

# EN BUSCA DE EOLO

Manuel MAESTRO  
Presidente del Círculo de Prensa  
y Literatura del Mar

## Todos los caminos parten de Roma



NA constante en los romanos fue la construcción de caminos que, siguiendo siempre la línea más recta entre un destino y otro, de acuerdo con el genio de la raza que prefería franquear los obstáculos a evitarlos, uniesen las ciudades de su vasto imperio con la capital. La vía Egnatia llegaba hasta el Ebro; la vía Aurelia iba de Roma a Arlés, y así otras muchas como la vía Latina, la vía Trajana o la vía Domicia que ponía en comunicación España con Italia. Ruta que no tomé el pasado julio para llegar a la ciudad de Rómulo y Remo, haciéndolo por ese camino alternativo que es la vía crucis, que tiene su primera estación en Barajas y la última en Fiumicino. Sin apenas transición, viajando en el taxi que nos conducía por la antigua vía Apia a Civitavecchia, retrocedimos veinte siglos, ya que, como si estuviésemos viendo una película, tomamos contacto con la Roma del Imperio. En pocos minutos dejamos a un lado la capilla que evoca el encuentro de San Pedro con el Creador, que inspirase a Henry Mankiewicz su celebérrima *¿Quo Vadis?* Poco después traspasamos la Villa del Burro, lugar donde Séneca recibió la noticia de los siniestros designios de Nerón. Mientras, aquella mañana especialmente calurosa, la capital italiana estaría siendo devorada por las cámaras digitales de los turistas, tan ávidos de engullir con sus máquinas fotográficas el Coliseo, como con sus molares los *fettuchines* que Alfredo cocina en su restaurante.

A Ostia las arenas le han relegado a un privilegiado estatus de lugar de recreo; mientras que la tierra retirada de sus dársenas y canales le ha permitido a Civitavecchia convertirse en un creciente punto de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros. Un imponente fuerte, proyectado por Bramante y Miguel Ángel, junto con sus murallas y bastiones plantan cara a cuantos por tierra o mar pretendan invadirla. Lo que hoy es frecuente que ocurra en forma pacífica por los miles de turistas que arriban, en naves de crucero, con destino a Roma, o que desde aquí parten en periplos marítimos hacia el este u oeste mediterráneos.



Viajeros clíper: lo que va de ayer a hoy. Pasajeros de un clíper del siglo XIX.

## Los galgos del mar

Cuando se pensaba que los grandes viajes por mar eran cosa del pasado, los cruceros de placer han vuelto para sumergir al hombre en la grandiosidad de las largas travesías marítimas. Ahora, para recorrer el Caribe de un extremo a otro no hace falta obtener patente de corso, ni enrolarse con Scott para cortar con la proa los hielos del Antártico, o asociarse con Sandokan para surcar el Índico sorteando las costas de la Malasia. Sencillamente, para emular a Cabral o a Juan Sebastián de Elcano, lo más importante es contar con una tarjeta de crédito que te permita acudir al mostrador de una agencia de viajes a comprar un billete para viajar al Brasil o para dar la vuelta al mundo. Los grandes transatlánticos de cerca de 100.000 toneladas, capaces de albergar a bordo a más de 4.000 pasajeros y tripulantes, así como nombres míticos cual el del *Queen Mary*, contra todo pronóstico, no han desaparecido. El «más difícil todavía» ha sonado: los turistas van del mar Negro al Báltico surcando las aguas del Volga, atravesando sus juegos de esclusas como lo hacían los submarinos soviéticos durante la Segunda Guerra Mundial; traspasan como Amundsen el círculo polar para zambullirse en sus aguas heladas; o cruzan el Atlántico

siguiendo la ruta de Colón, y no tardará en aparecer en los periódicos un anuncio invitándonos a embarcar en una réplica del Arca de Noé, en la que aparezcan distintas opciones para compartir camarote con un felino, un paquidermo o un ofidio. Entretanto, para abrirse camino en ese competitivo terreno, los legendarios clíper han entrado en escena.

