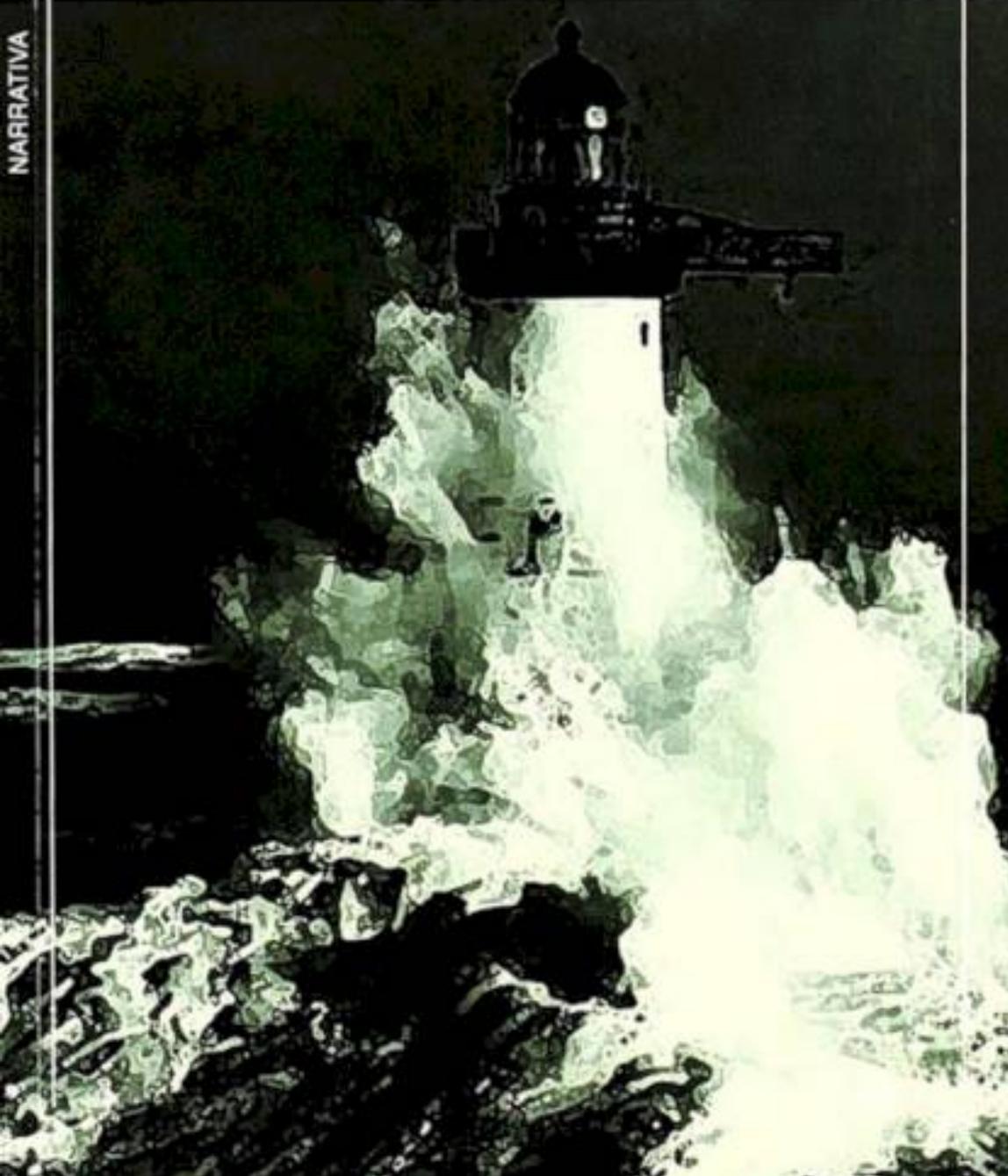


# El faro del fin del mundo

edición original

JULES VERNE

NARRATIVA



El faro del fin del mundo es una novela en tono oscuro y trágico de Julio Verne (1828-1905), escrita hacia 1901. Cuando fallece, su hijo Michel corrige la obra con el objeto de hacerla más atractiva. La versión original de Verne publicada por Stanké, Montreal, en 1998, es la que hoy presentamos a los lectores. A pesar de que la obra es aparentemente estática, con pequeños escenarios y descripciones que se limitan al entorno, es considerada uno de sus mejores trabajos. La historia se desarrolla en la Isla de los Estados, en la Patagonia. En ella, los únicos habitantes son los miembros de una banda de piratas dirigidos por el terrible Kongre, que mediante artimañas, logra atraer barcos a la isla, para robarlos y, posteriormente, asesinar a los tripulantes. Este procedimiento se ve amenazado cuando llegan a la isla tres hombres, con el objetivo de construir y poner en funcionamiento un faro.

## Nota preliminar

*El faro del fin del mundo* es una de las últimas novelas de Julio Verne. Publicada después de su muerte, en 1905, ese mismo año apareció por entregas en la revista *Magasin d'Éducation et de Récréation*. Sin embargo, como las otras obras póstumas de Verne, que fueron corregidas y a veces hasta rescritas arbitrariamente por su hijo Michel, su versión original recién se dio a conocer al público en 1998 por la editorial canadiense Stanké. Esa versión original es la que presentamos a los lectores en esta edición.

Julio Verne había nacido en 1828 en Nantes, uno de los puertos más importantes de Francia, más precisamente en la isla Fey-deau, donde el río Loira desemboca en el Atlántico. La rama paterna de su familia estaba dedicada al derecho y la materna a la navegación, y él se crió entre barcos e historias de viajes. La geografía, la cartografía, los adelantos tecnológicos y la literatura lo apasionaron