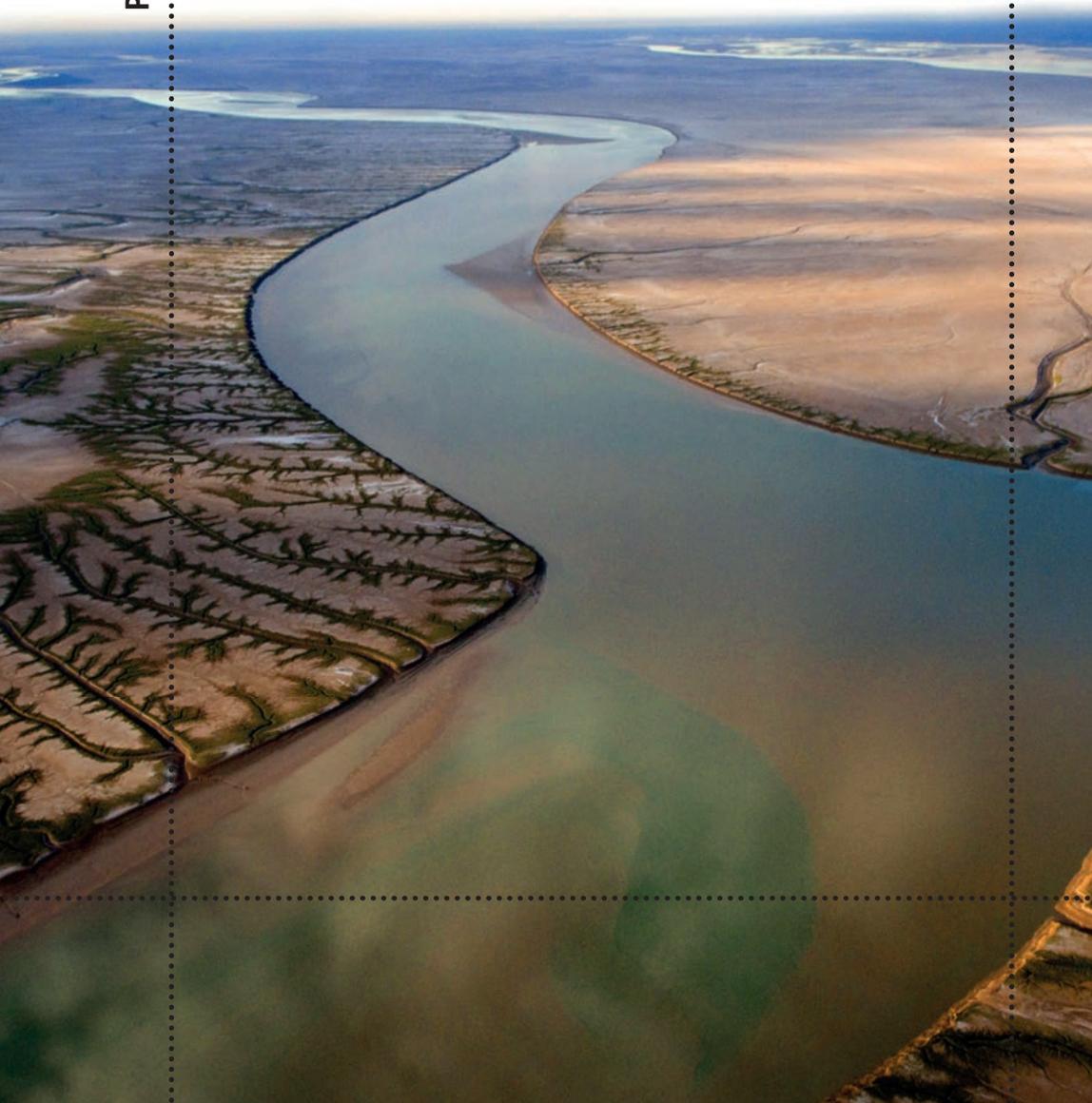


PENÍNSULA ODISEAS

Por el mar de Cortés

John Steinbeck



Por el mar de Cortés
John Steinbeck

Traducción de María Teresa Gispert

ediciones península

Título original: *The Log from the Sea of Cortez*

© John Steinbeck, 1951
© renewed Elaine Steinbeck, John Steinbeck IV and Tom Steinbeck, 1979

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Pueden dirigirse a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).
Todos los derechos reservados.

