



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
SUAYED

Traducción comentada de *Youth*, de Joseph Conrad

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN LENGUA Y LITERATURA MODERNAS
INGLESAS PRESENTA:

JUAN RAYMUNDO ROCHA MONROY



ASESORA:
DRA. ANACLARA CASTRO SANTANA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX. 2024.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

La elaboración de este trabajo se convirtió poco a poco en una aventura y estuvo llena de mucho aprendizaje. Sin embargo, no podría haber llegado hasta aquí sin el acompañamiento de muchas personas de la UNAM, y otras muy queridas fuera de ella, por lo que pido disculpas de antemano, pero prefiero ser cursi a desagradecido.

Agradezco a mi asesora Anaclara Castro Santana por su profesional, comprometido, minucioso y, sobre todo, paciente apoyo durante su elaboración. A Antonio Saborit por la entusiasta orientación inicial para definir su alcance. Ellos dos evitaron que naufragara. Los aciertos que puedan encontrarse en este trabajo se los debo principalmente a su asesoría. Las carencias que se filtraron son exclusivamente mías. Gracias también a mis sinodales por la confianza otorgada.

Aprecio las aportaciones de otras personas que estuvieron presentes durante mi travesía en la UNAM, entre los que se encuentran los profesores Jaime Valero, Marina Fe y Raúl Ariza, cuyas clases revolotean siempre en mi cabeza. Las de mis compañeros de clase, en especial de aquellos que formaron parte de la tripulación que me acompañó en los últimos semestres, y a quienes torturé con las primeras versiones de mi traducción.

Finalmente, un abrazo por siempre a mi familia, por escuchar una y otra vez mis conversaciones monotemáticas sobre barcos de vela, y por acompañarme hasta allá donde se juntan los dos grandes océanos.

A todos, todos... ¡Gracias totales! Que siempre tengan "Buenos vientos".

Contenido

Introducción.....	4
I. De la bitácora de viaje a la ficción.....	7
I.1. <i>Youth</i> y el nacimiento de Marlow	
I.2. <i>Youth</i> y la narración oral	
II. Comentarios sobre la traducción de <i>Youth</i>	11
II.1 Para quién se traduce	
II.2 ¿Qué tipo de castellano se empleó para traducir?	
II.3 ¿Por qué utilizar el léxico náutico del castellano de España?	
II.4 Ejemplos de decisiones tomadas al traducir	
i. Puntuación	
ii. Arboladura	
iii. Velamen	
iv. Partes de la estructura de la embarcación	
v. Tripulación	
vi. Modismos y otras expresiones	
vii. Geografía	
viii. Meteorología	
III. Traducción de <i>Youth</i>	27
IV. Glosario.....	63
V. Texto Fuente de <i>Youth</i> en <i>Blackwood's Edinburgh Magazine</i>	70
VI. Bibliografía.....	92
VII. Anexo fotográfico.....	96

Introducción

Joseph Conrad nació el 3 de diciembre de 1857, en la ciudad de Berdichev, que se encuentra en el centro de Europa Oriental. En ese entonces, la localidad era parte de Polonia, que se encontraba bajo el dominio del Imperio Ruso. En la actualidad pertenece a Ucrania. Conrad fue hijo de Ewa Bobrowska y Apollo Korzeniowski. Éste último fue un poeta, dramaturgo y traductor, pero también un patriota de la nobleza terrateniente polaca que resistió la dominación rusa. En 1862, como resultado su activismo y cuando Conrad tenía apenas cuatro años, la familia fue desterrada a la ciudad rusa de Vologda, la cual se encuentra a unos 400 km al noroeste de Moscú. Poco antes de los doce años, y debido en parte a las duras condiciones del exilio que enfrentaron sus padres, Conrad quedó huérfano y a cargo de su tío materno, Tadeusz Bobrowski.¹

En 1874, cuando tenía apenas dieciséis años, Conrad partió rumbo a Marsella para emplearse como aprendiz en la marina mercante francesa, debido a su deseo de convertirse en marinero, pero también para escapar del reclutamiento militar del Imperio Ruso. Al ser el hijo de un disidente, y legalmente ciudadano de ese Imperio, Conrad estaba obligado a servir hasta 25 años en el ejército. En embarcaciones francesas, Conrad navegó rumbo a las Indias Occidentales², y a diversos puertos de Colombia y Venezuela. Sin embargo, en 1877, se enteró de que no podía navegar en embarcaciones francesas sin el permiso de la autoridad rusa. Por otro lado, si se convertía en ciudadano de Francia, también se encontraba sujeto a ser llamado al servicio militar de este país. En 1878, tras un periodo caótico en el que se combinaron su involucramiento en un episodio de contrabando de armas a España, y que casi le cuesta la vida, la falta de dinero, una decepción amorosa y un intento de suicidio, se alista en un carguero inglés, que finalmente lo llevaría a establecerse en Inglaterra, donde no estaba sujeto a la conscripción. A partir de entonces,

¹ Aparte de las obras de referencia general que se mencionan más adelante, para esta primera sección sobre la vida y obra de Conrad, las fuentes de información que se consultaron fueron, en orden de importancia, Karl (1979), Watts (1989), Kermode (1973), y (Greenblatt 2006).

² Las Indias Occidentales incluyen una gran cantidad de islas del Caribe, entre las que se encuentran: Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados Cuba, Curazao, Dominica, Granada, Guadalupe, Haití, las Islas Vírgenes, Jamaica, Martinica, Montserrat, Puerto Rico, República Dominicana, Saint Vincent, Santa Lucía, y Trinidad y Tobago. Véase <https://www.britannica.com/place/West-Indies-island-group-Atlantic-Ocean>. Consultado el 3 de marzo de 2024.

se empeñaría en certificarse como capitán de la marina mercante de este país, lo cual consigue en 1886, así como también la ciudadanía.

Conrad navegaría alrededor ocho años más, hasta 1894, viajando por África, Asia y Oceanía, el mismo año en que muere su tío Tadeusz Bobrowski, cuyo apoyo emocional y económico fueron fundamentales en el desarrollo, primero, del Conrad capitán de barco, y, después, del escritor. A partir de ese año, se alejaría de la navegación profesional. Sin embargo, las vivencias que acumuló durante los cerca de veinte años que se dedicó a navegar, serían la base para construir gran parte de su trabajo literario. La primera obra que publicó en 1895, *Almayer's Folly*, la había comenzado a escribir alrededor de seis años antes de dejar la navegación.

En muchos aspectos, y por los vuelcos que tuvo, la vida de Joseph Conrad se parece a una historia de ficción. Renunció a seguir las huellas de sus padres como opositores a la ocupación rusa, y huyó de la conscripción segura del ejército ruso. A pesar de nacer en una ciudad mediterránea, donde los puertos marítimos más cercanos, Gdansk y Odesa, se encuentran a mil, y quinientos kilómetros de distancia, respectivamente, y sin ningún antecedente familiar próximo que lo vinculara a la navegación, Conrad se empeñó en ser marinero, y convertirse en ciudadano de un país rodeado por el mar, Inglaterra. Nació llamándose Józef Teodor Konrad Korzeniowski, pero en su país de adopción se rebautizó como Joseph Conrad. Su idioma natal fue el polaco, el segundo, el francés, pero escribió su obra literaria en su tercer idioma, el inglés, cuyo aprendizaje inició a partir de los veinte años a bordo de barcos mercantes ingleses.

Es irónico que, aunque siempre se mantuvo en contacto con Polonia, su país de nacimiento, cuya independencia tanto defendieron sus padres, y que los llevó al exilio forzoso, nunca volvió a radicarse en él. Sin embargo, también resulta irónico que, para escapar del reclutamiento militar ruso, salió de su país hacia Francia, para conseguir su sueño de ser marinero, pero terminó estableciéndose en Inglaterra, donde se dedicó a la misma profesión de su padre: literato.

Entre 1918 y 1919, Conrad fue considerado candidato al premio Nobel de Literatura, pero éste nunca le fue otorgado. En 1924, el año que murió, se le había propuesto recibir la *Orden del Mérito* de la corona británica, sin embargo, la rechazó. Aunque nació en Polonia, y dadas sus aportaciones a la literatura inglesa, fuentes de referencia general, como la

Enciclopedia Británica, lo consideran uno de los más grandes novelistas ingleses³. En la *Norton Anthology of English Literature* se afirma que:

He was...a great master of English prose, an astonishing fact given that English was his third language after Polish and French, that he was twenty-one before he learned English...He approached English's linguistic and literary conventions aslant, but the seeming handicap of his foreignness helped him bring to the English novel a fresh geopolitical understanding, a formal seriousness, and a psychological depth, all of which opened up new possibilities for imaginative literature in English (Greenblatt 1886).

Son pocos los escritores que, al igual que Conrad, desarrollaron gran parte de su obra en un idioma diferente al materno. Uno de ellos fue también el ruso Vladímir Nabókov, curiosamente también de origen eslavo, y también obligado a emigrar a Inglaterra, en 1919, junto con su familia por problemas políticos con Rusia⁴. Nabókov se graduó en 1922 en el Trinity College, Cambridge, dos años antes de la muerte de Conrad.

Por su parte, la *Oxford Anthology of English Literature* señala sobre Conrad que:

(...) he was from the outset an artist, never accepting conventional forms or conventional judgements. The closeness of the novels to Conrad's own experience is something that scholarship increasingly confirms, but in the writing process this experience is developed, transfigured, and shaped in extraordinary ways. No writer did more to establish in the English novel the strict necessity to find new forms for every undertaking (Kermode 1613).

Debido a la cercanía entre la vida y la obra de Conrad, como señala *La Oxford Anthology of English Literature*, parte de ésta, o por lo menos la que en esta introducción se ha denominada la "saga Marlow", podría clasificarse bajo el género de "autoficción", entendido como una forma de escritura autoreferencial, donde se combina lo real y lo ficticio (Dix 1-23).⁵

³ Véase <https://www.britannica.com/biography/Joseph-Conrad>. Consultado el 12 de octubre de 2023.

⁴ Véase <https://www.britannica.com/biography/Vladimir-Nabokov>. Consultado el 12 de octubre de 2023

⁵ Dix realiza un análisis sobre el desarrollo del concepto en Francia, y los estudios para analizar la literatura inglesa que podría enmarcarse bajo este género.

I. De la bitácora de viaje a la ficción

A diferencia del desarrollo accidentado y lleno de cambios inesperados que experimentó su vida, de manera consistente Conrad construyó parte de su trabajo literario a partir de episodios biográficos. Tal es el caso, por ejemplo, de las obras *Youth*, *Heart of Darkness* y *Lord Jim*, que pertenecen al llamado “periodo Blackwood” del escritor, por haberse escrito por encargo para la revista *Blackwood's Edinburgh Magazine*, también conocida en su tiempo de auge como *Maga*, y que se planearon como una serie de relatos cuyas “temáticas estarían vinculadas” (Watts 74-76).⁶

Mientras que *Youth*, la más breve de las historias, fue publicada en una sola entrega en septiembre de 1898, y *Heart of Darkness* en tres, de febrero a abril de 1899, *Lord Jim* se alargó durante 14 meses, de octubre de 1899 a noviembre de 1900. Conrad había prometido a *Maga* que esta última obra sería un cuento breve para publicarse en dos entregas.⁷ Como consecuencia del retraso, *Lord Jim* no pudo llegar a tiempo, para incluirse en un volumen que se había planeado publicar de las tres obras, por lo que debió sustituirse por *The End of the Tether*,⁸ la cual se considera una obra “inferior y confusa” (Watts 76).

Los tres relatos publicados en *Maga* tienen rasgos en común. Recrean episodios de la vida del escritor como marino mercante, como en *Youth* y *Heart of Darkness*, o experiencias cercanas a él, como en *Lord Jim*.

Youth, por ejemplo, se construyó a partir de la travesía que, de noviembre de 1881 a marzo de 1883, Conrad realizó de Londres a Bangkok cuando estaba por cumplir 24 años, a bordo del *Palestine*. Por su parte, *Heart of Darkness*, quizá la obra más influyente y reconocida del autor, se basa en la época, los personajes y lugares que éste conoció en 1890, durante su viaje al Congo a bordo de un vapor⁹, y que registró en su *Congo Diary*.

⁶ El acuerdo entre Conrad y *Maga*, como también se le conocía a la revista, consistía en publicar, de manera sucesiva, y en entregas mensuales, las tres obras y, después, juntas en un solo volumen.

⁷ Era común que las obras no se escribieran de manera previa a su publicación, sino que se escribían a medida que avanzaba la aparición de los capítulos anteriores.

⁸ Esta obra nunca se publicó en *Maga*. Se elaboró solo para completar el volumen señalado.

⁹ Se trata de un buque que navega mediante el impulso de una o más máquinas de vapor. Véase el Glosario al final de la traducción, donde se incluyen la mayoría de los términos náuticos que se mencionan en este trabajo.

Lord Jim es la obra más extensa que Conrad publicó en el periodo Blackwood. Como antes se señaló, en ella no se recrea una experiencia personal, pero sí una historia sobre el vapor *Jeddah*, que tuvo lugar en julio de 1880, y de la que Conrad se enteró en Singapur.¹⁰

En opinión de Karl (212), *Youth* es el relato de ficción más parecido a cualquier experiencia temprana en la vida de Conrad, quien cuida que los detalles de lo que ocurre en dicha ficción sean idénticos o similares a lo que tuvo lugar durante el viaje que, en su juventud, realizó por Oriente. Por un lado, son idénticos, por ejemplo, los detalles sobre el destino (Bangkok), el derrotero seguido, el tipo de embarcación (bricbarca), la carga (carbón), las condiciones del naufragio (vía de agua o filtración), e incluso el nombre del capitán (Beard) y el primer oficial (Mahon). Por el otro, son similares el nombre de la embarcación (*Palestine* en la realidad frente a *Judea*¹¹ en la ficción), y la edad del autor y el protagonista (24 años de Conrad frente a los 20 de Marlow en *Youth*). Asimismo, el desenlace en la historia es el mismo que lo sucedió en la travesía real: el viaje llegó a su fin cuando la carga se incendió, lo que provocó el hundimiento de la nave y que ésta nunca llegara a su destino.

A pesar del parecido entre la experiencia y la ficción, *Youth* no es una crónica o una bitácora de viaje, ya que no se limita a realizar un recuento sucesivo de acontecimientos. Es mucho más. En *Youth* Conrad recrea los hechos, y caracteriza a los personajes, construye un escenario, y dota también de una personalidad al barco, el *Judea*, convirtiéndolo también en otro personaje. En el relato también se crea un juego con diferentes símbolos e imágenes para contrastar la vejez y la juventud. Convierte una

¹⁰ Dedicado a transportar peregrinos al puerto del mismo nombre en Arabia Saudita, en uno de sus viajes, el *Jeddah* sufrió una colisión, con la que estuvo en peligro de hundirse. Antes de que eso sucediera, en un acto de cobardía, el capitán junto con sus oficiales huyó, dejando a los peregrinos y condenándolos a una muerte segura. Con dicha acción, el capitán violaba el código de ética marinero, según el cual tiene el deber salvar a sus pasajeros o, si esto no es posible, hundirse con su embarcación. Sin embargo, ésta no se hundió y los peregrinos fueron rescatados por un barco francés. Al saberse la verdad de lo sucedido, el capitán y su tripulación debieron afrontar el remordimiento y la condena social, por su cobardía al abandonar a los peregrinos (Sherry 41-64).

¹¹ *Judea* es la más sureña de las tres regiones tradicionales de la antigua *Palestina*. Las otras dos fueron Galilea y Sumaria en el norte y centro, respectivamente. Véase <https://www.britannica.com/place/Judaea>. Consultado el 12 de octubre de 2023.

experiencia personal en un relato de aventuras, sobre un viaje iniciático de juventud, lleno de romanticismo y acción, y que Maga encontró muy apropiado para su línea editorial¹².

I.1 *Youth* y el nacimiento de Marlow

Las tres obras escritas en el periodo Blackwood poseen características en común, tanto por su contenido como por la forma en que están narradas. En todas ellas, por ejemplo, aparece Marlow,¹³ considerado el *alter ego* del escritor, quien narra la historia en cada una de ellas. Además, puede observarse que en todas y con diferente peso, está presente la carga biográfica de Conrad. Sin embargo, ésta siempre se funde con la ficción, y los personajes se vuelven más complejos. La transición hacia la ficción es apoyada por la presencia de Marlow, quien aparece por primera vez en *Youth*, lo cual contribuye a que cualquier traza de la vida de Conrad, el ser real, se confunda con la de Marlow, el personaje ficticio. La simultánea separación y unión entre autor y personaje, a través de Marlow, también otorga a Conrad mayor libertad para emitir opiniones y defender sus puntos de vista (Watts 80). La saga Marlow, como también podría llamarse en conjunto a los relatos donde aparece el personaje, transita de la aventura donde se romantiza la vida en el mar y la navegación, como en *Youth*, a historias donde los personajes se enfrentan a dilemas éticos y morales ante experiencias que los llevan a situaciones límite, como en *Heart of Darkness* y *Lord Jim*.

Sin embargo, aunque la vida de Marlow tiene experiencias similares a las de Conrad, no puede decirse que sea una fotografía de la persona real, del ser complejo e inaccesible que fue Conrad, o cualquier otro ser humano que cree avatares de sí mismo en la ficción. Marlow y Conrad son muy diferentes. Conrad fue un hombre que hablaba tres idiomas; que vivió en tres países; que decidió escapar de la experiencia traumática que para su familia significó la dominación del imperio ruso sobre su país; y que, sin ningún antecedente familiar

¹² En Watts (74-84), se describe de manera amplia la relación entre Conrad y Maga, la cual funcionó muy bien al principio. La revista tenía en alta estima la calidad de los trabajos que el escritor entregaba, al principio, los cuales, además, eran muy adecuados para una publicación conservadora que en sus páginas solía incluir periodismo e historias de aventuras para un público masculino, sobre las estaciones del imperio británico. Sin embargo, los relatos de Conrad se volvieron demasiado sofisticados para la revista, lo que, junto con otros asuntos de índole económica y de representación, hicieron inevitable el alejamiento entre Maga y el escritor.

¹³ El personaje de Marlow aparece en cuatro obras de Conrad. Las tres del periodo Blackwood que se mencionan, que aparecieron en la revista de ese nombre, entre 1898 y 1900, y *Chance*, publicada por separado, más de diez años después, en 1912.

cercano, se convirtió en marino mercante. Marlow es un personaje ficticio, cuyo universo está limitado a las cuatro historias donde aparece como protagonista. Wake (16) señala que no hay ninguna pista de que, a diferencia de Conrad, Marlow tenga un origen eslavo. A lo dicho por Wake, podría agregarse que Marlow parece estar cuidadosamente delineado para que se le identifique como un simple marinero inglés, sin nada que lo vincule con una nacionalidad imbricada, políglotía, o cualquier otra característica conspicua que pudiera vincularlo con la figura histórica de su creador.

I.2. *Youth* y la narración oral

Como en las otras obras de la saga Marlow, en *Youth* Conrad organiza el relato resaltando el papel de la narración oral, una costumbre habitual en la vida de los marineros, considerados “maestros” de esa forma de transmitir historias como una manera de explorar y entender la realidad, la cual —al contarse una y otra vez—, se le recuerda y recrea, agregándole nuevos significados o interpretaciones (Wake 25, 28).¹⁴

Youth tiene una estructura narrativa que se ha llegado a denominar “caja china”, donde hay una historia contada dentro de otra, de suerte que se hace patente la resonancia de una narración oral. En este relato, que podríamos clasificar como cuento largo o novela corta, un narrador anónimo reproduce —de manera escrita— la historia que, en una reunión entre amigos, un Marlow viejo de 42 años, relató —de forma oral— sobre su experiencia de juventud: la de un Marlow joven, de 20 años, en su primera travesía a bordo del *Judea* rumbo a Bangkok. A través de la narración, el Marlow viejo transforma su yo joven en otro personaje. Es decir, en *Youth* coexisten, o corren a la par, dos planos temporales de la vida de Marlow: uno donde se ubica la narración del Marlow viejo, y el del pasado en el que transcurre la experiencia que se relata sobre el Marlow joven.

A lo largo del relato, el lector contrasta los puntos de vista de los dos Marlows. Se enfatiza el papel del narrador, el Marlow viejo, y el acto de memoria que realiza al transmitir la historia vivida por su identidad joven. Este plano de tiempo, el presente narrativo, interactúa de manera permanente con aquél, en el pasado narrativo (que es, a su vez,

¹⁴ Wake desarrolla y analiza los argumentos presentados por Walter Benjamin, en 1936, en el célebre ensayo “El narrador” (Benjamin 2009).

presente diegético), donde transcurre la narración sobre el periplo a Bangkok del Marlow joven. Con esta estructura, podríamos argumentar que el paso del tiempo se convierte en otro protagonista. A lo largo de la historia, se enfatiza el contraste entre las visiones del Marlow joven y del Marlow viejo. De esta manera, el significado de *Youth* puede ser más complejo que el de una narrativa ostensiblemente sencilla sobre un viaje, ya que, por un lado, puede leerse como una historia de descubrimiento, vitalidad y optimismo. Sin embargo, por el otro, también es posible entenderla como una reflexión sobre la vejez, la nostalgia, la decadencia física y la muerte.

Esta conclusión sobre la historia y la reflexión que de ella se deriva, es consecuencia directa de su estructura narrativa, en tanto que, a lo largo del relato y en particular hacia el final de éste, se resaltan las visiones contrastadas de los dos Marlows, del joven aventurero y del viejo pensativo y añorante.

El tema que se trata en este párrafo, sobre la manera en que Conrad organiza el relato, separando los diferentes voces y niveles de la narración, fue uno de los que consideré pertinentes de tomar en cuenta durante la traducción que es el objeto de este trabajo.¹⁵

II. Comentarios sobre la traducción de *Youth*

Como quizá sucede en el resto de Hispanoamérica, en México, la obra de Joseph Conrad es conocida principalmente gracias a las traducciones españolas. Por ejemplo, de *Heart of Darkness*, tal vez la obra más conocida del autor en nuestro país, existen 31 ediciones impresas en español: 21 españolas, ocho mexicanas, una argentina y una colombiana. En cinco de las 31 ediciones, solo una de ellas mexicana, el traductor es mexicano.¹⁶

¹⁵ Véase el inciso "puntuación" en el capítulo II, sobre algunas decisiones tomadas al traducir *Youth*.

¹⁶ Los traductores mexicanos son Darío Zárate Figueroa, quien realizó su traducción para la editorial mexicana Ediciones Castillo de 2017, mientras que la de Sergio Pitol Deméneghi se ha reproducido en diversas ediciones fuera de México, como la española Hyspamérica Ediciones de 1986. Véase <https://search.worldcat.org/es/search?q=au%3Aconrad+AND+au%3Ajoseph+AND+ti%3Acoraz%C3%B3n+d e+las+tinieblas&offset=1&inLanguage=spa&itemSubType=book-printbook&itemSubTypeModified=book-printbook>. Consultado el 9 de junio de 2023.

En el caso de *Youth*, hay doce ediciones impresas, de las cuales diez son españolas, una es argentina, y una es española-mexicana. Solo en una de ellas, una española, que se publicó hace 20 años (2003), el traductor es mexicano.¹⁷

Podría decirse que traducir una obra de ficción significa trasladar, de un idioma a otro, el mundo que se crea en ésta. Sin embargo, también podría señalarse que ese traslado resulta “incompleto” para un lector, cuando se realizó en un léxico o una variante lingüística diferente de la suya. El lector podrá entender la obra, pero no dejará de ser un tanto incómodo y, a veces, un distractor, cuando se enfrente a expresiones ajenas a su cultura. Es como habitar en una casa que no es la propia. Por ello, considero que el lector necesita una traducción que pueda sentir más cercana o propia; una donde traductor y lector compartan, tanto como sea posible, una misma idiosincrasia, en un lenguaje que éste reconozca como propio, y que le resulte natural, con los modismos y referencias culturales que le son habituales. Esto es lo que me propongo llevar a cabo en la traducción mexicana de *Youth* que se ofrece en las páginas siguientes, como parte de mi trabajo de titulación.

Para esta traducción se cotejaron dos versiones de la obra: la primera versión de la obra que se publicó en *Blackwood Magazine* (1898) y la de Conrad (1990) de *Oxford University Press*. Sin embargo, por razones de espacio y de derechos de autor, Solo se anexa la primera.

II.1 Para quién se traduce

Esta traducción está pensada para un público adulto (o juvenil) con buena competencia lectora y un nivel educativo por encima del básico, pero sin especialización en el léxico marítimo. Uno de los propósitos de esta traducción es utilizar ese léxico de manera minuciosa, pero sustituyendo por equivalentes más accesibles los pocos casos donde ese léxico puede resultar incomprensible o confuso. Entre otros aspectos, estas decisiones se explican a continuación.

¹⁷ El traductor mexicano es Enrique Alberto Flores Esquivel, quien realizó la traducción para la editorial Anaya. Véase <https://search.worldcat.org/es/search?q=au%3Aconrad+AND+au%3Ajoseph+AND+ti%3AJuventud&inLanguage=spa&itemSubType=book-printbook&itemSubTypeModified=book-printbook>. Consultado el 9 de junio de 2023.

II.2 ¿Qué tipo de castellano se empleó para traducir?

Un aspecto fundamental en esta traducción de *Youth es que* decidí tomar “prestado” el léxico de la navegación de vela del castellano de España, por considerarlo el más rico y de mayor vitalidad en dicha materia, lo cual brinda las mejores posibilidades de trasladar al castellano la obra de Conrad. Lo anterior se lleva a cabo utilizando los términos específicos que posee dicho léxico, pero dentro del castellano que se habla en México. Con ello busco que un lector mexicano pueda abordar, de manera fluida y natural, el texto traducido en un léxico especializado, pero —hasta donde se posible— sin expresiones que le sean en extremo ajenas.

Como se verá en los ejemplos que se comentan más adelante, en algunos términos complejos que considero oscurecen la lectura, se recurre a un equivalente en un léxico propio, que resulte más comprensible para el lector no especializado. Esto se lleva a cabo a través del uso de una paráfrasis corta o un hiperónimo.

II.3 ¿Por qué utilizar el léxico náutico del castellano de España?

Un idioma podría definirse como un conjunto de “campos semánticos”, donde cada uno incluye objetos y conceptos relacionados (Baker 17). Cada campo semántico cuenta, además, con un léxico particular que nombra y permite entender el significado de los elementos que lo componen. En consecuencia, podría pensarse que, en el castellano como en otros idiomas existe el campo semántico y el léxico de la medicina, el de la astronomía, el de la botánica, o el de la navegación de vela, y así de los temas que se puedan imaginar. Además, es posible suponer que los campos semánticos, así como sus léxicos especializados, se encuentran en constante cambio, y existen variantes entre los países o regiones que hablan el mismo idioma.