El término clíper distingue toda clase de velero rápido, con entera independencia de su aparejo. Son barcos finos, dotados de mucha vela, que en el siglo XIX desplazaron tanto a los antiguos navíos de amuras llenas, como a los primeros vapores, con quienes contendieron a muerte

por dejar antes en puerto su mercancía y pasaje. Fueron protagonistas en el comercio del té, la lana, la seda y el opio, llegando a su máximo esplendor cuando se encontró oro en California y Australia. De las gradas de Boston salió el *Fying Cloud*, que se convirtió en el más célebre de los clíperes americanos, figurando en su haber dos viajes de Nueva York a California en ochenta y nueve días. El británico *Cutty Sark*, cuya silueta ha sido reproducida millones de veces en las etiquetas del whisky escocés, se ha convertido en la imagen del clíper por excelencia. A bordo de los clíperes se imponía la más dura disciplina, y sus valientes capitanes arriesgaban vida y barco con tal de hacer las travesías en menos tiempo que sus competidores, cruzándose apuestas no sólo entre ellos, sino entre las gentes de tierra, para quienes eran una especie de ídolos. Muchos, aun con viento duro, no consentían en arriar una sola vela.

A la época de los cascos de madera le siguieron las de los de los metálicos y de tipo mixto. De la etapa de transición destaca el *Torrens*, construido para transporte de pasajeros, en el que estuvo embarcado de primer oficial Joseph Conrad, quien luego, desde su retiro de navegante, a través de las páginas de sus libros, rememoraría sus experiencias a bordo de estas naves. El primer velero que se construyó totalmente con hierro llevó el nombre de *Cádiz Bay*, y desplazaba 4.000 toneladas. Entre los que efectuaron travesías más rápidas sobresale el *City of Agra*, con un viaje de Inglaterra a Melbourne en sesenta y cinco días. El transporte de lana propiciaba frecuentes combustiones espontáneas, a consecuencia de lo que muchos de estos barcos acabaron sus vidas envueltos en llamas. A principios del siglo XX se construyeron dos veleros de soberbias proporciones, el *Preusen* y el *France*. El primero, botado en 1903,



*Great Republic*: los clíperes eran auténticos ídolos.

tenía cinco palos, 122 metros de eslora y un velamen de 5.400 metro cuadrados. El otro, lanzado al agua en 1911, contaba también con cinco palos, tenía una eslora de 127 metros y una superficie vélica de 6.000 metros cuadrados, y ya se le añadieron dos motores auxiliares. La aparición del vapor y la construcción de los canales de Suez y Panamá, de difícil remontada para este tipo de buques, fue su sentencia de muerte, cantada con añoranza por poetas, remarcando el espectáculo sugestivo de la mar surcada por románticos veleros de mucho trapo, algo en la actualidad reservado a una elite de buques, como nuestro *Elcano*, que aún siguen navegando con la ayuda de Eolo.

### Rocas, sal y agua de todos los colores

Desde muy joven me había sentido atraído por los grandes veleros, pero nunca había tenido la suerte de navegar en uno de ellos, privilegio hoy día reservado a los guardias marinas que realizan sus cruceros de instrucción a bordo de este tipo de naves. A través de las páginas de Salgari o Baroja buscaba al personaje mitológico que movía sus velas, consciente de que mis experiencias a bordo de un vaurien o un pequeño crucero de 20 pies sólo me acercarían a uno de los doce hijos que entregó a Ulises en un odre. Sabía que, a pesar de haberse dispersado por los Siete Mares, el lugar del encuentro tenía que ser forzosamente cercano a su cuna, el Mediterráneo. Pero he tenido que esperar bastantes años hasta que mi sueño se hiciese realidad, aunque en la corta medida que da de sí una semana del calendario. Partí en su búsqueda por este mar que baña un paisaje en el que abunda la sal, en donde lo habitual es la colina rocosa, la vertiente árida y la sed. Esa sed que obliga a sus habitantes a perseguir el más ínfimo charco de agua para atraerla pacientemente a sus huertas que, como contrapartida, reciben un sol vivificador —envidia del norte rico en el líquido elemento—, cuyos rayos, al penetrar en el *Mare Nostrum*, nos muestran un catálogo de colores en el que encontramos los azules, los verdes, los grises e incluso los negros distintivos de todos los mares. Ese mar de los recuerdos que fue siempre un gran camino por donde, a lomos de sus naves, transitaban los hombres transportando armas para la conquista, mercancías para el comercio, y en las que la cultura era un sempiterno y activo polizonte.