Primera edición en Península: abril de 2005
Primera edición en este formato: octubre de 2015

La editorial ha realizado todos los esfuerzos para contactar con la traductora y hace expresa reserva de los derechos de autor que puedan corresponderle.

© de esta edición: Grup Editorial 62, S.L.U., 2015
Ediciones Península,
Pedro i Pons, 9-11, 11.ª pta.
08034 Barcelona
edicionespeninsula@planeta.es
www.edicionespeninsula.com

VICTOR IGUAL · fotocomposición
BOOK PRINT DIGITAL · impresión
DEPÓSITO LEGAL: B. 19.626-2015
ISBN: 978-84-9942-444-6

1

¿Cómo organiza uno una expedición? ¿Qué equipo es necesario? ¿Cuáles son los peligros pequeños y los grandes? Nadie ha escrito nunca sobre esto. La información no es útil. Su organización en cambio es sencilla, tan sencilla como el proyecto de un libro bien escrito. La expedición estará incluida dentro del marco físico de partida, rumbo, puertos de escala y regreso. Todo eso se puede prever con alguna exactitud, y en las partes del mundo mejor conocidas, hasta es posible saber qué tiempo hará en determinada estación, cuánto subirán y bajarán las mareas, y la hora en que tendrán lugar. Puede saberse también qué clase de barco llevar, la cantidad de comida necesaria para la tripulación, qué medicinas se requieren normalmente... todo esto sujeto a accidente, desde luego.

Habíamos leído todos los libros disponibles sobre el Golfo, eran pocos y en la mayoría de los casos confusos. Hacía años que la Carta de Navegación de la Costa no había sido corregida adecuadamente. Unos cuantos naturalistas habían ido al Golfo, pero no se habían fijado en nada que no fuera su especialidad. Clavigero, un jesuita del siglo dieciocho, vio más cosas que la mayoría e informó sobre ellas con mayor exactitud. Existían también algunas narraciones románticas relatadas por gente joven que había ido al Golfo en busca de aventuras, y las había encontrado. Pero de toda esta información disponible, sacamos muy poco en claro. El mar de Cortés o Golfo de California es una porción de agua larga, estrecha y muy peligrosa, donde hay tempestades de gran intensidad. Los meses de marzo y abril son generalmente tranquilos y seguros. En 1940, las mareas fueron, en estos meses, muy buenas para recolectar por el litoral. Los mapas de la región se mostraban confiados respecto a los cabos, líneas costeras y profundidad, pero al llegar al borde del lito-

ral, se volvían apologéticos. Hay allí muchas lagunas, y su configuración sólo puede ser supuesta. La Carta de Navegación hablaba de ello como si se tratase de un espejismo. En la obra de Clavigero hallamos relatos de barcos que se habían estrellado y de corrientes perdidas. Eran cincuenta millas de un mar más temido que ningún otro. La carta de Navegación, al igual que un científico cauteloso, hablaba de barcos y hombres extraviados, y de la inanición en las inhospitalarias costas.

En el mundo moderno, en tiempos de paz, si uno es previsor y cuidadoso, resulta bastante más difícil que se muera o quede mutilado en algún lugar extraño del globo, que en las calles de nuestras grandes ciudades. Pero la atracción hacia el peligro persiste, y su satisfacción se llama aventura. Sin embargo, un aventurero no siente ningún placer en cruzar el tráfico de la calle Market de San Francisco, y en cambio se toma grandes molestias para morir en los Mares del Sur. Va en canoa por aguas reputadamente desapacibles; cruza desiertos sin comida adecuada, y expone su sangre a virus extraños. Esto es aventura. Es muy posible que sus antepasados, cansados de los fastidiosos ataques de dolor de muelas, suspiraran por los viejos tiempos de los pterodáctilos.

Nosotros no sentíamos atracción por la aventura. Planeábamos recolectar animales marinos en un remoto lugar, aprovechando los días y las horas indicados por los mapas de las mareas. Para hacer esto, teníamos que evitar en lo posible la aventura. Nuestros planos, provisiones y equipo debían ser adecuados, y ninguno sentía dentro el curioso aburrimiento que crea a los aventureros o a los jugadores de *bridge*.