El léxico relativo a la navegación de vela en Argentina, Chile, España y México ostentan similitudes, pero también variaciones. Podría decirse que éstas son el resultado del diferente dinamismo que tiene dicha actividad y de la evolución natural del idioma en

cada uno de ellos. De tal manera que, si bien el uso del léxico de la navegación de vela está lejos de desaparecer, será más rico mientras esa actividad sea más dinámica, y mientras aquellos que la practican utilicen más dicho léxico para comunicarse.

En la actualidad, la navegación de vela está acotada al deporte, la recreación, y la que se desarrolla con fines educativos en las armadas de algunos de estos países. Sin embargo, la situación es diferente en el caso de la marina mercante de vela, la cual desde hace mucho tiempo prácticamente desapareció. En la actualidad, el transporte de mercancías se realiza no en barcos de vela, impulsados por el viento, lo cual sería incosteable, sino principalmente en embarcaciones impulsadas con energía generada por combustibles fósiles.

Una gran parte de la obra de Conrad se desarrolla en barcos de vela, como sucede en *Youth*, o de vapor, como en *Heart of Darkness*. Así, quizás sin proponérselo, con estas dos historias el autor retrata el contexto histórico y tecnológico del transporte marítimo de carga en el último cuarto del siglo XIX. Es decir, de hace ya más de una centuria, cuando los barcos de vapor desplazaban a los de vela en el comercio de mercancías, y cuya capacidad de carga permitió a éste aumentar diez veces solo entre 1850 y 1913. Esta transición, además, dio un impulso a la migración de personas, la cual cambió totalmente la composición demográfica de ciertos países (Lavery 191), uno de los fenómenos que pueden verse, entre líneas, en *Youth*.

Por otra parte, la Cámara Internacional de Transporte Marítimo (*International Chamber of Shipping*) (2019) considera que las exigencias de la lucha contra el cambio climático y la eficiencia energética han iniciado una nueva revolución en la marina mercante, comparable a la que provocó la introducción de la máquina de vapor, ya que transita por la sustitución gradual de los combustibles fósiles por aquellas fuentes de energía libres de emisiones de carbono. Si bien este cambio contempla el uso de la energía solar, además de la eólica, no implica, desde luego, un retorno al uso de la navegación en veleros del tipo descrito en el texto de Conrad. Por tanto, se puede concluir que, si bien la navegación de vela aún se practica para ciertos fines, su importancia en la navegación mercantil es, en la práctica, nula.

Dentro de los países de habla hispana, España es el que cuenta con la mayor historia en la navegación de vela, cuyo desarrollo le permitió crear y mantener un imperio político y económico en ultramar, entre los siglos XV y XIX, que solo fue posible debido a la capacidad que logró a través de ese medio de transporte. La tradición de la navegación de vela, aunque de manera limitada, sobrevive en ese país principalmente por su práctica con fines deportivos, recreativos o educativos. Desde mi punto de vista, estas actividades han ayudado a mantener vigente el campo semántico tocante a dicho tipo de navegación, y a preservar un léxico en castellano más rico en esa área.

Otra razón, de naturaleza más práctica, para elegir el léxico naval del castellano de España, es que se encuentra documentado en diversas fuentes disponibles en línea, tales como los diccionarios especializados pertenecientes a las escuelas náuticas y la armada de ese país, además del *Diccionario de la Lengua* de la Real Academia Española. Esto me permitió cotejar el significado de los términos confusos, y elegir los que consideré más apropiados en cada situación.

Para facilitar la lectura, mi traducción se acompaña con un glosario (sección IV) de los términos náuticos utilizados en la obra, cuya fuente es principalmente el ya citado *Diccionario de la Lengua* de la Real Academia Española (2023).

Cabe señalar que, aparte de la investigación documental que se realizó a través de diccionarios náuticos especializados y diversas obras técnicas o de ficción relacionadas con la navegación de vela, en el mes de agosto de 2023 realicé una visita de reconocimiento de la Fragata Libertad, el buque escuela de la Armada Argentina, el cual visitó el puerto de Veracruz en uno de los viajes de entrenamiento que realiza para los cadetes de ese país. En esa experiencia, pude conversar con diferentes miembros de la tripulación para resolver dudas sobre la denominación de las diferentes partes del barco, y aspectos de navegación (ver Anexo fotográfico en la sección VII).

II.4 Ejemplos de decisiones tomadas al traducir

El primer inciso se refiere a decisiones respecto a la forma que tomó el texto en castellano, lo cual considero ayudan a facilitar la lectura. El resto de los incisos tratan sobre temas relacionados con el léxico utilizado al traducir.

i. Puntuación

Uso de comillas. Con el fin de facilitar la lectura de la obra, en mi traducción hago uso de una combinación de comillas españolas, inglesas y simples, por considerar que realizar distinciones de este modo facilita la lectura, al dar mayor claridad gráfica sobre quién habla en la historia, en tanto que interactúan dos narradores que hablan en primera persona, en dos planos temporales diferentes: el Marlow viejo quién, relata oralmente a un grupo de amigos su propia historia, en voz del Marlow joven. Si bien la combinación de convenciones no es usual, hago un uso consciente y consistente de dicha combinación.¹⁸

ii. Arboladura

Yard. Este término es el ejemplo de un tipo de casos donde el equivalente del léxico náutico del castellano de España, el término 'verga', tiene el mismo significado nominal que el de la palabra del idioma de origen, 'yard'. Sin embargo, en España, al igual que en México y otros países de América, también se le usa como una forma vulgar para referirse a los genitales masculinos. Puede decirse que en México el término tiene, en el habla corriente, exclusivamente el uso vulgar señalado. Por lo general, como indica Baker (22), es más difícil quitar carga evocativa a un término que agregársela, como sucedería en este caso si intentara utilizarlo, esperando que los lectores eliminaran de su lectura intuitiva el uso más común. Por tal motivo, no resulta conveniente tomar prestado del castellano de España el

¹⁸ Esta convención se ha utilizado con anterioridad en traducciones de obras de Conrad al español, como la del Corazón de las Tinieblas, realizada por Sergio Pitol (Conrad 1986), historia donde aparece la misma forma de narración.

término más usual para traducir *yard*, por lo que decidí utilizar el sinónimo ‘percha’, que en México no tiene la misma carga vulgar que ‘verga’, y es también muy utilizado en la literatura sobre navegación de vela (Philbrick 57).

Original:

“Do you know what he wanted next? Well, he wanted to trim the **yards**. Very placidly, and as if lost in thought, he insisted on having the **foreyard** squared. ‘I don’t know if there’s anybody alive,’ said Mahon, almost tearfully. ‘Surely,’ he said gently, ‘there will be enough left to square the **foreyard**.’...

Traducción:

»¿Saben qué quería hacer el capitán después? Ni lo imaginan. Quería poner en orden las **perchas**. Tranquilo y absorto en sus pensamientos, insistía en arreglar la **percha mayor**. “No sé si quedó alguien vivo —dijo Mahon al borde del llanto y agregó con amabilidad—: Seguramente quedarán los suficientes hombres para ordenar la **percha mayor**”...

iii. Velamen

Bunt. Baker (20) afirma que a veces no se conoce lo compleja que es una palabra desde el punto de vista semántico, incluso cuando se integra de un solo morfema, sino hasta que se traduce. Agrega que algunas veces solo puede obtenerse el equivalente en el idioma de destino, si se dispone de suficiente información del contexto. Un buen ejemplo de esto es la palabra ‘bunt’, que aparece en repetidas ocasiones en *Youth*. En inglés, este término puede tener diferentes connotaciones: (1) ‘the middle section of a sail’; (2) ‘the middle of a square sail’; (3) ‘the baggy center of a square sail’; y (4) ‘the part of a furled sail gathered up in a bunch at the center of the yard’. La primera definición es del *Seafaring Dictionary* (SFD, Blackmore 2009); la segunda y la tercera, del *Merriam-Webster Dictionary* (MWD); y, la cuarta, del *Collins English Dictionary* (CED).

Las diversas definiciones en inglés que se citaron en el párrafo anterior son ligeramente diferentes, y podrían traducirse al español como: ‘la parte central de una vela

sea cuadra o no' (opciones 1 y 2); 'la parte de una vela cuadra que se embolsa en la parte central' (opción 3); por último —la connotación que considero más cercana a la que se refiere el texto—, 'la parte de una vela enrollada que se recoge (atar o asegurar) en el centro de la percha' (opción 4).

En ocasiones 'bunt' se traduce con la palabra 'puño', que el Diccionario de la Real Academia Española (DRAE) define como 'cada uno de los vértices de los ángulos de las velas.' Sin embargo, esta definición sugiere que un puño puede ser cualquiera de los vértices de una vela, lo que incluye a las esquinas de ésta. Pero esta connotación no coincide con la definición traducida de la opción 4 en el párrafo anterior, y tampoco se considera tener el sentido que aparece en el texto en inglés. Por otro lado, también existe en castellano el término 'aferrar', que considero más cercano a la connotación de 'bunt' que se busca traducir. 'Aferrar', según el DRAE, significa 'plegar las velas de cruz (cuadras), asegurándolas sobre sus vergas, y las de cuchillo, toldos, empavesadas, etc., sobre sus nervios o cabos semejantes'. Sin embargo, en mi traducción de *Youth*, en lugar de usar solo el término 'aferrar', combino su definición con mi traducción señalada en el párrafo anterior (opción 4), y sus elementos los distribuyo a lo largo de la frase que se traduce. Considero que, de esta manera, la descripción de la maniobra que se realiza con las velas es más gráfico y comprensible, para un lector poco acostumbrado al léxico náutico.

Original:

"...We went aloft to furl the sails. We coughed on the yards and were careful about the **bunts**. Do you see the lot of us there, putting a neat furl on the sails of that ship doomed to arrive nowhere?..."

Traducción:

»...Subimos a **enrollar** las **velas cuabras**. Ahí arriba el humo nos hacía toser, pero con mucho cuidado **atamos los rollos** a las perchas. ¿Pueden imaginarnos ahí **plegando** meticulosamente las velas de ese barco, que parecía condenado a no llegar a ninguna parte?...

iv. Partes de la estructura de la embarcación

Stern and poop. En el contexto náutico, según el SFD, la definición en inglés de ‘stern’ es ‘the after part of a ship or boat’, mientras que la de ‘poop’, ‘a superstructure or partial deck at the stern of a vessel’. De acuerdo con dichas definiciones, ‘stern’ y ‘poop’ son partes del barco espacialmente vinculadas, pero muy diferentes. En español, según el DRAE, a “la parte posterior de una embarcación”, se le denomina ‘popa’. Es decir, las definiciones en inglés y español de ‘stern’ y ‘popa’ coinciden. Por otro lado, también según el DRAE, la ‘toldilla’ es ‘la cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo de mesana al coronamiento de popa’. Se puede considerar que también en este caso las definiciones en inglés y español de ‘poop’ y ‘toldilla’ coinciden. Sin embargo, se considera que una traducción equivalente de ‘poop’, en lugar de ‘toldilla’, podría ser la locución adverbial ‘cubierta alta de popa’. El hiperónimo ‘cubierta’ queda acotado espacialmente al añadir ‘alta de popa’, a una zona específica de la embarcación, y distingue a esta cubierta de la cubierta principal. La locución así formada es la que se considera la más útil en la traducción de *Youth*, debido a que en el cuento se narran desplazamientos verticales dentro de la nave, que solo pueden entenderse si se establece la diferencia espacial entre la cubierta de popa y la cubierta principal, donde la primera se encuentra en un nivel más arriba que la segunda.

Original:

“...About ten, the mate being on the **poop**, I stepped down on the main deck for a moment...

Traducción:

»...Cerca de las diez, mientras Mahon, el primero oficial, se encontraba también en la **cubierta alta de popa**, descendí por un momento a la cubierta principal...

Para un lector no familiarizado con el léxico náutico, considero que si en la traducción no se subrayara la ubicación particular que tiene aquí ‘poop’, no quedaría clara la razón por la cual el protagonista, Marlow, baja, y desde dónde lo hace, así como los demás

movimientos que en dicho pasaje se describen. En suma, se cambió la traducción literal de ‘poop’, que es el término ‘toldilla’, por una frase equivalente, ‘cubierta alta de popa’, con la finalidad de facilitar la lectura, y transmitir con mayor claridad, en el texto meta, la imagen del original.

Como nota final al comentario de este caso, considero que por una confusión achacable a un falso cognado, a veces ‘poop’ se traduce de forma imprecisa como ‘popa’, o ‘cola’.

v. Tripulación

Skipper. De manera similar al comentario sobre el término ‘yard’, la palabra ‘skipper’ puede definirse de diversas maneras: (1) ‘Familiar and informal name for a ship’s Captain’; (2) ‘The master of a small craft, yacht, or fisher boat’; y (3) ‘a person in a position of leadership’. Las dos primeras definiciones provienen del SFD y, la tercera, del MWD. De acuerdo con estas entradas de diccionario, se puede decir que el término en cuestión es una forma coloquial de nombrar al capitán de una embarcación pequeña. Sin embargo, habría que agregar que en *Youth*, la palabra ‘skipper’ también conlleva una carga emocional o expresiva, en la que se combina respeto y cariño.

Para mi traducción, una opción era tomar la palabra ‘skipper’ como préstamo del inglés, a fin de englobar los significados que se señalaron en las acepciones citadas. Sin embargo, tal decisión hubiera generado un efecto de extrañamiento o extranjerismo que va en contra del principio organizador de mi traducción: la accesibilidad y familiaridad de lectura para un público mexicano. Por otra parte, en español también existe el término ‘patrón’, que es de uso común tanto en España como en México, aunque solo en el primero se le da una de las connotaciones que tiene en inglés. Es decir, según el DRAE, ‘patrón’ se refiere a una ‘persona que manda un pequeño buque mercante o una embarcación de recreo’, pero es incierto hasta donde se le usa de manera coloquial y con la carga emocional de ‘skipper’. En México, el término ‘patrón’ no se relaciona con la navegación de manera específica, sino que se refiere a la ‘persona que contrata gente para su negocio o empresa, o persona que dirige algo o a alguien. Tratamiento popular de respeto. Compárese jefe’ (Gómez 2022). En

México, sin embargo, ‘patrón’ también tiene una connotación de diferenciación socioeconómica y, a veces racial, que alude a la relación entre señor y criado.

Por otro lado, existe una tercera opción para traducir ‘skipper’, que es la de ‘capi’, la cual, en México, se utiliza para nombrar de manera coloquial, con respeto y cariño, a las personas a cargo de una actividad. El DRAE, además, define la palabra ‘capi’ como una forma coloquial para referirse a ‘capitán’. Por ello, lo considero un término más apropiado para traducir ‘skipper’, y es una alternativa preferible que tomar este término prestado del inglés, o acudir al ‘patrón’ que se usa en España, en su acepción que vincula el término a la navegación.

Original:

“...I walked up to the **skipper** and shook him by the shoulder. At last he opened his eyes but, did not move. ‘Time to leave her, sir,’ I said, quietly...”

Traducción:

»Me acerqué al **capi** y le sacudí el hombro. Abrió los ojos, pero no se movió. “Es hora de abandonar el barco, señor”, le dije con calma”.

vi. Modismos y otras expresiones

Por pertenecer a contextos culturales específicos, los modismos no siempre pueden traducirse de manera literal, ya que su significado real está lleno de una carga cultural, idiomática o emotiva particular, y su significado es —por lo general— diferente al literal. *Youth* hace uso de estas expresiones. En algunos casos resulta pertinente realizar una traducción literal, pero no en todos. A continuación, doy cuenta de tres instancias notables en las que ocurren dichas expresiones, las cuales resultan extrañas si se traducen de forma literal, pero que, al mismo tiempo, encontrar un equivalente mexicano que transmita el sentido figurado podría activar marcadores cómicos no presentes en el original. El cuarto caso que enlisto más abajo se refiere a lo que podría considerarse una ironía situacional, entendida como una circunstancia que resulta contraria, o chocante, a lo esperado.

Primer caso:

Original:

“... ‘You got the sounding-rod in here, Marlow? I can’t get the pumps to suck.
By God! it’s no child’s play.’

En este ejemplo existen, al menos, dos traducciones alternativas:

Traducción cultural:

»...“**¡Dios mío! no son enchiladas**”.

Esta opción es una metáfora muy mexicana y con una carga idiomática similar a la expresión en inglés, pero demasiado coloquial, motivo por el cual no se eligió.

Traducción literal:

»...Mahon me preguntó exaltado: “Marlow, ¿tienes aquí la vara de sondeo? No puedo hacer que las bombas extraigan el agua. **¡Dios mío! No es un juego de niños**”.

Considero que ésta última es la mejor alternativa de traducción, y de mayor naturalidad, por tener la misma carga idiomática que en inglés, pero sin el fuerte acento cultural mexicano, y no obstante que se trata de la traducción literal de una metáfora relativamente larga (Newmark 47 y 101).

Segundo caso:

Original:

“...The owner came down for a day, and said **she was as right as a little fiddle**...

Traducción literal:

»El propietario llegó un día y comentó que la embarcación “**estaba tan bien como un violín**”...

Traducción cultural (primera opción):

»El propietario llegó un día y comentó que la embarcación funcionaba **“tan bien como un reloj”**.

Traducción cultural (segunda opción):

»El propietario llegó un día y comentó que **la embarcación estaba “más sana que un roble”**.

Considero que las dos traducciones culturales (Baker 30) son equivalentes al original y preferibles a la literal. Sin embargo, la primera me parece más apropiada—y la que al final decidí utilizar--por referirse al funcionamiento general de un instrumento fabricado por el ser humano, como lo son tanto el violín como la embarcación, en vez de a un elemento de la naturaleza, como lo hace la segunda.

Tercer caso:

Original:

“It was that night at ten that, for the first time since we had been fighting it, we saw the fire. The speed of the towing had fanned the smoldering destruction. A blue gleam appeared forward, shining below the wreck of the deck. It wavered in patches, it seemed to stir and creep like the light of a glowworm. I saw it first, and told Mahon. **‘Then the game’s up,’** he said. ‘We had better stop this towing, or she will burst out suddenly fore and aft before we can clear out.’

La expresión “the game’s up” tiene, principalmente, dos significados: (1) used to say that a dishonest plan or activity has been discovered and will no longer be allowed to continue; y (2) to tell someone that you know what their secret activities or plans are and that these cannot continue. La primera definición proviene del MWD, y la segunda del CD. En este caso, el segundo significado me parece más apropiado, pues al aplicarse al ‘fuego’, cuya existencia hasta entonces se desconocía, de pronto fue descubierta y visible para Marlow, por lo que Mahon decide actuar antes de que el incendio ponga en peligro la vida de la tripulación.

Traducción:

»Fue esa noche, a las diez, que por primera vez desde que habíamos estado luchando contra él vimos al fuego. La velocidad que alcanzó la embarcación al ser remolcada había atizado las brasas de la destrucción. Un destello azul apareció en la proa, brillando debajo de los destrozos de la cubierta. Parpadeaba en ciertas zonas. Parecía agitarse y deslizarse como la luz de una luciérnaga. Fui quien primero vio las llamas e informó a Mahon, quien dijo: **“Se terminó el juego. Hasta aquí llegamos, reapareció el fuego, no se ha extinguido.** Es mejor que detengamos el arrastre o, de lo contrario, el *Judea* estallará repentinamente de proa a popa, antes de que podamos evacuar”.

Cuarto caso:

Original:

“...When it came to bending a fresh set of sails the crew demanded to put back--and really there was nothing else to do. Boats gone, decks swept clean, cabin gutted, men without a stitch but what they stood in, stores spoiled, ship strained. **We put her head for home, and--would you believe it? The wind came east right in our teeth. It blew fresh, it blew continuously.**

En esta expresión se señala la ironía de que en el momento que se decidió regresar a Inglaterra, hacia el oeste, como resultado del daño que había sufrido la nave, el viento comenzó a soplar en la dirección contraria, el este, pero favorable para viajar a Bangkok (recuérdese la expresión “viento en popa”). Por considerar que en la traducción debe ser evidente y no perderse esa ironía, se añadió la expresión ‘como oponiéndose’, la cual es una especie de intervención de significado por mi parte, en aras de preservar el efecto que transmite el original.

Traducción:

»...Cuando fue necesario colocar un juego nuevo de velas, la tripulación exigió aplazarlo y, en verdad, no había más que hacer. La embarcación estaba dañada: las cubiertas, barridas; las lanchas, desaparecidas; las reservas, echadas a

perder; el mar se había tragado la cabina, y los hombres conservaban solo la ropa que vestían. **Enfilamos el *Judea* de regreso a casa y —¿pueden creerlo?—, como oponiéndose, el viento comenzó a soplar hacia el este, directo en nuestras caras. Era fresco y fluía de manera continua.**

vii. Geografía

Bankok vs Bangkok y East vs y Oriente. Para mantener el sentido exótico y de lejanía que tiene el destino que se narra en la historia, se conserva —por un lado— la ortografía que mostraba en el s. XIX, y que se utiliza en el original. Es decir ‘Bankok’, en lugar de ‘Bangkok’, como se le nombra en la actualidad, y que corresponde a la capital de Tailandia¹⁹.

Por el contrario, en lugar de conservar el término ‘Este’ del original, se sustituyó por el término ‘*Oriente*’, por considerar que, en castellano, ‘Este’ tiene principalmente un significado nominal para marcar una zona geográfica por donde sale el sol, mientras que ‘*Oriente*’, además del mismo significado nominal, también evoca extrañeza y misterio, el cual considero que es la connotación que se sugiere en la narración.

viii. Meteorología

Por ser un aspecto fundamental en la navegación, consideré valioso conservar, en la medida de lo posible, la diversidad de las condiciones meteorológicas que se señalan en la obra. En lo que se refiere a los tres tipos de vientos que en ella se mencionan de manera recurrente, que son ‘breeze’, ‘gale’, y ‘hurricane’, utilicé la escala internacional de Beaufort, que mide la velocidad de cada uno de ellos y los efectos que provocan en tierra. Esto me permitió identificar sus equivalencias en castellano, por lo que se tradujeron como ‘brisa’,

¹⁹ Véase, por ejemplo, Handels u. Colonial-Karte de 1864, que se atribuye a Carl Ritter, en <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~34867~1180480:bankok?annotId=309678085>. Consultado el 5 de marzo de 2024.

‘temporal’ o ‘tormenta’, y ‘huracán’, respectivamente. (Blackmore 371, y Agencia Estatal de Meteorología del Gobierno de España).

Respecto a las lluvias, que no están incluidas en la escala de Beaufort, en la historia se mencionan dos: ‘rain-squall’ y ‘drizzle’. La primera se tradujo como ‘lluvia torrencial’ o “borrasca”, y, la segunda, como ‘llovizna’. Por su parte, ‘Monsoon’, que se refiere a un fenómeno que combina lluvia y vientos fuertes (Blackmore 207), se tradujo directamente como ‘monzón’.

III. Traducción de *Youth*

Pero el Duende contestó: “No, estimo más lo humano
que toda la riqueza del mundo”.

Cuentos de Grimm²⁰

Esto solo podía haber sucedido en Inglaterra, donde —para decirlo de algún modo— los hombres y el mar se encuentran entrelazados. Ahí, éste penetra en la vida de la mayoría de ellos, quienes conocen algo o todo sobre él, ya sea para divertirse, viajar o ganarse el pan.

Nos encontrábamos sentados y recargados en nuestros codos, alrededor de una mesa de caoba, en la que se reflejaban la botella, las copas con vino rosado y nuestras caras. Había un director de empresas, un contador, un abogado, Marlow y yo. El director había sido un muchacho del Conway²¹; el contador había servido cuatro años en el mar; el abogado era un miembro tradicional del partido conservador, influyente hombre de iglesia, el mejor de los compañeros, y ejemplo de honor. Se había desempeñado como director de la empresa *P.&O.*²², en aquellos viejos y lejanos buenos tiempos, cuando las embarcaciones de correos tenían aparejos de vela cuadra en al menos dos de sus mástiles, velas ala arriba y abajo, y acostumbraban a bajar sobre el Mar de China antes del fuerte monzón. Todos habíamos iniciado nuestras vidas en la marina mercante. Entre nosotros

²⁰ La cita de los Cuentos de los Hermanos Grimm en la primera página de *Youth*, no se relaciona con esta obra d Conrad, sino que está dirigida a su esposa, quien describía sus sentimientos hacia Conrad como “extremadamente maternos” (Ray 84).

²¹ El Conway era una embarcación de entrenamiento para cadetes navales que gozaba de mucha reputación, y solía anclar en el río Mersey de Liverpool. (Conrad 1990, p. 260 y Evans 2002).

²² La empresa Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O) se fundó en 1815, como Wilcox and Anderson (apellidos de sus socios), para comerciar mercancías entre Inglaterra y los países de la península ibérica. Con el tiempo, la bandera de la empresa, que combina los colores de las banderas que en ese entonces usaban España y Portugal, se convirtió en un símbolo de la época del transporte de pasajeros a oriente. En 1840, la empresa Wilcox and Anderson ganó un contrato para extender sus servicios, vía Malta, al puerto egipcio de Alejandría. El contrato establecía que dicha travesía debía completarse en 15 días, por lo que ésta comenzó a realizarse a bordo del recién construido vapor Oriental, cuyo nombre enfatizaba el arribo de los servicios de la empresa a esa región. Pronto la empresa cambió su nombre a P&O. Si bien el negocio inicial de ésta fue el transporte mercancías y de correo, pronto los dueños se dieron cuenta de la posibilidad de transportar también pasajeros con fines de descanso y esparcimiento. De esta manera P&O había creado la industria de los llamados cruceros turísticos. Véase <https://www.pocruises.com.au/about/history#:~:text=The%20Peninsular%20%26%20Oriental%20Steam%20Navigation,on%20other%20P%26O%20mail%20voyages>. Consultado el 5 de septiembre de 2023.

cinco existía el lazo fuerte y la camaradería que produce el oficio del mar, más que el entusiasmo que provocan la navegación deportiva o la de recreo, pues éstas son solo diversión, mientras que lo otro es la vida misma.

Marlow —o al menos así creo que dijo llamarse— nos contó la historia, o más bien la crónica, de un viaje:

«Sí, he visto algo de los mares de *Oriente*, pero lo que recuerdo mejor es mi primer viaje hacia allá. Ustedes, amigos, saben bien que existen viajes que parecen estar destinados a ilustrar sobre la vida, que pueden funcionar como símbolo de la existencia. Luchas, trabajas, sudas, casi te matas —y a veces de verdad te matas— tratando de conseguir algo, pero no lo logras. No por un error tuyo, sino porque simplemente no puedes hacer nada en absoluto en este mundo, ni grande ni pequeño, ni siquiera casarte con una solterona, o conducir a su puerto de destino un maldito embarque de seiscientas toneladas de carbón.