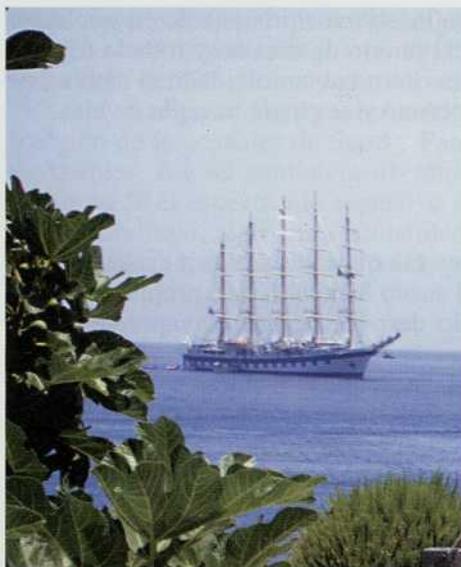
Ese mar es como un gato, normalmente se deja acariciar; pero de repente te saca las uñas en forma de vientos: esa masa de aire en movimiento «que —según dice la leyenda marinera— no existió durante miles de años. La mar era entonces una balsa de aceite, pues son los vientos quienes, a pesar de su resistencia, la convierten en salvaje y malvada. Todos los barcos iban forzosamente a remo y las travesías eran largas y penosas. Un día, un capitán impaciente vendió su alma al diablo para poder capturar a los vientos que vivían en una isla perdida en el otro extremo de la tierra. El navío de este capitán conde-

nado que, para uso personal, transportaba los vientos prisioneros en sus bodegas se quebró contra un peñasco cerca del puerto de destino y toda la tripulación se ahogó: los vientos quedaron libres. Pero habían olvidado el camino de su isla y desde entonces reinan sobre el océano y se puede navegar a vela».

### El «Orient Express» de los mares

Y, también, desde entonces, el viento y las olas que provoca están de parte de los más capaces. Como es el caso del sueco Mikael Kraft, propietario de la naviera Star Clippers que, siglo y medio después de que el vapor segase la vida a los grandes veleros dedicados al transporte de pasajeros, ha vuelto a dar al «trapo» el protagonismo que tuvo en este cometido durante siglos. Tarea iniciada en 1991 con la botadura del *Star Flyer*, primer clíper de la era moderna, y quince meses después seguida con la de su gemelo el *Star Clipper*. Más recientemente, en el año 2000, el *Royal Clipper* ha venido a reunirse a la flota, convirtiéndose en un nuevo «rey de los mares», al tratarse del mayor buque de vela que en la actualidad surca el océano, con sus 134 metros de eslora, cinco palos que albergan una superficie vélica de 5.000 metros cuadrados, 5.000 toneladas de desplazamiento, con capacidad para 227 pasajeros y 106 tripulantes que, al igual que en los buques hermanos, manejan una nave que cuenta con las mayores calificaciones del Lloyd's y los más modernos equipos de navegación, entre los que sobresalen sus sistemas hidráulicos para la maniobra del velamen. Como resultante de una combinación del romanticismo propio de la vela, el lujo de antaño y la seguridad que brinda la técnica hoy, el *Royal Clipper* se ha convertido en el «Orient Express» de los mares. Un gran reto cuando a bordo viajan más de doscientas personas que no están acostumbradas a las incomodidades que padecen los marinos.

