si no totalmente indescifrables. Los trabajos sobre las mismas prosiguen, e incluso se lleva a cabo en la actualidad un intento de poner fecha a las marcas cubiertas por las mayores adherencias de líquenes y de averiguar si efectivamente las líneas fueron trazadas con una punta de metal.

Hay, sin embargo, otros candidatos a su paternidad. San Lunaire no se encuentra lejos de la supuesta colonia noruega de L’Anse au Meadow, en cuyo caso las líneas pudieron ser trazadas por algún miembro de dicha comunidad que se hubiese aventurado por el lugar. También y en aguas de la entrada a San Lunaire, se encuentran los restos del naufragio de un buque dotado de cañones, justamente debajo del mirador de la colina en que se encuentra la misteriosa roca. Tal vez, uno de los supervivientes llegó nadando a tierra e hizo las marcas con un cuchillo. Cualquiera que sea la respuesta, deja amplio lugar para la especulación y para la ulterior investigación, y muy especialmente ahora que el *Brendan* ha demostrado que un grupo de sospechosos pudo ciertamente haber estado en el lugar del “crimen” en el momento en que ocurrió. Está claro que falta mucho para que se cierre el caso del descubrimiento de Norteamérica por europeos.

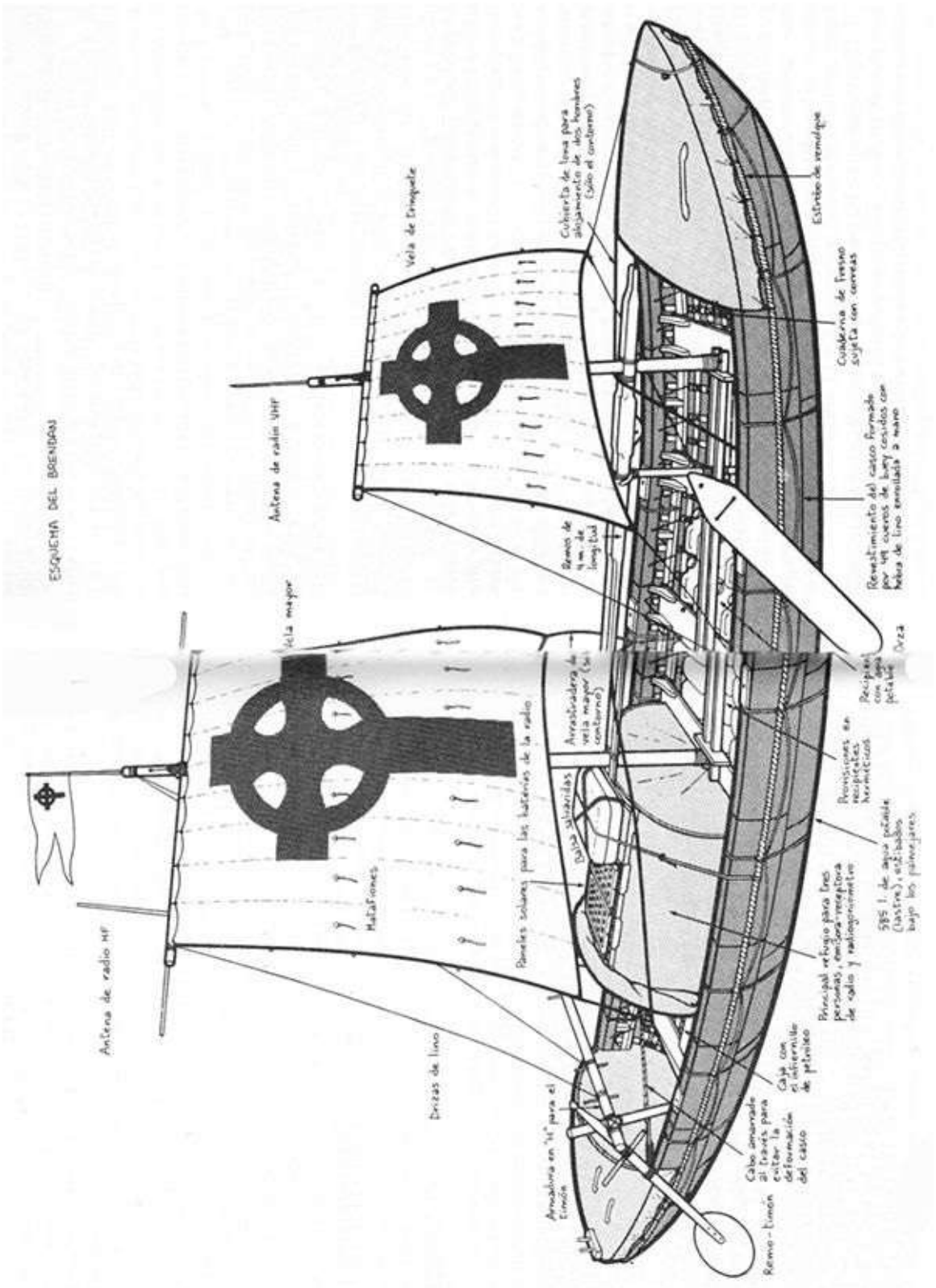
APÉNDICE III

El Brendan

DISEÑO

El diseño del *Brendan* se basó en tres fuentes diferentes: la etnográfica, la literatura y la arqueológica. Los datos de índole etnográfica fueron los más útiles y entre ellos hay que incluir los detalles del diseño y la construcción de los *curraghs* irlandeses del tipo hallado en el Dingle, tal y como los describe James Hornell en su *Curraghs of Ireland*, en la edición del *Mariner's Mirror* de enero de 1938. Los datos facilitados por Hornell fueron comparados con los de los actuales *curraghs* del Dingle, que llegan a tener una eslora de 6'475 metros tomados según la modalidad de "cuatro palmos". A estos datos se añadió la información proporcionada por John Goodwin, constructor de *curraghs* de Castlegregory, Condado de Kerry.

Las pruebas aducidas por la literatura en cuanto al empleo histórico de embarcaciones de cuero en la Europa occidental se encuentran en gran cantidad en muchos de los primitivos textos y la mayor parte de las referencias han sido recogidas por G. I. Marcus en su *Factors in Early Celtic Navigation* (*Etudes Celtiques*, tomo 6, 1952). Por ejemplo, César, Plinio y Solino hacen mención de embarcaciones hechas de cuero. Sin embargo, los detalles más importantes para la construcción del *Brendan* fueron sacados de *Life of Columba*, de Adomnan y, por supuesto, del *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*.