»Fue una experiencia memorable. Era mi primera travesía al *Oriente* y mi primer encargo como segundo oficial. También era la primera vez que mi capitán, de apellido Beard, estaba al mando —estarán de acuerdo de que ya era tiempo—. Él tenía al menos sesenta años. Era un hombre pequeño, de espalda ancha, aunque no tan recta, hombros caídos y piernas torcidas. Mostraba esa extraña apariencia deforme que con frecuencia se puede observar en la gente que trabaja en el campo. Tenía cara de cascanueces: la barbilla y la nariz trataban de unirse sobre la boca hundida, y estaba enmarcada por cabello esponjoso de un color gris metálico, que parecía un barboquejo de algodón rociado con polvo de carbón. En su cara arrugada tenía unos ojos azules sorprendentemente joviales, y esa expresión cándida que algunos hombres comunes conservan hasta el final de sus días, debido a un raro don interno derivado de su sencillez y rectitud de alma. Qué fue lo que lo llevó a aceptarme, continúa siendo una incógnita para mí. Yo había quedado desempleado después de trabajar en un clíper australiano que se había partido, donde me había desempeñado como tercer oficial. Él, sin embargo, parecía tener un prejuicio contra los clíperes “partidos”, a los que consideraba aristocráticos y demasiado elegantes. Me dijo: “En este barco tendrás que trabajar”. Le respondí que había trabajado en cada barco donde había prestado mis servicios. “¡Ajá! pero éste es diferente —insistió, y agregó—: Además

ustedes los caballeros que han trabajado en esos grandes barcos... mmm... es que ¡ahí!... Está bien, confío en que lo lograrás. Intégrate mañana”.

»Me integré “mañana”. Fue hace veintidós años, y yo apenas tenía veinte. ¡Cómo pasa el tiempo! Fue uno de los días más felices de mi vida. ¡Fantástico! segundo oficial por primera vez, y en verdad a cargo. Ni por todo el oro del mundo habría desperdiciado mi nueva oportunidad. El primer oficial me examinó con cuidado. Era también un tipo de cierta edad, pero con otra figura. Tenía nariz romana, barba larga y blanca, y su nombre era Mahon, pero insistía en que debía pronunciarse “Mann”. Tenía buenas relaciones. Sin embargo, había algo extraño con su suerte, y nunca había sobresalido.

»En cuanto al capitán, había navegado por años en buques de cabotaje, después en el Mediterráneo y, finalmente, en el comercio de las Indias Occidentales.²³ Nunca había dado la vuelta a los grandes cabos.²⁴ Era capaz de dibujar solo una especie de garabatos, pero jamás se preocupó por aprender a escribir bien. Desde luego que, en general, ambos eran buenos marineros y, junto a esos dos tipos viejos, me sentí como un muchachito entre dos abuelos.

»El barco también era viejo. Su nombre era *Judea*. Extraño nombre, ¿no? Pertenece a un tal Wilmer o Wilcox —algo así, pero su nombre no importa—, quien había estado en bancarrota e inactivo en los últimos veinte años o más. Durante mucho tiempo, la embarcación había estado anclada en la dársena de Shadwell. Pueden imaginar su estado: toda oxidada, llena de polvo en la parte alta, y con la cubierta sucia. Para mí fue como salir de un palacio y entrar a una cabaña en ruinas. Era una embarcación de unas cuatrocientas toneladas, tenía un molinete primitivo, cerrojos de madera en las puertas, nada de latón, y una gran popa cuadrada. En ésta, debajo de su nombre y en letras grandes, había varios grabados con el brillo opaco, y más abajo una especie de escudo de armas con el lema:

²³ Las Indias Occidentales incluyen una gran cantidad de islas del Caribe, entre las que se encuentran: Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Cuba, Curazao, Dominica, Granada, Guadalupe, Haití, las Islas Vírgenes, Jamaica, Martinica, Montserrat, Puerto Rico, República Dominicana, Saint Vincent, Santa Lucía, y Trinidad y Tobago. Véase <https://www.britannica.com/place/West-Indies-island-group-Atlantic-Ocean>. Consultado el 3 de marzo de 2024.

²⁴ Conrad quizá se refiere a los que se consideran los grandes cabos de la navegación, que incluyen el Cabo de Buena Esperanza, ubicado en el extremo de la costa atlántica de Sudáfrica, el Cabo Leeuwin, al suroeste de Australia, y el Cabo de Hornos en Tierra del Fuego (Holm 1975).

“Hacer o morir”. Recuerdo que me encantó. Tenía un toque romántico, algo que me hizo amar esa cosa anticuada, mmm...algo...algo, ¡Juventud!

»Partimos de Londres llenos con lastre de arena hacia un puerto al norte, donde cargaríamos un embarque de carbón para *Bankok*²⁵. ¡*Bankok!* Me encantó la idea. Había navegado durante seis años, pero solo había visto Melbourne y Sídney. Muy buenos lugares, encantadores a su modo, pero ¡*Bankok!*

»Salimos del Támesis²⁶ navegando con las velas desplegadas, y con un piloto del Mar del Norte a bordo. Su nombre era Jermyn y se la pasaba todo el día escabulléndose a la cocina para secar su pañuelo en la estufa. Parecía que nunca dormía. Era un hombre triste y con una lágrima que siempre brillaba en la punta de su nariz. Había estado, estaba, o esperaba estar en problemas, y no podía ser feliz a menos que algo anduviera mal. Desconfiaba de mi juventud, mi sentido común, mi capacidad como marinero, y se encargaba de mostrarlo en cientos de pequeños detalles. Me atrevo a decir que tenía razón. Me parece que en ese momento yo sabía muy poco, y ahora tampoco sé mucho, pero hasta la fecha aún atesoro un cierto odio hacia el tal Jermyn.

»Avanzamos durante una semana hasta los Canales de Yarmouth. Luego nos encontramos con un temporal, aquél famoso temporal de octubre de hace veintidós años. Había viento, truenos, granizo, nieve y un mar terrible. Íbamos volando. Pueden imaginar qué tan mal estaba la situación si les digo que teníamos las amuradas rotas y la cubierta inundada. En la segunda noche, la embarcación desplazó su lastre a sotavento y, después,

²⁵ Bangkok o Bangkok es la capital y el puerto marítimo más importante de Tailandia. Es la única ciudad cosmopolita en un país de ciudades pequeñas. Además, es el centro económico y cultural de Tailandia. Bangkok se localiza en el delta del río Chao Phraya, a unos 40 km del Golfo de Tailandia. Consultado el 5 de septiembre de 2023 en <https://www.britannica.com/search?query=Bangkok>.

²⁶ Es el río principal del sureste de Inglaterra. Tiene una extensión aproximada de 330 km y cubre un área aproximada de poco más de catorce mil kilómetros cuadrados. Su importancia comercial declinó casi hasta la extinción en el s. XX. Lo mismo sucedió con la actividad mercante que históricamente se desarrolló a lo largo de Londres. El puerto de Londres, ubicado en el río, ocupa un área de 22 kilómetros cuadrados frente al río. El puerto de Londres fue por siglos el centro del comercio marítimo de Inglaterra. En la última parte del s. XX, muchas de las plantas manufactureras que estaban ubicadas en el Puerto fueron abandonadas o convertidas en zonas residenciales o comerciales. Durante la ocupación romana que duró alrededor de 400 años, entre los siglos primero y quinto después de Cristo, el Támesis ocupaba un área mayor y era menos profundo, donde los barcos de menor tamaño podían anclar en las orillas del río. A partir de la ocupación de los normandos, el comercio de ultramar del puerto se incrementó. Véase <https://www.britannica.com/place/River-Thames>. Consultado el 11 de septiembre de 2023.

el temporal nos arrojó hacia algún lugar sobre el Banco de Dogger²⁷. No había nada por hacer, sino bajar con palas y tratar de enderezar la embarcación. Y ahí estábamos en ese enorme lugar, sombrío como una caverna; las antorchas de cebo clavadas y las llamas parpadeando; encima, el viento fuerte aullando, y el barco balanceándose demencialmente sobre su costado. Ahí estábamos todos, Jermyn, el capitán, todos, manteniéndonos con dificultad en pie, ocupados en una labor de sepultureros, y tratando de arrojar paladas de arena húmeda contra el viento. En cada bamboleo del barco vagamente se podía ver, entre la luz tenue, a los hombres cayendo entre una gran agitación de palas. Uno de los dos mozos del barco, impresionado por lo extraño de la escena, lloraba como si su corazón fuera a reventar. En algún lugar entre las sombras podíamos oír sus lamentos.

»Al tercer día el temporal desapareció y, poco después, un bote remolcador de la región del norte nos recogió. ¡Nos había tomado dieciséis días trasladarnos de Londres al Río Tyne! Cuando llegamos al muelle, habíamos perdido nuestro turno para cargar, por lo que nos llevaron a un sector donde permanecemos un mes. La esposa del capitán, la señora Beard, llegó desde Colchester para visitar al viejo, y se instaló a bordo. La tripulación de marineros se había marchado. Solo permanecíamos los oficiales, un mozo y el camarero. Este último era un mulato que respondía al nombre de Abraham. La señora Beard era una anciana con la cara arrugada, colorada como una manzana de invierno, y con la complexión de una mujer joven. Enseguida puso su atención en mí. Me cosió un botón e insistió en reparar todas mis camisas. Su trato era diferente al de las esposas de otros capitanes, que había conocido a bordo de clíperes “partidos”. Cuando le llevé las camisas, me dijo: “¿Y los calcetines? Estoy segura de que también necesitan remendarse. Las cosas de John (el capitán Beard) ya están todas en orden, y me encantaría tener algo que hacer”. ¡Bendita abuela! Renovó mi vestimenta y, mientras tanto, leí por primera vez *El sastre remendado* y

²⁷ Es un extenso banco de arena en el Mar del Norte, que se ubica a unos 100 km de la costa noreste de Inglaterra. Se encuentra formado por piedras y barro, los cuales fueron transportados ahí durante el último periodo glacial. Se levanta entre uno 15 y 20 metros por encima del lecho marino que tiene a su alrededor. Desde hace siglos es conocido por ser una zona muy rica para la pesca de bacalao, entre otras especies. Es posible que el nombre del banco provenga del holandés ‘dogger’, que antiguamente servía para nombrar a los barcos de dos mástiles dedicados a la pesca de arrastre en el Mar del Norte. Las líneas de demarcación de la soberanía sobre éste del Reino Unido, los Países Bajos, Alemania, Dinamarca, y Noruega se cruzan a poca distancia al norte del banco. Véase <https://www.britannica.com/place/Dogger-Bank>. Consultado el de 1 de marzo de 2024.

El viaje a Jiva de Burnaby.²⁸ En ese entonces, no entendí mucho del primero, pero recuerdo haber preferido más al soldado que al filósofo, una preferencia que la vida me ha confirmado. Uno era un hombre, y el otro, o más o menos. Sin embargo, ambos ya están muertos, la señora Beard también, y la juventud, la energía, el talento, los pensamientos, los logros, los corazones sencillos, todo muere. ¿Qué se puede hacer?

»Al fin cargaron nuestro barco. Embarcamos a la tripulación: ocho marineros capaces y dos mozos. Entonces, una tarde fuimos remolcados a las boyas que se ubicaban en las compuertas del muelle, listos para partir y con una buena expectativa de iniciar el viaje al día siguiente. La señora Beard regresaría a casa en un tren tardío. Cuando el barco estuvo listo, fuimos a tomar el té. Permanecimos bastante callados, Mahon, la vieja pareja y yo. Terminé primero y me escabullí a fumar a mi cabina, que se encontraba en una caseta pegada a la cubierta alta de popa. Había marea alta y soplaban un viento fresco con llovizna; las compuertas dobles del muelle estaban abiertas; los vapores que trasladaban carbón iban y venían en la oscuridad con sus luces brillantes, en medio de un fuerte chapoteo de hélices, el traqueteo de cabrestantes, y un gran alboroto en los embarcaderos. Me entretuve mirando el desfile nocturno de las luces frontales que se deslizaban por encima, y las luces verdes, por debajo. De pronto, un destello rojo comenzó a deslumbrarme. Aparecía, desaparecía, aparecía de nuevo y se mantenía. La punta de un vapor apareció muy cerca.

»“¡Suban, rápido!”, grité a la cabina.

»Entonces, escuché a lo lejos en la oscuridad, una voz sorprendida advirtiéndome: “¡Deténgalo, señor!”.

²⁸ *El sastre remendado (Sartor Resartus)* es un ensayo satírico de Thomas Carlyle, publicado de noviembre de 1833 a agosto de 1834, pretende ser un tratado erudito y satírico sobre la filosofía, el simbolismo y la importancia de la ropa. Su idea principal es la obsolescencia de las formas intelectuales en que las convicciones humanas más ambiciosas se han materializado y, por ello, otras nuevas, acordes con la época, deben encontrarse. En *Youth* Marlow no parece estar muy interesado en el contenido de la obra, sin embargo, en el texto de Carlyle se incluye un pasaje que subraya el contraste entre el entusiasmo de la juventud y la desilusión posterior, lo que anticipa uno de los principales temas del relato de Conrad. Por otra parte, la obra de Fred Burnaby, *El viaje a Jiva: viajes y aventuras en Asia Central (A Ride to Khiva: Travels and Adventures in Central Asia)*, publicada en 1877, quizá llamó la atención de Conrad por diferentes razones. Por un lado, alerta sobre el expansionismo de Rusia y la amenaza que puede significar para los intereses británicos en la India. Por otro, la historia muestra la situación primitiva en que se encuentra Rusia y la opresión de sus dirigentes (Conrad 1990, Notas Explicativas, nota 97, p. 261-262, y <https://www.britannica.com/search?query=Sartor+Resartus>. Consultado el 19 de octubre de 2023.

»Una campana sonó y alguien más gritó: “¡Vamos directo a esa embarcación, señor!”.

»La respuesta fue un gruñido: “Está bien”.

»Lo siguiente fue un choque fuerte cerca de nuestro aparejo delantero, cuando el vapor nos golpeó con su proa al pasar. Hubo un momento de confusión, gritos y carreras alrededor. El vapor rugió. Luego se escuchó a alguien decir:

»“Todo bien, señor”.

»“¿Ustedes se encuentran bien?”, nos preguntó la voz gruñona.

»Yo había corrido hacia adelante para ver el daño, y respondí: “Creo que sí”.

»“Cuidado a popa”, añadió la voz gruñona.

»Una campana sonó.

»“¿¡Qué barco de vapor es ése!?”, preguntó Mahon. Nos gritaron un nombre, uno de mujer: Miranda, Melisa o algo similar.

»Para entonces la embarcación era para nosotros solo una sombra voluminosa, que maniobraba para alejarse.

»“Esto significa otro mes en este hoyo horrendo”, me dijo Mahon, cuando revisábamos con lámparas las amuradas, las cuales habían quedado astilladas, mientras que las abrazaderas, destrozadas. Pero, “¿dónde está el capitán?”.

»Durante todo ese tiempo no habíamos oído o visto nada de él. Fuimos hacia la popa para buscarlo. En medio del muelle, una voz de angustia surgió llamando de algún sitio:

»“¡*Judea* acá!”

»¿Cómo diablos llegó ahí?

»“¡Hola!”, gritamos.

»“Estoy a la deriva en nuestro bote, sin remos”, contestó el capitán.

»Después de un rato, un lancharo ofreció sus servicios, y Mahon llegó a un trato con él para que, a cambio de media corona, remolcara al capi junto a nuestro barco. Fue la señora Beard quien primero apareció subiendo la escalera. Bajo esa fría y tupida llovizna habían estado flotando alrededor del muelle por cerca de una hora. Nunca en mi vida estuve tan sorprendido.

»Parece que cuando el capitán me escuchó gritar “¡suban!”, entendió de inmediato la situación. Agarró a su esposa y subieron rápido a la cubierta. La cruzaron y bajaron a nuestro bote, que estaba amarrado a la escalera —nada mal para un sesentón—. Imaginen a ese viejo amigo, salvando de manera heroica en sus brazos a esa anciana, la mujer de su vida. La sentó en la banca del bote, y cuando estaba listo para escalar de vuelta a bordo, de alguna forma la amarra se soltó, y quedaron los dos a la deriva. Desde luego que en la confusión no lo escuchamos gritar. Él se veía avergonzado, mientras que ella alegremente dijo: “Creo que no importa que haya perdido el tren, ¿verdad?”. “No, Jenny, ve abajo para entrar en calor —gruñó el capitán, y enseguida se dirigió a nosotros—: Un marinero no tiene nada que hacer con una esposa. Ahí estaba yo, fuera del barco. Bueno, esta vez no hubo daño alguno. Vamos a ver con qué se estrelló ese tonto del vapor”.

»No fue mucho, pero nos retrasó tres semanas. Al terminar ese periodo y estar el capitán ocupado con sus contratistas, cargué la maleta de la señora Beard, y la acompañé a la estación del tren. La dejé muy cómoda en un vagón de tercera clase. Cuando estaba por partir, bajó la ventana para decirme: “Eres un buen joven. Si por la noche ves a mi esposo sin su bufanda, solo recuérdale de mi parte que debe mantener bien envuelta su garganta”. “Claro que sí, señora Beard”, contesté. “Eres muy amable. Noté lo atento que eres con él”. De pronto el tren arrancó. Me quité la gorra para despedirme de la abuela. Jamás volví a verla... Pasen la botella.

»Al día siguiente zarpamos. Cuando iniciamos el viaje esperábamos llegar a Bangkok en quince días, pero llevábamos ya tres meses desde que habíamos partido de Londres.

»Estábamos en enero y el tiempo era bellísimo: el clima espléndido y soleado de invierno, más encantador que el de verano, quizá porque es impredecible y frágil, y porque sabes que no puede durar mucho y que no lo hará. Es como ganarse la lotería, como un milagro, como un inesperado golpe de suerte.

»Este clima duró todo el trayecto hacia el Mar del Norte, a lo largo del Canal de la Mancha, y hasta que estuvimos alrededor de trescientas millas al oeste de la Península de Lizard²⁹. Luego el viento se desvió hacia el suroeste y comenzó a soplar con fuerza. Durante dos días sopló un temporal. El *Judea* se detuvo y aguantó. Se sacudía en medio del Atlántico como si fuera una caja vieja de velas. El viento soplaba día tras día, con rencor, sin pausa, sin misericordia y sin descanso. El mundo era una inmensidad de grandes olas de espuma que se precipitaban hacia nosotros, debajo de un cielo sucio, como un techo ahumado, y tan bajo que se podía tocar con la mano. En el espacio de la tormenta que nos rodeaba, había tanta llovizna como aire. Día tras día y noche tras noche, no había otra cosa alrededor del barco, sino el aullido del viento, la conmoción del mar, y el ruido del agua escurriéndose sobre la cubierta. No había descanso para el barco ni para nosotros. El *Judea* se sacudía, se deslizaba, se inclinaba sobre su cabeza, se sentaba en su popa, rodaba y gemía. Mientras tanto, con un constante esfuerzo físico y llenos de zozobra, sobre la cubierta teníamos que sujetarnos y, cuando estábamos debajo de ella, aferrarnos a nuestras literas.

»Una noche Mahon me habló a través de la ventanita de mi camarote, la cual se abría justo hacia mi cama. Yo estaba ahí sin dormir y con las botas puestas. Sentía como si no hubiera dormido en muchos años y, aunque trataba de hacerlo, no podía. Mahon me preguntó exaltado: “Marlow, ¿tienes aquí la vara de sondeo? No puedo hacer que las bombas extraigan el agua. ¡Dios mío! No es un juego de niños”.

»Le di la vara de sondeo y me acosté de nuevo. Trataba de pensar en varias cosas, pero en mi cabeza veía solo las bombas. Cuando llegué a la cubierta seguían en lo mismo, y en mi guardia tuve que relevarlos en las bombas. Con la luz de la linterna —que llevé a la cubierta para revisar la vara de sondeo— capté la imagen de sus caras afligidas y agotadas. Bombeamos durante las cuatro horas de mi guardia. Bombeamos toda la noche, todo el día, toda la semana, vigilando y vigilando. La nave se deshacía y el agua se filtraba de manera preocupante. No lo suficiente para ahogarnos enseguida, pero sí para matarnos con el esfuerzo que demandaban las bombas. Mientras bombeábamos, la embarcación se

²⁹ Es posible que Conrad se refiera a la Península Lizard, la cual es considerada la parte más al sur del Reino Unido. Véase <https://www.britannica.com/place/Lizard-Peninsula>. Consultado el 1 de marzo de 2024.

nos deshacía: las amuradas desaparecieron, los barandales quedaron retorcidos, los ventiladores, destrozados, y la puerta de la cabina se había reventado. No quedaba ningún espacio seco en la embarcación, la cual era devorada poco a poco. Como por arte de magia, el bote grande se había transformado en una astilla de madera que resistía. Me había atado a él, lo cual me había permitido resistir por un largo tiempo la maldad del mar. Seguimos bombeando, pero el clima no cambiaba. El mar era como una sábana blanca de espuma, como un caldero de leche hirviente. Las nubes no se dispersaban ni un palmo por más de diez segundos. Para nosotros no había ni cielo ni estrellas ni sol ni universo. Solo nubes furiosas y un mar embravecido. Bombeábamos para proteger nuestra apreciada vida. Pareció durar meses, años, toda la eternidad, como si hubiéramos estado muertos y marchado al infierno de los marineros. Olvidamos el día de la semana, el nombre del mes, qué año era, y si alguna vez habíamos estado en tierra. Las velas salieron volando, y la embarcación se recostó bajo un manto de tormenta. El mar se vertía sobre la embarcación, pero no nos importaba. Con ojos extraviados, como de idiotas, girábamos las manivelas. Tan pronto nos arrastrábamos a la cubierta, con una cuerda amarraba a todos a las bombas y al mástil principal. Luego bombeábamos y bombeábamos sin parar, con el agua a la cintura, hasta el cuello y por encima de nuestras cabezas. Todo era uno. Habíamos olvidado lo que se sentía estar secos.

»En algún lugar de mí pensaba: «¡Por Júpiter! Ésta es una aventura increíble, algo sobre lo que se lee. Además, es mi primer viaje como segundo oficial, tengo solo veinte años y aquí estoy, resistiendo tan bien como cualquiera de estos hombres, manteniéndome a su altura». Estaba satisfecho. Por nada en el mundo habría renunciado a esa experiencia. Tenía momentos de júbilo. Cuando la vieja nave destartada cabeceaba de manera abrupta, con la popa suspendida en el aire, me parecía que lanzaba como un reclamo, un desafío, un grito a las nubes que no tenían piedad, las palabras escritas en su popa: “*Judea, Londres. Hacer o morir*”.

»¡Oh, juventud! ¡Fortaleza, fe, imaginación! Para mí el barco no era una carcacha vieja acarreando con lentitud montones de carbón por el mundo. Para mí era una misión, la prueba, el reto de la vida. Pienso en él con gusto, con cariño, con pena, como se pensaría de un ser amado ya muerto. Nunca lo olvidaré...Pasen la botella.

»Una de las noches cuando estábamos atados al mástil —como ya lo comenté—, ensordecidos por el sonido del viento, y con el espíritu tan bajo como para desear estar muertos, una ola pesada se estrelló a bordo y nos barrió por completo. Tan pronto como recuperé el aliento, y como si estuviera atado a un deber, grité: “¡Continúen, muchachos!”. De pronto, sentí algo rígido que flotaba sobre la cubierta golpear mi pantorrilla. Traté de agarrar el objeto, pero no pude. Estaba tan oscuro que ni de cerca podíamos vernos las caras —ustedes entienden.

»Después del impacto de la ola, el barco se quedó inmóvil por un momento, y aquella cosa, o lo que haya sido, golpeó de nuevo mi pierna. Esta vez pude atraparla. Era un sartén. Al principio, atontado por la fatiga, y sin pensar en nada más que en las bombas, no entendía lo que tenía en la mano. De pronto, me di cuenta, y grité: “¡Muchachos, perdimos el compartimiento de cubierta! ¡Dejen esto y busquemos al cocinero!”.

»Había un compartimiento en la parte delantera de la cubierta, en el que se encontraba la cocina, la litera del cocinero y los dormitorios de la tripulación. Como lo habíamos esperado durante días, aquél desapareció. A los mozos se les había ordenado dormir en la cabina, el único lugar a salvo en el barco. Sin embargo, Abraham, el cocinero, necio como una mula, se obstinó estúpidamente en mantenerse en su litera —imagino que por puro miedo—, como un animal que no deja el establo aun cayéndose durante un terremoto. Fuimos a buscarlo. Era arriesgarse a morir, ya que implicaba dejar nuestras amarras y quedar expuestos, como flotando solo sobre una balsa, pero fuimos. El compartimiento estaba destrozado, como si una granada hubiera explotado dentro de ella. Casi todo había caído al mar: la estufa, las habitaciones de la tripulación, y sus pertenencias. Todo estaba perdido, excepto por dos postes que sostenían una parte de la mampara, a la cual estaba sujeta la litera de Abraham, y que de manera milagrosa aún resistía. Nos acercamos a las ruinas y vimos que ahí estaba él, sentado en su camastro, rodeado de espuma y escombros, parlotando alegre consigo mismo. Deliraba, estaba por completo y para siempre loco como resultado de esa experiencia inesperada que llegaba en lo que aún le quedaba de tenacidad. Lo pescamos, lo arrastramos a la popa y lo metimos de cabeza a la cabina. Se entenderá que no hubo tiempo de esperar a que se recuperara y con toda precaución llevarlo abajo. Los que estaban ahí, al pie de las escaleras, lo recibirían bien.

Teníamos prisa por regresar a las bombas. Ese asunto no podía esperar. Una filtración severa tiene consecuencias desastrosas.

»Podría pensarse que el único propósito de ese temporal diabólico había sido convertir al pobre diablo del mulato en un lunático. La tormenta se calmó antes del amanecer. Al día siguiente el cielo se despejó y, mientras la marea bajaba, la filtración comenzó de nuevo. Cuando fue necesario colocar un juego nuevo de velas, la tripulación exigió aplazarlo y, en verdad, no había más que hacer. La embarcación estaba dañada: las cubiertas, barridas; las lanchas, desaparecidas; las reservas, echadas a perder; el mar se había tragado la cabina, y los hombres conservaban solo la ropa que vestían. Enfilamos el *Judea* de regreso a casa y —¿pueden creerlo?— como oponiéndose, el viento comenzó a soplar hacia el este, directo en nuestras caras. Era fresco y fluía de manera continua. Tuvimos que vencer cada pulgada de nuestro derrotero. Sin embargo, el barco no volvió a inundarse demasiado. La filtración se mantuvo en un nivel controlable. Bombear dos horas cada cuatro no es broma. Gracias a ello, el barco se mantuvo a flote hasta Falmouth³⁰.