Atracado en el muelle 11 del puerto de Civitavecchia, su silueta es como la de un enorme pez vela de lomos azules y blancos, en la que se acentúan el afilado bauprés que prolonga varios metros la proa como la afilada espada del pescado, y sus cinco mástiles que se alzan cual enorme aleta dorsal. Cuando, traspasada la escala real, pisas la cubierta empiezas a moverte en un universo plagado de palos que brotan del casco del buque para entrecruzarse, en perfecto orden, con otros muchos a los que van a unirse cientos de cables y cabos, con lo que se configura la gran arboladura que propiciará el andar de la nave. Trinquete, mayor, mesana, botavara, foque, cangreja, obenque, motón o cabilla son partes de esa gran telaraña que los iniciados reconocen al recorrer el barco y que pronto los neófitos empiezan a descubrir su cometido cuando se apareja, enverga, iza o arría el velamen. Maniobra responsabilidad del capitán Oleg que, al igual que la totalidad de la oficialidad de puente, es ucraniano, componiendo el resto de la tripulación un amplio universo de nacionalidades: jefe de máquinas ruso, oficiales maquinistas indios, sobrecargo alemán, *maitre*



El *Royal Clipper* fondeado en las islas Eólicas.

croata y tripulantes en su mayoría filipinos e indios. Tan sólo tres voces en español a bordo, dos colombianos y un hondureño, a las que había que sumar las de mi esposa y mía, únicas entre un pasaje compuesto de 16 nacionalidades. Para colmo, el propietario es sueco, la naviera radica en Estados Unidos y el barco está matriculado en Luxemburgo, país sólo bañado por las aguas del Mosela y las que caen del cielo. En tiempos se la conoció como el Gibraltar del Norte, por haber sido la plaza más fortificada e inexpugnable de Europa. Ahora, por sus menesteres menos épicos, incluso puede ocurrir que, al contrario, la «Roca» empiece a ser conocida como el Luxemburgo del Sur.

### Lámpara Philips, mejores no hay

El predominio en pasillos, salones, dependencias y camarotes de maderas nobles, mármoles y dorados, a la vez que la ausencia a bordo de discotecas, grandes auditorios o ascensores, te sumergen rápidamente en un mundo pretérito en el que cuando de grandes travesías se trataba había que hacer uso de naves del estilo de aquellos señores de los mares como el *Great Republic*, el *Fying Cloud* o el *Cutty Sark*, cuyos nombres evocadores distinguen la puerta de cada cabina del *Royal Clipper*.

Muy pronto, desde que zarpas, te das cuenta de que un velero es como un violín: hay que dar a cada vela y a cada cabo el temple que pide el viento para navegar a un ritmo determinado. Como el rey de los instrumentos, posee brillantez, potencia, nobleza, gracia y elegancia. Su gobierno requiere que el capitán y los pilotos, noche y día, estén muy pendientes de cómo trabaja el aparejo, ya que el viento, por desgracia, no suele ser constante. Algo que ocurre en nuestras singladuras, lo que obliga a ayudarse, en mayor o menor medida, con el motor. Frente a la pléyade de manos que exige la maniobra de uno de los grandes buques escuela que aún navegan a vela, aquí, al pie de cada mástil un simple marinero, con un cuadro de mandos, maneja el aparejo bajo las órdenes recibidas del puente.

Durante siete días, la vida a bordo transcurre de una forma mucho más



El «Orient Express» de los mares.

familiar que en un hotel de vacaciones o en un crucero tradicional. No hay grandes caminatas para llegar desde un camarote situado en la popa al comedor ubicado a doscientos metros. Los horarios no agobian, no hay turnos para las comidas, ni más formalidades que las propias de un pasaje acostumbrado a viajar, que sabe combinar la comodidad con el saber estar. Ningún fotógrafo te fuerza a sonreír, ni siquiera la noche de la cena del capitán, en la que la primera autoridad a bordo no pasa por el suplicio de retratarse con todos y cada uno de los pasajeros, limitándose a dirigir unas frases amables a los comensales cuando llega el momento del brindis. Compañeros variopintos de mesa, que de forma aleatoria van rotando cada desayuno, almuerzo o cena, te permiten conocer a una pareja americana que ha vivido tres años en Cuba, y luego reconoce haber estado «simplemente en Guantánamo»; o a un matrimonio de jubilados holandeses, residentes en Australia del Oeste, que se despiden con un «Lámparas Philips, mejores no hay», por haber trabajado en la multinacional de los Países Bajos.