desde chico. Antes de los veinte años ya había escrito poemas y obras teatrales, pero obligado a seguir el camino que le había trazado su padre tuvo que abandonar sus aspiraciones literarias para estudiar abogacía. A los veinte años se fue a París, donde terminó sus estudios, aunque nunca ejerció la profesión. A pesar de la presión del padre para que volviera a Nantes a hacerse cargo del despacho familiar, de los rigores de la pobreza y del hambre, y del poco éxito de las obras que seguía escribiendo, algunas en colaboración con Alejandro Dumas hijo, el deseo de escribir se impuso. Durante años soportó todas las dificultades confiando en que en algún momento triunfaría, como Rastignac o de Rubem-

pré, esos personajes de jóvenes con ambiciones literarias de las novelas de Balzac que Verne leía con admiración, así como las de Dickens. Sus lecturas de Saint-Simon y Fourier, de Poe y de las ciencias más diversas, y la amistad con dos personajes como el aventurero Jacques Arago y el fotógrafo Nadar, pionero de los vuelos en globo, lo encaminaron hacia la intuición de lo que sería «su» creación literaria: «la novela de la ciencia». Son los años del nacimiento de los folletines, y Verne publica algunos relatos de viajes en el *Musée des Familles*. Hasta que en 1862 todas sus búsquedas y afanes se cristalizan gracias a su encuentro con el editor Jules Hetzel, pionero de las novelas por entregas. El primer libro que Hetzel le acepta es *Cinco semanas en globo*. Desde ese momento y por cuarenta años, unidos por un contrato que le garantizaba mucha plata a Verne y dos libros por año a su editor, quien lo orientó hacia el público infantil y juvenil, iban a ir apareciendo *De la tierra a la luna*, *Los hijos del Capitán Grant*, *Veinte mil leguas de viaje submarino*, *La vuelta al mundo en ochenta días*, *La isla misteriosa*, *Las tribulaciones de un chino en China*, y todas las otras novelas de la serie *Viajes Extraordinarios*.