»La buena gente de allí vivía de las víctimas del mar y, sin duda, se alegraron cuando nos vieron llegar. Una multitud hambrienta de carpinteros preparó sus herramientas al ver las condiciones de nuestro barco. ¡Por Júpiter! Al parecer ellos ya sabían de antemano qué hacer, y ya lo habían decidido por nosotros. Imagino que el propietario del barco se encontraba ya en una situación comprometida. Había ya retrasos en la entrega de la carga. Se decidió, entonces, desembarcar una parte de la carga y calafatear los costados superiores de la embarcación. Las reparaciones se terminaron, la carga se reembarcó junto con una nueva tripulación, y de nuevo partimos a *Bankok*. Al término de una semana estábamos listos para reiniciar nuestro camino. Sin embargo, la tripulación se negó a viajar a *Bankok*, en una travesía de ciento cincuenta días, y en un vejestorio donde era necesario bombear ocho de las veinticuatro horas del día para sacar el agua. Los documentos

³⁰ Falmouth. Se ubica en el histórico condado de Cornualles (Cornwall), en una península al suroeste de Inglaterra, que se extiende en el océano Atlántico. Falmouth es una extensión de tierra con dos costados. La parte antigua del pueblo se encuentra mirando el puerto interior, mientras que el área residencial mira a la Bahía de Falmouth en el Canal de la Mancha. Desde hace tiempo Falmouth ha sido un importante puerto, centro de construcción naval, y para la navegación deportiva y turístico. Véase <https://www.britannica.com/place/Falmouth-England>. Consultado el 5 septiembre de 2023.

náuticos incluyeron la leyenda: “*Judea*. Bricbarca. Del Río Tyne a *Bankok*. Carbón. Regresa a Falmouth por filtraciones y con tripulación que se niega a navegar”.

»Hubo más retrasos y más negociaciones. El propietario llegó un día y comentó que la embarcación funcionaba “tan bien como un reloj”. Pobre del viejo capitán Beard. Debido a la angustia y a la humillación, parecía el fantasma de un capitán *Geordie*³¹ —recuerden que tenía sesenta años y era su primera misión como capitán—. Mahon comentó que el asunto era un negocio de mucho riesgo y que terminaría mal. Por mi parte, amé al barco más que nunca y deseaba con todas mis fuerzas llegar a *Bankok*. ¡*Bankok*! Nombre mágico y bendito. En comparación, Mesopotamia³² me sonaba insignificante. Recuerden que yo tenía apenas veinte años, era mi primera misión como segundo oficial, y el *Oriente* me esperaba.

»Salimos de Falmouth y anclamos en los canales fuera del puerto, con una tripulación nueva, la tercera. Entonces, el barco comenzó a hacer agua peor que nunca. Era como si los carpinteros atolondrados que supuestamente lo repararon, le hubieran hecho un hoyo. Esta vez ni siquiera partimos. La tripulación simplemente se negó a operar el molinete.

»Nos remolcaron de regreso al puerto donde nos convertimos en un accesorio, un rasgo, una referencia del lugar. La gente de ahí nos presentaba a los visitantes como: “La embarcación que se dirige a *Bankok*, que han regresado en tres ocasiones, y que ya ha permanecido aquí por seis meses”. En vacaciones los niños se acercaban en lanchas gritándonos: “¡*Judea* a la vista!” y, si alguien se asomaba por el barandal, preguntaban: “¡¿A dónde se dirigen, a *Bankok*?!” y se reían a carcajadas. Éramos solo tres personas a bordo: el viejo capitán que se aburría en la cabina; Mahon, quien se hizo cargo de la cocina y que desarrolló, de manera inesperada, un instinto francés para preparar comidas deliciosas; y

³¹ Persona originaria de la región donde se ubica el río Tyne, en el noreste de Inglaterra. (*Cambridge Dictionary*). Hacia finales del s. XIX, el término era utilizado en la región de Northumberland y Durham, donde se ubica el río *Tyne*, para nombrar a los mineros dedicados a extraer carbón (Camden 1864).

³² En griego Mesopotamia significa “tierra entre dos ríos”, y se refiere a la región entre los ríos Trigris y Eufrates. Mesopotamia constituye hoy en día la mayor parte de lo que es Iraq. Excavaciones arqueológicas han demostrado la existencia de asentamientos humanos desde diez mil años antes de Cristo. Condiciones favorables de la zona, permitieron el florecimiento de asentamientos humanos que pasaron de la caza a la práctica de la agricultura y ganadería, lo cual llevó a establecer asentamientos permanentes. Existen también vestigios del desarrollo del comercio con otras regiones y la práctica de cultos religiosos. Se considera una de las cunas de la escritura, alrededor del año 3000 a. de C. Véase <https://www.britannica.com/place/Babylon-ancient-city-Mesopotamia-Asia>. Consultado el 19 de octubre de 2023.

yo que, con desgano, me hacía cargo de los aparejos. Nos convertimos en ciudadanos de Falmouth. Todos los tenderos nos conocían. En la barbería y en la tabaquería nos preguntaban con familiaridad: “¿En serio creen que algún día lleguen a *Bankok*?”. Mientras tanto en Londres, el dueño, las aseguradoras y los fletadores discutían entre ellos, y nuestro salario se nos seguía pagando. Pasen la botella.

»Era desalentador. Desde el punto de vista anímico era peor que bombear toda la vida. Parecía que el mundo nos había olvidado, como si no perteneciéramos a nadie, y como si nunca fuéramos a llegar a ningún lugar. Parecía que, por una maldición, tuviéramos que vivir por siempre y para siempre en ese puerto, como una burla y un mantra para generaciones de vagabundos de la costa, y lancheros de poca honra. Recibí tres meses de paga y cinco días libres. Me escapé a Londres. Me tomó un día llegar y casi otro regresar, pero incluso en ese lapso tan breve gasté todo el dinero que había recibido. No sé qué hice con él. Creo que fui a una sala de conciertos; desayuné, almorcé y cené en un lugar elegante de Regent Street; y regresé a tiempo con solo una colección completa de las obras de Byron y una manta de viaje para presumir. El lanchero que me acercó al barco me dijo: “¡Hola!, pensé que habías abandonado ese viejo armatoste. Nunca llegará a *Bankok*”. “Eso es lo que crees”, respondí con desdén, pero no me gustó para nada ese pronóstico.

»De manera inesperada, se presentó un hombre, una especie de agente con poderes absolutos que representaba a alguien. Tenía la cara enrojecida como la de un bebedor, energía inagotable y un espíritu alegre. Saltamos a la vida de nuevo. Una barcaza arribó y se ocupó de nuestra carga. Después nos dirigimos a un dique seco para que retiraran el cobre de nuestro barco. Descubrimos por qué hacía agua. El pobre, exigido por la tormenta más allá de su resistencia y como por asco, había vomitado la brea que unía sus juntas inferiores. Se calafateó otra vez y se le renovó el cobre, haciéndolo tan hermético como una botella. Regresamos hasta la barcaza y reembarcamos nuestra carga.

»Luego, en una bella noche iluminada por la luna, todas las ratas abandonaron el barco. Nos habían infestado, destrozado nuestras velas, consumido más reservas que la tripulación, y compartido de manera amigable nuestras camas y nuestros peligros. Ahora, cuando el barco estaba listo para navegar, decidían abandonarlo. Llamé a Mahon para disfrutar del espectáculo. Una rata tras otra aparecía en nuestro barandal, echaba una

última mirada atrás y saltaba, produciendo un sonido hueco al caer en la barcaza vacía. Tratamos de contarlas, pero pronto perdimos la cuenta. Mahon comentó: “Vaya, vaya, no me hablen sobre la inteligencia de las ratas. Debieron partir antes, cuando estuvimos a punto de hundirnos. Ahí tienes la prueba de lo simplista que es la superstición sobre ellas. Abandonan un buen barco a cambio de una vieja y podrida barcaza, donde no hay nada para comer. ¡Tontas! ...No creo que sepan, más que tú y yo, lo que es seguro o bueno para ellas”.

»Después de platicarlo un poco más, coincidimos en que la supuesta sabiduría de las ratas era una exageración, ya que no era mayor que la de los hombres.

»Por todo esto la historia del *Judea* era conocida a lo largo del Canal de La Mancha, por lo que no pudimos conseguir una tripulación en la costa del sur. Así que nos enviaron una completa desde Liverpool, y partimos —una vez más— a *Bankok*.

»Tuvimos brisas suaves y aguas tranquilas con dirección al trópico. Bajo el brillo del sol la vieja *Judea* se desplazaba con lentitud. Cuando navegaba a ocho nudos todo arriba de ella crujía y teníamos que atarnos a la cabeza nuestras gorras. Sin embargo, en su mayoría, se desplazaba a tres millas por hora. ¿Qué se podría esperar? La embarcación estaba agotada. Su juventud se encontraba donde está ahora la mía, o la de ustedes colegas que escuchan esta historia. ¿Qué amigo les echaría en cara sus años y su fatiga? No nos atrevíamos a quejarnos de ella. Al menos para nosotros los de atrás, en la popa, parecía como si hubiéramos nacido, crecido y, durante años, vivido en ella, y como si nunca hubiéramos conocido otra embarcación. Quejarnos de ella habría sido como despreciar la iglesia vieja de nuestro pueblo por no ser una catedral.

»Yo contaba también con mi juventud que me hacía ser paciente. Ahí tenía frente mí todo el *Oriente*, toda la vida, la idea de que lo había intentado en ese barco, y que había resultado muy bien. Pensaba en hombres del pasado, quienes siglos atrás habían surcado esa misma ruta, en barcos que no navegaban mejor, hacia la tierra de las palmas, las especias, las arenas doradas, y las naciones morenas, que se encontraban dominadas por reyes más crueles que Nerón el romano, y más fastuosos que Salomón el judío. Por su edad y el peso de su carga, la vieja *Judea* se deslizaba con lentitud, al tiempo que yo, ignorante y esperanzado, vivía mi juventud. La embarcación continuó navegando a lo largo

de una interminable procesión de días, en tanto que el brillo del atardecer que se reflejaba en su parte posterior, parecía gritar sobre el mar oscuro las palabras pintadas en su popa: “*Judea*, Londres. Hacer o Morir”.

»Nos adentramos en el Océano Índico y giramos hacia el norte, a la Punta de Java. Los vientos eran ligeros, la embarcación se deslizaba y las semanas transcurrieron, hacer o morir. Mientras, allá en casa la gente comenzaba a pensar si debían declararnos como demorados.

»Un sábado al atardecer, estando yo fuera de servicio, los hombres me pidieron una cubeta extra de agua para lavar la ropa. Como ya era tarde, y no quería girar la bomba de agua, me dirigí silbando a la proa con una llave en la mano, para abrir la escotilla del rasel de proa, y extraer el agua de un depósito que teníamos ahí. El olor que había debajo fue tan inesperado como aterrador. Podría haberse pensado que, por varios días, cientos de lámparas de parafina habían estado encendidas y humeando en ese agujero. Me alegré de salir. El hombre junto a mí tosió y comentó: “Curioso olor, señor”. Sin dar mucha importancia, mientras caminaba hacia la popa, contesté: “Dicen que es bueno para la salud”.

»Lo primero que hice fue poner mi cabeza en el ventilador que se ubicaba a mitad del barco. Al abrir la tapa surgió una exhalación notoria, algo como un delgado hilo de humo, como una bocanada. El aire que ascendía estaba caliente y tenía un denso olor a tizne y parafina. Di una husmeada y bajé la tapa con cuidado. No quería asfixiarme. La carga estaba incendiándose.

»Al día siguiente empezó a humear con mayor fuerza. Era de esperarse porque, aunque el carbón era de una clase que no se incendiaba con facilidad, la carga se había manejado y resquebrajado de tal manera, que no parecía más que carbón de herrería. Además, se le había mojado más de una vez, y, cuando la regresamos de la barcaza a la embarcación, le había llovido todo el tiempo. Ahora, con esta larga travesía, se había calentado, y, al parecer, la carga se había incendiado de manera espontánea.

»El capitán nos llamó a la cabina. Tenía un mapa sobre la mesa y se le veía desconcertado. Dijo: “La costa oeste de Australia está cerca, y también es el mes de los huracanes, pero mantendremos la proa del *Judea* rumbo a *Bankok*, y combatiremos el

fuego. No volveremos a retroceder a ninguna parte, aunque nos rostickemos. Primero trataremos de sofocar este maldito fuego quitándole el aire”.

»Lo intentamos. Sellamos todo, pero seguía humeando. Lo hacía a través de rendijas imperceptibles; se colaba a través de los compartimientos; fluía de forma incomprensible aquí, allá y en todos lados; en hilos delgados, en láminas invisibles. Logró colarse a la cabina, al castillo de proa; contaminó los sitios resguardados que se ubicaban en la cubierta, y podía olerse hasta la percha del mástil principal. Era claro que si el humo salía era porque el aire entraba. Era descorazonador. La combustión se negaba a ser sofocada.

»Decidimos usar agua, y quitamos las escotillas. Volúmenes enormes de humo blanquecino, amarillento, grasoso, denso, brumoso y asfixiante ascendían hasta las cofas. Todos los marineros se desplazaron a la popa. Entonces, la nube venenosa se dispersó y regresamos a trabajar en una columna de humo, que no era más densa que la de cualquier chimenea de fábrica.

»Instalamos la bomba de pistón y extendimos la manguera, pero ésta pronto se reventó. Era tan antigua como la embarcación: prehistórica y ya había sido remendada. Entonces, bombeamos con la bomba manual, extrajimos agua en cubetas, y así nos las arreglamos para verter montones del Océano Índico en la escotilla principal. La corriente brillante relampagueó con el brillo del sol, cayó sobre una capa de humo blanco que se arrastraba, y desapareció sobre la superficie negra del carbón. El vapor ascendió mezclándose con el humo. Vertimos agua salada como si se tratara de un barril sin fondo. Nuestro destino era bombear agua en esa embarcación, hacia fuera de ella, hacia adentro. Y después de sacar el agua para no ahogarnos, vaciamos agua en ella con desesperación para no ser incinerados.

»Mientras tanto, en medio de un clima sereno, el *Judea* se desplazaba, “hacer o morir”. El cielo era un milagro de pureza, un milagro de azur. El mar estaba reluciente, azul, claro y brillante, como una piedra preciosa que se extendía hacia todos los lados alrededor del horizonte, como si todo el globo terrestre hubiera sido una joya, un zafiro colosal, una gema transformada en un planeta. Ahí sobre el brillo inmenso de esas aguas tranquilas, el *Judea* avanzaba de manera imperceptible, envuelto en lánguidos e impuros vapores dentro

de una nube perezosa que se desplazaba ligera y lenta a sotavento. Una nube pestilente que profanaba el esplendor del cielo y el mar.

»Durante todo ese tiempo no percibimos ningún fuego. En el fondo del barco, en algún sitio, la carga ardía. Una vez, mientras trabajábamos hombro con hombro, Mahon me dijo con una extraña sonrisa: “Si tan solo el barco tuviera ahora una pequeña filtración como aquella vez que dejamos el Canal, se pondría un alto a este incendio, ¿no lo crees?”. Sin mucha relación con lo que había dicho, respondí: “¿Recuerdas a las ratas?”.

»Como si nada ocurriera, navegábamos y luchábamos contra el fuego al mismo tiempo. El mayordomo cocinaba y nos atendía. De los otros doce hombres, ocho trabajaban mientras que cuatro descansaban. Cada uno de nosotros cumplía con su turno, incluido el capitán. Había igualdad y, si no precisamente fraternidad, también bastante camaradería. Mientras arrojaba una cubeta de agua hacia la escotilla, a veces alguien gritaba: “¡Hurra por *Bankok!*”, mientras que los demás reían. Sin embargo, en general permanecíamos taciturnos y sedientos —¡qué sed!—. Pero debíamos ser cuidadosos con el agua, por lo que teníamos ración estricta. El barco humeaba. El sol resplandecía... Pasen la botella.

»Probamos todo. Incluso intentamos cavar hacia el fuego. Desde luego que no resultó. Ningún hombre podía permanecer más de un minuto abajo. Mahon fue el que intentó primero, se desmayó ahí, y el hombre que fue a sacarlo, también. Los arrastramos a cubierta. Entonces salté para demostrar lo fácil que era. Para ese entonces ya habían aprendido y se limitaron a “pescarme”, creo que con un gancho de cadena atado a un palo de escoba. No me atreví a regresar ni por mi pala que había dejado abajo.

»Las cosas comenzaron empeorar. Colocamos el bote grande sobre el agua, y el segundo estaba listo para ser descolgado. Teníamos también otro, una cosa de catorce pies sobre la grúa de popa, donde estaba a salvo.

»De pronto el humo disminuyó. Intensificamos nuestros esfuerzos para inundar el fondo del barco. En dos días ya no había humo. Todos estábamos sonrientes. Era un viernes. El sábado no trabajamos, pero seguíamos navegando. Por primera vez en dos semanas los hombres se lavaron la cara, así como su ropa, y se les sirvió una cena especial. Hablaron con desdén sobre “combustiones espontáneas”, y concluyeron que eran los

indicados para apagarlas. En ese momento todos sentíamos como si cada uno hubiera heredado una gran fortuna. Sin embargo, un terrible olor a quemado pendía sobre el barco. Al capitán Beard se le veían las cuencas de los ojos huecas y los pómulos hundidos. Nunca había notado lo torcido y jorobado que estaba. Él y Mahon merodeaban con seriedad, olfateando alrededor de las escotillas y los ventiladores. De pronto, me impresionó que Mahon fuera un tipo tan viejo. En lo que a mí respecta, me sentía satisfecho y orgulloso como si hubiera ayudado a ganar una gran batalla naval. ¡Oh, juventud!

»Era una noche tranquila. En la mañana un barco que regresaba a casa se cruzó con el nuestro. El primero que veíamos en meses. Al fin nos aproximábamos a tierra, Punta Java a unas ciento noventa millas al norte.

»Al día siguiente, de ocho a doce, era mi turno de guardia en la cubierta alta de popa. A la hora del desayuno el capitán señaló: “Es increíble cómo persiste ese olor en la cabina”. Cerca de las diez, mientras Mahon, el primer oficial, se encontraba también en la cubierta alta de popa, descendí por un momento a la cubierta principal. La mesa del carpintero se encontraba a popa del mástil mayor. Fumando mi pipa me recargué en ella. El carpintero, un tipo joven, se acercó a conversar y comentó: “Creo que lo hemos hecho muy bien, ¿verdad?”. Entonces, me di cuenta de que el tonto trataba de desequilibrar la mesa y le dije secamente: “Deja eso, Viruta”.

»De inmediato experimenté una rara sensación, una alucinación absurda: me parecía estar en el aire. Escuché alrededor mío algo parecido a la liberación de una respiración contenida, como si de manera simultánea miles de gigantes hubieran exclamado: “¡Puff...!”. Sentí un golpe apagado que de pronto me provocó un dolor en las costillas. No había duda, estaba volando, mi cuerpo hacía una corta parábola. Pero, aunque todo fue muy rápido, recuerdo que pude pensar en varias cosas: “Esto no puede deberse al carpintero, ¿qué es?, ¿un accidente?, ¿un volcán submarino?, ¡¿Carbón...gas?! ¡Por Júpiter!, ¡Explotamos! Todos están muertos. Estoy cayendo en la escotilla trasera del barco. Veo fuego ahí”.

» En el momento de la explosión, el polvo de carbón —que estaba suspendido en el aire de la bodega— había brillado con un tono rojizo. En un pestañeo, en una fracción infinitesimal de segundo, enseguida que el banco se desequilibró, me encontraba por completo extendido sobre la carga. Me levanté y salí como pude, como si hubiera rebotado.

La cubierta era un caos de trozos de madera amontonados, tirados a lo ancho como árboles en un bosque después de un huracán. Frente a mí una cortina inmensa de andrajos sucios se agitaba con suavidad. Era la vela principal que había estallado, y quedado hecha jirones. Pensé: “Los mástiles se desplomarán”. Para salir de ahí, me arrastre a gatas hacia la escalera de la cubierta alta de popa. Al primero que vi fue a Mahon. Tenía los ojos enormes como platos, la boca abierta y, alrededor de su cabeza, su largo pelo blanco levantado, como una aureola plateada. Se encontraba a punto de descender cuando la vista de la cubierta principal moviéndose, sacudiéndose y convirtiéndose en astillas, lo petrificó en el escalón más alto. Lo miré con incredulidad y él, a mí, atónito, con curiosidad. No me había dado cuenta de que yo no tenía ya ni pelo ni cejas ni pestañas; mi joven mostacho se había quemado; mi cara estaba ennegrecida; una de mis mejillas, herida; mi nariz, cortada y mi barbilla sangraba. También había perdido la gorra, uno de los zapatos, y mi camisa había quedado hecha pedazos. No era consciente de todo esto. Me sorprendía que el barco aún flotara, que la cubierta alta de popa estuviera completa y, sobre todo, ver a todos vivos. En contraste, eran sorprendentes la paz del cielo y la serenidad del océano. Supongo que esperaba ver todo aquello convulsionado por el horror... Pasen la botella.

»Desde algún lugar se oía una voz tratando de llamar la atención. En el aire, en el cielo, no podía decirlo. En ese momento vi al capitán. Estaba enloquecido y me preguntó desesperado: “¿Dónde está la mesa de la cabina?!”. Escuchar esa pregunta me produjo una impresión terrible. No estaba tan seguro de encontrarme vivo. Como saben, apenas había volado por el aire y me encontraba impactado por la experiencia. Mahon comenzó a patalear con ambos pies, y le gritó: “¡Dios Bendito! ¿No ve que la cubierta explotó en pedazos!?”. Recobré la voz y tartamudeando, como consciente de una grave falta a mi deber, dije: “No sé dónde está la mesa de la cabina”. Era como un sueño absurdo.

»¿Saben qué quería hacer el capitán después? Ni lo imaginan. Quería poner en orden las perchas. Tranquilo y absorto en sus pensamientos, insistía en arreglar la percha mayor. “No sé si quedó alguien vivo —dijo Mahon al borde del llanto y agregó con amabilidad—: Seguramente quedarán los suficientes hombres para ordenar la percha mayor”.

»Parece que nuestro viejo amigo, el capitán, se encontraba en su camastro dando cuerda a los cronómetros cuando la explosión lo lanzó al aire. En el momento pensó, como dijo después, que el barco había golpeado algo y, entonces, salió corriendo hacia la cabina. Ahí vio que la mesa se había esfumado. Al estallar la cubierta la mesa había caído a la bodega. Ahí, donde esa mañana habíamos tomado nuestro desayuno, solo vio un gran hoyo en el piso. Esto le resultó tan terrible e incomprensible, y lo impresionó tanto, que lo que después vio y escuchó en la cubierta le pareció, en comparación, una tontería. Se dio cuenta de que el timón estaba solo, por lo que su embarcación se encontraba a la deriva. Entonces, su única preocupación era hacer que esa miserable carcasa de barco, sin velas, sin cubierta, y en llamas, volviera a enfilarse hacia su puerto de destino, ¡*Bankok!* Eso era lo que él deseaba. Puedo decirles que ese hombrecillo tranquilo, encorvado, patizambo y casi deforme, resultó inmenso en su determinación de conseguir su objetivo, así como por su tranquila indiferencia respecto a nuestra preocupación. Con un gesto de autoridad nos puso en movimiento y él mismo se hizo cargo del timón.

»Sí, eso fue lo primero que hicimos, ordenar las perchas de ese desastre. Nadie murió o quedó incapacitado, pero todos estaban algo lastimados. Deberían haberlos visto. Varios se encontraban en andrajos, con las caras negras como si fueran estibadores de carbón o afanadores. Otros que se encontraban durmiendo en la parte de abajo, y que fueron despertados al ser expulsados cuando sus literas se desplomaron, temblaban sin parar, y seguían gimiendo incluso cuando estábamos por comenzar a trabajar. Sin embargo, todos pusieron manos a la obra. Integrada por tipos curtidos, esa tripulación de Liverpool tenía lo que se necesitaba. Siempre lo tienen. Lo sé por experiencia. Es el mar que se los da: la grandeza y la soledad que rodea la templanza de sus almas. Entonces tropezábamos, nos arrastrábamos, caíamos y gritábamos nuestros pecados sobre el desastre que limpiábamos. Los mástiles se mantenían, pero no sabíamos hasta qué punto estaban quemados por debajo. Podían derrumbarse en cualquier momento. Con preocupación los observábamos. No se podía adivinar hacia qué lado caerían. Había calma, pero una larga marejada se desarrollaba desde el oeste, y hacía que la embarcación se deslizara.

»Retrocedimos hacia la popa y miramos a nuestro alrededor. De un extremo a otro la cubierta era una maraña de desechos de tablas, astillas y molduras. Los mástiles se

elevaban de ese caos como grandes árboles sobre un enredo de maleza. Los espacios entre esa masa en desorden estaban llenos de algo blancuzco, que se agitaba lentamente, de algo que parecía neblina grasienta. De nuevo el humo surgía del fuego invisible, trepaba como una neblina densa y venenosa en un valle, que era sofocado con madera muerta. Entre la masa de astillas, hilillos de humo perezosos comenzaban a elevarse. Aquí y allá un pedazo de madera, que estaba clavada de manera vertical, parecía un poste. La mitad de un anclaje de aparejos fue lanzada a través de la vela de trinquete, y ahí, sobre la vela sucia, el cielo producía un parche de un azul glorioso. Varias tablas que se mantenían juntas habían caído a través del barandal. Un extremo salía de la borda como un pasillo que no conducía a ningún lugar, o quizá al mar profundo, o a la muerte, como invitando a caminar hacia el patíbulo, y terminar de una vez con nuestras tribulaciones ridículas. Sin embargo, el aire, el cielo, un espíritu, algo invisible llamaba al barco.

»Alguien tuvo la sensatez de mirar por encima de la borda. Ahí estaba el timonel, quien de manera impulsiva había saltado y estaba ansioso por regresar. Con vigor, nadaba y gritaba como un tritón, manteniéndose junto al barco. Le lanzamos una cuerda y, ya en cubierta, ahí estaba con nosotros, escurriendo agua y agotado. El capitán había cedido el timón. Apartado, con el codo en el barandal y la barbilla sobre la mano, miraba con nostalgia el mar. Nos preguntamos: “¿Y ahora qué?”. Enseguida pensé: “Esto es algo como...Es grandioso. ¿Qué pasará?”. ¡Oh, juventud!