Mucha lectura, sol y piscina durante la mañana en las jornadas de navegación; abundante y buena comida propiciatoria de excelentes siestas; y tardes de iniciación a los rudimentos de la náutica, en los que el capitán habla de los

principios de la vela y hace que el barco vire en redondo para que el ejemplo sea elocuente de cómo la resultante de la fuerza del viento sobre el velamen y la presión ejercida sobre la quilla del barco hacen que este avance. También se permite que, debidamente protegidos y bajo la atenta compañía de un oficial o subalterno, se suba a las cofas o se compruebe en los instrumentos y cartas de navegación la situación y ruta seguida. Después de la cena, la actividad en los bares es frenética; el alcohol corre por las barras como el agua por los imbornales y escobenes en los días de temporal. Mientras, como en cualquier buque, en el puente y la máquina se van relevando cada cuatro horas las guardias.

### **Marinero, un oficio de descubiertos**

Los marineros, que hace siglos eran descubridores, ahora son «descubiertos». Ya no son españoles de Vigo, portugueses de Belem o ingleses de Plymouth, sino filipinos de Luzón, hondureños de la Ceiba, indios de Goa o caribeños de Santa Lucía. No se oyen voces en gallego o eusquera como antaño era habitual. Los navegantes actuales hablan bajito pegados al teléfono móvil que les mantiene en contacto con esposas, novias y madres. Llegan a la litera para hacer mentalmente las cuentas de lo que falta de sueldos y propinas, para comprar la casa o montar un pequeño negocio, y volver a su tierra cuanto antes. Ya no se es tripulante para toda la vida.

El mar, sobre todo en las noches de calma, es una escuela de paciencia. Nada cambia a tu alrededor, salvo las luces blancas, azules y rojas que en zonas como por la que navegamos se acercan y alejan continuamente por los cuatro costados. Nuestro crucero consiste en dar una vuelta a Sicilia, visitando alguna de sus islas adyacentes, para volver al puerto de partida. A través de uno de los hijos menores del Mediterráneo, el mar Tirreno, nos vamos situando entre Europa y África. Surcamos aguas en tiempos dominadas por los piratas: esos seres dotados de una gran fascinación, que contaban con un código especial para tranquilizar sus conciencias, redactado de forma que en su articulado siempre se encontraban excusas para dedicarse a tan execrable oficio; unos por rencor, otros por haber sido tratados indebidamente; no faltando quienes lo hacían movidos por un amor desordenado a la libertad o la aventura; teniendo todos, en común, la codicia del botín.

### **El rojo borra el azul**

El barco, en las noches, navega dentro de un canal formado por el reflejo de la luna, a cuya búsqueda parece dirigirse hipnotizado, hasta que el sol, al salir, le hace volver a la realidad, borrando el azul y blanco con los distintos

tonos del bermellón de su aurora. Rojo como el de la sangre de los atunes capturados en las almadrabas existentes en las islas Egadas, archipiélago al que pertenece Favignana, en cuya bahía fondeamos. Igual que en nuestras costas de Cádiz, Murcia o Alicante, el atún es pescado con este tipo de arte que aquí se conoce como «mattanza», término muy apropiado, pues de una auténtica matanza se trata la producida con enormes arpones, tras encerrarles en las redes a las que entran de la misma forma disciplinada con la que en bandadas pasan anualmente del Atlántico al Mediterráneo. Los atunes, que se han conocido como «cerdos de mar», proporcionan la mojama, ese jamón marinero que junto con el relax son los principales recursos de los que viven los egades.

