

M. 14686  
R 7656

MIGUEL DE LOREDO VIGUERA  
PORTUGALETA

# ACAECIMIENTOS

DE UN

# DIARIO DE NAVEGACION

RECOPILADOS Y AMPLIADOS

POR

D. Julián de Salazar y Garaigorta

CAPTAN DE LA MARINA MERCANTE

(hoy Corredor marítimo en San Sebastián y Pasajes)



Con una Carta-prólogo de D. Carmelo de Echegaray

Cronista de las Provincias Vascongadas



SAN SEBASTIÁN:

Imprenta, Librería y Papelería de Francisco Jornet

1896

Papel de la VASCO-BELGA de Rentería



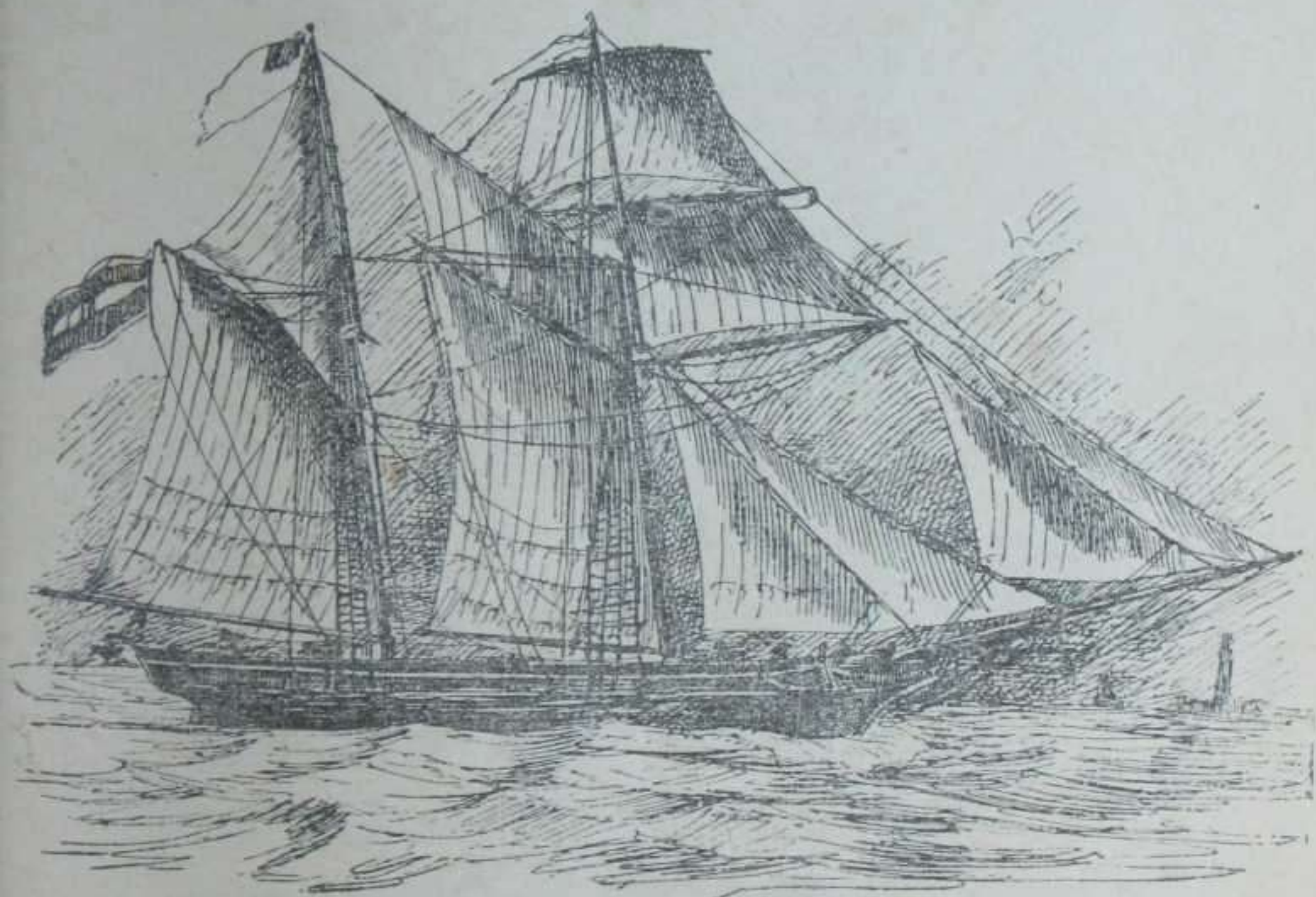
---

ES PROPIEDAD

---

Los pedidos de ejemplares los servirá el Editor don  
Francisco Jornet, de San Sebastián.





### **"JOVEN MARÍA"**

Incluyo este fotograbado a la memoria de mi Padre que murió a los 31 años de edad, siendo capitán de la goleta representada en el dibujo.