»De pronto, a lo lejos, Mahon avistó un vapor a popa. “Podríamos aún hacer algo por el *Judea*”, dijo el capitán. Izamos dos banderas, que en el lenguaje marítimo internacional significaban: “En llamas, necesitamos ayuda inmediata”. Rápidamente el vapor se dirigió hacia nosotros y, con dos banderas en su palo de trinquete, nos comunicó: “Voy en su ayuda”.

»En media hora el vapor se nos había emparejado a barlovento, al alcance, y balanceándose ligeramente con sus motores detenidos. Perdimos la calma y todos gritamos emocionados: “¡Nuestra embarcación explotó!”. Sonriendo y afirmando con la cabeza, un hombre que estaba en el puente y que traía puesto un casco blanco, nos respondió: “¡Sí, está bien, está bien!”. Con su mano nos hizo señales para tranquilizaros, como si fuéramos un montón de niños asustados. Lanzaron uno de sus botes al agua, el cual con sus largos

remos se aproximó a nosotros. Cuatro marineros malayos remaron de manera rítmica. Era la primera vez que veía gente de ese país. Desde entonces los conozco. Lo que más me impactó de ellos en esa ocasión fue su impasibilidad. Llegaron y se nos emparejaron, pero incluso el remero que se encontraba de pie en la proa, y que sujetaba nuestras cadenas con el gancho de su bote, ni siquiera volteó a vernos. Pensé que la gente como nosotros, cuya embarcación había explotado, merecía mayor atención.

»Un hombre pequeño, enjuto como un palo y ágil como un mono, trepó a nuestro barco. Era el primer oficial del barco de vapor. Echó una mirada y gritó: “¡Muchachos, mejor aléjense!”.

»Permanecimos en silencio. Durante un rato en privado el hombre conversó con nuestro capitán. Parecía discutir con él. Después se trasladaron juntos al vapor.

»Cuando el capi regresó, nos enteramos de que el vapor era el *Sommerville*. Estaba a cargo del capitán Nash, y transportaba correo de Australia Occidental a Singapur, vía Batavia. Acordaron que, en lo posible, nos remolcarían a ésta última o Anjer, donde podríamos apagar el fuego por inmersión y, entonces, continuar nuestro viaje a ¡*Bankok!* El capitán parecía emocionado. “¡Lo lograremos!”, comentó con entusiasmo a Mahon, y levantó su puño al cielo. Nadie más dijo una palabra.

»A mediodía, el vapor comenzó a remolcarnos. Navegaba delante de nosotros, ligero y orgulloso. Lo que quedaba del *Judea* lo seguía como una nube de humo con cabezas de mástiles brotando por encima, al final de más de setenta brazas de cuerda de remolque.

»Subimos a enrollar las velas cuadradas. Ahí arriba el humo nos hacía toser, pero con mucho cuidado atamos los rollos a las perchas. ¿Pueden imaginarnos ahí plegando meticulosamente las velas de ese barco, que parecía condenado a no llegar a ninguna parte? No había ninguno de nosotros que no pensara que, en cualquier momento, los mástiles colapsarían. Debido al humo, desde lo alto no podíamos ver el barco. Abajo, otros trabajaban con cuidado, pasándonos las cuerdas con movimientos coordinados. Desde ahí Mahon gritaba: “¡Sujeten, enrollen, arriba!”.

»¿Pueden entenderlo? No creo que alguno de esos muchachos con los que había subido imaginara poder bajar de manera normal. “Creí que bajaríamos saltando fuera de

borda como una masa, maderos y todo, se los juro”, escuché a uno decir. Mientras que otro respondió con desgano: “Eso es lo mismo que pensé”.

»Esos hombres no tenían el hábito de la obediencia. Para un observador, serían un montón de herejes sinvergüenzas y sin remedio alguno. ¿Qué los empujaba a hacerlo?, ¿Qué los hacía obedecerme cuando les pedía dejar caer dos veces el rollo de la vela del trinquete para enrollarlo mejor? No tenían ninguna reputación profesional que cuidar, ni ejemplos ni reconocimientos. No era un sentimiento del deber. Cuando lo querían, y que por lo general así era, todos sabían muy bien eludir, holgazanear y escabullirse. ¿Eran las dos libras y diez peniques por mes lo que los obligaba a estar allá arriba? No, ellos no pensaban que su sueldo era suficiente. Era algo en ellos, algo innato, sutil y perdurable. No podría asegurar que la tripulación de un barco mercante francés o alemán no lo habría hecho también, pero dudo que lo haría de la misma manera. Había integridad en ello, algo sólido como un principio, y maestría como si fuera un instinto, la revelación de algo secreto. De eso oculto, ese don del bien o el mal que hace la diferencia racial, que moldea el destino de las naciones.

»Fue esa noche, a las diez, que por primera vez desde que habíamos estado luchando contra él vimos al fuego. La velocidad que alcanzó la embarcación al ser remolcada había atizado las brasas de la destrucción. Un destello azul apareció en la proa, brillando debajo de los destrozos de la cubierta. Parpadeaba en ciertas zonas. Parecía agitarse y deslizarse como la luz de una luciérnaga. Fui quien primero vio las llamas e informó a Mahon, quien dijo: “Se terminó el juego. Hasta aquí llegamos, reapareció el fuego, no se ha extinguido. Es mejor que detengamos el arrastre o, de lo contrario, el *Judea* estallará repentinamente de proa a popa, antes de que podamos evacuar”.

»Lanzamos un grito e hicimos sonar las campanas para llamar la atención del vapor que seguía remolcando. Finalmente, Mahon y yo tuvimos que arrastrarnos hacia la proa y cortar la cuerda con un hacha. No hubo tiempo de deshacernos de los amarres. Debajo de nuestros pies, mientras regresábamos a la popa, podían observarse lenguas rojas de fuego que lamían el desorden de las astillas.

»De inmediato se dieron cuenta en el vapor de que la cuerda se había cortado, por lo que hicieron sonar con fuerza su sirena. Sus luces podían verse explorar alrededor de un

ancho círculo. El barco de vapor se acercó oscilando cerca de nuestro costado y se detuvo. En un grupo compacto y mirando hacia él, todos nos encontrábamos sobre la cubierta alta de popa. Cada hombre había salvado un pequeño bulto o una bolsa. De pronto, una llamarada en forma cónica y con una cresta torcida estalló hacia delante, y arrojó un círculo de luz sobre el mar negro, con las dos naves agitándose suavemente en su centro, una al lado de la otra. Durante horas el capitán Beard, inmóvil y en silencio, había permanecido sentado en las rejillas, pero ahora, con lentitud se levantó y avanzó frente a nosotros hacia los obenques del mástil de mesana.

»«¡Vámonos, apresúrense! —gritó el capitán Nash y aclaró—: tengo a bordo bolsas de correo por transportar. Los llevaré junto con sus botes a Singapur”.

»«¡No, gracias! —respondió nuestro capi—: debemos presenciar el final del barco”.

»«No puedo esperar más tiempo —dijo el primero y agregó—: el correo, ustedes entienden”.

»«¡Claro!, ¡claro! Entendemos”.

»«¡Muy bien! Informaré de ustedes en Singapur... ¡Adiós!”.

»El capitán Nash agitó la mano para despedirse. En silencio nuestros hombres dejaron caer sus bultos. El vapor avanzó y, al salir del círculo iluminado, desapareció repentinamente de nuestra visión que era ennegrecida por el fuego que ardía ferozmente. Entonces supe que vería el *Oriente* por primera vez como el comandante de un bote pequeño. Pensé que estaba bien, y que la lealtad a ese viejo barco, el *Judea*, era lo correcto. Debíamos presenciar lo último que quedaba de él. ¡Oh, el glamur de la juventud! ¡Oh, su fuego! Más deslumbrante que las llamas de un barco ardiendo, que lanza una luz mágica sobre la tierra extensa, que salta con audacia hacia el cielo, y que pronto será apagada por el tiempo, más cruel, más despiadado, más amargo que el mar, y que, como las llamas del barco que arde, se encuentra rodeado por una noche impenetrable.

»Con sus maneras amables pero inflexibles, el capitán nos advirtió que era nuestro deber salvar para las aseguradoras tanto como pudiéramos del equipo de la embarcación. Entonces, mientras la proa ardía alumbrándonos, fuimos a trabajar a la popa. Sacamos

montones de basura. ¡¿Qué no rescatamos?! Un barómetro viejo que había sido fijado con una cantidad absurda de tornillos, casi me cuesta la vida cuando un torrente repentino de humo salió disparado hacia mí. Sin embargo, alcancé a escapar a tiempo. Había reservas de diversos tipos, tales como rollos de lona y carretes de cuerda. La popa parecía un bazar marino. Los botes habían sido trasladados a las regatas. Podría pensarse que el viejo capitán deseaba conservar lo más que pudiera de su primera misión a cargo. Permanecía muy, muy callado, y se veía desconcertado. ¿Pueden creerlo? Quería llevarse en el bote grande con él un tramo de cable viejo, y un ancla de arrastre ligera. “¡Sí, señor!”, respondimos con calma y amabilidad, pero de manera discreta los tiramos por la borda. El pesado botiquín se fue de la misma manera, así como dos bolsas de café verde, latas de pintura (¡imagínense, pintura!), y muchas otras cosas. Luego me encomendaron, junto con dos mozos, hacer espacio en los botes, y alistarlos para cuando fuera necesario abandonar el barco.

»Dejamos todo preparado, instalamos el mástil del bote grande que estaba a cargo de nuestro capi y, entonces, no sentí remordimiento por sentarme un momento. Tenía la cara irritada, me dolía cada extremidad como si estuviera rota, sentía todas las costillas, y habría jurado tener una torcedura en la columna. Atados a la popa, los botes permanecían en medio de una profunda niebla, y alrededor se podía ver el círculo del mar iluminado por el fuego. Una llama gigante se levantó recta y clara. Estalló provocando un ruido parecido a un zumbido de alas, con rugidos como de trueno. Se escucharon crujidos, detonaciones, y, del cono de la flama, se elevó una ráfaga de chispas. De la misma forma como nace el hombre para la aflicción, para los barcos que naufragan y, también, para los que se incendian.

»Lo que me inquietó fue que aunque el barco se encontraba recostado sobre el oleaje y en la dirección del viento, que era un simple respiro, los botes no podían mantenerse detrás de la popa donde estaban a salvo, sino que con esa actitud testaruda que tienen se mantenían a su costado, balanceándose junto a él. Lo golpeaban de manera peligrosa y acercándose a las llamas, mientras que el barco se desplazaba sobre ellos. Además, siempre existía el peligro de que en cualquier momento los mástiles se inclinaran sobre el costado. Con mis dos ayudantes y el apoyo de remos y bicheros, mantuvimos a los botes

alejados del barco tan bien como pudimos. Sin embargo, al tener que hacerlo de manera continua, se volvió desesperante, ya que no había razón para que no partiéramos de inmediato. No podíamos ver a los que estaban a bordo del *Judea* ni imaginar la causa del retraso. Los encargados de los botes maldecían con desgano. Yo tenía no solo mi parte del trabajo, sino que también debía mantener en el suyo a los dos hombres a mi cargo, quienes mostraban un deseo constante de darse por vencidos y dejar que las cosas se vinieran abajo.

»Decidí gritar para saber qué sucedía: “Hola allá arriba en cubierta”. Después alguien se asomó y agregué: “Estamos listos por aquí”. La cabeza desapareció, pero pronto surgió de nuevo y nos informó: “El capitán dice que todo está bien, señor, y que mantengan los botes bien alejados al barco”.

»Pasó media hora. De pronto se escuchó un ruido espantoso: un traqueteo, el arrastre de cadenas, un silbido de agua. Millones de chispas saltaron en una columna de humo temblorosa, que permaneció inclinada ligeramente sobre el barco. Las serviolas habían quedado hechas cenizas, y las dos anclas, calientes al rojo vivo, habían caído al fondo del océano, arrastrando con ellas doscientas brazas de cadena incandescente. El barco se sacudió, la masa de flamas se balanceaba como si estuviera a punto de colapsar. El juanete de proa se desplomó y salió proyectado hacia el piso, como si fuera una flecha de fuego. Saltó a un remo de distancia de los botes, que flotaban tranquilamente en la oscuridad sobre un mar luminoso. Grité de nuevo a cubierta. Después de un tiempo, un hombre en un tono inesperadamente alegre, pero amortiguado como si hubiera tratado de hablar con la boca cerrada, me dijo: “Regreso enseguida señor”. Después desapareció. Durante un largo tiempo no escuché otra cosa que el zumbido y el rugido del fuego. También hubo silbidos. Los botes saltaban, se jaloneaban de los cabos sujetos al barco, se encimaban juguetonamente uno sobre otro, se golpeaban entre ellos, y todos juntos nos balanceábamos contra el costado del barco. No podía aguantar más, por lo que trepando de una cuerda me encaramé a la popa.

»Arriba en cubierta brillaba tanto como de día. Al aparecer así frente a mí, la cortina de fuego era una visión aterradora y, al principio, el calor era insoportable. En un sillón que habían arrastrado fuera de la cabina, el capitán Beard dormía con las piernas recogidas y

un brazo debajo de la cabeza, y con la luz jugueteando sobre él. ¿Sabían en qué se entretenían los demás? Estaban sentados en la parte trasera del barco entorno a un contenedor abierto, comiendo pan y queso, y bebiendo una botella de cerveza oscura.

»Con el trasfondo de las flamas torciéndose como lenguas feroces sobre sus cabezas, parecían estar en casa, como salamandras, como una banda de piratas desesperados. El fuego brillaba en lo blanco de sus ojos y se reflejaba en algunas partes de su piel blanca, que asomaba a través de sus camisas rotas. Mostraban marcas como de haber participado en una batalla naval: las cabezas vendadas, los brazos atados y una tira de andrajo sucio alrededor de una rodilla. Cada hombre tenía además una botella entre las piernas y un pedazo de queso en la mano. Mahon se levantó. Con su bella pero poco respetable cabeza, su perfil ganchudo, su larga barba blanca, y con una botella sin descorchar en la mano, parecía uno de esos temerarios ladrones de mar de vieja factura, feliz en medio de la violencia y el desastre. Me dijo solemnemente: “La última comida a bordo. No hemos comido en todo el día, y no tiene sentido abandonar todo esto —mostró la botella y señaló al capitán que dormía—: Nos dijo que no tenía ganas de comer, así que lo puse a dormir. No sé si te has dado cuenta, joven compañero, que el hombre no ha tenido descanso en varios días, y que será muy poco el que tendremos en los botes”. Respondí indignado: “Pronto no habrá botes si se hacen los tontos por más tiempo”.

»Me acerqué al capi y le sacudí el hombro. Abrió los ojos, pero no se movió. “Es hora de abandonar el barco, señor”, le dije con calma. El capitán Beard se levantó con dificultad, miró las llamas en el mar que brillaban alrededor del barco, y aquello negro a lo lejos, negro como tinta. Miró las estrellas que parpadeaban débilmente, a través de un delgado velo de humo en un cielo negro, negro como Erebus³³. “Los más jóvenes primero”, dijo.

»El humilde marinero, limpió su boca con el dorso de su mano, se incorporó, se trepó sobre el coronamiento de popa y desapareció. Los demás lo siguieron. Al momento de partir,

³³ Erebus es el dios griego de la región oscura del inframundo, y la personificación de la oscuridad. Uno de los seres más importantes del mito griego de la creación. Es hijo de Caos, quien es también la madre de la esposa de Erebus, Nyx, quien es la personificación de la noche. Estos dos últimos eran considerados en la mitología griega tradicional como fuerzas, mas que como dioses antropomorfos. Véase <https://www.britannica.com/topic/Erebus>. Consultado el 24 de octubre de 2023.

uno de ellos se detuvo para vaciar su botella y, con fuerza, la arrojó al fuego gritando: “¡Toma esto!”.

»El capi permaneció desconsolado. Por un momento lo dejamos conversar solo con su primer mando, el *Judea*. Después subí de nuevo por él y, por fin, lo bajé a los botes. Ya era hora. El acero sobre la popa se encontraba ya demasiado caliente.

»Cortamos la boza del bote más largo y los tres botes que estaban amarrados juntos se alejaron del barco. Cuando lo abandonamos, habían pasado solo dieciséis horas desde la explosión. Mahon estaba a cargo del segundo bote y yo del más pequeño, el de catorce pies. El más grande podría habernos llevado a todos, pero el capitán había dicho que debíamos salvar lo más que pudiéramos para las aseguradoras. De esta manera obtuve mi primer mando. Llevaba dos hombres conmigo, un saco de galletas náuticas, algunas latas de carne, y un tonel con agua. Me dieron la orden de seguir de cerca al bote más grande, para que pudiéramos trasladarnos a él en caso de mal tiempo.

»Pero, ¿Saben lo que pensé? Que me separaría tan pronto como pudiera. Quería tener mi primer mando todo para mí. No iba a navegar en una flota si podía hacerlo de manera independiente. Llegaría a tierra por mí mismo y vencería a los otros botes. ¡Juventud! ¡Toda la juventud! La tonta, encantadora y bella juventud.

»Sin embargo, no partimos enseguida. Debíamos presenciar el final del *Judea*. Esa noche los botes quedaron a la deriva agitándose en el oleaje. Los hombres dormitaban, caminaban, suspiraban y gruñían. Mientras tanto, yo contemplaba al barco en llamas.

»Entre la oscuridad de la tierra y el cielo, el barco ardía ferozmente dentro de un círculo siniestro formado por reflejos de color rojo sangre. Una llama alta y clara, inmensa y solitaria, se elevó desde el océano, y de su cima el humo negro se esparció en el cielo. La embarcación ardía de manera furiosa, melancólica e imponente, como una pira funeraria en la noche, rodeada por el mar y observada por las estrellas. Al final de sus arduos días, una muerte majestuosa le había llegado a nuestro viejo barco, como una gracia, como un regalo, como una recompensa. La entrega de su alma cansada al cuidado de las estrellas y el mar fue conmovedora, como la imagen de un triunfo glorioso. Poco antes del amanecer, los mástiles se desplomaron y, por un momento, se produjo un estallido y un caos de chispas

que, con ráfagas de fuego, parecieron invadir la noche, paciente y vigilante, la vasta noche que yacía silenciosa sobre el mar. A la luz del día el barco era solo un cascarón calcinado, que flotaba quieto bajo una nube de humo, cargando una masa de carbón incandescente.

»Sacamos los remos. Con el más grande a la cabeza y como en una procesión, los botes se desplazaron alrededor de los restos del barco. Mientras remábamos junto a su popa, un delgado dardo de fuego se disparó con malicia hacia nosotros, y, de pronto, el barco se hundió. Primero la proa en medio de un gran zumbido de vapor. La popa que no se había consumido, fue lo último en hundirse. Sin embargo, su pintura ya había desaparecido, se había resquebrajado y descarapelado. Ya no tenía ni letras ni palabras, ningún obstinado objeto que fuera como su alma y que al amanecer iluminara su credo y su nombre.

»Tomamos nuestro camino hacia el norte. Una brisa surgió y, cerca de mediodía, todos los botes se juntaron por última vez. En el mío no tenía ni mástil ni vela, pero fabriqué uno con un remo que había de sobra, mientras que un toldo me sirvió como vela y, un bichero, como percha. Sabía que mi bote navegaba con un mástil demasiado grande, pero confiaba que con el viento en popa podía ganarles a los otros dos. Tuve que esperarlos. Cuando llegaron, todos echamos un vistazo al mapa del capitán y, después de una cordial comida de pan duro y agua, obtuvimos de él nuestras últimas indicaciones. Fueron simples: “navegar al norte y, en lo posible, mantenernos juntos”. A mí me dijo: “Marlow, ten cuidado con ese aparejo improvisado”. Mahon, por su parte, cuando con orgullo lo rebasé, arrugó su ganchuda nariz y me gritó: “Navegarás tu barco bajo del agua, si no tienes cuidado, muchacho”. Era un viejo malicioso. ¡Que el mar profundo, donde ahora duerme, lo arrulle con ternura hasta el fin de los tiempos!

»Antes del atardecer, una gruesa borrasca pasó sobre los dos botes que iban muy detrás del mío, y fue lo último que por un tiempo vi de ellos. Al día siguiente, piloteaba mi cascarón de nuez, mi primer mando, con nada más que agua y el cielo a mi alrededor. En la tarde, a lo lejos, observé las velas altas de un barco, pero no dije nada; tampoco lo notaron mis hombres. Como pueden imaginar, tenía miedo de que el barco viajara de regreso a casa, y no tenía la intención de dar vuelta ahora, ya tan cerca de los portales del *Oriente*. Navegaba hacia Java, otro nombre mágico como *Bankok*. Timoneé muchos días.

»No necesito decirles lo que es estar perdido en un bote al aire libre. Recuerdo días y noches de calma, cuando remábamos y remábamos, pero el bote parecía seguir en el mismo lugar, como hechizado en medio del círculo del horizonte marino. Recuerdo el calor y las inundaciones provocadas por las lluvias torrenciales, las cuales nos mantenían implorando por nuestra preciada vida, pero que también llenaban nuestro barril de agua. Recuerdo dieciséis horas seguidas con la boca seca como ceniza, y con un remo como timón en la popa para mantener mi mando hacia delante, hacia el mar abierto. Hasta entonces, no sabía lo que era capaz de lograr. Recuerdo las caras de fatiga y las figuras desanimadas de los dos hombres a mi cargo. Recuerdo mi juventud y la sensación de que nunca más volvería, de que podía vivir para siempre, sobrevivir al mar, la tierra, y a todos los hombres. Ese engañoso sentimiento. El mismo que nos atrae a los placeres, a los peligros, al amor, al vano esfuerzo o a la muerte. La triunfante convicción de la fuerza, el calor de la vida en un puñado de polvo, el brillo en el corazón que con cada año se apaga, se enfría, se empequeñece, y expira, expira demasiado pronto, antes que la vida misma.

»Así es como miro al *Oriente*. He visto sus lugares secretos y me he asomado a su alma, pero ahora lo veo siempre desde un pequeño bote: una silueta alta de montañas durante la mañana, azulada y lejana, como una débil neblina a mediodía, o una pared rugosa de color púrpura al atardecer. Tengo en mi mano la sensación del remo y, en mis ojos, la imagen del mar ardiente y azul. También veo una bahía amplia, lisa como vidrio, reluciente como hielo y que brilla en la oscuridad. Una luz roja arde a lo lejos sobre la penumbra de la tierra, y la noche es suave y cálida. Remamos con los brazos adoloridos y, de pronto, de la noche tranquila surge una ráfaga de viento, un soplo débil y tibio, cargado de olores exóticos, de floraciones y de maderas aromáticas. Es el primer susurro del *Oriente* en mi cara, el cual nunca podré olvidar. Era imperceptible y cautivador, como un hechizo, como el susurro de una promesa de placeres misteriosos.

»Durante once horas habíamos remado y resistido en este tramo final de la travesía. Dos remaban y aquél a quien le tocaba descansar se sentaba en la caña del timón. Habíamos logrado alcanzar la luz roja de esa bahía y nos dirigimos ahí, imaginando que debía marcar algún pequeño puerto costero. Pasamos dos embarcaciones extranjeras de popa elevada que pernoctaban ancladas. Aproximándonos cerca de la luz, ahora muy

tenue, enfilamos la nariz del bote hacia el extremo de un muelle saliente. Cuando llegamos, estábamos enceguecidos por la fatiga. Mis hombres arrojaron los remos y exhaustos se desplomaron sobre las bancas del bote. Me dirigí hacia un montículo. Una corriente se agitaba con suavidad. La oscuridad perfumada de la costa se agrupaba en enormes masas. Quizá era una gran densidad de cúmulos colosales de vegetación, formas mudas y fantásticas. A su pie, el semicírculo de una playa brillaba débilmente, como una ilusión. No había ninguna luz ni agitación ni sonido. El misterioso *Oriente* me observaba, perfumado como una flor, silencioso como la muerte, oscuro como una tumba.

»Me senté, estaba exhausto, más allá de lo que se puede expresar con palabras, pero estaba exultante como un conquistador, insomne y en trance, como si me encontrara ante un enigma profundo y trascendente.

»Un chapoteo de remos como si fueran grandes palmadas, una inmersión constante que agitaba la superficie del agua y que era intensificada por el silencio de la costa, me hizo saltar. Un bote, un bote europeo se aproximaba. Invoqué el nombre de los muertos: “¡*Judea* por acá!”. “¿Eres tú, Marlow?”, contestó alguien. Era el capitán. Yo había llegado tres horas antes que el bote líder. Estaba contento de oír la voz del viejo, temblorosa y cansada. Le grité: “Tenga cuidado con el borde de esa escollera, señor”.

»Se aproximó con cuidado, y me pasó el cable de plomo que habíamos salvado para las aseguradoras. Aflojé la boza de mi bote y caí al costado. El capitán era una figura maltrecha sentada en la popa, mojado de rocío, y con sus manos entrelazadas sobre las piernas. Sus hombres se encontraban ya dormidos. “Tuve una experiencia terrible — murmuró el capitán y añadió—: Mahón viene detrás, no muy lejos”. Platicamos en susurros muy bajos, como con temor de despertar a la tierra. Pero, ni cañones ni truenos ni terremotos habrían despertado a sus hombres.

»Al mirar alrededor, mientras hablábamos, pude ver a lo lejos en el mar una luz brillante viajando en la noche. Le dije: “Hay un vapor pasando por la bahía”. Nos dimos cuenta de que el barco no pasaba, sino que entraba, e incluso se acercó y fondeó. “Me gustaría que te enteraras si es inglés, quizá puedan trasladarnos a algún lugar”, comentó el viejo. Parecía ansioso. Así que, con golpes y patadas, logré despertar a uno de mis hombres

a un estado de sonambulismo. Le di un remo, tomé el otro, y remamos hacia las luces del vapor.

»En la embarcación podía oírse un murmullo de voces, los sonidos huecos y metálicos del cuarto de máquinas, y pasos en la cubierta. Sus ojos de buey brillaban, redondos como pupilas dilatadas. Algunas figuras se movían alrededor y había un hombre poco visible en lo alto del puente de mando. Escuchó mis remos.

»Luego, antes de que pudiera abrir mis labios, el *Oriente* me habló pero con una voz de *Occidente*. Un caudal de palabras fue vertido en el enigmático silencio. Palabras foráneas, enojadas, mezcladas con otras, e incluso oraciones completas de inglés correcto, lo cual resultó menos extraño, pero aún sorprendente. La voz juró y maldijo con violencia. Con una descarga de frases poco amables se perturbó la paz solemne de la bahía. Empezó por llamarme cerdo y, desde ahí, fue ascendiendo en adjetivos irrepetibles en nuestra lengua. Después, en lo alto y de manera escandalosa, el hombre comenzó a maldecir en dos idiomas, con una sinceridad en su enojo que casi me convenció de que, de alguna forma, yo había pecado en contra de la armonía del universo. Difícilmente podía verlo, pero comencé a pensar que se provocaría una convulsión. De pronto se detuvo y pude oírlo resoplar y silbar como una marsopa.