Algunos de los objetos de los primitivos cristianos que se encuentran en el Museo Nacional Irlandés de Dublin muestran cómo se trabajan la madera, el cuero y el metal en Irlanda. La información obtenida a través de estos objetos fue el factor decisivo de las técnicas que se emplearon en la construcción del *Brendan*. En lo concerniente a

las técnicas para trabajar el cuero, es imposible de valorar el estudio de John Waterer, *Irish Book Satchels or Budgets*, publicado en *Medieval Archeology,* tomo 12, 1968. Las representaciones de embarcaciones primitivas no son frecuentes, aunque afortunadamente se puede ver la silueta de una embarcación descubierta irlandesa grabada al pie de una cruz de piedra que todavía existe en las cercanías de Bantry, Condado de Cork. Su antigüedad se remonta al siglo VIII d. C. y Paul Johnson la describe en el tomo 38 de su *Antiquity*.

Al diseñar la embarcación, Colin Mudie tuvo en cuenta que el casco pesase lo menos posible, a fin de cargar gran cantidad de provisiones y para poder ser manejado en travesías largas, efectuar desembarcos en playas y ser propulsado a vela y remo por una tripulación de sólo cuatro personas. En lo relativo a la estabilidad, las secciones de la embarcación se construyeron de manera más sólida que la de los más típicos *curraghs* de menor tamaño. La eslora total era de 10’94 metros y su manga de 2’43 metros.

El peso aproximado del casco era de 1.087 kilogramos, a los que había que añadir los 582 de las velas y aparejos de remar. Si a esto se sumaba el peso de las provisiones, agua potable, tripulación y agua de mar absorbida por la embarcación, el desplazamiento total del *Brendan* se acercaba a las cinco toneladas.

La superticie del velamen era de 33 metros cuadrados para la mayor y de 18 metros cuadrados para la vela de trinquete. Tanto una como otra estaban hechas de algodón por *Arthur Taylor and Son*, de Maldon, y su superficie podía verse aumentada mediante la adición de una vela de ala de casi un metro de altura para la mayor y otra, de más de 60 centímetros para la de trinquete. Ambas iban colocadas en los pujámenes de las otras. Encontramos que la colocación de velas de ala en las relingas laterales de las velas mayor y trinquete solamente tenía utilidad cuando el viento soplaba por la misma popa.