Al Excmo. Sr. Vicealmirante

D. José María de Beranger

MINISTRO DE MARINA

---

V. E. que ha merecido, por su ilustración y por sus fecundas iniciativas, en pro de las Marinas militar y de comercio, que le sean dedicadas tantas obras de verdadero mérito, permitirá, sin duda, en su benevolencia, que un modesto Capitán de la marina mercante, le dedique también desde su retiro, pero con la más respetuosa consideración, este humilde fruto de su trabajo.

B. L. M. de V. E.

Julian de Salazar.

lor y de heroísmo. Aquella afirmación, que ha pasado á ser proverbial, de que los vascongados, si largos para realizar memorables hazañas, fueron cortos para referirlas, tiene especial aplicación á las empresas de nuestros hombres de mar; pues muchas de ellas, con ser asombrosas, han quedado sepultadas para siempre en los limbos de la historia, sin que nadie pueda ser osado á levantar la losa pesadísima del olvido que sobre ellas cayó.

Y la culpa de tal olvido y de tal abandono, es en gran parte de los marinos mismos, que no han cuidado nunca de transmitir á la posteridad la relación de sus hechos más notables, aunque no sea más que para servir de estímulo á las generaciones que están por venir, las cuales pudieran encontrar en esas narraciones, no sólo delectación para el espíritu, sino también lecciones provechosas y enseñanzas fecundas de que quizá se vieran necesitadas en la accidentada y azarosa vida del hombre de mar.

Basta esta consideración para aplaudir desde luego el pensamiento nobilísimo que ha animado á usted, al dar á las prensas, *corregido y aumentado*, lo que como celoso y entusiasta marino, cumplidor fiel de sus deberes, fué usted consignando en sus *Diarios de navegación*. Seguramente han de agradecerle tal intento los marinos; porque yo, que no lo soy, aunque tenga por título de honor el ser hijo de quien lo fué, he leído con interés creciente los capítulos de que consta su libro, en el cual veo retratada el alma de usted, de tal suerte, que al recorrer las cuartillas, me hacía la ilusión de que le estaba oyendo hablar. «Oírle era leerle: leerle es estarle oyendo,» decía un gran crítico francés, alabando á uno



de los más famosos poetas del siglo XIX; y en estas sencillísimas palabras ponía de resalto lo que vale y significa la sinceridad en las obras literarias. Y la de usted la atesora en alto grado; y por ello tiene una virtud comunicativa y generosa, que en vano pretenden los libros que no han nacido del corazón, por grandes, por extraordinarios que sean los recursos técnicos que se empleen para suplir ese vacío. No de hoy, de hace ya algunos años está en mí arraigada la convicción de que la sinceridad es condición capitalísima de toda obra que se lance al público. En papeles míos que tienen más de un lustro de fecha, afirmaba yo, y repito ahora, que lo que debe preocuparnos es el recto sentir, es decir, que debemos poner todo nuestro empeño en no abrigar sentimiento alguno menos noble; pero si sentimos bien, si sentimos de una manera decorosa y digna, ¿por qué hemos de tener reparo en la expresión? Sea ésta franca, sea ésta sincera: tanto más casto es el espíritu cuanto más desnudo está, esto es, cuanto menos se envuelva en cendales de impura y corrompida materia.

Por esa frescura y sinceridad que se percibe en todos y cada uno de los pasajes de su libro, habrá éste de hallar benévola acogida entre los que deben leerle, que son: en primer término, los marinos, así activos como pasivos; y en segundo, los que, sin serlo, nos sentimos fascinados por el heroísmo silencioso y modesto del hombre de mar, y no acertamos á ponderar la admiración que nos causa aquella resignación serena, aquel valor nada arrogante y ostentoso con que á cada momento pone en peligro su vida, y ejecuta las más estupendas acciones, como quien cumple sencillamente un deber, sin opción á más

gloria ni más recompensa que la satisfacción de la propia conciencia.

La aplicación del vapor á la navegación, que ha modificado radicalmente las condiciones de la vida marítima, disminuyendo, en bien de la humanidad, los peligros á que de continuo se veía expuesto el que cruzaba el Océano, viene á aumentar el interés de las descripciones de viajes hechos en buques de vela. Y por eso he leído con especial encanto la primera parte del libro de usted, porque por muy grande que sea el entusiasmo con que miremos los progresos que los modernos descubrimientos físicos han introducido en la locomoción marítima, no cabe negar que pierde la náutica todo lo que la mecánica gana con estos adelantos que yo soy el primero en celebrar y aplaudir calurosamente. Cada vez ha de saber el náutico más de máquinas y menos de vientos; y creo como usted, amigo Salazar, que mejor se avienen la poesía y el arte con la caprichosa irregularidad de los vientos que con la acompasada regularidad de las máquinas. ¿Y quién habrá que no lleve escondido en algún rinconcito de su alma una migaja de poesía que se muestre cuando y donde menos lo piense? Por eso, somos tantos los que, sin perjuicio de aceptar con ardoroso entusiasmo los progresos que han nacido de la aplicación del vapor á la navegación, contemplamos con cierta indefinible mezcla de placer y de tristeza la desaparición de los buques de vela, cuya gallardía sobre los mares, cuando á todo trapo van cortando airosamente las aguas, produce en el ánimo del espectador, si éste no tiene cerrados herméticamente los ojos del alma, apacible emoción estética. Y que esto es así, lo prueba el que

haya todavía navieros opulentos que puestos á adquirir buques para su recreo, los adquieren de vela, no obstante las comodidades que ofrecen los barcos de vapor.