*El faro del fin del mundo* cuenta la historia de la construcción del faro más austral del mundo, en la Isla de los Estados, confluencia de los océanos Atlántico y Pacífico y uno de los últimos brotes de tierra del continente americano. Ese faro fue erigido allí en 1884 a instancias del Estado argentino para evitar los naufragios frecuentes en la zona. Al comienzo de la novela, Verne describe con precisión enciclopédica tanto el faro como la isla, su geografía, su flora, su fauna y las asperezas de la vida en una tierra cubierta por nieve ocho meses al año, y después nos cuenta las desventuras del primer contingente de fareros, tres ex marinos argentinos, Vásquez, Felipe y Moriz, encargados de encender la luz del faro cada atardecer y mantenerla viva hasta la mañana siguiente, para salvaguardar los barcos y las vidas de los navegantes que van a dar la vuelta al estrecho de

Magallanes. En principio, Vásquez (el jefe) y sus dos camaradas deben permanecer tres meses en la isla deshabitada hasta que los reemplace su relevo. Una vez que el barco de la armada argentina, el aviso *Santa Fe*, los deja, con la condición de volver a principios de marzo con sus reemplazantes, y después de algunos días de trabajo satisfactorio, los fareros descubren que no están solos en la isla. Una banda de malhechores comandada por un jefe cruel y muy astuto llamado Kongre, que no desconoce el oficio de marino y al que secundan algunos nativos americanos y fueguinos, vive refugiada en las cuevas de la isla. Desde sus costas atraen a los barcos mediante señales engañosas para hacerlos zozobrar y quedarse con sus restos. La banda de Kongre espera la llegada de un barco en buenas condiciones para abandonar la isla con las riquezas acumuladas. Ese barco finalmente llega, es la goleta chilena *Maule*. La banda se apodera de ella. Hasta aquí el resumen del argumento. No vamos a contar el resto de la historia por anticipado; que los lectores se embarquen por su cuenta en las peripecias de los personajes y en las vueltas de la intriga, que no son sutiles pero que se hacen vertiginosas hacia el desenlace, y le dan al relato una carga de otro tipo, emotiva y digamos que moral, donde Vásquez y Kongre se convierten en arquetipos del bien y del mal.

Esa oposición básica entre el bien y el mal, representados por Vásquez y Kongre, sin embargo por momentos se atenúa. Es cierto que las diferencias entre ellos son tajantes, Kongre sobresale en maldad y crueldad (aunque el narrador no pueda impedirse admirar su inteligencia) y Vásquez es un ejemplo de bondad candorosa, valentía y temple. Pero ante la naturaleza y los barcos, los dos son iguales. Sus vidas son duras y ásperas como el medio en el que sobreviven, oscuras como las cavernas donde se resguardan, solitarias y frías. A su vez cada uno tiene un acompañante que lo secunda, y las dos parejas se parecen. Vásquez, el argentino bonachón, se alía al náufrago norteamer-

ricano John Davis, un patriota ansioso por vengar a sus compañeros, tan valiente como él; mientras que al extranjero Kongre lo acompaña el chileno Carcante, y la relación entre ellos es en cada caso igual de noble. Donde mejor se ve esa «humanización» de Kongre y su banda es cuando tienen que resolver problemas náuticos. Entonces el relato deja de señalarlos como villanos y se entusiasma, y entusiasma a los lectores, que también queremos que lo consigan, con la épica de sus esfuerzos por salvar el *Maule*, y con la aventura de repararlo y ponerlo a navegar. Dejan de ser asesinos desalmados y aparecen como simples hombres enfrentados a la adversidad de la naturaleza o ante un problema técnico a resolver. En ese punto, buenos y malos se igualan como las aguas de los dos océanos que se mezclan alrededor de esa isla.

A diferencia de otras novelas de los *Viajes Extraordinarios*, en ésta los personajes no se desplazan por el mundo adentro de una nave, cumpliendo ese sueño infantil que recrea el encierro hogareño a la vez que hace posible desplazarse mágicamente sobre el agua. Aquí están limitados al territorio de la Isla de los Estados, aislados del resto del mundo y sometidos a condiciones de vida extremas. La imagen general del texto lo acerca a esas descripciones de paisajes náuticos llamadas marinas, donde se agitan mares borrascosos y turbulentos, cargadas de grises oscuros, y donde un barco insignificante, lleno de hombrecitos que no alcanzamos a ver, no puede evitar que el mar lo sacuda a su antojo como un dios furioso. Los barcos tienen, como en toda la obra de Verne, un lugar fundamental. El *Maule*, que después va a llamarse *Carcante*, el *Century* y el *Santa Fe*, con ese nombre que muestra todas las esperanzas puestas en él por Vásquez y Davis, son tan protagonistas de la novela como sus personajes, y la descripción de sus partes y su funcionamiento es más exhaustiva que la penetración en los sentimientos o en las motivaciones de éstos. Por otra parte, el vocabulario náutico invade todo el texto, no sólo

al referirse a las embarcaciones y sus partes o maniobras, sino también aplicado al paisaje o a las acciones humanas.