El gobierno se obtenía por medio de un remo de ancha pala colocado en la aleta de estribor y, aunque se probaron remos timoneros gemelos y un remo más largo durante las pruebas de mar, tanto el último como los primeros demostraron ser de poca eficacia o innecesarios. También probamos remos de diferentes longitudes, encontrando que la más adecuada era de 3’60 metros. Los remos hacían juego sobre toletes que se introducían en unos tacos triangulares de madera clavados en el asta del remo propiamente dicho. Sus palas eran las tradicionalmente empleadas a bordo de los *curraghs*: muy delgadas.

INVESTIGACION DE MATERIALES

Quizá, la más fascinante y fructífera de las fases relativas a la preparación del viaje

fue la investigación del rendimiento de los materiales empleados en la Edad Media. El objetivo consistía en intentar determinar si éstos tenían alguna posibilidad de resistir un viaje trasatlántico. Algunos de los experimentos fueron de gran simplicidad, como, por ejemplo, aquellos en que muestras de diferentes cueros, colgadas de armazones al objeto, se sumergían en agua de mar para comprobar si se pudrían o se cubrían de bellotas de mar y otros moluscos.

Otros experimentos fueron llevados a cabo en laboratorios gracias a la entusiasta colaboración de la British Leather Manufactures Research Association (B.L.M.R.A.), de Milton Park, a cuya cabeza figuraba el doctor Robert Sykes, y a los trabajos en conjunción con ésta llevados a cabo por la fábrica de curtidos de W. J. Richardson, de Derby y por el equipo de la talabartería de Joseph Clayton and Son, de Chesterfield, a las órdenes de Harold Birkin. Había un amplio margen de error, ya que, aunque la piel es un material extraordinario con el que el trabajo produce grandes gratificaciones debe ser manejada con absoluta exactitud para que no se eche a perder.

Para preparar el cuero destinado a formar el casco del *Brendan*, tanto los talabarteros como los científicos tenían que estar pendientes de detalles como las grietas superficiales, la cohesión del grano de la piel, la menor tensión superficial del agua de mar y un sinnúmero de otras consideraciones, entre las que se incluía la estabilidad dimensional del cuero mojado. Para satisfacción de todos, se llegó a la conclusión de que los materiales medievales, si se trataban del modo conveniente, eran adecuados para cruzar el Atlántico.

1. *Cuero del casco*. El *Navigatio* expone que los monjes de San Brendan recubrieron el armazón de madera de su embarcación con “cueros de buey curtidos con corteza de roble” y que llevaban a bordo más pieles de repuesto, así como que construyeron dos embarcaciones de cuero más pequeñas, probablemente como auxiliares de la principal.

El equipo de investigadores del Dr. Sykes experimentó con muestras de cuero curtido con corteza de roble suministrado por Josiah Croggon and Sons, de Grampound, Cornualles, y comparó su rendimiento con el de otros tipos de curtido y bajo condiciones semejantes. Las propiedades que se buscaban eran las siguientes: impermeabilidad, estabilidad dimensional —especialmente tras su inmersión en agua de mar— y resistencia a la tracción. La siguiente tabla, proporcionada por la B.L.M.R.A., indica la extraordinaria estabilidad que el cuero curtido con corteza de roble mostró bajo diferentes experimentos:

TABLA I

1.	(a) Cuero curtido con corteza de roble	(b) Cuero curtido con corteza de roble, macerado en agua de mar durante 3 días, secado, vuelto a mojar durante 24 horas y sometido a examen.
Máxima resistencia a la tracción, kg/mm²:	2,5-3,0	2,8-3,2
Estiramiento hasta ruptura:	20-25%	35-37%

2. Pruebas en Permeómetro bajo condiciones dinámicas:

	(a) Cuero curtido con corteza de roble y sin tratamiento previo	(b) Cuero curtido con corteza de roble, macerado en agua de mar durante 3 días, secado y sometido a examen.
Aumento aparante de peso después de 24 horas:	0,4%	3,3%
Aumento superficial:	0,7-1,8%	2,1%
Indice de transmisión después de 24 horas (kg/m²/h):	inapreciable	inapreciable

De hecho, los experimentos probaron que el cuero curtido de la manera tradicional, con corteza de roble, era muy resistente incluso estando mojado; es decir, que no disminuía su resistencia, y —según datos obtenidos con anterioridad por la B.L.M.R.A.— que la estructura relativamente porosa de la fibra del cuero así tratado lo hacía particularmente adaptable para "rellenarlo" con una grasa o adobo impermeable. Croggon, de Grampound, consiguió proporcionamos 57 "crupones" —cueros de buey a los que se les había eliminado la piel de la espaldilla y patas— para la construcción de la embarcación. Dichos crupones fueron engrasados con aceite de

hígado de bacalao, se enrollaron y se pusieron a secar.