Nuestro primer problema consistía en fletar un barco. Tenía que ser lo bastante fuerte y grande como para navegar, cómodo para vivir en él seis semanas, amplio para permitirnos trabajar, y suficientemente poco profundo para entrar en las pequeñas bahías. Los jabegueros de Monterey eran ideales para este propósito. Son unos barcos de trabajo en los que se puede confiar; cuentan con dependencias cómodas y amplias habitaciones de almacenaje. Además, en marzo y abril, la estación de la sardina ha terminado, y están en paro. Pensamos que sería fácil fletar un barco así; debía haber cerca de cien, anclados detrás de la escollera. Fuimos al muelle, e hicimos correr la voz de que estábamos buscando un barco de

aquella clase. El rumor se extendió, pero no recibimos muchas ofertas. En realidad, ninguna. Poco a poco, descubrimos el estado de ánimo de sus propietarios. Se sentían inquietos por nuestro proyecto. Aquellos italianos, eslavos y japoneses, eran primordialmente pescadores de sardinas, y no aprobaban a los hombres que pescaban otras cosas. Tampoco creían en las actividades de tierra, tales como construir una carretera, trabajos de fábricas y albañilería. Esto no era cuestión de ignorancia por su parte, sino de energía. Todas las ideas y emociones de que esos hombres eran capaces se concentraban en la pesca de la sardina; no había sitio para nada más. Un ejemplo de esto ocurrió cuando estábamos en el mar. Hitler había invadido Dinamarca y se dirigía hacia Noruega. No se sabía cuándo iba a empezar la invasión de Inglaterra. Pero a pesar de que el mundo se estaba convirtiendo en un infierno, nuestra radio no funcionaba. Por fin, en medio de todo el ruido y confusión de la onda corta, uno de nuestros hombres logró establecer contacto con otro barco. La conversación fue la siguiente:

—Aquí el *Western Flyer*. ¿Estás ahí, Johnny?

—Sí. ¿Eres tú, Sparky?

—Sí, aquí Sparky. ¿Habéis pescado mucho?

—Sólo quince toneladas. Hemos perdido un banco. ¿Y vosotros?

—No vamos de pesca.

—¿Por qué?

—Nos dirigimos al Golfo, a recoger estrellas de mar, sabandijas y bichos por el estilo.

—¿Ah, sí? Bueno, O. K. Sparky. Voy a cortar.

—Espera, Johnny. ¿Dices que sólo habéis pescado quince toneladas?

—Sí. Si hablas con mi primo, se lo dices, por favor.

—De acuerdo, Johnny. Adiós, corto.

Hitler había invadido Dinamarca y Noruega, Francia había caído, la línea Maginot estaba perdida... Nosotros no nos habíamos enterado de nada, pero en cambio sabíamos la pesca que realizaban diariamente todos los barcos de cien millas a la redonda. Así son las cosas. Cuando quisimos fletar un barco, los propietarios no desconfiaban de nosotros, ni siquiera nos escucharon, porque no podían creer que existiéramos.

Se nos estaba terminando el tiempo, y empezamos a preocuparnos. Por fin, uno de los propietarios que tenía dificultades económicas, nos ofreció su barco a un precio razonable, y cuando ya estábamos dispuestos a aceptarlo, lo subió de un modo inadmisiblemente. Se sentía aterrorizado por lo que había hecho, y subió el precio, no para estafarnos, sino para que desistiéramos.

El problema del barco se estaba poniendo muy serio, cuando Anthony Berry entró en la Bahía de Monterey con el *Western Flyer*. Nuestra idea no sorprendió a Tony Berry; él había alquilado su barco al gobierno para la pesca del salmón en aguas de Alaska, y estaba acostumbrado a estos disparates. Además, era un hombre inteligente y tolerante. Nos dejaría cometer cualquier locura, siempre que: 1) pagáramos un buen precio; 2) le dijéramos adónde íbamos; 3) no insistiéramos en poner el barco en peligro; 4) volviéramos a tiempo, y 5) no le mezcláramos en ningún lío. Su barco estaba disponible, y él quería acompañarnos. Era un joven tranquilo, muy serio y un buen capitán. Sabía algo de navegación, cosa rara en la flota pesquera, y poseía una prudencia natural que nosotros admirábamos. Su barco era nuevo, cómodo, limpio, y las máquinas estaban en perfectas condiciones. Fletamos, pues, el *Western Flyer*.

Tenía setenta y seis pies de eslora y veinticinco de manga; su motor, un Diesel de ciento sesenta y cinco caballos de vapor, le permitía navegar a una velocidad de diez nudos. En la cubierta había la habitación del capitán, la estación de radio, unos camarotes muy cómodos, y, detrás de todo esto, la cocina. Una compuerta daba al almacén de pescado, y llevaba dos botes salvavidas. Su motor daba gloria verlo, tan limpio, brillando de aceite y recién pintado de verde. La sala de máquinas tenía un aspecto impecable, y todos los instrumentos estaban colocados en su sitio. Sólo con verla, se sentía confianza en el capitán. Habíamos visto otras salas de máquinas de la flota pesquera, y ninguna igualaba la perfección de la del *Western Flyer*.