Conocemos desde chicos muchas de las numerosas obras de Julio Verne, que fueron y seguirán siendo leídas en el mundo entero. Donde la lectura infantil dejó un hueco, el cine fue a llenarlo, y la cantidad de adaptaciones cinematográficas de sus libros es casi tan numerosa y difundida como ellos. *El faro del fin del mundo* no fue una excepción, y el resultado fue la película *La luz del fin del mundo*, de 1971, con Kirk Douglas como Vásquez y Yul Brinner como Kongre, caras muy apropiadas para esos arquetipos de héroe y villano. Sin embargo esta novela, desde la imagen del ocaso con la que empieza hasta la de la luz del faro que vuelve a brillar al final, deja una impresión más oscura o menos inocente que otras de Verne, que ya cercado por las enfermedades y los años cierra con ella una vida entregada a la pasión voraz del saber y la escritura.

M. F.

# I

## Inauguración

El sol estaba a punto de desaparecer atrás de la línea de cielo y de mar que limitaba el horizonte a cuatro o cinco leguas al oeste. El tiempo era bueno. Del lado opuesto, algunas nubecitas absorbían aquí y allá los últimos rayos que no tardarían en apagarse bajo las sombras del crepúsculo, que duraba bastante en esa latitud del grado cincuenta y cinco del hemisferio meridional.

En el momento en que el disco solar sólo mostraba su parte superior, un cañonazo resonó a bordo del aviso<sup>[1]</sup> *Santa Fe*, y el pabellón de la República Argentina, desenrollándose con la brisa, fue izado en lo alto del gran mástil.

En ese mismo instante apareció una luz muy fuerte en la cumbre del faro, construido al alcance de un disparo de fusil atrás de la estrecha bahía de El Gor, donde estaba fondeado el *Santa Fe*. Dos de los fareros, los obreros reunidos en el arenal y la tripulación formada adelante del barco saludaron con largas aclamaciones la primera luz encendida en esa costa lejana.

Otros dos cañonazos les respondieron, repetidos varias veces por los ecos ruidosos de las cercanías. Entonces la bandera del aviso fue izada según las reglas de los buques de guerra y el silencio se volvió a apoderar de la Isla de los Estados, situada en esos parajes donde se encuentran las aguas del Atlántico y del Pacífico.

Los obreros embarcaron enseguida a bordo del *Santa Fe* para pasar en él esa última noche y sólo quedaron en

tierra los dos fareros, mientras que el tercero estaba en el cuarto de guardia.

Esos dos hombres no volvieron de inmediato a su alojamiento, y dieron un paseo a lo largo de la bahía mientras conversaban.

—Y bien, Vásquez —dijo el más joven—, mañana va a zarpar el aviso...

—Sí, Felipe —respondió Vásquez—, y espero que no tenga una mala travesía para volver al puerto...

—¡El viaje es largo, Vásquez!...

—Tanto cuando uno viene como cuando se va, Felipe.

—Me imagino que sí —replicó Felipe riéndose de la respuesta de su compañero.

—¡Eh!, muchacho —prosiguió Vásquez—, a veces se tarda más en ir que en volver, ¡a menos que el viento no sea firme!... Después de todo, mil quinientas millas no son nada si el barco tiene una buena máquina y lleva bien las velas...

—Y además, Vásquez, el comandante Lafayate conoce bien la ruta...

—Que es toda recta, muchacho. Así como puso rumbo al sur para venir, pondrá rumbo al norte para volver, y si la brisa sigue soplando desde tierra tendrá el abrigo de la costa y navegará como sobre un río, el Río de la Plata o cualquier otro...