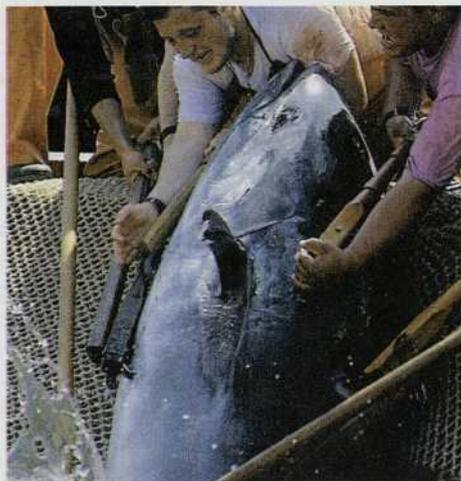
Si la pesca del atún viene de lejos —sus raíces musulmanas las recuerdan los pescadores cuando izan la pieza a la voz de «forza moro e andiamo...», no ocurre lo mismo con el relax, algo muy novedoso en estos paralelos, en donde la guerra ha sido una constante felizmente olvidada. Ya, con la batalla de las Egades, aquí finalizó en el 241 a. de C. la Primera Guerra Púnica, no parando la cosa en todo lo largo de la Historia. Cerca, en la isla de Pantellaria, se estableció en 1943 la cabeza de puente para la invasión de Italia por los aliados. Y más al sur encontramos Malta —La Valetta es nuestro segundo punto de destino— considerada «portaaviones insumergible» luego de más de 500 ataques aéreos de alemanes e italianos durante la Segunda Guerra Mundial. Ahora, Malta es una fortaleza impresionante que se ha quedado sin oficio. Carlos V la cedió a los caballeros de Rodas —antes conocidos como hospitalarios de San Juan— que habían sido expulsados de la isla griega por los turcos, manteniendo la soberanía del pequeño archipiélago. En 1800 llegaron los ingleses, que la mantuvieron como colonia hasta 1964 en que, tras la independencia, les dejaron como principales legados el idioma, la circulación por la izquierda y la cruz de San Jorge en pago a sus sufrimientos: el resto son puro y propio clima y cultura mediterráneos. Con su entrada en la Unión Europea, sus deteriorados caminos y bellos edificios relucirán como antaño.

### **Mi reconciliación con la geometría**

Las calles de la siciliana Siracusa, nuestra siguiente cita, no están mejor asfaltadas que las de la maltesa La Valetta, y no es esto sólo en lo que se parecen, sino en sus fuertes defendiendo la entrada a su bahía y la belleza de su puerto; sus viejos palacios y las decenas de iglesias construidas con la misma piedra dorada con la que la naturaleza ha fabricado los acantilados y farallos de sus costas; todo ello castigado, en ambas, una y otra vez, por las bombas de quienes, por una u otra razón, querían apoderarse de ellas. Las principales diferencias: la huella griega, muy importante en Siracusa, de la que el teatro es tan magnífico como mudo testigo en la actualidad, y el paisa-



Malta es una fortaleza que se ha quedado sin oficio.



La matanza: a la voz de «forza moro e andiamo» se alzan los atunes.

je, presidido desde todos los rincones de la mayor isla mediterránea por el macizo del Etna, que erige a 3.200 metros su cono regular teñido de azufre, cercado de mantos de lava y perforado de cráteres.

Dos encuentros especialmente gratos tengo en Siracusa: uno con la Virgen de las Lágrimas, en cuya basílica, de características similares a las de la mexicana Guadalupe, se venera el cuadro con la imagen de la Señora que lloró; y otro con Arquímedes, que fue mi reencuentro y reconciliación, después de muchos años, con la hasta ese momento denostada geometría. Arquímedes, cuya tumba pude visitar en esta capi-

tal, exclamó la célebre frase «Dadme un punto de apoyo y levantaré el mundo», tras escuchar los elogios que le tributaron al desencallar un barco con este procedimiento. Por las calles de esta ciudad corrió desnudo el sabio matemático, gritando enloquecidamente ¡eureka! —que significa «lo he encontrado»— cuando dio con la noción exacta del principio que aprendimos en el bachillerato: «Todo cuerpo sumergido en un fluido pierde de su peso uno igual al del fluido que desaloja».