TABLA II

COMPORTAMIENTO DEL CUERO DEL *BRENDAN* DURANTE LA TRAVESIA

	(a) Cuero entregado en astillero	(b) Cuero después de la travesía
% DCM extractibles (principalmente grasas y sebos):	34	27
Absorción de agua tras 72 horas de maceración en agua de mar (peso húmedo):	más del 14%	más del 10,5%
Alteración superficial tras 24 horas de flexión:	menos del 1%	más del 2,7 %
Absorción de agua tras 24 horas de flexión:	0,4%	más del 2%
Tiempo de penetración en el permeómetro:	Inapreciable después de 2.000 horas (Experimento discontinuo)	Inapreciable después de 750 horas (experimento discontinuo).

2. *Curtido*. El tratamiento con grasa de los 57 crupones fue encomendado a Joseph Clayton and Sons bajo la supervisión de Harold Birkin, cuyo propio laboratorio había realizado análisis de muestras de cuero engrasado en conjunción con la B.L.M.R.A. El *Navigatio* exponía que los monjes “emplearon grasa para tratar los pellejos que cubrían la embarcación” y que “untaron todas las juntas de los exteriores con grasa”, por lo que solamente se hicieron ensayos con grasas y mantecas animales que fueran ya conocidas en la Edad Media: sebo, cera de abejas, grasa de pescado y grasa de

lana, por separado y mezclados.

El curtido apropiado era vital para la duración del casco de cuero. El problema no estribaba solamente en engrasar el casco para que no dejara entrar agua, sino también, el hacerlo sin perjudicar la calidad del cuero. Si se introducía demasiada grasa blanda entre las fibras de la piel, ésta se reblandecía demasiado; si se ponía demasiado poca, dejaba de ser impermeable.

Tras muchos experimentos, encontramos que el preparado más apropiado era la grasa de lana sin tratar. La conseguimos a través de la generosidad de W. J. Whitehead (Laisterdyke) Ltd, fabricantes de lana peinada e hiladores de estambre, de Bradford, y se aplicó a los cueros mediante la introducción de éstos en un baño de grasa de lana a la temperatura de 50 °C durante 12 horas. A continuación, se retiraban y debajan secar unos encima de otros durante semanas, poniendo grasa entre pellejo y pellejo para asegurarse de la perfecta penetración de ésta. El resultado era que el cuero absorbía un 30 a 37% de ella.

Los monjes conseguirían el mismo resultado, aunque mucho más lentamente, mediante la sucesiva aplicación de capas de grasa a los pellejos humedecidos o vertiendo grasa caliente y frotándola a mano. El éxito de la colaboración entre Joseph Clayton y la B.L.M.R.A. para la fabricación del casco de cuero del *Brendan* puede establecerse mediante la comparación entre el cuero inicial del *Brendan* (columna) y el mismo cuero tras la travesía del Atlántico (columna b). En pocas palabras, no se observaron alteraciones de importancia en la composición o rendimiento del cuero en el espacio comprendido entre el comienzo y la conclusión del viaje.

3. *Correas*. W. J. Richardson, de Derby, fue quien nos suministró los más de 3.200 metros de correas que se emplearon para unir las juntas del armazón del *Brendan* y que se utilizaron a bordo en vez de trozos cortos de cabo. Se enviaron a los laboratorios de investigación cinco tipos diferentes de correas, los cuales dieron los siguientes resultados:

TABLA III

PROGRAMA DE EXPERIMENTACION CON LAS CORREAS

	Cuero adobado sin alumbre	*Cuero adobado con alumbre*	*Cuero calafateado con alumbre*	*Azufre*	*Cuero sin tratar*
% de agua absorbido tras 20 minutos de inmersión:	82	77	74	12	29
% de agua absorbida tras una noche de inmersión:	76	78	71	23	101
Resistencia a la tracción en kg/mm² antes de la inmersión:	1,25	3,76	0,81	5,22	10,58
Idem tras 20 minutos de inmersión:	1,31	2,90	0,81	3,70	4,59
Idem tras una noche de inmersión:	1,44	3,32	0,54	1,99	2,44

Se seleccionaron correas adobadas con alumbre —un sistema que se conocía por lo menos desde tiempos de los romanos— como las más adecuadas, y, antes de su envío al *Brendan*, fueron tratadas con sebo y aceite de pescado.