»Le pregunté: “Perdón, ¿qué barco de vapor es éste?”.

»“¿Eh? ¿Qué quiere? ¿Quién es usted?”, respondió.

»“Somos la tripulación náufraga del *Judea* —respondí y agregué—: Una embarcación inglesa que se incendió en el mar. Llegamos aquí anoche. Soy el segundo oficial. El capitán se encuentra en el bote grande y desea saber si podría llevarnos a algún lugar”.

»“¡Oh, Dios mío!... Este es el *Celestial* de Singapur, en viaje de regreso —dijo y añadió—: Me pondré de acuerdo con su capitán en la mañana... ¿Me escuchó hace un momento?”.

»“Creo que toda la bahía lo escuchó”, respondí.

»“Pensé que eran un bote de cabotaje. Ahora, escúcheme. Ese vigilante, sinvergüenza y holgazán, se fue a dormir de nuevo. Lo maldigo. No hay luz y estuve a punto de cometer un terrible error al final de este endemoniado muelle. Es la tercera vez que me hace esta jugarreta. ¿Puede alguien aguantar este tipo de cosas? Es suficiente para enloquecer a cualquiera. Lo reportaré.... Llamaré al encargado para que lo despida... Mire, no hay luz. Está apagada, ¿no es cierto? Lo llevaré a usted para que testifique que la luz está apagada. Debería existir una luz, sabe. Una luz roja en el...”.

»“Había una luz”, respondí con calma.

»“¡Pero está apagada! ¿Qué sentido tiene hablar de esta manera? Puede ver por usted mismo que está apagada, ¿no? Si tuviera que sacar a un valioso barco de vapor a lo largo de esta costa olvidada de Dios también usted desearía una luz. Patearé a ese cuidador a lo largo de su miserable muelle. Verá si no lo hago”.

»“Entonces, ¿puedo decir a mi capitán que nos llevará?”, interrumpí.

»Respondió con brusquedad: “Sí, los llevaré. Buenas noches”.

»Regresé a la escollera y, al fin, pude dormir. Había enfrentado el silencio del *Oriente*. Había escuchado algunos de sus lenguajes, pero cuando abrí de nuevo mis ojos el silencio era total como si nunca se hubiera roto. Estaba recostado en una corriente de luz y jamás había visto el cielo tan lejos y tan alto. Permanecí así sin moverme.

»Entonces, vi a los hombres del *Oriente* que me observaban. Toda a lo largo, la escollera se encontraba llena de gente. Vi caras morenas, bronceadas, amarillas. Vi sus ojos negros, el brillo, el color de una multitud del *Oriente*. Todos esos seres miraban sin murmurar, sin un respiro, sin un movimiento. Miraban hacia los botes, a los hombres durmiendo, quienes durante la noche habían venido hacia ellos del mar. Nada se movía: las frondas de las palmas permanecían quietas ante el cielo, y ninguna rama se agitaba a lo largo de la costa. Los techos cafés de las casas ocultas se asomaban a través del follaje verde, a través de grandes hojas que colgaban brillantes y quietas, como forjadas de un metal pesado. Ahí estaba el *Oriente*, resplandeciente y sombrío, vivo y sin cambios, lleno de peligros y promesas. El de los navegantes de antaño, tan antiguo y misterioso. Y estos eran sus hombres. Me levanté de manera abrupta. De un extremo a otro se produjo una ola

de movimiento entre la multitud. Pasó a través de las cabezas, meció los cuerpos, corrió a lo largo de la escollera como un murmullo en el agua, como un suspiro de aire en un campo, y todo quedó quieto de nuevo. Lo veo ahora: la amplia extensión de la bahía, las arenas brillantes, la infinita y diversa riqueza del verde, el mar azul como de un sueño, la muchedumbre de caras atentas, el resplandor de color vivaz, el agua reflejándolo todo, la curvatura de la costa, la escollera, la extraña nave de popa alta, flotando tranquila, y los tres botes con hombres del *Occidente*, exhaustos, ajenos a la tierra, a la gente y a la violencia del brillo del sol. Dormían arrojados a lo largo de las bancas de los botes, enrollados en los tabloncillos del fondo y en las descuidadas posiciones de la muerte. La cabeza del capitán, quien se encontraba reclinado en la popa del bote grande, había caído sobre su pecho, y parecía como si nunca fuera a despertarse. Más allá, con su larga barba blanca y extendida sobre su pecho, la cara del viejo Mahon estaba volteada hacia el cielo, como si hubiera sido asesinado en la caña del timón donde estaba sentado. Amontonado sobre la proa del bote, un hombre dormía abrazando la punta y con su mejilla recostada en la regala. El *Oriente* los observaba en silencio.

»Desde entonces conozco la fascinación que produce esta tierra. He visto las costas misteriosas, las aguas tranquilas, la tierra de naciones morenas, donde una Némesis³⁴ sigilosa permanece a la espera, persigue y vence a tantos de la raza conquistadora, quienes se sienten orgullosos de su sabiduría, de su conocimiento y de su fuerza. Pero, para mí todo el *Oriente* está contenido en esa visión de mi juventud. Todo está en ese momento cuando abrí mis ojos jóvenes y me topé con él, debido a una disputa con el mar. Era joven y lo vi observándome. ¡Esto es todo lo que me queda de él! Solo un momento, un momento de fortaleza, romanticismo, fascinación, y de ¡juventud!... Un destello del sol sobre una extraña costa, un tiempo para recordar, para suspirar. Adiós, buenas noches. ¡Adiós!».

Bebió un trago.

³⁴ Diosa griega que entre otros personifica la condena o la desaprobación de los dioses sobre la presunción humana. Véase <https://www.britannica.com/topic/Nemesis-Greek-religion> . Consultado el 5 de septiembre de 2023.

«¡Ah! Aquellos viejos y buenos tiempos... ¡La juventud y el mar! ¡El Glamur y el mar! Ustedes Lo han conocido. ¿Qué era? ¿Qué había en él? ¿Qué? La vida misma. El bueno, poderoso mar, la sal, el amargo mar, que podría murmurarte, rugirte y dejarte sin aliento».

Bebió otro trago.

«Todo eso maravilloso es el mar, creo, el mar mismo, o ¿es solo la juventud? ¿quién puede decirlo? Ustedes aquí, quizá. Todos ustedes han obtenido algo de la vida. Lo que se puede obtener en tierra: dinero, amor. Pero, díganme, ¿no fue ése el mejor tiempo cuando éramos jóvenes en el mar, jóvenes y no teníamos nada, en el mar que no da nada, excepto golpes duros y, a veces, la oportunidad de sentir tu fuerza. Solo eso? ¿De qué se arrepienten?»

Todos asentimos: el hombre de finanzas, el contador y el abogado. Todos asentimos sobre la mesa pulida, que como una superficie de agua oscura reflejaba nuestras caras fruncidas y arrugadas. Nuestras caras marcadas por el esfuerzo, por las decepciones, por los logros y por el amor. Nuestros ojos cansados que aún buscan, que siempre buscan, que buscan con ansia aquello de la vida que mientras se espera ya se fue, y que ha pasado sin ser visto, en un suspiro, en un destello, junto con la juventud, con la fuerza, con la excitación y el misterio de las ilusiones.

IV. Glosario³⁵

A

aferrar. Plegar las velas de cruz, asegurándolas sobre sus vergas, y las de cuchillo, toldos, empavesadas, etc., sobre sus nervios o cabos semejantes.

amurada. Cada uno de los costados del buque por la parte interior.

aparejo. Conjunto de palos, vergas, jarcias y velas de un buque.

aparejo de gata. Aparejo que sirve para llevar el ancla desde la superficie del agua a la serviola, cuando se eleva.

arboladura. Conjunto de árboles y vergas de un buque.

azur. Color heráldico que en pintura se representa con el azul oscuro y en el grabado por medio de líneas horizontales muy espesas.

B

babor. Lado izquierdo de una embarcación mirando de popa a proa, y, por extensión, de un avión u otra aeronave.

barlovento. Parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado. Diferente a sotavento, que es la parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado.

barómetro. Instrumento que sirve para determinar la presión atmosférica.

bichero. Asta larga que en uno de los extremos tiene un hierro de punta y gancho, y que sirve en las embarcaciones menores para atracar y desatracar y para otros diversos usos.

³⁵ Las definiciones en este glosario están tomadas del *Diccionario de la lengua* española de la Real Academia Española. Cabe señalar que algunos de los términos que se incluyen poseen varias acepciones. Sin embargo, en este glosario solo se incluyen los relacionados con la navegación. Véase <https://dle.rae.es/>.

boza. Cabo de pocas brazas de longitud, hecho firme en la proa de las embarcaciones menores, que sirve para amarrarlas a un buque, muelle, etc.

borrasca. Perturbación atmosférica caracterizada por fuertes vientos, abundantes precipitaciones y, a veces, fenómenos eléctricos.

braza. Unidad de medida de profundidad usada en cartografía marina, equivalente a 1,829 m.

bricbarca. Buque de tres o más palos sin vergas de cruz en la mesana.

C

cabotaje. Navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa.

cabrestante. Torno de eje vertical que se emplea para mover grandes pesos por medio de una maroma o cable que se va arrollando en él a medida que gira. Un cabrestante de barco es un dispositivo que se instala en la cubierta para diferentes aplicaciones, como el anclaje del barco, el amarre del barco o las operaciones de manejo de la cubierta.

calafatear. Cerrar las juntas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua.

casarón de nuez. Embarcación muy pequeña para el uso a que se destina.

casco. Cuerpo de la nave o avión con abstracción del aparejo y las máquinas.

cazar. Poner tirante la escota, hasta que el puño de la vela quede lo más cerca posible de la borda.

clíper. Buque de vela, fino, ligero y muy resistente. Buque de vela, fino, ligero y muy resistente.

cofa. Meseta colocada horizontalmente en el cuello de un palo para fijar los obenques de gavia, facilitar la maniobra de las velas altas, y antiguamente, también para hacer fuego desde allí en los combates.

corbeta. 1. Buque de guerra de características similares a la fragata, pero con menor tonelaje y autonomía. 2. Antiguo buque de guerra, con tres palos y vela cuadrada, semejante a la fragata, aunque más pequeña.

coronamiento. Parte de borda que corresponde a la popa del buque.

D

dársena. Parte de un puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo y la carga y descarga de embarcaciones.

E

escota. Cabo que sirve para cazar las velas.

escollera. Obra hecha con piedras echadas al fondo del agua, para formar un dique de defensa contra el oleaje, para servir de cimiento a un muelle o para resguardar el pie de otra obra.

escotilla. Abertura en la armazón de una nave, aeronave o carro de combate, que comunica con un espacio interior.

escuadra. Conjunto de embarcaciones que tienen un destino común. Flota de guerra. Flota pesquera.

estribor. Lado derecho de una embarcación mirando de popa a proa, y, por extensión, de un avión u otra aeronave.

F

flota. conjunto de embarcaciones que tienen un destino común. Flota de guerra. Flota pesquera.

fondear. Dicho de una embarcación o de cualquier otro cuerpo flotante: Asegurarse por medio de anclas que se agarren al fondo de las aguas o de grandes pesos que descansen en él.

fragata. 1. Buque de guerra para misiones de patrulla y escolta dotado con armas antisubmarinas, antiaéreas y de superficie. 2. Buque que tenía tres palos, con cofas y vergas en todos ellos.

G

gavia. Vela que se coloca en uno de los masteleros de una nave, especialmente en el mastelero mayor. 2. Cada una de las velas correspondientes en los otros dos masteleros. El navío navega con las tres gavias, porque lleva gavia, velacho y sobremesana.

grátil. Extremidad u orilla de la vela, por donde se une y sujeta al palo, verga o nervio correspondiente.

J

juanete. Cada una de las vergas que se cruzan sobre las gavias, y las velas que en aquellas se envergan.

M

mástil. Palo de una embarcación.

milla. Medida de longitud itineraria, que adopta distintos valores según los usos. 2. Medida itineraria de los romanos, que equivalía a 1478,5 m.

milla marina, o milla náutica. Medida de longitud usada especialmente en la navegación, equivalente a 1852 m.

milla terrestre. Medida de longitud equivalente a 1609 m.

molinete. Especie de torno dispuesto horizontalmente y de babor a estribor, a proa del palo trinquete.

monzón. Viento periódico que sopla en ciertos mares, particularmente en el océano Índico, unos meses en una dirección y otros en la opuesta. Véase también 'borrasca'.

O

obenque. Cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente.

ojo de buey. 1. Ventana o claraboya circular. 2. Mar. Farol pequeño de aceite, con una lente que sirve a bordo para leer la graduación del sextante, y otros usos.

P

pairar. Dicho de una nave: Estar quieta con las velas desplegadas y las escotas (cabos) sueltas.

pantoque. Parte casi plana del casco de un barco, que forma el fondo junto a la quilla.

patrón. Hombre que manda y dirige un pequeño buque mercante.

percha. Tronco enterizo del árbol, descortezado o no, que por su especial tamaño sirve para la construcción de piezas de arboladura, vergas, botalones, palancas, etc.

pescante. Pieza saliente de madera o hierro sujeta a una pared, a un poste o al costado de un buque, etc., que sirve para sostener o colgar de ella algo.

popa. Parte posterior de una embarcación y, por extensión, de otros vehículos.

proa. Parte delantera de una embarcación, con la cual corta las aguas, y, por extensión, de otros vehículos.

punto de mando. Lugar desde donde se gobierna un barco y desde el cual el oficial de guardia puede comunicar sus órdenes a los diferentes puntos de la nave.

puño. Cada uno de los vértices de los ángulos de las velas.

Q

quilla. Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.

R

rasel. También conocido como 'delgado' o cada una de las partes de los extremos de popa y de proa, en las cuales se estrecha el pantoque.

regala. Tablón que cubre todas las cabezas de las ligazones en su extremo superior y forma el borde de las embarcaciones.

roda. Pieza gruesa y curva, de madera o hierro, que forma la proa de la nave.

S

serviola. 1. Pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque. En su cabeza tiene un juego de varias roldanas por las que laborea el aparejo de gata. 2. Vigía que se establece de noche cerca de la serviola.

sotavento. Parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado. Diferente a Barlovento, que es la parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado.

T

timonel. Persona que gobierna el timón de la nave

toldilla. Cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo mesana al coronamiento de popa.

trincar. 1. Atar fuertemente. 2. Asegurar o sujetar fuertemente con trincas los efectos de a bordo.

V

vapor. Buque que navega mediante el impulso de una o más máquinas de vapor.

vela. En un barco, pieza de lona u otro material que se amarra a las vergas para recibir el viento e impulsar la nave.

vela ala. Vela pequeña suplementaria que se larga en tiempos bonancibles.

vela cuadra. Especie de vela de forma cuadrangular.

velamen. Conjunto de velas de una nave.

vendaval. 1. Viento fuerte que sopla del sur, con tendencia al oeste. 2. m. Viento fuerte que no llega a ser temporal declarado. 3. Temporal de viento y lluvia.

verga. Percha labrada convenientemente, a la cual se asegura el grátil de una vela.

V. Texto Fuente de *Youth* en *Blackwood's Edinburgh Magazine*

BLACKWOOD'S EDINBURGH MAGAZINE.

No. DCCCCXCV.

SEPTEMBER 1898.

VOL. CLXIV.

YOUTH: A NARRATIVE.

THIS could have occurred nowhere but in England, where men and sea interpenetrate, so to speak—the sea entering into the life of most men, and the men knowing something or everything about the sea, in the way of amusement, of travel, or of bread-winning.

We were sitting round a mahogany table that reflected the bottle, the claret-glasses, and our faces as we leaned on our elbows. There was a director of companies, an accountant, a lawyer, Marlow, and myself. The director had been a Conway boy, the accountant had served four years at sea, the lawyer—a fine crusted Tory, High Churchman, the best of old fellows, the soul of honour—had been chief officer in the P. & O. service in the good old days when mail-boats were square-rigged at least on two masts, and used to come down the China Sea before a fair monsoon with stun'sails set aloft and aloft.

VOL. CLXIV.—NO. DCCCCXCV.

We all began life in the merchant service. Between the five of us there was the strong bond of the sea, and also the fellowship of the craft, which no amount of enthusiasm for yachting, cruising, and so on can give, since one is only the amusement of life and the other is life itself.

Marlow (at least I think that is how he spelt his name) told the story, or rather the chronicle, of a voyage:—

“Yes, I have seen a little of the Eastern seas; but what I remember best is my first voyage there. You fellows know there are those voyages that seem ordered for the illustration of life, that might stand for a symbol of existence. You fight, work, sweat, nearly kill yourself, sometimes do kill yourself, trying to accomplish something—and you can't. Not from any fault of yours. You simply can do nothing, neither great nor little

x

—not a thing in the world — not even marry an old maid, or get a wretched 600-ton cargo of coal to its port of destination.

“It was altogether a memorable affair. It was my first voyage to the East, and my first voyage as second mate; it was also my skipper’s first command. You’ll admit it was time. He was sixty if a day; a little man, with a broad, not very straight back, with bowed shoulders and one leg more bandy than the other, he had that queer twisted-about appearance you see so often in men who work in the fields. He had a nut-cracker face — chin and nose trying to come together over a sunken mouth—and it was framed in iron-grey fluffy hair, that looked like a chin-strap of cotton-wool sprinkled with coal-dust. And he had blue eyes in that old face of his, which were amazingly like a boy’s, with that candid expression some quite common men preserve to the end of their days by a rare internal gift of simplicity of heart and rectitude of soul. What induced him to accept me was a wonder. I had come out of a crack Australian clipper, where I had been third officer, and he seemed to have a prejudice against crack clippers as aristocratic and high-toned. He said to me, ‘You know, in this ship you will have to work.’ I said I had to work in every ship I had ever been in. ‘Ah, but this is different, and you gentlemen out of them big ships; . . . but there! I daresay you will do. Join to-morrow.’

“I joined to-morrow. It was twenty-two years ago; and I was just twenty. How time passes! It was one of the happiest days of my life. Fancy! Second mate for the first time—a really responsible officer! I wouldn’t have thrown up my new billet for a fortune. The mate looked me over

carefully. He was also an old chap, but of another stamp. He had a Roman nose, a snow-white, long beard, and his name was Mahon, but he insisted that it should be pronounced Mann. He was well connected; but there was something wrong with his luck, and he had never got on.

“As to the captain, he had been for years in coasters, then in the Mediterranean, and last in the West Indian trade. He had never been round the Capes. He could just write a kind of sketchy hand, and didn’t care for writing at all. Both were thorough good seamen of course, and between those two old chaps I felt like a small boy between two grandfathers.

“The ship also was old. Her name was the *Judea*. Queer name, isn’t it? She belonged to a man Wilmer, Wilcox—some name like that; but he has been bankrupt and dead these twenty years or more, and his name don’t matter. She had been laid up in Shadwell basin for ever so long. You may imagine her state. She was all rust, dust, grime—soot aloft, dirt on deck. To me it was like coming out of a palace into a ruined cottage. She was about 400 tons, had a primitive windlass, wooden latches to the doors, not a bit of brass about her, and a big square stern. There was on it, below her name in big letters, a lot of scrollwork, with the gilt off, and some sort of a coat of arms, with the motto ‘Do or Die’ underneath. I remember it took my fancy immensely. There was a touch of romance in it, something that made me love the old thing—something—something—*Youth!* . . .

“We left London in ballast—sand ballast—to load a cargo of coal in a northern port for Bangkok. Bangkok! I thrilled. I had been six years at sea, but had only seen

Melbourne and Sydney, very good places, charming places in their way—but Bankok!

“We worked out of the Thames under canvas, with a North Sea pilot on board. His name was Jermyn, and he dodged all day long about the galley drying his handkerchief before the stove. Apparently he never slept. He was a dismal man, with a perpetual tear at the end of his nose, who either had been in trouble, or was in trouble, or expected to be in trouble—couldn't be happy unless something went wrong. He mistrusted my youth, my common-sense, and my seamanship, and made a point of showing it in a hundred little ways. I daresay he was right. It seems to me I knew very little then, and I know not much more now; but I cherish a hate for that Jermyn to this day.

“We were a week working up as far as Yarmouth Roads, and then we got into a gale—the famous October gale of twenty-two years ago. It was wind, lightning, sleet, snow, and a terrific sea. We were flying light, and you may imagine how bad it was when I tell you we had smashed bulwarks and a flooded deck. On the second night she shifted her ballast into the lee bow, and by that time we had been blown off somewhere on the Dogger Bank. There was nothing for it but go below with shovels and try to right her, and there we were in that vast hold, gloomy like a cavern, the tallow dips stuck and flickering on the beams, the gale howling above, the ship tossing about like mad on her side; there we all were, Jermyn, the captain, every one, hardly able to keep our feet, engaged on that gravedigger's work, and trying to toss shovelfuls of wet sand up to windward. At every tumble of the ship you could see vaguely in

the dim light men falling down with a great flourish of shovels. One of the ship's boys (we had two), impressed by the weirdness of the scene, wept as if his heart would break. We could hear him blubbing somewhere in the shadows.

“On the third day the gale died out, and by-and-by a north-country tug picked us up. We were twenty-three days from London to the Tyne! When we got into dock we had lost our turn for loading, and they hauled us off to a tier where we remained for a month. Mrs Beard (the captain's name was Beard) came from Colchester to see the old man. She lived on board. The crew of runners had left, and there remained only the officers, one boy, and the steward, a mulatto who answered to the name of Abraham. It rained every day, and in the cabin we lived *en famille*. Mrs Beard was an old woman, with a face all wrinkled and ruddy like a winter apple, and the figure of a young girl. She caught sight of me once, sewing on a button, and insisted on having my shirts to repair. This was something different from the captains' wives I had known on board crack clippers. When I brought her the shirts, she said: ‘And the socks? They want mending, I am sure, and John's—Captain Beard's things are all in order now. I would be glad of something to do.’ Bless the old woman. She overhauled my outfit for me, and meantime I read for the first time ‘Sartor Resartus’ and Burnaby's ‘Ride to Khiva.’ I didn't understand much of the first then; but I remember I preferred the soldier to the philosopher at the time, a preference which life has only confirmed. One was a man, and the other was either more—or less. However, they are both dead, and Mrs Beard is

dead, and youth, strength, genius, thoughts, achievements, simple hearts—all dies. . . . No matter.

"They loaded us at last. We shipped a crew. Eight able seamen and two boys. We hauled off one evening to the buoys at the dock-gates, ready to go out, and with a fair prospect of beginning the voyage next day. Mrs Beard was to start for home by a late train. When the ship was fast we went to tea. We sat rather silent through the meal—Mahon, the old couple, and I. I finished first, and slipped away for a smoke, my cabin being in a deck-house just against the poop. It was high water, blowing fresh; the double dock-gates were opened, and the steam-colliers were going in and out in the darkness with their lights burning bright, a great plashing of propellers, rattling of winches, and a lot of hailing on the pier-heads. I watched the procession of head-lights gliding high and of green lights gliding low in the night, when suddenly a red gleam flashed at me, vanished, came into view again, and remained. The fore-end of a steamer loomed up close. I shouted down the cabin, 'Come up, quick!' and then heard a startled voice saying afar in the dark, 'Stop her, sir.' A bell jingled. Another voice cried warningly, 'We are going right into that barque, sir.' The answer to this was a gruff 'All right,' and the next thing was a heavy crash as the steamer struck a glancing blow with the bluff of her bow about our fore-rigging. There was a moment of confusion, yelling, and running about. Steam roared. Then somebody was heard saying, 'All clear, sir.' 'Are you all right?' asked the gruff voice. I had jumped forward to see the damage, and hailed back, 'I think so.' 'Easy astern,' said the gruff voice. A bell jingled. 'What

steamer is that?' screamed Mahon. By that time she was no more to us than a bulky shadow manœuvring a little way off. They shouted at us some name—a woman's name, Miranda or Melissa—or some such thing. 'This means another month in this beastly hole,' said Mahon to me, as we peered with lamps about the splintered bulwarks and broken braces. 'But where's the captain?'

"We had not heard or seen him all that time. We went aft to look. A doleful voice arose hailing somewhere in the middle of the dock, 'Judea ahoy!' How the devil did he get there? 'Hallo!' we shouted. 'I am adrift in our boat without oars,' he cried. A belated waterman offered his services, and Mahon struck a bargain with him for half-a-crown to tow our skipper alongside; but it was Mrs Beard that came up the ladder first. They had been floating about the dock in that mizzly cold rain for nearly an hour. I was never so surprised in my life.

"It appears that when he heard my shout 'Come up' he understood at once what was the matter, caught up his wife, ran on deck, and across, and down into our boat, which was fast to the ladder. Not bad for a sixty-year-old. Just imagine that old fellow saving heroically in his arms that old woman—the woman of his life. He set her down on a thwart, and was just climbing back on board when the painter came adrift somehow, and away they went together. Of course in the confusion we did not hear him shouting. He looked abashed. She said cheerfully, 'I suppose it does not matter my losing the train now?' 'No, Jenny—you go below and get warm,' he growled. Then to us: 'A sailor has no business with a wife—I say. There I was, out of the ship.

Well, no harm done this time. Let's go and look at what that fool of a steamer smashed.'

"It wasn't much, but it delayed us three weeks. At the end of that time, the captain being engaged with his agents, I carried Mrs Beard's bag to the railway-station and put her all comfy into a third-class carriage. She lowered the window to say, 'You are a good young man. If you see John—Captain Beard—without his muffler at night, just remind him from me to keep his throat well wrapped up.' 'Certainly, Mrs Beard,' I said. 'You are a good young man; I noticed how attentive you are to John—to Captain——' The train pulled out suddenly; I took my cap off to the old woman: I never saw her again. . . . Pass the bottle.

"We went to sea next day. When we made that start for Bangkok we had been already three months out of London. We had expected to be a fortnight or so—at the outside.

"It was January, and the weather was beautiful—the beautiful sunny winter weather that has more charm than in the summer-time, because it is unexpected, and crisp, and you know it won't, it can't, last long. It's like a windfall, like a godsend, like an unexpected piece of luck.