### *Early breakfast versus sopa de ajo*

Cuando, tras haber dejado atrás Siracusa, habíamos recorrido de oeste a este más de la mitad del contorno triangular de la mayor de las islas mediterráneas, gracias al motor no nos había ocurrido lo que describe William Waler, uno de los tripulantes de Cook, en su *Rima del anciano marinero*: «Día tras día, día tras día/ seguimos quietos, sin brisa ni movimiento/ tan parados como un barco pintado/ en un océano pintado». Una brizna de aire, el mar casi como un espejo, y el cielo sin un átomo de nubes mostrándonos con claridad un derroche de estrellas, podían permitir a los pilotos prescindir de los tantos y tantos instrumentos de navegación alojados en los puentes de los barcos, cada día más parecidos a la cabina de mando de un avión, y navegar como hace tres



Tumba de Arquímedes en Siracusa.

mil años guiados por el cielo. Los estays y foques, sin apenas viento que recibir, eran casi objetos decorativos cuando el *Royal Clipper* enfiló su proa rumbo al estrecho de Messina.

El *early breakfast* a base de café y cruasanes, listo a las cinco de la mañana, es la alternativa a las sopas de ajo que se sirven a bordo de nuestros barcos en el relevo de las guardias nocturnas: en esta ocasión no podía despreciarse. Estoy en el puente, con mi «café sorbido», cuando por la aleta de babor se pierde el resplandor del Etna, y comienzan a verse, a través de las redes que protegen el bauprés, una fila multicolor de luces con la que parece acabaremos colisionando. Son las puntas de la isla de Sicilia y de la península Itálica, que tan sólo separadas por una franja de ocho kilómetros no dejan ver el estrecho canal hasta no estar encima de ellas.

Messina trae a la memoria el nombre de Gonzalo Fernández de Córdoba que, al contrario que el de Julio Iglesias, con seguridad es ignorado por los trescientos y pico ciudadanos del mundo que duermen a pierna suelta en sus camarotes. Aquí desembarcó el Gran Capitán cuando el rey de Nápoles pidió auxilio a su tío Fernando de Aragón. Sus paisanos le conocemos más por sus hipotéticas cuentas —100.000 ducados en picos, palas y azadones; 10.000 ducados en guantes perfumados para preservar a las tropas del mal olor de los cadáveres enemigos...— que por la habilidad y erudición en el arte de la guerra demostradas en batallas como Ceriñola, virtudes castrenses que sumaron a nuestra corona muchos territorios de lo que hoy es Italia.

### **Eolo, Vulcano y Baco, S. L.**

A media singladura de Messina comenzamos a divisar el archipiélago de las Eólicas, en donde supuestamente se encontraba el punto de encuentro con Eolo, del que Homero en *La Odisea* dice que aquí habitaba en una isla rocosa de este nombre, rodeada de una muralla de bronce, y cuyos lugareños pasaban el día en festines amenizados por música de flautas y las noches durmiendo en lechos esculpidos. Eolo era padre de seis hijos y seis hijas, casadas con sus hermanos. Estos doce personajes eran la personificación de los doce vientos que el dios tenía encerrados en un odre de piel de buey, y que entregó a Ulises, su huésped, al reembarcarse, no dejando libre más que al céfiro que debía conducirlo. Los compañeros del héroe griego, mientras éste dormía, abrieron el odre y entonces se desencadenó la tempestad. En el origen de esta leyenda, Eolo era sólo una ficción poética y Eolia una isla flotante. Posteriormente se le asignaron al personaje caracteres divinos, con morada en las islas Lípari, llamadas en la antigüedad Eolias o Volcánicas, suponiendo que en Hiera estaban las fraguas de Vulcano. Las islas, cubiertas de humo y vapores, proporcionaban a Eolo el medio de predecir el soplo y dirección de los vien-

tos, que observaba por la dirección de las llamas. Hijo de Neptuno, Eolo era un rey piadoso y hospitalario, al que la civilización debe, nada menos, que el uso de las velas en la navegación.