4. *Hebra*. Henry Campbell y Compañía, de Belfast, fueron quienes fabricaron los 37 kilómetros de hebra de algodón que sirvieron para coser los cueros y quienes, en colaboración con Belfast Rope Works, mejoraron la calidad de los cabos y drizas empleados en el aparejo del *Brendan*. Por sugerencia de James Henshall, su director, se enviaron muestras de hebras de algodón producidas por Campbell a la Shoe and Allied Trades Research Association para que allí fuesen analizados junto con el cuero curtido con corteza de roble.

La tabla que sigue muestra la excelencia del rendimiento demostrado por la hebra de algodón en dichos experimentos, donde demostraba hacerse más resistente cuando estaba mojada y, todavía más, cuando iba encerrada entre dos capas de cuero curtido

con corteza de roble. Se puede deducir que la hebra se hacia más resistente a la descomposición cuando el tanino del cuero se introducía en ella, eliminando la descomposición bacteriológica.

TABLA IV

PRUEBAS DE LAS FIBRAS DE ALGODON

	Fibras en estado original
(a) Carga de rotura a la tracción en kg/pie	
Sin tratamiento:	6,37
Tras inmersión en agua de mar durante 2 semanas:	6,30
Tras inmersión en agua de mar durante 2 semanas y envuelta en cuero tratado con corteza de roble:	8,69
(b) % de alargamiento de rotura	
Sin tratamiento:	3,75
Tras inmersión en agua de mar durante 2 semanas:	4,30
Tras inmersión en agua de mar durante 2 semanas y envuelta en cuero tratado con corteza de roble:	5,75

CONSTRUCCIÓN

Los escantillones en el modelo diseñado por Colin Mudie para el *Brendan* eran del orden de 25,4 mm por 18,24 cm de madera de roble para las regalas, 51 mm por 16 mm de madera de fresno para cintas y diagonales. Tanto el palo de trinquete como el mayor, de 3,60 y 5,80m. de altura respectivamente, fueron en un principio cortados de dos fresnos jóvenes, aunque, al desarrollar algunas grietas durante la pruebas de mar, fueron sustituidos por largos cortados de dos fresnos, de fibra cerrada, bajo la directa supervisión de Paddy Glennon, de *Glennon Brothers, Co.*, de Longford, compañía que también proporcionó todo el fresno empleado para las cuadernas, diagonales y remos. Los palos encajaban en carlingas de roble que, a su vez, descansaban directamente en la sobrequilla.

Pat Lake y Michael Murphy, de *Crosshaven Boatyard*, prepararon el armazón del casco, que, a continuación, fue montado atándolo con correas tratadas con alumbre. Cada una de éstas se estiraba a mano para reducir su elasticidad inicial, se mojaba y, a continuación, se ataba mientras todavía estaba húmeda. Más tarde, se cubría literalmente el armazón con grasa de lana, a fin de proteger la madera. La inspección llevada a cabo a posteriori indicó que dicha grasa había penetrado de manera profunda en la fibra de la madera.

Se necesitaron 49 crupones para cubrir el casco. La media de su espesor era de 4 mm y la de su longitud y anchura, de 1,40 por 1,20 m.

La hebra empleada para coser los crupones era del "catorce", es decir, estaba formada por catorce hebras sencillas enrolladas a mano. Iba encerada con una mezcla de cera de abeja, grasa de lana y resina, a fin de que, al atravesar el cuero con el punzón, el agujero fuese tapado por dicha mezcla.

John O'Connell, el talabartero, y Eddie Hinton, guarnicionero mayor de la fábrica de monturas *Eldonian Brookes*, de Walsall, fueron quienes decidieron el tipo de puntada que se debía emplear. Se empleó la puntada de revés para los crupones situados en la línea longitudinal de la embarcación, y la puntada de doble mano para el resto. Esto tenía que ser llevado a cabo por dos operarios, uno frente al otro y a cada lado del pellejo. Se dieron aproximadamente dos puntadas cada 25 mm, y, entre puntada doble y puntada doble, había otros 25 mm. Cada piel se superponía en la contigua unos 50 mm. John O'Connell puso cuatro espesores de piel en la proa y en la roda, que suponíamos eran los lugares que más sufrirían en colisiones y embarrancadas, mientras que se añadió una tira más de piel a la parte de la quilla situada más a popa para protegerla contra embarrancadas de popa.