No es esto decir, en modo alguno, que no me haya interesado aquella parte de su libro que trata de los viajes hechos en buques de vapor, sino que me ha impresionado más profundamente aquella otra que se refiere al tiempo en que navegó usted en barcos de vela; y á esta impresión mía habrá contribuído acaso la secreta y misteriosa simpatía con que vemos siempre todo aquello que desaparece después de haber gozado de la vida ó de sus apariencias, y se presenta á nuestra imaginación envuelto en la aureola poética en que se envuelven las ruinas.

Indudable es que cada día disminuye el número y la importancia de los buques de vela. Sólo por eso mismo, parece que no podemos contemplar impasibles su desaparición, aun sin tener en cuenta que, siendo mucho más arduas las dificultades que ha de vencer el marino que navega en buques de vela, que las que se oponen al que surca los mares en barcos de vapor, más grande ha de aparecer su figura á los ojos de quien la contempla y más honda ha de ser la admiración que produzca la consideración de sus hechos, como ejercicio más arriesgado y combatido, y por lo tanto más glorioso, de la libre actividad del espíritu. ¿Y qué escena puede haber más intensa y vigorosamente poética, que la que nace de la lucha entre las fuerzas ciegas y fatales de la Naturaleza, pocas veces más imponentes que cuando se nos muestran á traves del Océano enfurecido, y el libre empuje de la voluntad humana que se agiganta ante la

contrariedad? De ahí que, por ese instinto certero que ilumina al hombre con la antorcha del sentido común, jamás le ocurra á nadie cuando se trata del *sport* náutico, anunciar, por ejemplo, para amenizar las fiestas de una población marítima, unas regatas á vapor, sino á remo ó á vela; porque, naturalmente, lo que se pretende con estos espectáculos no es medir la potencia de las máquinas de vapor que dan movimiento á los buques que en ellos toman parte, sino la habilidad y destreza de quien los guía, y el acierto con que sabe, ora aprovecharse del brío y resistencia de los remeros que lleva bajo su dirección, ora sortear las dificultades con que el viento y la mar se oponen al feliz logro de sus propósitos.

A todo esto, voy observando que mi carta se convierte insensiblemente en una apología de los buques de vela, y es menester cambiar de rumbo, y poner proa á tierra, para ganar puerto cuanto antes y no verme expuesto á la necesidad de capear un temporal en alta mar, sin saber siquiera calcular la altura meridiana del sol, ni fijar, por tanto, la situación del buque.

Pero antes de dar fondo, lícito ha de serme aprovechar lo bonancible del tiempo, y el inestimable favor de la brisa que, hinchendo generosa las velas, me lleva sin esfuerzo ninguno de mi parte, al puerto seguro del silencio de donde jamás debí salir —á no ser que exculparan mi atrevimiento, generosos entusiasmos engendrados por la amistad que á usted profeso—y al arrullo de esa brisa que suscita rumores indefinibles, que á ninguno de los de tierra se parecen, traer á la memoria los ratos de dulce y purísimo placer que me ha proporcio-

nado la lectura de sus cuartillas, merced á las cuales he viajado en espíritu á través del Océano, he sentido la influencia de las espesas brumas inglesas y el ardor de los rayos del sol de los trópicos, he celebrado con alma y vida los humanitarios esfuerzos de la Sociedad de Salvamentos marítimos, noblemente empeñada en preservar de la muerte á los que tuvieren la desgracia de naufragar en las costas españolas he recordado en el mar de las Antillas la epopeya sublime que llevaron á cabo Colón y sus sucesores, y he meditado en silencio en el peñón de Santa Elena, considerando la estrechez á que en sus últimos años se vió reducido el *uom fatale*, para cuya ambición nada valían los imperios de Europa, y de quien con razón pudo decir el poeta que al recibir la noticia de su muerte quedó la tierra atónita, dudando que ningún otro hombre pudiese dejar en los fastos bélicos una huella que se igualara con la suya.