Atento a las velas, no se reflejaba en ellas ningún vestigio de que estuviera próximo alguno de los hijos del dios rebautizados por el almirante Beaufort, si bien por la amura de estribor comenzaba a divisarse una masa negruzca, como la de un barco echando humo por la chimenea, error del que se sale cuando, al aproximarnos, divisamos la silueta de Strómboli. Isla enteramente formada por el volcán del mismo nombre, cuyo cráter ocupa el centro de la misma a 900 metros de altura, y en el que de cinco en cinco minutos las lavas levantan unas ampollas que, hinchándose rápidamente, hacen luego explosión lanzando al espacio torbellinos de gases junto con fragmentos y piedras: el humo que hace cientos de años permitía al dios mitológico predecir la dirección de los vientos. Y es aquí también donde, según Virgilio en *La Eneida*, Vulcano deja de ser un dios lanzador del rayo, convirtiéndose en simple constructor del mismo; fabricándolo en sus forjas del Etna y de las islas Lípari, pasando a ser la deidad del calor fecundante, como el de los motores del *Royal Clipper* que en detrimento de la bolsa del naviero no han dejado de propulsar el barco. Falta Baco para completar la trilogía mitológica que nos mueve durante estos siete días: Eolo, pasota, silbando más que soplando sobre el velamen; Vulcano, por el contrario, trabajando como un negro en la máquina, y el dios del vino jugueteando en nuestros estómagos para mantenernos «un pelín» alegres durante toda la travesía.

### Sólo quiero ver veleros y barcos de madera

A Eolo debían de estar a punto de reventarle las orejas de tanto escuchar lamentos acerca de su holgazanería, y su actitud cambió al partir de Panarea con destino a Civitavecchia. Al poco de levar el ancla frente a la diminuta isla, nos esperaba emboscado tras un pequeño islote, cuando abrió su odre para que saliera el viento que ya no nos dejó hasta el final de viaje. La curiosidad del pasaje sólo era superada por la satisfacción del capitán Oleg, que a estas alturas del crucero estaba tan obsesionado con el viento como su colega Akab con la ballena blanca. Fue una espléndida apoteosis final en la que, a modo de alegre, primero ordenó izar toda la vela, para pasar sin transición al rondó en el que todo el pasaje tuvo que despejar la cubierta, y los más precavidos nos fuimos a comer una manzana en la cama, que se movía como un potro sin domar. Los portillos y escotillas se cerraron como si se tratase de una caja fuerte, y el espectáculo de las olas queriendo traspasar la cubierta, y el *Royal Clipper* zafándose de las mismas, expulsándolas por sus imbornales, sólo podía verse a través de los ojos de buey. «No queríais caldo, pues tomad tres tazas» fue la respuesta de la deidad.



El volcán Stromboli, guarida de Vulcano.

A Ulises hace tiempo que lo conocí leyendo *La Odisea*, y el año pasado me acerqué a Ítaca para charlar con él en la trastienda del negocio de mantos típicos que ha puesto con su esposa Penélope; de esta isla, Mariano de Juan y un servidor tenemos proyectado partir para dar una vuelta al mundo literaria; a Neptuno le he aguantado sus bromas pesadas al salir de las profundidades del Índico para mi bautismo de rigor la primera vez que crucé la línea ecuatorial; a Vulcano le he visto muchas veces, en las tantas y tantas sucursales de Strómboli que hace miles de años puso en América Central; y a Eolo acabo de conocerlo trabajando duro en su propia cuna, en lo que entiendo es un primer contacto, ya que, sin pasar mucho tiempo, cruzaré el Atlántico empujado por él y varios de sus hijos. Soy un marino pasivo que tiene que dejarse llevar por esos mares de Dios, por los que sí lo son, y poco a poco trató de ir conociendo los entresijos de esa gran masa de agua que nos envuelve, para disfrutar y tratar de entretener con mi pluma a quien se acerque a las páginas que escribo.

Cuando, al finalizar el viaje, desembarco del *Royal Clipper* en Civitavecchia, en el muelle de enfrente está atracado un monstruo de esos que transportan contenedores hasta encima de la chimenea. La imagen me hace rendir a la evidencia del progreso; pero, en ese momento, como a Fernando Pessoa, me gustaría «tener de nuevo delante de los ojos sólo los veleros y los barcos de madera, no conocer ninguna otra vida marítima excepto la antigua vida del mar...».