La quilla propiamente dicha era de madera de roble y se sujetaba al cuero por remaches de cobre. El remachado era una técnica muy avanzada ya en la Irlanda del primitivo cristianismo. El cuero no iba sujeto directamente al armazón, sino que, estirado sobre éste y pasado por encima de la regala superior, se ataba a la inferior por medio de correas redondas con pelo. Fue Harold Birkin quien sugirió este poco corriente tipo de correas y la *Lion Leather Company* quien nos las procuró.

COMPORTAMIENTO

1. *A remo*. Cinco semanas después de nuestra llegada a Musgrave Harbour, el *Brendan* se encontraba en circunstancias muy diferentes a las que halló frente a la salvaje costa de Terranova. Fue llevado a remo por las aguas inferiores del Charles River, con los rascacielos de Boston a la vista, por diez voluntarios del Union Boat

Club. La finalidad del experimento era la de saber cuántos remeros, aunque inexpertos en el manejo de embarcaciones de cuero, se necesitaban para gobernar al *Brendan* bajo diversas condiciones meteorológicas.

La tabla V nos muestra también lo que aprendimos durante el viaje; por ejemplo, que el *Brendan* estaba escasísimo de tripulación con sólo cuatro hombres a su bordo. También muestra, sin embargo, que una tripulación de diez remeros podía propulsarlo en todo tipo de tiempo, excepción hecha del muy adverso y que, bajo las mejores condiciones meteorológicas, bastaba una tripulación de seis a ocho hombres para hacerlo navegar contra el viento.

TABLA V
PRUEBAS DE REMO

Media de subidas y bajadas en contra y a favor de la corriente, sobre una distancia de 510 metros, en el Charles River inferior, con viento del Oeste de fuerza 3 y corriente de aproximadamente 1,3 nudos.

		Nudos
10 tripulantes	— a ritmo de regata y con carga de costear:	5,03
	— a ritmo de crucero y con carga de costear:	3,78
	— a ritmo de crucero con carga de alta mar:	3,80
6 tripulantes	— a ritmo de crucero y con carga costear:	3,19
	— a ritmo de crucero y con carga de alta mar:	3,0
4 tripulantes	— a ritmo de crucero con carga de costear:	3,98 (a favor de la corriente solamente. No pudieron remar en su contra)

NOTA: La carga de costear consistía en las provisiones y equipos necesarios para que un *curragh* pudiese hacer singladuras de veinticuatro horas sin perder de vista a la costa. La carga de alta mar estaba calculada sobre la base del peso del agua, provisiones y equipo y aparejos necesarios para diez hombres en una singladura oceánica de tres semanas.

Hay que señalar, no obstante las pruebas, que nuestra propia experiencia en el océano y los textos medievales indican que las largas travesías a bordo de embarcaciones irlandesas de cuero se hicieron a vela. Los remos se empleaban normalmente en casos de emergencia, al acercarse a la costa o a la vista de un lugar donde desembarcar.

2. *A vela*. La falta de instrumentos adecuados hizo difícil la medición del comportamiento del *Brendan* a la vela. Como es fácil de constatar, la colocación de un indicador de velocidad que tuviera que atravesar el casco no era practicable, por lo que el único instrumento posible era la corredera de hélice. Se empleó una cuyo fabricante nos informó que no era eficaz a velocidades inferiores a los dos nudos. No obstante y basándonos en las condiciones de toda la travesía, hicimos las siguientes observaciones:

a) La distancia máxima recorrida en veinticuatro horas fue de 115 millas. La mínima fue, naturalmente, de 0 en períodos de calma chicha. En los días de muy mala mar, el *Brendan* llegaba a perder terreno si le soplaban vientos contrarios. La media diaria y a vela era de 40 millas y considerábamos satisfactoria una velocidad de 2 a 3 nudos. Para esto, necesitábamos vientos de fuerza 3 - 4 si la embarcación estaba completamente cargada. Bajo las condiciones ideales de un viento que soplase de popa con una fuerza de 5 - 6, la corredera llegaba a registrar velocidades constantes de 5 a 7 nudos. La velocidad máxima que llegamos a alcanzar fue de 12 nudos y ocurrió con cierta frecuencia en período de mal tiempo y mucha mar, aunque en el Estrecho de Mykines, en las Islas Feroe, llegamos a alcanzar durante un buen rato una velocidad de más de 12 nudos, lo que se consiguió gracias al efecto de embudo que producían los arrecifes que nos rodeaban.