—Pero un río de una sola orilla —repuso Felipe.

—Y qué importa, mientras sea la buena, ¡y siempre es la buena cuando el viento viene de ahí!

Como verán, a Vásquez le gustaba mucho hablar en ese tono de buen humor con su camarada.

—Es verdad —respondió éste—, pero si el viento llega a cambiar de lado...

—Eso sería mala suerte, Felipe, y espero que no cambie contra el *Santa Fe*. En unos quince días puede haber recorrido sus mil quinientas millas y vuelto a su fondeadero en

la rada de Buenos Aires... Aunque si el viento llegara a soplar del oeste...

—No encontraría ningún puerto para refugiarse, ni en tierra ni mar adentro...

—Es como dices, muchacho. En Tierra del Fuego o en la Patagonia no hay ni una sola escala, ¡y hay que correr hacia alta mar si uno no quiere ir a parar a la costa!

—En fin, Vásquez, en mi opinión, parece que el buen tiempo va a durar.

—Soy de la misma opinión, Felipe. Estamos casi a comienzos de la buena estación... tres meses por delante, no es poca cosa...

—Los trabajos se terminaron en buen momento... —respondió Felipe.

—Lo sé, muchacho, lo sé, a principios de diciembre, que es como decir a principios de junio para los marinos del norte... ¡Y en esta época son más raras las tempestades, a las que les cuesta tan poco hacer encallar un barco como volarle el sombrero a usted! Y además, una vez que el *Santa Fe* esté en puerto, pueden soplar y resoplar el viento y la tempestad todo lo que el diablo quiera... ¡No hay ninguna posibilidad de que nuestra isla se vaya a pique, con faro y todo!...

—Seguramente, Vásquez. Por otra parte, después de que el barco haya ido a llevar noticias de nosotros, cuando vuelva con el relevo...

—Dentro de tres meses, Felipe...

—Sí... tres meses... encontrará a la isla en su sitio.

—Y a nosotros en ella —respondió Vásquez frotándose las manos, después de haber aspirado una larga bocanada de su pipa que lo envolvió en un vapor espeso—. Ves, muchacho, aquí no estamos a bordo de un barco al que la borrasca empuja y rempuja, o si es un barco, está sólidamente anclado en la punta de América y no se va soltar de su ancla... ¡Que estos parajes son malos, estoy de acuerdo! ¡Que se le haya hecho mala fama a los mares del cabo de Hor-

nos, es justo! ¡Que, precisamente, ya no se cuenten más los naufragios en estas costas, y que los saqueadores de restos no puedan elegir otras mejores para hacerse ricos, también puede ser cierto! ¡Pero todo eso va a cambiar, Felipe! ¡Aquí está la Isla de los Estados con su faro, y no será un huracán, aun cuando sople desde todos los puntos del horizonte, el que conseguirá apagarlo! ¡Los barcos lo verán a tiempo para enderezar su camino! ¡Se guiarán por su luz y no correrán el riesgo de chocar contra las rocas del cabo Tucumán o de la punta Several, incluso en las noches más oscuras!... ¡Somos nosotros quienes sostendremos el farol, y lo tendremos bien agarrado!

Había que oír hablar a Vásquez con esa animación que no dejaba de conmover a su camarada. Y quizá Felipe pensaba con menos ligereza en las largas semanas a pasar en esa isla desierta, sin ninguna comunicación con sus semejantes, hasta el día en que los tres fueran relevados de sus puestos. Un aspecto de la situación del cual Vásquez no parecía querer preocuparse.

Para terminar, éste agregó:

—Sabes, muchacho, los últimos cuarenta años anduve un poco por todos los mares del viejo y del nuevo continente, fui grumete, novato, marinero, contraamaestre. ¡Y bien, ahora que me llegó la edad del retiro, no podía desear nada mejor que ser guardián de un faro, y de qué faro! ¡El faro del fin del mundo!