"It lasted all down the North Sea, all down Channel; and it lasted till we were three hundred miles or so to the westward of the Lizards: then the wind went round to the sou'west and began to pipe up. In two days it blew a gale. The Judea hove to, wallowed on the Atlantic like an old candle-box. It blew day after day: it blew with spite, without interval, without mercy, without rest. The world was nothing but an immensity of great foaming waves rushing at us, under a sky low

enough to touch with the hand and dirty like a smoked ceiling. In the stormy space surrounding us there was as much flying spray as air. Day after day and night after night there was nothing round the ship but the howl of the wind, the tumult of the sea, the noise of water pouring over her deck. There was no rest for her and no rest for us. She tossed, she pitched, she stood on her head, she sat on her tail, she rolled, she groaned, and we had to hold on while on deck and cling to our bunks when below, in a constant effort of body and worry of mind.

"One night Mahon spoke through the small window of my berth. It opened right into my very bed, and I was lying there sleepless, in my boots, feeling as though I had not slept for years, and could not if I tried. He said excitedly—

"'You got the sounding-rod in here, Marlow? I can't get the pumps to suck. By God! it's no child's play.'

"I gave him the sounding-rod and lay down again, trying to think of various things—but I thought only of the pumps. When I came on deck they were pumping. My watch relieved at the pumps. By the light of the lantern brought on deck to examine the sounding-rod I caught a glimpse of their weary, serious faces. We pumped all the four hours. We pumped all night, all day, all the week—watch and watch. She was working herself loose, and leaked badly. Not enough to drown us at once, but enough to kill us with the work at the pumps. And while we pumped the ship was going from us piece-meal: the bulwarks went, the stanchions were torn out, the ventilators smashed, the cabin-door burst in. There was not a dry spot in the ship. She was being gutted bit by

bit. The long-boat changed, as if by magic, into matchwood where she stood in her gripes. I had lashed her myself, and was rather proud of my handiwork, which had withstood so long the malice of the sea. And we pumped. And there was no break in the weather. The sea was white like a sheet of foam, like a caldron of boiling milk; there was not a break in the clouds, no—not of the size of a man's head—no, not for so much as ten seconds. There was for us no sky, there were for us no stars, no sun, no universe—nothing but angry clouds and an infuriated sea. We pumped watch and watch, for dear life; and it seemed to last for months, for years, for all eternity, as though we had been dead and gone to a hell for sailors. We forgot the day of the week, the name of the month, what year it was, and whether we had ever been ashore. The sails blew away, she lay broadside on under a weather-cloth, the ocean poured over her, and we did not care. We turned those handles, and had the eyes of idiots. As soon as we had crawled on deck I used to take a round turn with a rope about the men, the pumps, and the mainmast, and we turned, we turned incessantly, with the water to our waists, to our necks, over our heads. It was all one. We had forgotten how it felt to be dry.

“And there was somewhere in me the thought: By Jove! this is the deuce of an adventure—something you read about; and it is my first voyage as second mate—and I am only twenty—and here I am lasting it out as well as any of these men, and keeping my chaps up to the mark. I was pleased. I would not have given up the experience for worlds. I had moments of exultation. Whenever the old dismantled craft

pitched heavily with her counter high in the air, she seemed to me to throw up, like an appeal, like a defiance, like a cry to the clouds without mercy, the words written on her stern: ‘Judea, London. Do or Die.’

“O youth! The strength of it, the faith of it, the imagination of it! To me she was not an old rattle-trap carting about the world a lot of coal for a freight—to me she was the endeavour, the test, the trial of life. I think of her with pleasure, with affection, with regret—as you would think of some one dead you have loved. I shall never forget her. . . . Pass the bottle.

“One night when tied to the mast, as I explained, we were pumping on, deafened with the wind, and without spirit enough in us to wish ourselves dead, a heavy sea crashed aboard and swept clean over us. As soon as I got my breath I shouted, as in duty bound, ‘Keep on, boys!’ when suddenly I felt something hard floating on deck strike the calf of my leg. I made a grab at it and missed. It was so dark we could not see each other's faces within a foot—you understand.

“After that thump the ship kept quiet for a while, and the thing, whatever it was, struck my leg again. This time I caught it—and it was a sauce-pan. At first, being stupid with fatigue and thinking of nothing but the pumps, I did not understand what I had in my hand. Suddenly it dawned upon me, and I shouted, ‘Boys, the house on deck is gone. Leave this, and let's look for the cook.’

“There was a deck-house forward, which contained the galley, the cook's berth, and the quarters of the crew. As we had expected for days to see it swept away, the hands had been ordered to sleep in the

cabin—the only safe place in the ship. The steward, Abraham, however, persisted in clinging to his berth, stupidly, like a mule—from sheer fright I believe, like an animal that won't leave a stable falling in an earthquake. So we went to look for him. It was chancing death, since once out of our lashings we were as exposed as if on a raft. But we went. The house was shattered as if a shell had exploded inside. Most of it had gone overboard—stove, men's quarters, and their property, all was gone; but two posts, holding a portion of the bulkhead to which Abraham's bunk was attached, remained as if by a miracle. We groped in the ruins and came upon this, and there he was, sitting in his bunk, surrounded by foam and wreckage, jabbering cheerfully to himself. He was out of his mind, completely and for ever mad, with this sudden shock coming upon the fag-end of his endurance. We snatched him up, lugged him aft, and pitched him head-first down the cabin companion. You understand there was no time to carry him down with infinite precautions and wait to see how he got on. Those below would pick him up at the bottom of the stairs all right. We were in a hurry to go back to the pumps. That business could not wait. A bad leak is an inhuman thing.

“One would think that the sole purpose of that fiendish gale had been to make a lunatic of that poor devil of a mulatto. It eased before morning, and next day the sky cleared, and as the sea went down the leak took up. When it came to bending a fresh set of sails the crew demanded to put back—and really there was nothing else to do. Boats gone, decks swept clean, cabin gutted, men without a stitch but what they stood in, stores spoiled, ship strained. We put her head

for home, and—would you believe it? The wind came east right in our teeth. It blew fresh, it blew continuously. We had to beat up every inch of the way, but she did not leak so badly, the water keeping comparatively smooth. Two hours' pumping in every four is no joke—but it kept her afloat as far as Falmouth.

“The good people there live on casualties of the sea, and no doubt were glad to see us. A hungry crowd of shipwrights sharpened their chisels at the sight of that carcass of a ship. And, by Jove! they had pretty pickings off us before they were done. I fancy the owner was already in a tight place. There were delays. Then it was decided to take part of the cargo out and caulk her topsides. This was done, the repairs finished, cargo reshipped; a new crew came on board, and we went out—for Bangkok. At the end of a week we were back again. The crew said they weren't going to Bangkok—a hundred and fifty days' passage—in a something hooker that wanted pumping eight hours out of the twenty-four; and the nautical papers inserted again the little paragraph: ‘Judea. Barque. Tyne to Bangkok; coals; put back to Falmouth leaky and with crew refusing duty.’

“There were more delays—more tinkering. The owner came down for a day, and said she was as right as a little fiddle. Poor old Captain Beard looked like the ghost of a Geordie skipper—through the worry and humiliation of it. Remember he was sixty, and it was his first command. Mahon said it was a foolish business, and would end badly. I loved the ship more than ever, and wanted awfully to get to Bangkok. To Bangkok! Magic name, blessed name. Mesopotamia wasn't a patch on it. Remember I was twenty, and it was my first

second mate's billet, and the East was waiting for me.

"We went out and anchored in the outer roads with a fresh crew—the third. She leaked worse than ever. It was as if those confounded shipwrights had actually made a hole in her. This time we did not even go outside. The crew simply refused to man the windlass.

"They towed us back to the inner harbour, and we became a fixture, a feature, an institution of the place. People pointed us out to visitors as 'That 'ere barque that's going to Bangkok—has been here six months—put back three times.' On holidays the small boys pulling about in boats would hail, 'Judea, ahoy!' and if a head showed above the rail shouted, 'Where you bound to?—Bangkok?' and jeered. We were only three on board. The poor old skipper mooned in the cabin. Mahon undertook the cooking, and unexpectedly developed all a Frenchman's genius for preparing nice little messes. I looked languidly after the rigging. We became citizens of Falmouth. Every shopkeeper knew us. At the barber's or tobacconist's they asked familiarly, 'Do you think you will ever get to Bangkok?' Meantime the owner, the underwriters, and the charterers squabbled amongst themselves in London, and our pay went on. . . . Pass the bottle.

"It was horrid. Morally it was worse than pumping for life. It seemed as though we had been forgotten by the world, belonged to nobody, would get nowhere; it seemed that, as if bewitched, we would have to live for ever and ever in that inner harbour, a derision and a byword to generations of long-shore loafers and dishonest boatmen. I obtained three months' pay and a five days' leave, and went to London. It took me a day

to get there and pretty well another to come back—but three months' pay went all the same. I don't know what I did with it. I went to a music-hall, I believe, lunched, dined, and supped in a swell place in Regent Street, and was back to time, with nothing but a complete set of Byron's works and a new railway rug to show for three months' work. The boatman who pulled me off to the ship said: 'Hallo! I thought you had left the old thing. *She* will never get to Bangkok.' 'That's all *you* know about it,' I said, scornfully—but I didn't like that prophecy at all.

"Suddenly a man, some kind of agent to somebody, appeared with full powers. He had grog-blossoms all over his face, an indomitable energy, and was a jolly soul. We leaped into life again. A hulk came alongside, took our cargo, and then we went into dry dock to get our copper stripped. No wonder she leaked. The poor thing, strained beyond endurance by the gale, had, as if in disgust, spat out all the oakum of her lower seams. She was recaulked, new coppered, and made as tight as a bottle. We went back to the hulk and re-shipped our cargo.

"Then, on a fine moonlight night, all the rats left the ship.

"We had been infested with them. They destroyed our sails, consumed more stores than the crew, affably shared our beds and our dangers, and now, when the ship was made seaworthy, concluded to clear out. I called Mahon to enjoy the spectacle. Rat after rat appeared on our rail, took a last look over his shoulder at the decks, and leaped with a thud into the empty hulk. We tried to count them, but soon lost the tale. Mahon said: 'Well, well! don't talk to me about the

intelligence of rats. They ought to have left before, when we had that narrow squeak from foundering. There you have the proof how silly is the superstition about them. They leave a good ship for an old rotten hulk, where there is nothing to eat, too, the fools! . . . I don't believe they know what is safe or what is good for them, any more than you or I.'

"And after some more talk we agreed that the wisdom of rats had been grossly overrated, being in fact no greater than that of men.

"The story of the ship was known, by this, all up the Channel from Land's End to the Forelands, and we could get no crew on the south coast. They sent us one all complete from Liverpool, and we left once more—for Bangkok.

"We had fair breezes, smooth water right into the tropics, and the old *Judea* lumbered along in the sunshine. When she went eight knots everything cracked aloft, and we tied our caps to our heads. But mostly she strolled on at the rate of three miles an hour. What could you expect? She was tired—that old ship. Her youth was where mine is—where yours is—you fellows who listen to this yarn. And what friend would throw your years and your weariness in your face? We didn't grumble at her. To us aft, at least, it seemed as though we had been born in her, reared in her, had lived in her for ages, had never known any other ship. I would just as soon have abused the old village church at home for not being a cathedral.

"And for me there was also youth to make me patient. There was all the East before me, and all life, and the thought that I had been tried in that ship and had come out pretty well. And I thought of men of old who, centuries ago, went

that road in ships that sailed no better, to the land of palms, and spices, and yellow sands, and of brown nations ruled by kings more cruel than Nero the Roman and more splendid than Solomon the Jew. The old bark lumbered on, heavy with her age and the burden of her cargo, while I lived the life of youth in ignorance and hope. She lumbered on through an interminable procession of days; and the fresh gilding of the letters flashed back at the setting sun, seemed to cry out over the darkening sea the words painted on her stern, '*Judea, London. Do or Die.*'

"Then we entered the Indian Ocean and steered northerly for Java Head. The winds were light. Weeks slipped by. She crawled on, do or die, and people at home began to think of posting us as overdue.

"One Saturday evening, I being off duty, the men asked me to give them an extra bucket of water or so—for washing clothes. As I did not wish to screw on the fresh-water pump so late, I went forward whistling, and with a key in my hand to unlock the forepeak scuttle, intending to give them water out of a spare tank we kept there.

"The smell down below was as unexpected as it was frightful. One would have thought hundreds of paraffin-lamps had been flaring and smoking in that hole for days. I served out the water and ran up quick. The man with me coughed and said, 'Funny smell, sir.' I answered negligently, 'It's good for the health they say,' and walked aft.

"The first thing I did was to put my head down the square of the midship ventilator. As I lifted the lid it seemed to me that a visible breath, something like a thin fog, a puff of faint haze, rose

from the opening. The ascending air was hot, and had a heavy, sooty, paraffiny smell. I gave one sniff, and put down the lid gently. It was no use choking myself. The cargo was on fire.

"Next day she began to smoke in earnest. You see it was to be expected, for though the coal was of a safe kind, that cargo had been so handled, so broken up with handling, that it looked more like smithy coal than anything else. Then it had been wetted—more than once. It rained all the time we were taking it back from the hulk, and now with this long passage it got heated, and there was another case of spontaneous combustion.

"The captain called us into the cabin. He had a chart spread on the table, and looked unhappy. He said, 'The coast of West Australia is near, but I mean to proceed to our destination. It is the hurricane month too; but we will just keep her head for Bangkok, and fight the fire. No more putting back anywhere, if we all get roasted. We will try first to stifle this 'ere damned combustion by want of air.'

"We tried. We battened down everything, and still she smoked. The smoke kept coming out through imperceptible crevices; it forced itself through bulkheads and covers; it oozed here and there and everywhere in slender threads, in an invisible film, in an incomprehensible manner. It made its way into the cabin, into the fore-castle; it poisoned the sheltered places on the deck, it could be sniffed as high as the mainyard. It was clear that if the smoke came out the air came in. This was disheartening. This combustion refused to be stifled.

We resolved to try water, and took the hatches off. Enormous

volumes of smoke, whitish, yellowish, thick, greasy, misty, choking, ascended as high as the trucks. All hands cleared out aft. Then the poisonous cloud blew away, and we went back to work in a smoke that was no thicker now than that of an ordinary factory chimney.

"We rigged the force-pump, got the hose along, and by-and-by it burst. Well, it was as old as the ship—a prehistoric hose, and past repair. Then we pumped with the feeble head-pump, drew water with buckets, and in this way managed in time to pour lots of Indian Ocean into the main hatch. The bright stream flashed in sunshine, fell into a layer of white crawling smoke, and vanished on the black surface of coal. Steam ascended mingling with the smoke. We poured salt water as into a barrel without a bottom. It was our fate to pump in that ship, to pump out of her, to pump into her; and after keeping water out of her to save ourselves from being drowned, we frantically poured water into her to save ourselves from being burnt.

"And she crawled on, do or die, in the serene weather. The sky was a miracle of purity, a miracle of azure. The sea was polished, was blue, was pellucid, was sparkling like a precious stone, extending on all sides, all round to the horizon—as if the whole terrestrial globe had been one jewel, one colossal sapphire, a single gem fashioned into a planet. And on the lustre of the great calm waters the Judea glided imperceptibly, enveloped in languid and unclean vapours, in a lazy cloud that drifted to leeward, light and slow: a pestiferous cloud defiling the splendour of sea and sky.

"All this time of course we saw no fire. The cargo smouldered at the bottom somewhere. Once

Mahon, as we were working side by side, said to me with a queer smile: 'Now, if she only would spring a tidy leak—like that time when we first left the Channel—it would put a stopper on this fire. Wouldn't it?' I remarked irrelevantly, 'Do you remember the rats?'

"We fought the fire and sailed the ship too as carefully as though nothing had been the matter. The steward cooked and attended on us. Of the other twelve men, eight worked while four rested. Every one took his turn, captain included. There was equality, and if not exactly fraternity, then a deal of good feeling. Sometimes a man, as he dashed a bucketful of water down the hatchway, would yell out, 'Hurrah for Bangkok!' and the rest laughed. But generally we were taciturn and serious—and thirsty. O! how thirsty! And we had to be careful with the water. Strict allowance. The ship smoked, the sun blazed. . . . Pass the bottle.

"We tried everything. We even made an attempt to dig down to the fire. No good, of course. No man could remain more than a minute below. Mahon, who went first, fainted there, and the man who went to fetch him out did likewise. We lugged them out on deck. Then I leaped down to show how easily it could be done. They had learned wisdom by that time, and contented themselves by fishing for me with a chain-hook tied to a broom-handle, I believe. I did not offer to go and fetch up my shovel, which was left down below.

"Things began to look bad. We put the long-boat into the water. The second boat was ready to swing out. We had also another, a 14-foot thing, on davits aft, where it was quite safe.

"Then, behold, the smoke sud-

denly decreased. We redoubled our efforts to flood the bottom of the ship. In two days there was no smoke at all. Everybody was on the broad grin. This was Friday. On Saturday no work, but sailing the ship of course, was done. The men washed their clothes and their faces for the first time in a fortnight, and had a special dinner given them. They spoke of spontaneous combustion with contempt, and implied *they* were the boys to put out combustions. Somehow we all felt as though we each had inherited a large fortune. But a beastly smell of burning hung about the ship. Captain Beard had hollow eyes and sunken cheeks. I had never noticed so much before how twisted and bowed he was. He and Mahon prowled soberly about hatches and ventilators, sniffing. It struck me suddenly poor Mahon was a very, very old chap. As to me, I was as pleased and proud as though I had helped to win a great naval battle. All youth!

"The night was fine. In the morning a homeward-bound ship passed us hull down,—the first we had seen for months; but we were nearing the land at last, Java Head being about 190 miles off, and nearly due north.

"Next day it was my watch on deck from eight to twelve. At breakfast the captain observed, 'It's wonderful how that smell hangs about the cabin.' About ten, the mate being on the poop, I stepped down on the main-deck for a moment. The carpenter's bench stood abaft the mainmast: I leaned against it sucking at my pipe, and the carpenter, a young chap, came to talk to me. He remarked, 'I think we have done very well, haven't we?' and then I perceived with annoyance the fool was trying to tilt the bench. I

said curtly, 'Don't, Chips,' and immediately became aware of a queer sensation, of an absurd delusion,—I seemed somehow to be in the air. I heard all round me like a pent-up breath released—as if a thousand giants simultaneously had said Phoo!—and felt a dull concussion which made my ribs ache suddenly. No doubt about it—I was in the air, and my body was describing a short parabola. But short as it was, I had the time to think several thoughts in the order here set down: 'This can't be the carpenter—What is it?—Some accident—Submarine volcano?—Coals, gas!—By Jove! we are being blown up—Everybody's dead—I am falling into the after-hatch—I see fire in it.'

"You see, she had blown up her decks, and the coal-dust suspended in the air of the hold glowed dull-red for an instant. In the twinkling of an eye, in an infinitesimal fraction of a second since the first tilt of the bench, I struck full length on the coals. I picked myself up and scrambled out. It was quick like a rebound. The deck was a wilderness of smashed timber, lying crosswise like trees in a wood after a hurricane. An immense curtain of soiled rags waved gently before me—it was the mainsail blown to strips. I thought, The masts will be toppling over directly; and to get out of the way bolted on all-fours towards the poop-ladder. The first person I saw was Mahon, with eyes like saucers, his mouth open, and the long white hair standing straight on end round his head like a silver halo. He was just about to go down when the sight of the main-deck stirring, heaving up, and changing into splinters before his eyes, petrified him on the top step. I stared at him in unbelief, and he stared at me with a queer kind of shocked

curiosity. I did not know that I had no hair, no eyebrows, no eyelashes, that my young moustache was burnt off, that my face was black, one cheek laid open, my nose cut, and my chin bleeding. I had lost my cap, one of my slippers, and my shirt was torn to rags. Of all this I was not aware. I was amazed to see the ship still afloat, the poop-deck whole—and, most of all, to see anybody alive. Also the peace of the sky and the serenity of the sea were distinctly surprising. I suppose I expected to see them convulsed with horror. . . . Pass the bottle.

"There was a voice hailing the ship from somewhere—in the air, in the sky—I couldn't tell. Presently I saw the captain—and he was mad. He asked me eagerly, 'Where's the cabin-table?' and to hear such a question was a frightful shock to me. I had just been blown up, you understand, and vibrated with that experience,—I wasn't quite sure whether I was alive. Mahon began to stamp with both feet and yelled at him, 'Good God! don't you see the deck's blown out of her?' I found my voice, and stammered out as if conscious of some gross neglect of duty, 'I don't know where the cabin-table is.' It was like an absurd dream.

"Do you know what he wanted next? Well, he wanted to trim the yards. Very placidly, and as if lost in thought, he insisted to have the foreyard squared. 'I don't know if there's anybody alive,' said Mahon, almost tearfully. 'Surely,' he said, gently, 'there will be enough left to square the foreyard.'

"You see the old chap was in his own berth, winding up the chronometers, when the shock sent him spinning. Immediately it occurred to him—as he said after-

wards—that the ship had struck something, and he ran out into the cabin. There, he saw, the cabin-table had vanished somewhere. The deck being blown up, it had fallen down into the lazarette of course. Where we had our breakfast that morning he saw only a great hole in the floor. This appeared to him so awfully mysterious, and impressed him so immensely, that what he saw and heard after he got on deck were mere trifles in comparison. And, mark, he noticed directly the wheel deserted and his barque off her course—and his only thought was to get that miserable, stripped, undecked, smouldering shell of a ship back again with her head pointing at her port of destination. *Bankok!* That's what he was after. I tell you this quiet, bowed, bandy-legged, almost deformed little man was immense in the singleness of his idea and in his placid ignorance of our agitation. He motioned us forward with a gesture almost august, and went to the wheel himself.

“Yes; that was the first thing we did—trim the yards of that wreck. No one was killed, or even disabled, and every one was more or less hurt. But you should have seen them. Some were in rags, with black faces, like coalheavers, like sweeps, and had bullet heads that seemed closely cropped, but were in fact singed to the skin. Others, of the watch below, awakened by being shot out from their collapsing bunks, shivered incessantly, and kept on groaning even as we went about our work. But they all worked. That crew of Liverpool hard cases had in them the right stuff. It's my experience they always have. It is the sea that gives it—the vastness, the loneliness surrounding their dark stolid souls. Ah! Well! we stumbled, we crept, we fell, we

barked our shins on the wreckage, we hauled. The masts stood, but we did not know how much they might be charred down below. It was nearly calm, but a long swell ran from the west and made her roll. They might go at any moment. We looked at them with apprehension. One could not foresee which way they would fall.

“Then we got aft and looked about us. The deck was a tangle of planks on edge, of planks on end, of splinters, of ruined woodwork. The masts rose from that chaos like big trees above a matted undergrowth. The interstices of that mass of wreckage were full of something whitish, sluggish, stirring—of something that was like a greasy fog. The smoke of the invisible fire was coming up again, was trailing, like a poisonous thick mist in some valley choked with dead wood. Already lazy wisps were beginning to curl upwards amongst the mass of splinters. Here and there a piece of timber, stuck upright, resembled a post. Half of a fife-rail had been shot through the foresail, and the sky made a patch of glorious blue in the ignobly soiled canvas. A portion of several boards holding together had fallen across the rail, and one end protruded overboard, like a gangway leading upon nothing, like a gangway leading over the deep sea, leading to death—as if inviting us to walk the plank at once and thus end the poignant comedy of that voyage. And still the air, the sky—a ghost, something invisible was hailing the ship.

“Some one had the sense to look over, and there was the helmsman, who had impulsively jumped overboard, anxious to come back. He yelled and swam lustily like a merman, keeping up with the ship. We threw him a rope, and presently

he stood amongst us streaming with water and very crestfallen. The captain had surrendered the wheel, and apart, elbow on rail and chin in hand, gazed at the sea wistfully. We asked ourselves, What next? I thought, Now, this is something like. This is great. I wonder what will happen. I exulted as if after a triumph. O youth! And are we not all descendants of Don Quixote, all the wise, all the simple—all of us in the quixotism of our youth?

"Suddenly Mahon sighted a steamer far astern. Captain Beard said, 'We may do something with her yet.' We hoisted two flags, which said in the international language of the sea, 'On fire. Want immediate assistance.' The steamer grew bigger rapidly, and by-and-by spoke with two flags on her foremast, 'I am coming to your assistance.'

"In half an hour she was abreast, to windward, within hail, and rolling slightly, with her engines stopped. We lost our composure, and yelled all together with excitement, 'We've been blown up.' A man in a white helmet, on the bridge, cried, 'Yes! All right! all right!' and he nodded his head, and smiled, and made soothing motions with his hand as though at a lot of frightened children. One of her boats dropped in the water, and walked towards us upon the sea with her long oars. Four Calashes pulled a swinging stroke. This was my first sight of Malay seamen. I've known them since, but what struck me then was their unconcern. They came alongside, and even the bowman standing up and holding to our main-chains with the boat-hook did not deign to lift his head for a glance. I thought people who had been blown up deserved more attention.

"A little man, dry like a chip

and agile like a monkey, clambered up. It was the mate of the steamer. He gave one look, and cried, 'O boys—you had better quit.'

"We were silent. He talked apart with the captain for a time, —seemed to argue with him. Then they went away together to the steamer.

"When our skipper came back we learned that the steamer was the *Sommerville*, Captain Nash, from West Australia to Singapore *viâ* Batavia with mails, and that the agreement was she should tow us to Anjer or Batavia, if possible, where we could extinguish the fire by scuttling, and then proceed on our voyage—to Bangkok! The old man seemed excited. 'We will do it yet,' he said to Mahon, fiercely. He shook his fist at the sky. Nobody else said a word.

"At noon the steamer began to tow. She went ahead slim and high, and what was left of the *Judea* followed at the end of seventy fathom of tow-rope,—followed her swiftly like a cloud of smoke with mast-heads protruding above. We went aloft to furl the sails. We coughed on the yards, and were careful about the bunts. Do you see the lot of us there, putting a neat furl on the sails of that ship doomed to arrive nowhere? There was not a man who didn't think that at any moment the masts would topple over. From aloft we could not see the ship for smoke, and they worked carefully, passing the gaskets with even turns. 'Harbour furl—aloft there!' cried Mahon from below.

"You understand this? I don't think one of those chaps expected to get down in the usual way. When we did I heard them saying to each other, 'Well, I thought we would come down overboard, in a lump—sticks and all—blame me if I didn't.' 'That's what I was

thinking to myself,' would answer wearily another battered and bandaged scarecrow. And, mind, these were men without the drilled-in habit of obedience. To an on-looker they would be a lot of profane scallywags without a redeeming point. What made them do it—what made them obey me when I, thinking consciously how fine it was, made them drop the bunt of the foresail twice to try and do it better? What? They had no professional reputation—no examples, no praise. It wasn't a sense of duty; they all knew well enough how to shirk, and laze, and dodge—when they had a mind to it—and mostly they had. Was it the two pounds ten a-month that sent them there? They didn't think their pay half good enough. No; it was something in them, something inborn and subtle and everlasting. I don't say positively that the crew of a vulgar French or German merchantman wouldn't have done it, but I doubt it. And it wouldn't have been done in the same way. There was a completeness in it, something solid like a principle, and masterful like an instinct—a disclosure of something secret—of that hidden something, that gift of good or evil that makes racial difference, that shapes the fate of nations.