b) Teníamos que calcular a ojo el abatimiento, tomando el ángulo formado por la estela y el cabo de seguridad que remolcábamos. Con el viento de proa, el *Brendan* tendía a abatir de 50° a 60°, pero un abatimiento de 30° quería decir que, de hecho, el viento golpeaba de costado. Si el viento era de fuerza 6 o superior, era peligroso, con independencia del estado de la mar, tenerlo de costado y convenía tomarlo de popa.

Tal vez pueda considerarse anacrónico el uso de orzas, ya que no existen pruebas en la Edad Media en favor ni en contra de su utilización, pero nosotros solamente las empleamos cuando la fuerza del viento era de 5 a 6, ya que hacían que la embarcación cargase demasiada agua, y, con fuerzas de viento inferiores a las indicadas, no eran tan eficaces como remar por el costado de sotavento, si la tripulación hubiese consistido de más hombres. Intentamos varias posiciones de las orzas y la que encontramos más idónea fue la que colocaba una de ellas a unos 5 metros de la proa. El añadido de una segunda orza, a popa y cerca del timonel, fue perjudicial, porque aumentaba el abatimiento. En suma, la utilización de la orza reducía el abatimiento en un 10%, aunque no permitía que el *Brendan* pudiese remontarlo. Hubiera sido mucho más práctico el remar por la banda situada a sotavento, si la tripulación hubiese contado con más miembros.

c) *Resistencia en la mar* — El aspecto más impresionante del comportamiento del *Brendan* lo constituyó su capacidad de aguantar la mar incluso en muy mal tiempo. Superaba con éxito largos períodos de fuertes vientos y mar gruesa. El método normal consistía en reducir el velamen amarrando una parte de la mayor cuando la

fuerza del viento era de fuerza 5 - 6 y, cuando era superior, arriando la mayor y poniendo la popa al viento con sólo la vela de trinquete, la cual, posteriormente, se rizaba. La opinión de quien diseñó la embarcación era de que al *Brendan* le faltaba trapo, pero se había hecho así a propósito y como factor de seguridad.

Cuando hacía mal tiempo, echábamos por la popa las dos estachas principales, a las que se había dotado de una cola y que actuaron como elementos vitales para mantener la embarcación en la misma dirección que la mar. También constituía una ayuda echar al agua una bolsa de lona de 2 1/2 litros de aceite. Sin embargo, era necesario, y a veces difícil, mantenerse delante de la mancha de aceite. Esto se hubiese conseguido colgando más bolsas de aceite de un arbotante. Para esta misión, el aceite de pescado era mejor que el aceite mineral y, el mejor de todos era el aceite de ballena, que era el que empleábamos. Solíamos echar por la proa un ancha flotante, la cual era eficaz con mar moderada, pero demasiado peligrosa para emplear con mar gruesa. Temíamos que retuviese al *Brendan* contra la fuerza de las olas y que éstas, al caer con todo su peso sobre las lonas de protección, llegasen a desgarrarlas.

La estabilidad del *Brendan* fue uno de los factores vitales de su éxito. En gran parte era debida al diseño de Colin Mudie, mejorado por el lastre de 700 kilos de agua potable. Más de la mitad de ésta iba estibada bajo los palmejares. Sin género de duda, el mayor peligro estribaba en zozobrar. Durante las pruebas de mar, el volcar la embarcación en forma deliberada resultó difícil, aunque ésta estuviese totalmente en lastre. Tras conseguir volcarla desde tierra, tirando de un cabo atado al mástil, se pudo volver a enderezar con los esfuerzos de cinco hombres y se tardaron quince minutos en achicarla con cubos. Para el caso de inundación total, habíamos colocado bloques de espuma de poliuretano a proa, popa y bajo tres bancadas.

SEGURIDAD

En vista de la arriesgada naturaleza del viaje, se prestó extraordinaria atención a la seguridad de la tripulación. El *Brendan* estaba equipado con una balsa salvavidas con capacidad para ocho personas, especialmente preparada por la *Beaufort (Airsea) Equipment Ltd.,* Además —mediante la generosa amabilidad del Comandante de la Escuela de Equipos de Seguridad y de Supervivencia de la Armada Real— la tripulación del *Brendan* siguió un curso acelerado en procedimientos de supervivencia en la mar en la ya mencionada Escuela de Seafield Park. Allí fuimos instruidos en el empleo de balsas salvavidas, bengalas de salvamento y otros procedimientos de seguridad.