Si yo al leerle he sentido todo esto que le digo, ¿qué no habrá usted sentido al escribirlo, y evocar, de nuevo, embellecidas por las lejanías de la perspectiva, memorias de su juventud que cada vez han de parecerle más caras é inolvidables! A juzgar por lo que á mí me ha ocurrido, honda tuvo que ser la emoción que usted experimentó cuando trasladó al papel, con el vigor y lozanía de quien vuelve á *vivirlo*, el recuerdo de aquella dulce y poética Navidad, que, lejos de los suyos, pero con el corazón fijo en ellos, pasó usted á bordo del *Paquete de la Guaira*, renovando en lo posible el clásico *Gabon* de la tierra vascongada, y transportándose á ella con el pensamiento, ya que corporalmente le fuera imposible hacerlo.

Recuerdos como ese, por fuerza han de ser imborrables. Por eso comprendo yo que, á pesar de los temores que le infundía su modestia al proponerse dar á la publicidad su libro, tuviera usted un goce íntimo y delicado en recoger todas esas memorias fugaces y dispersas de lo mejor y más florido de su vida, y satisfacer de esa manera una de las necesidades más apremiantes del corazón.

Bien ha hecho usted en ello, y seguramente serán de esta opinión muchos marinos que, aun habiendo pasado á la categoría de *terrestres*, no aciertan á apartar sus ojos del Océano, y á todas horas le contemplan con una especie de delectación amorosa, que tiene no poca semejanza con la influencia misteriosa que ejercían las aguas sobre el pescador de la célebre balada de Goethe, tan magistralmente vertida al castellano por el insigne traductor valenciano Teodoro Llorente. ¡Cuántos de ellos, al leer la relación de sus viajes, habrán de agradecer á usted en sus adentros el placer que les proporciona, aunque muchos de ellos no se lo manifiesten de palabra!

¡Lástima grande que yo no tenga título ninguno para ostentar la representación de esa honrada y nobilísima clase! Pero ya que eso no sea posible, quiero tener, cuando menos, el placer de ser el primero que dé á usted la enhorabuena por la obra que va á salir de las prensas, y asegurarle que no recibirá parabién ninguno que sea más sincero ni más entusiasta que el de su afectísimo amigo y seguro servidor

q. l. b. l. m.

CARMELO DE ECHEGARAY.



H DEL LECTOR!

—¿QUÉ DIRÁ!

—Que antes de *embarcarte* para surcar estas *insalobres* páginas, estimulado por la agradable vista que presentan los *costados* recién pintados y la limpia *cubierta*, conviene á tu sosiego y á mi sinceridad, que sepas el objeto de esta obra, y qué materiales la componen; y para que puedas juzgar, con algún acierto, si debes *embarcarte* ó *pasar de largo*, te ruego que leas, ante todo, esta

## ADVERTENCIA

---

Hace ya 20 años—en 1876—siendo yo primer oficial del vapor argentino *La Pampa*, de la Compañía de navegación «Italo Platense,» estuvimos, varios marinos españoles, durante ocho ó diez meses sin salir del puerto de Génova, por dificultades económicas de aquella Compañía que la llevaron á su liquidación.

No carecía, ciertamente, de atractivos y entretenimiento, la renombrada *Superba città*, (ya que á

bordo bastaba con un oficial de guardia) para jóvenes de veinticinco años, como éramos los que hoy ya peinamos canas; pero aun después de andar hasta cansarnos, por calles, *salite e passeggiare*, quedábannos, diariamente, largas horas, que era preciso pasar leyendo ó jugando ó aburriéndose. Yo me decidí entonces, para evitar el aburrimiento, á hacer una recopilación de mis *Diarios de navegación*; y he aquí el origen del trabajo, cuyo fruto fué el manuscrito que ha servido de base á este modesto libro, pues en él va fielmente relatado cuanto entonces escribí, aunque lo haya ampliado y corregido, durante las noches del último invierno. Si el decir la verdad fuese un mérito, ese sería el único y no el de menos valor de estos relatos, que no se separan ni un ápice de la verdad en lo fundamental de los mismos.

Pues por lo demás, faltó yo de cursos literarios y sin conocer otra gramática que la aprendida en la niñez, aunque con celoso é instruido maestro, he escrito, por decirlo así, *á oído*; pero sin plagiar á nadie, sino poniendo, en la pluma, todo mi corazón; sin ocultar ni poner rebozo á mis sentimientos más íntimos que—vengan á pelo ó á contrapelo—he retratado fielmente, en ciertos pobres párrafos intercalados en mi deseo de evitar, en parte, la aridez y monotonía del estilo en estas narraciones.

Por eso, aun sin dejar de comprender que en este como en todo asunto de argumento marítimo, hay tela para desplegar, cuando quien la desenvuelve es escritor de alto porte como Novo y Colson, Montal-do y tantos otros que conozco, marinos y no mari-



nos—algunos de ellos en este mismo San Sebastián—he procurado navegar como corresponde á mis condiciones; con poca tela y mucha prudencia y cuidando de no *engolfarme en Honduras*.

—Enseñará algo este libro?

—Debo afirmar que creo que no, ó que será muy poco lo que enseñe; aunque tampoco he tenido ni debo tener semejante pretensión.