La tripulación se componía de Tex Travis, maquinista, y Sparky Enea y Tiny Colletto, marineros. Los tres se mostraban reacios a realizar el viaje, ya que les parecía una locura. Ninguno de nosotros había estado en el Golfo, sólo el capitán había llegado hasta el Cabo San Lucas. Aunque el Golfo tenía muy mala fama, conseguimos convencer a la tripulación.

Nunca supimos cuándo cambió su actitud hacia nosotros, pero sucedió rápidamente. Quizá fue porque Tony Berry era conocido como un hombre cauteloso, que no permitiría ninguna tontería, o quizá su ánimo se había tranquilizado. Pero lo cierto es que, de pronto, recibimos toda clase de ayuda. Incluso hubo hombres que se ofrecieron para venir con nosotros sin cobrar. A Sparky le ofrecieron un trabajo con un sueldo que era mayor al que esperaba conseguir de nosotros. Todo lo que tenía que hacer era aceptar, instalarse en Monterey y gastar el dinero. Pero Sparky rehusó. Nuestro proyecto había llegado a interesarle. Recibimos más ayuda de la que necesitábamos, y consejos suficientes para mover todas las naves del mundo.

No sabíamos lo que nuestra tripulación pensaba de la expedición, pero luego, en el campo de operaciones, demostraron ser excelentes recolectores de animales marinos, aunque a veces algo impetuosos, como cuando Tiny, furioso por haberse clavado un erizo, declaró una guerra de exterminación a toda la especie.

El contrato del barco se firmó con toda solemnidad. Es imposible sentirse optimista ante el contrato de un barco, pues la ley ha previsto o recordado los actos de Dios más arbitrarios y funestos, no como algo posible, sino inevitable. Así, puedes leer lo que hay que hacer en caso de naufragio o embarrancamiento; te enteras de los aspectos más dolorosos y asombrosos de la muerte en el mar, del daño que puede sufrir la quilla o el armazón, de los peligros de quedarse sin agua y provisiones. Después de un contrato matrimonial y una sentencia de muerte, una carta de navegación es el documento más portentoso que ha sido escrito nunca. Allí están registradas todas las penas. Si una mañana te despiertas y encuentras que tu barco está en medio del desierto, no tienes más que mirar a la carta, y encontrarás el delito con su correspondiente pena. Tardamos varias horas en reponernos de la impresión que nos había causado la carta de navegación. Pensamos que podríamos vivir otra vida, y al menos uno de nosotros pensó por un momento en hacer el voto de castidad.

Pero la carta fue firmada y la comida empezó a entrar en el *Western Flyer*. Es sorprendente la cantidad de comida que necesitan siete personas para subsistir seis semanas. Paquetes de *spaghetti*, cajas y cajas de peras y piñas, tomates, quesos, leche condensada, harina,

cereales, galones de aceite de oliva, pasta de tomate, latas de mantequilla y jamón, galletas, verduras y sopas en conserva; carretadas de alimentos. Toda esta comida fue almacenada con alegría por la tripulación. La guardaron en pequeños armarios en la cocina, y muchas cajas fueron a la bodega.

Habíamos hecho grandes recolectas de animales marinos en zonas templadas. Así pues, todo el equipo fue seleccionado basándonos en la experiencia en otras aguas, y en la previsión de posibles dificultades impuestas por un país cálido y húmedo. En algunas cosas acertamos, en otras nos equivocamos.