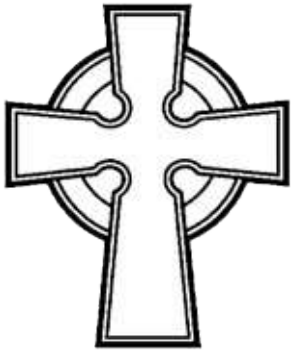
En las aguas que íbamos a navegar era mucho más peligroso el frío sufrido por un hombre que cayese al agua que el riesgo de perecer ahogado. Por esta razón, todos los

tripulantes llevábamos —y empleábamos— un cabo de seguridad dotado de un mosquetón, que formaba parte de su equipo de navegación *Helly Hansen*. Cuando el tiempo era muy malo, este cabo de seguridad se adaptaba a los trajes térmicos *Beaufort* (trajes de vuelo para tripulantes de helicópteros y ropa de abrigo en general) que nos fueron suministrados gracias a la generosidad de la Irish Leather Federation y que proporcionaban buen abrigo aún en los peores momentos climatológicos. El empleo de los cabos de seguridad era estimulado por el conocimiento de que, si alguien caía al agua mientras el *Brendan* navegaba, hubiese sido imposible virar 180° para recogerlo.

A fin de dar a conocer la posición diaria, contábamos con un transmisor-receptor *SSB Raytheon 1209C* de regulación por cristal piezoeléctrico, que funcionaba en bandas de 2, 4 y 8 megaciclos. La antena era del tipo látigo, medía más de 4 1/2 m y tenía un alcance que oscilaba entre las 150 y las 250 millas, según fuesen la latitud y la densidad del tráfico radiofónico. El Raytheon nos brindó un auténtico servicio. La fuerza se la proporcionaban dos paneles solares Lucas sujetos con correas al techo del abrigo y que lentamente recargaban dos baterías de automóvil *Lucas Pacemaker*.

A pesar de los temores iniciales, los paneles solares suministraron suficiente fuerza para transmitir diariamente durante cinco minutos y tenían la gran ventaja de no necesitar mantenimiento alguno. El *Brendan*, como es natural, no llevaba a bordo ninguna máquina; ni siquiera para hacer funcionar las bombas de achique o recargar baterías. Los contactos en VHF se llevaban a cabo siempre que era posible y de barco a barco por medio de un transmisor-receptor portátil *Seavoice* del modelo impermeable *Portaphone*, y las comunicaciones barco-aeronave se efectuaban con otro transmisor-receptor prestado por la *Park Air Electronics*.

El éxito que obtuvieron las comunicaciones radiofónicas del *Brendan* dependió en gran parte de la paciencia y destreza de los operadores de radio que en aquellos momentos se encontraban en las emisoras costeras de Valentia, Malin Head, Stornoway, Troshaven, Vestmanna, Reykiavik, Prins Christianssund, Cartwright, St. Anthony y San Juan de Terranova.

Debemos especial tributo de gratitud igualmente a los oficiales de radio a bordo del buque islandés de investigaciones pesqueras, *Arni Fridriksson* y a las tripulaciones de muchas compañías aéreas que atravesaban el Atlántico, en especial a las de la *Loftleidir Icelandic Airways*, que se mantuvieron a la escucha para intentar captar las, a menudo, débiles señales emitidas por el *Brendan* en su azarosa travesía. *La Bumdept Electronics*, de Erith, Kent, tuvo la amabilidad de prestarnos una radio-baliza flotante BE 369 en caso de que hubiese que organizar una operación de búsqueda y salvamento. Durante la temporada 1976, cuando el *Brendan* se encontraba cerca de tierra, obteníamos las predicciones meteorológicas y las marcaciones radiomagnéticas por medio de un *Brookes and Gatehouse Homer Heron* que sobrevivió su inmersión de agua durante el temporal con que nos encontramos frente a la costa de Groenlandia, donde las bombas de achique *Munster Simms* que

llevábamos a bordo probaron ser de importancia vital, lo mismo que cuando el hielo abrió una vía de agua en el casco. Los monjes medievales, naturalmente, llegado el caso, hubiesen hecho uso de achicadores de madera o baldes de madera o cuero.