Para relatos de viajes que, realmente, instruyan, Villaamiles tiene nuestra marina de guerra, de quienes todos podemos aprender; y para obras y artículos científicos, hay y ha habido, no sólo en esa marina, sino también en la *reserva* de la mercante, profesores como el ya finado don Francisco Fernandez Fontecha y como don José Ricart Giralt (á quien Dios conserve largo tiempo) que son honra y faro de nuestra clase.

Mas, apesar de todo, he de decir con franqueza, que me hago la ilusión de que, quizás, entre los jóvenes marinos que principian su carrera, habrá quien lea este libro con curiosidad, y es posible también que llegue á tener lectores, entre algunos *profanos*, de esos á quienes agrada todo cuanto *huele á brea*.

Respecto á los marinos *de verdad*, sólo puedo aspirar á que, si me honran acogiendo este trabajo, encuentren en alguno de estos párrafos, algo que se compagine con sus propias ideas, ó les recuerde momentos y circunstancias especiales de su vida del mar; pues esto bastaría, para que me sintiese satisfechísimo de mi obra, principiada como pasatiempo

de horas de descanso, aunque concluída con decisión formada de publicarla.

No ha faltado quien opine, que debiera haberme extendido en las descripciones de todos los puertos que hemos frecuentado, y en detallar las precauciones que deben tomarse y rumbos que deben seguirse para entrar en ellos; así como que debiera haber intercalado ó añadido, algunas tablas útiles ó datos curiosos, de esos que pasan de unos libros á otros; pero el que tal opinaba, no había comprendido bien, el verdadero objeto del libro.

—¿Cuál es pues, el objeto de este libro, y cuál el motivo de haberle dado á luz?—Yo mismo, apenas podré explicarlo. Al concluir este trabajo, he pensado, influído, acaso, por un tantillo de vanidad, dejar este recuerdo á mis hijos, con el realce que da la letra de imprenta; mas cuando me preparaba á hacer imprimir unos cuantos ejemplares, un amigo—quizás demasiado benévolo—pero que por su ilustración es, para mí, autoridad, me aconseja que me lance *á la mar ancha*; pues aunque la aparición de esta obra, no será un acontecimiento marítimo ni literario, ni ocupará la atención de doctos comentaristas, obras hay—dice mi amigo—por esos *mares de Dios*, salidas como ésta de manos de *aficionados*, pero que valen menos que ella; unas por contener mercancías ó conceptos insanos, y otras porque dejan ver á la legua que apenas tienen *de casa*, más que la clavazón que las une y el pabellón que las cubre.

Si me he equivocado en seguir ese consejo, que

—aunque lo creo sincero y es de hombre que lo entiende—pudiera arrancar, solamente, del impulso generoso de un corazón entusiasta por todo lo que refleja verdad, en el pecado llevaré la penitencia; y para tal caso, sólo me falta la absolución tuya ¡oh lector! si es que, apesar de lo dicho, optas por *embarcarte*.

Y para recreo de tus sentidos durante el viaje, notarás que el editor Jornet ha puesto de manifiesto el buen gusto y especial cuidado con que en sus talleres se trabaja, y laureados artistas y buenos amigos míos como Gordon y Dorda, y el excelente dibujante Leizaola, han contribuído con las características viñetas y las vistas y dibujos de buques que van repartidos en el texto.

JULIAN DE SALAZAR.

San Sebastián Mayo de 1896.

---





*Escuela de Náutica de SANTURCE*





## I

Escuelas de Náutica.—La de Santurce; su fundador; sus profesores.  
—Primera salida al mar.—Viajes de agregado.—Llegada á la Habana.—El embarque del General.—Una buena Nochebuena.  
—Examen de piloto.—Vida del agregado abordo y consideraciones sobre ella.—Regreso al pueblo nativo.

El *mar* será siempre para el filósofo, para el naturalista, para el legislador, para el hombre político, y muy especialmente para el marino ilustrado, el espectáculo más prodigioso, el objeto más grande y digno de estudio de cuantos derramó con mano pródiga la Providencia para el cumplimiento de sus elevados designios.

(Negrín.—Derecho internacional marítimo, página 68).



E las costas vascongadas, que como las demás del litoral español, dieron, en los pasados siglos, tantos esforzados marinos y tan ilustres descubridores, para el mayor desarrollo del comercio y de la industria del mundo, y para mayor honra

y engrandecimiento de la patria española, salen hoy también, además de oficiales dignísimos para la marina de guerra, valientes marineros, é ilustrados oficiales (aunque el que esto escribe no merezca el calificativo) para la marina mercante; pues aun cuando en la provincia de Guipúzcoa, cuna de aquellos casi legendarios balleneros, que ya en el siglo XIV llegaron á las costas de Terranova, y de los renombrados héroes de nuestra Armada, cuyos nombres, de todo el mundo conocidos, sería ocioso nombrar, haya decaído, tan considerablemente, la afición de la juventud á la carrera de marino, no sucede así en la de Vizcaya, que, apesar de su corto litoral, compite con la de Barcelona, dando á la marina mercante gran número de capitanes y pilotos, apreciados y aceptados por armadores de todas las matrículas. De aquí, que si en algunas provincias marítimas, apenas puede sostenerse, decorosamente, una Escuela de Náutica, lleguen á contarse en Vizcaya, hasta cinco de esos centros docentes, algunos de ellos debidos á la munificencia de generosos patricios, que en su deseo de coadyuvar á la ilustración y bienestar de sus paisanos, han llegado á conseguir que los jóvenes vizcainos, puedan cursar la carrera de Náutica, sin salir, casi, de sus pueblos respectivos.