¡Y la verdad era que en la punta de esa isla perdida, en el extremo de las tierras habitadas y habitables, ese nombre lo justificaba muy bien!

—Dime, Felipe —prosiguió Vásquez, que sacudió la pipa apagada sobre el hueco de su mano—, ¿a qué hora vas a reemplazar a Moriz?

—A las diez, y hasta las dos de la mañana...

—Bien... yo iré a tomar tu lugar hasta que amanezca.

—Hecho, Vásquez. Así que lo mejor que podemos hacer es irnos a dormir...

—¡A la cama, Felipe, a la cama!

Vásquez y Felipe volvieron a subir hacia la pequeña muralla en cuyo interior se levantaba el faro y entraron en la vivienda, cuya puerta se cerró a sus espaldas.

La noche fue tranquila y, en el instante en que terminaba, Vásquez apagó la luz encendida desde hacía doce horas.

Las mareas generalmente son débiles en el Pacífico, sobre todo a lo largo de las costas de América y de Asia bañadas por este vasto océano. Por el contrario, su movimiento es muy considerable en la superficie del Atlántico y se hace sentir con violencia hasta en los lejanos parajes de la Magallania.

Ese día el reflujo comenzaba a las seis de la mañana y, para aprovecharlo, el aviso habría debido soltar amarras al amanecer. Pero sus preparativos no estaban del todo terminados y el comandante recién pensaba salir de la bahía de El Gor con la marea de la tarde.

El *Santa Fe*, de la armada de la República Argentina, medía doscientas toneladas y tenía una fuerza de ciento sesenta caballos. Estaba comandado por un capitán y un segundo oficial, tenía unos cincuenta hombres, incluidos los contramaestres, y era usado para vigilar las costas desde la embocadura del Río de la Plata hasta el estrecho de Lemaire en el Océano Atlántico. En esa época el ingenio marítimo aún no había construido los barcos de marcha rápida, cruceros, torpederos y otros. Así que, bajo la acción de su hélice, el *Santa Fe* no sobrepasaba las nueve millas por hora, velocidad suficiente por otra parte para la vigilancia de las costas patagónicas y fueguinas, frecuentadas únicamente por los barcos de pesca.

Ese año, el aviso había tenido la misión de seguir los trabajos de construcción del faro que el gobierno argentino hizo levantar en la Isla de los Estados, en la entrada del estrecho de Lemaire. Fue a bordo de él donde se transportaron el personal y los materiales necesarios para ese trabajo,

que acababa de ser llevado a buen fin siguiendo los planes de un hábil ingeniero de Buenos Aires.

Hacía unas tres semanas que el *Santa Fe* se encontraba fondeado al fondo de la bahía de El Gor. Después de haber desembarcado provisiones para cuatro meses, después de haberse asegurado de que nada les faltaría a los guardianes del nuevo faro hasta el día del relevo, el comandante Lafayate iba a llevar de regreso a los obreros enviados a la isla. Si ciertas circunstancias imprevistas no hubieran retrasado el fin de los trabajos, el *Santa Fe* habría debido estar, desde hacía un mes ya, de regreso en su puerto de origen.

En suma, durante toda su escala el comandante Lafayate no había tenido nada de qué preocuparse, al final de esa bahía bien protegida contra los vientos del norte, del sur y del oeste. Solamente el mal tiempo de alta mar habría podido molestarlo. Pero a comienzos de la temporada de verano, era de esperar que no se produjeran sino algunos inconvenientes pasajeros en los parajes magallánicos.

Eran las siete cuando el capitán y el segundo oficial, Riegal, salieron de sus camarotes ubicados en la entrada del castillo de popa, en la parte de atrás del aviso. Los marineros terminaban el lavado del puente, y las últimas aguas empujadas por los hombres de servicio chorreaban a través de las dalas. Al mismo tiempo, el primer contraamaestre tomaba medidas para que todo estuviera listo cuando llegara la hora de la salida del barco, aunque ésta sólo debía efectuarse durante la tarde. Se les quitaban las fundas a las velas, se bruñían las mangas, los cobres del habitáculo y las claraboyas, y se levantaba el bote grande sobre sus pesantes, mientras que el chico quedaba para el servicio de a bordo.