En un barco pequeño la biblioteca tenía que ser útil y sólida. Para ello, habíamos construido una caja de madera fuerte, reforzada con acero, cuya parte delantera podía ser utilizada como escritorio. Esta caja contenía veinte grandes volúmenes y dos archivos: uno para notas, otro para cartas. En un pequeño estuche de metal había plumas, lápices, gomas, sujetapapeles, cintas de metal, tijeras, etiquetas, agujas, etc. Otro compartimiento contenía sobres, papel para escribir a máquina, papel carbón, una caja de tinta china y pega. Había también sitio para una máquina de escribir portátil, un tablero de dibujo, y mapas. Cerrada, esta sólida caja medía cuarenta y cuatro pulgadas de largo por dieciocho de ancho y dieciocho de altura; llena, pesaba de tres a cuatrocientas libras. Debía ser colocada en una mesa baja o en una litera inservible, y su principal valor era la solidez, perfección y accesibilidad. La subimos a bordo del *Western Flyer*, pero no encontramos ninguna mesa baja o litera donde colocarla. No podíamos ponerla en cubierta, a causa de la humedad. Al fin, tuvo que ser amarrada encima del puente de mando, y cubierta con varias mantas de lona. Siempre que necesitábamos algo, tardábamos diez minutos en sacar las lonas, soltar las cuerdas, abrir la tapa, leer el título del libro que queríamos, sacarlo, y cerrar, atar, y cubrir la caja de nuevo. Pero si hubiera habido una mesa baja o una litera disponible, todo habría sido perfecto.

Por pequeños errores como éste, hemos llegado a la conclusión de que todos los viajes a regiones desconocidas deberían hacerse dos veces: una, para cometer equivocaciones, y la otra para corregirlas. Alguna de las más grandes dificultades reside en el hecho de que los recolectores de animales marinos que han realizado el viaje previamente nunca han dejado escrito el equipo que se necesita, y

esto conduce al fracaso. Nosotros nos proponemos rectificar esta circunstancia en nuestro relato.

La biblioteca contenía todos los informes entonces disponibles sobre la fauna de Panamá y el Golfo. Volúmenes elementales, tales como: Johnson y Snook, Ricketts y Calvin, Russell y Yonge, Flattely y Walton, *Conchas de la Costa Occidental* de Keep, tres monografías sobre las estrellas de mar de Fisher, otra monografía sobre las agallas de los peces, de Rathbun, *Cetáceos decápodos marinos del Sur de California*, de Schmitt, *Las hidras*, de Fraser, *Peces marinos del Sur de California*, de Barnhart, *Cartas de Navegación* para todas las costas del Pacífico, y mapas en grande y pequeña escala de todo el litoral.

El equipo fotográfico era muy completo, pero nunca se usaba. Constaba de un reflector alemán muy bueno, una cámara de cine de ocho milímetros con trípode, medidores de luz, y todo lo necesario. Pero no teníamos fotógrafo. Durante las mareas bajas todos pescábamos, y no había tiempo para secarse las manos y fotografiar la escena. Luego, el anestesiar, matar, embalsamar y poner rótulos a las especies, era un proceso tan importante, que tampoco sacábamos fotos. Fue un error de personal. Siempre tiene que haber un hombre que no haga otra cosa más que tomar fotografías.

Al menos, nuestro material para recolección era bueno. Teníamos palas, barras, redes, cubos de madera, y linternas para pescar por la noche. Los recipientes parecían interminables en el *Western Flyer*. Había cubetas, veinte barriles de madera de abeto con llantas galvanizadas del tamaño de quince a treinta galones, cajas de frascos de todas las medidas: cuarto, pinta, ocho onzas, cinco onzas, dos onzas; y varios recipientes de unos 100 x 33 milímetros, más ocho con cierre a presión. A pesar de todo esto nos quedamos cortos, y tuvimos que llenar los frascos, lo cual fue una desgracia, ya que muchos animales necesitan estar solos para conservarse.

De productos químicos, metimos en el barco quince galones de ácido fórmico, y otros quince de alcohol desnaturalizado. Pero este alcohol no fue suficiente, y tuvimos que reponer la provisión en Guaymas, donde compramos diez galones de alcohol puro de azúcar. Los dos galones de sales de Epsom también se nos terminaron, y hubo que comprar más en Guaymas. Llevábamos además mentol, ácido crómico y novocaína, todo esto para relajar a los animales. El equipo de preparación constaba de placas y fibras de cristal, canti-

dades de guantes de goma, graduadores, fórceps y bisturíes. Nuestro microscopio binocular, un Bausch y Lomb A. K. W., estaba fijado con una luz de doce voltios, pero el balanceo del barco la hacía tan difícil de manejar, que usábamos una linterna. Teníamos bandejas galvanizadas para los trabajos de preservación, bandejas de cristal para colocar los animales, y un pequeño acuario.

El equipo médico nos había dado mucho que pensar. Se componía de: nembutal, buteno de picrato para las quemaduras del sol, mil cápsulas de quinina, pomada de óxido de mercurio al dos por ciento para los cortes, purgantes, amoníaco, cromato de mercurio, yodo, y por último, algo de *whisky* con propósitos medicinales, que sobrevivió muy pocos días.