Una de las Escuelas de fundación particular, es la Escuela de Náutica de Santurce, Portugalete y Sopuerta, que la mano bienhechora del nunca bastante bendecido ni nunca bastante llo-



rado, don Cristobal de Murrieta, levantó en su pueblo natal, Santurce; en donde con sus propios fondos y un legado de su finado amigo don Luciano de Murrieta, de Sopuerta, tantas mejoras llevó á cabo, y tantas obras ejecutó, en bien del pueblo entero, y para la educación de las jóvenes de familias modestas y acomodadas, y amparo y asilo de las que son huérfanas.

Para albergue y educación de la orfandad, levantó el hermoso edificio, único por aquellos contornos <sup>(1)</sup> que, con su capilla adjunta, se presenta al frente del viajero que va por la carretera de Portugalete, al doblar la última curva que entra en el pueblo; y para convertir á modestos jóvenes ó pobres pescadores, en excelentes pilotos, levantó aquel otro edificio, que se divisa cercano al anterior, y que por la originalidad de su fachada principal y las anclas de hierro que forman parte del enrejado de sus grandes ventanas semicirculares, no puede confundirse con ningún otro.

Ese Colegio ó Escuela de Náutica, fué construído, como ya he dicho y está sostenido, por

---

(1) Hoy, al copiar á cuartillas, este manuscrito, tenemos que agregar el colegio levantado en Portugalete por la generosa señora doña Sotera de la Mier, y que dicho sea de paso, y como testimonio de gratitud de un portugalujø, no es la única obra piadosa y de utilidad que ha hecho en el pueblo. Este colegio, edificado en un alto, cercano al punto de Abáchole, tiene en su ermita una torre, que sirve de marca para entrar por la barra, y luce su artística construcción, haciéndose visible de largas millas á la mar, é indicando al marino que por primera vez se acerca á Bilbao y que avista al mismo tiempo que ese colegio y la iglesia de Portugalete, el puente Vizcaya y las altas chimeneas de las fábricas, que allí se rinde culto á la Religión y á la Caridad, que es su base, al mismo tiempo que á los modernos adelantos de la industria.

la fundación creada por el señor de Murrieta, y á él acuden, sin pagar matrícula ni el valor de los libros de texto, los jóvenes que deseen abrazar la carrera de Pilotaje, si son naturales de uno de los tres pueblos antes citados, aunque son también admitidos los forasteros, mediante pago de matrícula, etc., como en los establecimientos sostenidos por el Gobierno. Y sin que sea ciertamente la que nos ocupa de las Escuelas menos concurridas por los jóvenes aspirantes de los pueblos de aquellas costas, que saben que el señor Murrieta hizo las cosas bien, y que su Escuela está montada, á la altura de las mejores de España.

¿Pero puedo yo creer, que los estudiantes que otorgan su preferencia á la Escuela de Santurce, lo hacen, únicamente, por razones de orden privado ó porque hayan oído hablar de los magníficos atlas geográficos é hidrográficos que posee del hermoso gabinete de física; del preciso péndulo de Losada; del potente telescopio; de los exactos instrumentos de reflexión, ó de aquellas hermosas máquinas eléctrica y neumática? No; yo, ni puedo, ni debo creer, que la preferencia otorgada, por muchos jóvenes, á la Escuela de Santurce, sea sólo debida á conveniencias personales ó á las excelentes condiciones materiales que ella reúne. El señor Murrieta, que no omitió gastos ni consultas para montar á la perfección su establecimiento benéfico, no podía descuidarse ni podía errar en la elección de

los Profesores, que debían ser, por decirlo así, el alma que diese vida á cuerpo tan perfecto, y que para armonizar con sus excelentes cualidades, debía ser un alma noble, llena de abnegación y generosa.

Y así lo fué efectivamente, pues sin que yo dé, aquí, ningún valor al juicio propio, ni me guíe del cariño y entusiasmo por mis antiguos Profesores, puedo decir muy alto, basado en la opinión de hombres de ciencia, que los señores don Victoriano Gómez de Marañón y su hermano don José, han respondido, como de ellos lo esperaba el pensamiento del fundador. Sus profundos conocimientos en los diferentes ramos de la ciencia que abarca la carrera del pilotaje; la amabilidad y el interés y celo con que explican las lecciones, y el cariño con que se prestan á aclarar y detallar minuciosamente la duda, que aperciben, en el semblante del discípulo, han sido y seguirán siendo la causa primordial de los aventajados alumnos, que, en gran número, han salido de sus aulas. Yo, que me cuento entre sus más humildes discípulos, lo estampo aquí, con suma satisfacción.