"It was that night at ten that, for the first time since we had been fighting it, we saw the fire. The speed of the towing had fanned the smouldering destruction. A blue gleam appeared forward, shining below the wreck of the deck. It wavered in patches, it seemed to stir and creep like the light of a glowworm. I saw it first, and told Mahon. 'Then the game's up,' he said. 'We had better stop this towing, or she will burst out suddenly fore and aft before we can clear out.' We set up a yell; rang

bells to attract their attention; they towed on. At last Mahon and I crawled forward and cut the rope with an axe. There was no time to cast off the lashings. Red tongues could be seen licking the wilderness of splinters under our feet as we made our way back to the poop.

"Of course they very soon found out in the steamer that the rope was gone. She gave a loud blast of her whistle, her lights were seen sweeping in a wide circle, she came up ranging close alongside, and stopped. We were all in a tight group on the poop looking at her. Every man had saved a little bundle or a bag. Suddenly a conical flame with a twisted top shot up forward and threw upon the black sea a circle of light, with the two vessels side by side and heaving gently in its centre. Captain Beard had been sitting on the gratings still and mute for hours, but now he rose and advanced in front of us, to the mizzen-shrouds. Captain Nash hailed: 'Come along! Look sharp. I have mail-bags on board, you know. I will take you and your boats to Singapore.'

"'Thank you! No!' said our skipper. 'We must see the last of the ship.'

"'I can't stand by any longer,' shouted the other.

"'We are all right.'

"'Well, I'll report you in Singapore. Good-bye.'

"He waved his hand. Our men dropped their bundles quietly. The steamer moved ahead, and passing out of the circle of light, vanished at once from our sight, dazzled by the fire which burned fiercely. And then I knew that I would see the East first as commander of a small boat. I thought it fine; and the fidelity to the old ship was fine. We should see the last of her. Oh the glamour of youth! Oh the fire of it, more dazzling than the flames of

the burning ship, throwing its magic light on the wide earth, leaping audaciously to the sky, presently to be quenched by time, more cruel, more pitiless, more bitter than the sea, and like the flames of the burning ship surrounded by an impenetrable night.

"But there we were left alone to see the last of her.

"The old man informed us it was part of our duty to save as much as we could out of the ship. Accordingly we went to work aft, while she blazed forward to give us plenty of light. We lugged out a lot of rubbish. What didn't we save? An old barometer fixed with an absurd quantity of screws nearly cost me my life. A sudden rush of smoke came upon me, and I just got away in time. There were various stores, bolts of canvas, coils of rope; the poop looked like a marine bazaar, and the boats were lumbered to the gunwales. One would have thought the old man wanted to leave nothing but a clear ship to the fire. He seemed anxious to take as much as he could of his first command with him. He was very, very quiet, but off his balance evidently. Would you believe it? He wanted to take a length of old stream-cable and a kedge-anchor with him in the long-boat. We said, 'Ay, ay, sir,' deferentially, and on the quiet let the things slip overboard. The heavy medicine-chest went that way, two bags of green coffee, tins of paint—fancy, paint!—a whole lot of things. Then I was ordered with two hands into the boats to make a stowage and get them ready against the time it would be proper for us to leave the ship.

"We put everything straight, stepped the long-boat's mast for our skipper, who was to take charge of her, and I was not sorry to sit

down for a moment. My face felt raw, every limb ached as if broken, I was aware of all my ribs, and would have sworn to a twist in the backbone. The boats, fast astern, lay in a deep shadow, and all around I could see the circle of the sea lighted by the fire. A gigantic flame rose forward straight and clear. It flared fierce, with noises like the whirr of wings, with rumbles as of thunder. There were cracks, detonations, and from the cone of flame the sparks flew upwards, as man is born to trouble, to leaky ships, and to ships that burn.

"What bothered me was that the ship, lying broadside to the swell and to such wind as there was—a mere breath—the boats would not keep astern where they were safe, but persisted, in a pig-headed way boats have, in getting under the counter and then swinging alongside. They were knocking about dangerously and coming near the flame, while the ship rolled on them, and, of course, there was always the danger of the masts going over the side at any moment. I and my two boat-keepers kept them off as best we could, with oars and boat-hooks; but to be constantly at it became exasperating, since there was no reason why we should not leave at once. We could not see those on board, and could not imagine what caused the delay. The boat-keepers were swearing feebly, and I had not only my share of the work but also had to keep at it two men who showed a constant inclination to lay themselves down and let things slide.

"At last I hailed, 'On deck there,' and some one looked over. 'We're ready here,' I said. The head disappeared, and very soon popped up again. 'The captain says, All right, sir, and to keep the boats well clear of the ship.'

"Half an hour passed. Suddenly there was a frightful racket, rattle, clanking of chain, hiss of water, and millions of sparks flew up into the shivering column of smoke that stood leaning slightly above the ship. The cat-heads had burned away, and the two red-hot anchors had gone to the bottom, tearing out after them two hundred fathom of red-hot chain. The ship trembled, the mass of flame swayed as if ready to collapse, and the fore top-gallant-mast fell. It darted down like an arrow of fire, shot under, and instantly leaping up within an oar's-length of the boats, floated quietly, very black on the luminous sea. I hailed the deck again. After some time a man in an unexpectedly cheerful but also muffled tone, as though he had been trying to speak with his mouth shut, informed me, 'Coming directly, sir,' and vanished. For a long time I heard nothing but the whirr and roar of the fire. There were also whistling sounds. The boats jumped, tugged at the painters, ran at each other playfully, knocked their sides together, or, do what we would, swung in a bunch against the ship's side. I couldn't stand it any longer, and swarming up a rope, clambered aboard over the stern.

"It was as bright as day. Coming up like this, the sheet of fire facing me, was a terrifying sight, and the heat seemed hardly bearable at first. On a settee cushion dragged out of the cabin, Captain Beard, his legs drawn up and one arm under his head, slept with the light playing on him. Do you know what the rest were busy about? They were sitting on deck right aft, round an open case, eating bread and cheese and drinking bottled stout.

"On the background of flames twisting in fierce tongues above their heads they seemed at home

like salamanders, and looked like a band of desperate pirates. The fire sparkled in the whites of their eyes, gleamed on patches of white skin seen through the torn shirts. Each had the marks as of a battle about him—bandaged heads, tied-up arms, a strip of dirty rag round a knee—and each man had a bottle between his legs and a chunk of cheese in his hand. Mahon rose. With his handsome and disreputable head, his hooked profile, his long white beard, and a pint bottle of stout in his hand, he resembled one of those reckless sea-robbers of old making merry amidst violence and disaster. 'The last meal on board,' he explained to me. 'We had nothing to eat all day, and it was no use leaving all this.' He flourished the bottle about, and indicated the sleeping skipper. 'He said he couldn't swallow anything, so I got him to lie down,' he went on; and as I stared, 'I don't know whether you are aware, young fellow, the man had no sleep to speak of for days—and there will be dam' little sleep in the boats.' 'There will be no boats by-and-by if you fool about much longer,' I said, indignantly. I walked up to the skipper and shook him by the shoulder. At last he opened his eyes, but did not move. 'Time to leave her, sir,' I said, quietly.

"He got up painfully, looked at the flames, at the sea sparkling round the ship, and black, black as ink farther away; he looked at the stars shining dim through a thin veil of smoke in a sky black, black as Erebus.

"'Youngest first,' he said.

"And the ordinary seaman, wiping his mouth with the back of his hand, got up, clambered over the taffrail, and vanished. Others followed. One, on the point of going over, stopped short to drain his bottle, and with a great swing of

his arm flung it at the fire. 'Take this!' he cried.

"The skipper lingered disconsolately, and we left him to commune alone for a time with his first command. Then I went up again and brought him away at last. It was time. The ironwork on the poop was hot to the touch.

"Then the painter of the long-boat was cut, and the three boats, tied together, drifted clear of the ship. It was just sixteen hours after the explosion when we abandoned her. Mahon had charge of the second boat, and I had the smallest—the 14-foot thing. The long-boat would have taken the lot of us; but the skipper said we must save as much property as we could—for the underwriters—and so I got my first command. I had two men with me, a bag of biscuits, a few tins of meat, and a breaker of water. I was ordered to keep close to the long-boat, that in case of bad weather we might be taken into her.

"And do you know what I thought? I thought I would part company as soon as I could. I wanted to have my first command all to myself. I wasn't going to sail in a squadron if there were a chance for independent cruising. I would make land by myself. I would beat the other boats. *Youth!* The silly, charming, beautiful youth.

"But we did not make a start at once. We must see the last of the ship. And so the boats drifted about that night, heaving and setting on the swell. The men dozed, waked, sighed, groaned. I looked at the burning ship.

"Between the darkness of earth and heaven she was burning fiercely upon a disc of purple sea shot by the blood-red play of gleams; upon a disc of water glittering and sinister. A high, clear flame, an immense and lonely flame, ascended

from the ocean, and from its summit the black smoke poured continuously at the sky. She burned furiously, mournful and imposing like a funeral pile kindled in the night, surrounded by the sea, watched over by the stars. A magnificent death had come like a grace, like a gift, like a reward to that old ship at the end of her laborious days. The surrender of her weary ghost to the keeping of stars and sea was stirring like the sight of a glorious triumph. The masts fell just before daybreak, and for a moment there was a burst and turmoil of sparks that seemed to fill with flying fire the night patient and watchful, the vast night lying silent upon the sea. At daylight she was only a charred shell, floating still under a cloud of smoke and bearing a glowing mass of coal within.

"Then the oars were got out, and the boats forming in a line moved round her remains as if in procession—the long-boat leading. As we pulled across her stern a slim dart of fire shot out viciously at us, and suddenly she went down, head first, in a great hiss of steam. The unconsumed stern was the last to sink; but the paint had gone, had cracked, had peeled off, and there were no letters, there was no word, no stubborn device that was like her soul, to flash at the rising sun her creed and her name.

"We made our way north. A breeze sprang up, and about noon all the boats came together for the last time. I had no mast or sail in mine, but I made a mast out of a spare oar and hoisted a boat-awning for a sail, with a boat-hook for a yard. She was certainly overmasted, but I had the satisfaction of knowing that with the wind aft I could beat the other two. I had to wait for them. Then we all had a look at the captain's chart, and,

after a sociable meal of hard bread and water, got our last instructions. These were simple: steer north, and keep together as much as possible. 'Be careful with that jury-rig, Marlow,' said the captain; and Mahon, as I sailed proudly past his boat, wrinkled his curved nose and hailed, 'You will sail that ship of yours under water, if you don't look out, young fellow.' He was a malicious old man—and may the deep sea where he sleeps now rock him gently, rock him tenderly to the end of time!

"Before sunset a thick rain-squall passed over the two boats, which were far astern, and that was the last I saw of them for a time. Next day I sat steering my cockleshell—my first command—with nothing but water and sky around me. I did sight in the afternoon the upper sails of a ship far away, but said nothing, and my men did not notice her. You see I was afraid she might be homeward bound, and I had no mind to turn back from the portals of the East. I was steering for Java—another blessed name—like Bangkok, you know. I steered many days.

"I need not tell you what it is to be knocking about for days in an open boat. I remember nights and days of calm when we pulled, we pulled, and the boat seemed to stand still, as if bewitched within the circle of the sea horizon. I remember the heat, the deluge of rain-squalls that kept us baling for dear life (but filled our water-cask), and I remember sixteen hours on end with a mouth dry as a cinder and a steering-oar over the stern to keep my first command head on to a breaking sea. I did not know how good a man I was till then. I remember the drawn faces, the dejected figures of my two men, and I remember my youth and the feeling that will never come

back any more—the feeling that I could last for ever, outlast the sea, the earth, and all men; the deceitful feeling that lures us on to joys, to perils, to love, to vain effort—to death; the triumphant conviction of strength, the heat of life in the handful of dust, the glow in the heart that with every year grows dim, grows cold, grows small, and expires—and expires, too soon, too soon—before life itself.

"And this is how I see the East. I have seen its secret places and have looked into its very soul; but now I see it always from a small boat, a high outline of mountains, blue and afar in the morning; like faint mist at noon; a jagged wall of purple at sunset. I have the feel of the oar in my hand, the vision of a scorching blue sea in my eyes. And I see a bay, a wide bay, smooth as glass and polished like ice, shimmering in the dark. A red light burns far off upon the gloom of the land, and the night is soft and warm. We pull with aching arms, and suddenly a puff of wind, a puff faint and tepid and laden with strange odours of blossoms, of aromatic wood, comes out of the still night—the first sigh of the East on my face. That I can never forget. It was impalpable and enslaving, like a charm, like a whispered promise of mysterious delight.

"We had been pulling this finishing spell for eleven hours. Two pulled, and he whose turn it was to rest steered. We had made out the red light in that bay and pulled at it, guessing it must mark some small coasting port. We were right. As we pulled in we passed two vessels, outlandish and high-sterned, sleeping at anchor, and, approaching the light, now very dim, ran the boat's nose against the end of a jutting wharf. We were blind with fatigue. My

men dropped the oars and fell off the thwarts as if dead. I made fast to a pile. A current rippled softly. The scented obscurity of the shore was grouped into vast masses, a density of colossal clumps of vegetation, probably—mute and fantastic shapes. And at their foot the semicircle of a beach gleamed faintly, like an illusion. There was not a light, not a stir, not a sound. The mysterious East faced me, perfumed like a flower, silent like death, dark like a grave.

“And I sat weary beyond expression, exulting like a conqueror, sleepless and entranced as if contemplating a profound, a fateful enigma.

“A splashing of oars, a measured dip reverberating on the level of water, intensified by the silence of the shore into loud claps, made me jump up. A boat, a European boat, was coming in. I invoked the name of the dead; I hailed: Judea ahoy! A thin shout answered.

“It was the captain. I had beaten the flagship by three hours, and I was glad to hear the old man’s voice again, tremulous and tired. ‘Is it you, Marlow?’ ‘Mind the end of that jetty, sir,’ I cried.

“He approached cautiously, and brought up with the deep-sea lead-line which we had saved—for the underwriters. I eased my painter and fell alongside. He sat, a broken figure at the stern, wet with dew, his hands clasped in his lap. His men were asleep already. ‘I had a terrible time of it,’ he murmured. ‘Mahon is behind—not very far.’ We conversed in whispers, in low whispers, as if afraid to wake up the land. Guns, thunder, earthquakes would not have awakened the men just then.

“Looking round as we talked, I saw away at sea a bright light

travelling in the night. ‘There’s a steamer passing the bay,’ I said. She was not passing, she was entering, and she even came close and anchored. ‘I wish,’ said the old man, ‘you would find out whether she is English. Perhaps they could give us a passage somewhere.’ He seemed nervously anxious. So by dint of punching and kicking I started one of my men into a state of somnambulism, and giving him an oar, took another and pulled towards the lights of the steamer.

“There was a murmur of voices in her, metallic hollow clangs of the engine-room, footsteps on the deck. Her ports shone, round like dilated eyes. Shapes moved about, and there was a shadowy man high up on the bridge. He heard my oars.

“And then, before I could open my lips, the East spoke to me, but it was in a Western voice. A torrent of words was poured into the enigmatical, the fateful silence; outlandish, angry words, mixed with words and even whole sentences of good English, less strange but even more surprising. The voice swore and cursed me violently; it riddled the solemn peace of the bay by a volley of abuse. It began by calling me Pig, and from that went crescendo into unmentionable adjectives—in English. The man up there raged aloud in two languages, and with a sincerity in his fury that almost convinced me I had, in some way, sinned against the harmony of the universe. I could hardly see him, but began to think he would work himself into a fit.

“Suddenly he ceased, and I could hear him snorting and blowing like a porpoise. I said—

“‘What steamer is this, pray?’

“‘Eh? What’s this? And who are you?’

“‘Castaway crew of an English

barque burnt at sea. We came here to-night. I am the second mate. The captain is in the long-boat, and wishes to know if you would give us a passage somewhere.'

"'Oh, my goodness! I say. . . . This is the *Celestial* from Singapore on her return trip. I'll arrange with your captain in the morning, . . . and, . . . I say, . . . did you hear me just now?'

"'I should think the whole bay heard you.'

"'I thought you were a shore-boat. Now, look here—this infernal lazy scoundrel of a caretaker has gone to sleep again—curse him. The light is out, and I nearly ran foul of the end of this damned jetty. This is the third time he plays me this trick. Now, I ask you, can anybody stand this kind of thing? It's enough to drive a man out of his mind. I'll report him. . . . I'll get the Assistant Resident to give him the sack, by . . . ! See—there's no light. It's out, isn't it? I take you to witness the light's out. There should be a light, you know. A red light on the—'

"'There was a light,' I said, mildly.

"'But it's out, man! What's the use of talking like this? You can see by yourself it's out—don't you? If you had to take a valuable steamer along this God-forsaken coast you would want a light too. I'll kick him from end to end of his miserable wharf. You'll see if I don't. I will—'

"'So I may tell my captain you'll take us?' I broke in.

"'Yes, I'll take you. Good night,' he said, brusquely.

"I pulled back, made fast again to the jetty, and then went to sleep at last. I had faced the silence of the East. I had heard some of its language. But when I opened my eyes again the silence was as com-

plete as though it had never been broken. I was lying in a flood of light, and the sky had never looked so far, so high, before. I opened my eyes and lay without moving.

"And then I saw the men of the East—they were looking at me. The whole length of the jetty was full of people. I saw brown, bronze, yellow faces, the black eyes, the glitter, the colour of an Eastern crowd. And all these beings stared without a murmur, without a sigh, without a movement. They stared down at the boats, at the sleeping men who at night had come to them from the sea. Nothing moved. The fronds of palms stood still against the sky. Not a branch stirred along the shore, and the brown roofs of hidden houses peeped through the green foliage, through the big leaves that were shining and still like leaves forged of heavy metal. This was the East of the ancient navigators, so old, so mysterious, resplendent and sombre, living and unchanged, full of danger and promise. And these were the men. I sat up suddenly. A stir, a wave of movement passed through the crowd from end to end, passed along the heads, swayed the bodies, ran along the jetty like a ripple on the water, like a breath of wind on a field—and all was still again. I see it now—the wide sweep of the bay, the glittering sands, the wealth of green infinite and varied, the sea blue like the sea of a dream, the crowd of attentive faces, the blaze of vivid colour—the water reflecting it all, the curve of the shore, the jetty, the high-sterned outlandish craft floating still, and the three boats with the tired men from the West sleeping, unconscious of the land and the people and of the violence of sunshine. They slept thrown across the thwarts, curled on bottom-boards, in the careless attitudes of death. The head of

the old skipper, leaning back in the stern of the long-boat, had fallen on his breast, and he looked as though he would never wake. Farther out old Mahon's face was upturned to the sky, with the long white beard spread out on his breast, as though he had been shot where he sat at the tiller; and a man, all in a heap in the bows of the boat, slept with both arms embracing the stem-head and with his cheek laid on the gunwale. The East looked at them without a sound.

"I have known its fascination since: I have seen the mysterious shores, the still water, the lands of brown nations, where a stealthy Nemesis lies in wait, pursues, overtakes so many of the conquering race, who are proud of their wisdom, of their knowledge, of their strength. But for me all the East is contained in that vision of my youth. It is all in that moment when I opened my young eyes on it. I came upon it from a tussle with the sea—and I was young—and I saw it looking at me. And this is all that's left of it! My God! Only a moment, an instant, a beat of the eyelid, and all is gone. All! The strength, the ignorance, the romance, the hopes, the glamour—youth! . . . A flick of sunshine upon a strange shore, the time to remember, the time for a sigh, and—good-bye! Night. Good-bye . . .!"

He drank.

"Ah! The good old time—the

good old time. Youth and the sea. You have known it. What was it? What was there in it? Eh? Not the life itself. Hey? What? Glamour and the sea, the good, strong sea, the salt, bitter sea, that could whisper to you and roar at you and knock your breath out of you."

He drank again.

"By all that's wonderful, it is the sea, I believe, the sea itself—or is it youth alone? Who can tell? But you here—you all had something out of life: money, love—whatever one gets on shore—and, tell me, wasn't that the best time, that time when we were young at sea; young and had nothing, on the sea that gives nothing, except hard knocks—and sometimes a chance to feel your strength—that only—what you all regret?"

And we all nodded at him: the man of finance, the man of accounts, the man of law, we all nodded at him over the polished table that like a still sheet of brown water reflected our faces, lined, wrinkled; our faces marked by toil, by deceptions, by success, by love; our weary eyes looking still, looking always, looking anxiously for something out of life, for something that never comes, that while it is expected is already gone, gone past, gone unseen, gone in a flash—gone together with the youth, with the strength, with the romance of illusions.

JOSEPH CONRAD.

VI. Bibliografía

Agencia Estatal de Meteorología del Gobierno de España (AEMET). *Escalas de viento y oleaje*. Consultado el 2 de marzo de 2024 en [https://www.aemet.es/es/conocermas/maritima/detalles/Escalas de viento y oleaje](https://www.aemet.es/es/conocermas/maritima/detalles/Escalas_de_viento_y_oleaje).

Baker, Mona. *In Other Words: A Coursebook on Translation*. Third edition. Abingdon: Routledge, 2018.

Benjamin, Walter, y Jorge Navarro Pérez (traductor). *Obras: Ensayos Estéticos y Literarios Libro 2. Vol. 2*. Abada Editores, 2009.

Blackmore, David S.T. *The seafaring dictionary: terms, idioms and legends of the past and present*. North Carolina and London: McFarland & Company, Inc., 2009.

Cámara Mexicana de la Industria Del Transporte Marítimo. *Diccionario Náutico*. Consultado el 11 de agosto de 2023 en <https://cameintram.org/wp/diccionario-nautico/>.

Camden, Hotten J.. *The slang dictionary*. London: John Camden Hotten, 1864. Consultado el 05 de marzo de 2024 en <https://archive.org/details/slangdictionary00hott/page/142/mode/2up?view=theater>.

Cambridge Dictionary. Consultado por última vez el 05 de marzo de 2024 en <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/>.

Collins English Dictionary. Consultado por última vez el 05 de marzo de 2024 en <https://www.collinsdictionary.com/us/dictionary/english>.

Conrad, Joseph. *Youth*. Blackwood Magazine, septiembre de 1898, Vol. CLXIV. Consultado el 12 de octubre de 2023 en https://archive.org/details/sim_blackwoods-magazine_1898-09_164_995.

Conrad, Joseph y Sergio Pitol (traductor). *El Corazón de las Tinieblas*. Barcelona: Hyspamérica Ediciones, 1986.

Conrad, Joseph, y Cedric Watts (editor). *Heart of Darkness and Other Tales*. Oxford: Oxford University Press, 1990.

Conrad, Joseph y Ramón D. Perés (traductor). *Victoria*. Madrid: Jaguar, 2013.

Conrad, Joseph y Carmen M. Cáceres and Andrés (traductores). *Juventud. En Narrativa Breve Completa*. Madrid: Sexto Piso, 2015.

Dix, Hywel (editor). *Autofiction in English*. Pool: Palgrave Macmillan, 2018.

Encyclopædia Britannica. Consultado por última vez el 15 de marzo de 2024 en www.britannica.com/.

Escuela De Marina Civil de la Universidad De Oviedo. *Diccionario Náutico Inglés-Español*. Consultado por última vez el 10 de marzo de 2024 en <https://marina.uniovi.es/diccionario/ingesp/tags/aing>.

Evans, Bob, et al. *Mersey Mariners*. Countrywise, 2002. Consultado el 12 de octubre de 2023 en <https://archive.org/details/merseymariners0000evan/page/216/mode/2up?view=theater>.

Gómez de Silva, Guido. *Diccionario Breve De Mexicanismos*. Academia Mexicana de la Lengua, 2022. Consultado el 17 abril de 2023 en <https://www.academia.org.mx/consultas/obras-de-consulta-en-linea/diccionario-breve-de-mexicanismos-de-guido-gomez-de-silva>.

Greenblatt, Stephen, and Meyer Howard Abrams. *The Norton Anthology of English Literature Vol. 2*. London: W W Norton and Company Incorporated, 2006.

Gobierno de España. Ministerio de Defensa. *Diccionario Marítimo*. Consultado el 8 de agosto de 2023 en <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/mardigitalbiblioteca/prefLang-es/18diccionariomaritimo>.

Holm, Don. *The Circumnavigators: Small Boat Voyagers of Modern Times*. Angus and Robertson, 1975. Consultado el 19 de octubre de 2023 en https://web.archive.org/web/20060510155033/http://www.mcallen.lib.tx.us/books/circumna/ci_42cap.htm.

International Chamber of Shipping. *On the Brink of a Revolution* (18 Dec. 2019). Consultado el 7 de marzo de 2024 en <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/on-the-brink-of-a-revolution/>.

Karl, Frederick Robert. *Joseph Conrad: The Three Lives: A Biography*. New York: Farrar, Straus & Giroux, 1979.

Kermode, Frank, and John Hollander (editores). *The Oxford Anthology of English Literature Volume II*. London, New York y Toronto: Oxford University Press, 1973.

Lavery, Brian. *The Conquest of the Ocean: The Illustrated History of Seafaring*. New York: Dorling Kindersley Publishing, 2013.

Merriam-Webster Dictionary. Consultado por última vez el 7 de marzo de 2024 en <https://www.merriam-webster.com/>.

Newmark, Peter y Virgilio Moya (traductor). *Manual de Traducción*. Madrid: Ediciones Cátedra, 2010.

Philbrick, Nathaniel y Jordi Beltrán (traductor). *En El Corazón Del Mar*. México: Planeta, 2015.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*, 23.^a ed.. Consultado por última vez el 15 de marzo de 2024 en <https://dle.rae.es>.

Ray, Martin. *Joseph Conrad: Memories and Impressions: An Annotated Bibliography*. Amsterdam: Rodopi, 2007.

Sherry, Norman. *Conrad's Eastern World*. London: Cambridge University Press, 1966.

Richard Henry Dana Jr.. *A treatise on practical seamanship. The Seaman's Manual*. London: Edward Moxon, 1841.

Wake, Paul. *Conrad's Marlow: Narrative and Death in Youth, Heart of Darkness, Lord Jim and Chance*. Manchester: Manchester University Press, 2007.

Watts, Cedric Thomas. *Joseph Conrad: A Literary Life*. Palgrave Macmillan, 1989.

Worldcat. Consultado por última vez el 15 de marzo de 2024 en <https://search.worldcat.org/es>.

VII. Anexo fotográfico