Al levantarse el sol, el pabellón subió hasta el cangrejo de mesana.

Tres cuartos de hora más tarde, sonaron cuatro golpes en la campana de adelante, y los marineros de guardia formaron su brigada.

Después de desayunar juntos, los dos oficiales volvieron a subir al castillo de popa, examinaron el estado del cielo, bastante despejado por la brisa de tierra, y le dieron al contramaestre la orden de que los desembarcara.

Durante esa mañana el comandante quería inspeccionar por última vez el faro y sus anexos, la vivienda de los fareros, los almacenes donde se guardaban las provisiones y el combustible, y asegurarse del buen funcionamiento de los diversos aparatos.

Descendió en la playa, acompañado por el oficial, y se dirigió hacia la muralla del faro.

Mientras se acercaban hablaron de esos tres hombres que iban a quedarse en la triste soledad de la Isla de los Estados.

—Es verdaderamente duro —dijo el capitán—, y el trabajo es penoso, incluso en los faros que están en comunicación cotidiana con la tierra. Sin embargo, hay que tener en cuenta que esos hombres valientes siempre llevaron una existencia muy dura, y que la mayoría son ex marineros...

—Sin duda —respondió Riegal—, pero una cosa es ser farero en las costas frecuentadas y otra es vivir en una isla desierta, donde los barcos nunca hacen escala, y que lo único que hacen es reconocerla para pasar lo más lejos posible...

—Estoy de acuerdo, Riegal. Por eso el relevo se hará dentro de tres meses, y Vásquez, Felipe y Moriz van a comenzar por el período menos riguroso...

—En efecto, mi comandante, y no tendrán que sufrir los terribles inviernos del cabo de Hornos...

—Terribles, es verdad —respondió el capitán—, y después de un reconocimiento que hicimos hace algunos años en el estrecho, de Tierra del Fuego a la Tierra de Desolación, y desde el cabo Vírgenes hasta el cabo Pilar, no tengo nada más que aprender en materia de tempestades. Pero en fin, nuestros fareros tienen una habitación sólida que las tormentas no demolerán... No les van a faltar víveres ni car-

bón, incluso si su guardia debiera prolongarse dos meses más... En buen estado los vamos a dejar y en buen estado los encontraremos, ya que si bien el aire es fuerte, ¡por lo menos es puro en la entrada del Atlántico y del Pacífico! Y además, Riegal, lo que pasa es lo siguiente: ¡cuando la autoridad marítima pidió fareros para el faro del fin del mundo, lo único que les dio trabajo fue elegirlos!

Los dos oficiales acababan de llegar ante la muralla donde los esperaban Vásquez y sus camaradas. La puerta se abrió y ellos se detuvieron después de responder al saludo reglamentario de los tres hombres.

Antes de dirigirles la palabra, el capitán Lafayate los examinó desde los pies, calzados con gruesas botas de mar, hasta la cabeza, cubierta con la capucha del capote impermeable.

—¿Anduvo todo bien esta noche? —preguntó dirigiéndose al jefe de los fareros.

—Bien, mi comandante —respondió Vásquez.

—¿No divisaron ningún barco en alta mar?...

—Ninguno.

—¿Ni en el estrecho de Lemaire?...

—Ni en el estrecho, y con ese cielo sin bruma habríamos visto una luz a por lo menos cuatro millas.

—¿Las lámparas funcionaron como corresponde?...

—Sin interrupciones, mi comandante, y hasta el amanecer.

—¿No tuvieron frío en el cuarto de guardia?...

—No, mi comandante, está bien cerrado, y el doble vidrio de las ventanas frena el viento.

—Vamos a visitar su vivienda y después el faro.

—A sus órdenes, mi comandante —respondió Vásquez.

En la parte de abajo de la torre habían construido la vivienda de los fareros con unas paredes gruesas que podían desafiar todas las borrascas magallánicas. Los oficiales visitaron las diferentes piezas convenientemente acondicionadas. No había nada que temer, ni la lluvia, ni el frío, ni las