Tributado este recuerdo de gratitud al fundador de esa Escuela de Náutica y á sus dignos Profesores, á quienes tanto debemos los que hemos cursado allí la ciencia de navegar, voy á entrar de lleno en mi trabajo, que tiende á recopilar las notas y acaecimientos de los *Diarios de Navegación* que conservo; notas que supliré á

veces y ampliaré otras con la ayuda de la memoria; pues aunque no la tenga muy buena, hay tales hechos é impresiones tales, en la vida del hombre, y quizás aun más en la borrascosa vida del marino, que en todo momento los recuerda uno, hasta en sus menores detalles. Principiaré por el examen del tercer curso ó sea el del fin de la parte teórica de la carrera para seguir con la descripción de los viajes de agregado; examen de Piloto, y viajes en clase de oficial y capitán; aunque para ser lo menos pesado posible, por si alguien llega á leer este manuscrito, sólo relataré los viajes que, á mi juicio, lo merezcan, y aun de éstos, sólo los acontecimientos y detalles de más importancia. Todo, por supuesto, dentro de moldes y lenguaje vulgares; pues si alguna vez quisiera salirme de ellos, en alas de mi entusiasmo, pronto recogeré velas reconociendo mi error. Llevo poco lastre en mi mollera, y me expondría á batacazos ridículos, si pretendiera lanzarme demasiado; al paso que contenido, dentro de modestos límites, siempre tendré disculpa para mi trivial lenguaje.

\* \* \*

Si al abrir los ojos á la luz del día, el nueve de Junio de 1868, hubiésemos tenido un médico á cada cabecera de cama, los estudiantes de la Escuela de Náutica de Santurce, estoy seguro que esos señores médicos, á quienes supongo

ignorantes de la solemnidad de aquel día para nosotros, se hubiesen alarmado al notar la alteración de nuestros pulsos, y la inusitada agitación de nuestros pechos. ¿Qué ocurre, diría para sí cada uno de ellos, á este joven que acaba de despertar tranquilo de un tranquilísimo sueño? ¿Es acaso que el señor Marañón, dominado por su pasión á los experimentos físicos, se sirve de él, por medio de secreto hilo conductor, para probar la bondad de alguno de sus aparatos eléctricos, sin tener en cuenta la alarma en que pone á la ciencia de Galeno y á la familia del estudiante? ¿O es que este pobre muchacho se halla, real y verdaderamente, influído por un inesperado acceso de fiebre?

No hubieran errado mucho esos señores médicos con el último diagnóstico, pues un acceso de fiebre ó algo que se le parecía, debió ser lo que experimentamos cuando, apenas aclarados los sentidos, recordamos el acto que en aquel día debía verificarse en nuestra Escuela; acto solemne, especialmente para los que cursábamos el tercero y último año; puesto que con él dábamos fin á nuestros estudios de Colegio; con él nos emancipábamos para siempre de la tutela del Profesor; con él dejábamos de pertenecer á la categoría de estudiantes, con lo cual creíamos tener un gran ascenso, cuando en realidad, al menos por el momento, dejábamos de ser estudiantes para no ser ni estudiantes ni pilotos; y con él, por fin, sonaba la hora suprema

de sacudir y abandonar las caricias y complacencias de una Madre querida, para alejarnos y perder, por primera vez en nuestra vida, el calorillo del hogar, el pueblo querido y los compañeros de infancia y de estudios, para ir, en cambio, á ponernos bajo la dependencia de desconocidas gentes, encargadas de arrancarnos floridas ilusiones, y mostrarnos la descarnada realidad de la vida; recorriendo extrañas regiones cuyos usos y lenguajes ignorábamos y surcando esos tenebrosos mares de que sólo conocíamos los nombres, figura y extensión.

No debe, pues, extrañar que nuestro despertar, si no horrible, fuese un despertar intranquilo y febril, al acudir, en tropel, tantos pensamientos á nuestra imaginación; pero cuando en la tarde del mismo día regresábamos de la Escuela hacia el pueblo, después de haber sufrido el examen y con la nota en el bolsillo, ya éramos otros hombres. ¡Qué tarde de contento la tarde de aquel día! ¡Con qué satisfacción y con qué orgullo, que aparentábamos ocultar á medias, recibíamos los plácemes y felicitaciones de los amigos, que nos leían el triunfo en los semblantes! ¡Qué emociones aquellas, al subir de tres en tres, los peldaños de la escalera de casa, al agarrar el pestillo de la puerta, llamar sin aliento á la madre y largarle de sopetón la nota obtenida, que hacía llorar de satisfacción á la bendita mujer que después de habernos dado la vida, se sacrificaba para darnos una educación esmerada y

la misma carrera del padre que, en vida, fuera el sostén de la familia.

¡Con qué algazara y con qué animación, brindábamos con espumoso champagne, sentados frente al Café Suizo que existía en el Muelle viejo, llamado, hoy, de Vallecilla!

¡Oh momentos dichosos y envidiables! Los recuerdos que ahora despertáis, serán, quizás, calificados de puerilidades y aun provocarán en algunos, irónica sonrisa para el que tal escribe; pero no me importa; pues tengo la seguridad de que leerán, con gusto, estos renglones, mis discípulos y compañeros de aquel día, y son para mí esos recuerdos, de los más gratos de mi vida; son de los que llevan de un golpe, aunque por breves momentos, á la feliz edad en que sólo conocíamos el lado bello de esta miserable vida; á aquella edad en que el acontecimiento más insignificante nos llenaba el alma de gozo, y la satisfacción del más modesto deseo, nos hacía completamente felices! Momentos, que, como dijo el poeta, «.....no volverán».

\* \* \*

Terminados los estudios académicos y queriendo hacer ver á las gentes que no pensábamos en *pintarla*, sino en ser hombres de provecho, cifrose nuestro cuidado en proporcionarnos buque en que practicar la teoría aprendida y adquirir el conocimiento de la parte marinera de

nuestra profesión, es decir, buque para hacer los viajes de agregados á pilotos; y aceptando la cariñosa oferta del mismo fundador de nuestra Escuela, esperaba yo hacer esos viajes en la barca «Conquistador» de la matrícula de Bilbao, cuyos armadores eran los señores C. de Murrieta & C.<sup>o</sup> de Londres; pero como ese buque mandado por el capitán santurzano don Antonio de Ciri6n, navegaba entonces de América para Inglaterra, tuve más de dos meses, para disfrutar, en mi pueblo, de las diversiones del verano.

Contábamos por entonces poco más de 17 años de edad, y venían una tras otra las romerías de Santa Lucía, el Carmen, Santa Ana y San Salvador, así es que excuso decir, que una vez demostrado para ante el público, que si paseábamos aun las calles, no era por querer ser marinos en tierra, sino porque *nuestro barco* no había llegado á puerto, procurábamos divertirnos á nuestras anchas y aun nos creíamos con el derecho de atrevernos á ser algo hombres acompañando, con cierta formalidad, á alguna persona que no nos era indiferente. La ausencia del pueblo podía ser muy larga, como efectivamente lo fué; y aunque allí quedara una madre, con todo el corazón del hijo, sentía uno, ó mejor dicho, presentía la necesidad de dejar algún otro recuerdo grato, alguna otra afección que después de la de la madre, endulzase con sus cartas en los puertos y con su dulce recuerdo en la mar, las amarguras y monotonía de una vida *siempre*



*abordo*, como era entonces la de casi todos los agregados.

Llegó al fin, la noticia del feliz arribo de la «Conquistador» al puerto de Liverpool, y de que su capitán estaba dispuesto á admitirme *abordo*, y entonces yo, pertrechado con el humilde pero bien arreglado *petate*, que mi pobre madre me había preparado, y disimulando y ocultando las lágrimas, al desasirme de los brazos de aquella santa mujer, tomé el camino del Desierto, y me embarqué como pasajero en el vapor «Matilde» que recibía los últimos vagones de mineral con destino á Newport, el día 14 de Agosto. Pero la barra del Nervión, que al menor accidente se indisponía en aquel tiempo, tuvo á bien declararse *mala*, y á esa que yo llamé feliz circunstancia, debí el pasar en casa el día 15 y disfrutar, al mismo tiempo, de los festejos con que el Ayuntamiento de nuestro pueblo, celebra el día de la Patrona.

Al siguiente, que por cierto era domingo y también de fiestas por ser día de San Roque, emprendió el «Matilde» su viaje, y á las once de la mañana pasábamos por frente á la plaza, con tiempo lluvioso, aunque la barra estaba transitable. Desde *abordo*, ví varios buenos amigos que me saludaban afectuosamente y á quienes correspondí, lo mismo que á otros que vinieron en un bote, y *se corrieron* lanzando media docena de cohetes. Pocos son, en verdad, seis cohetes; pero, cuántos personajes habrá, sin poder ase-

gurar que se hayan lanzado otros tantos en su obsequio, espontáneamente, y á costa del bolsillo del que los quemó!

El muelle nuevo estaba casi desierto, como sucedía siempre en tiempos lluviosos, antes de levantarse los magníficos edificios que hoy tanto le hermosean, y al decir *casi*, no miento, pues hacia la mitad de su longitud estaban dos jóvenes, á las que pronto reconocí y saludé verdaderamente conmovido; pues salir á la mitad del muelle desafiando al chubasco, que, aunque de verano, mojaba, y á las habladurías de quienes desde la plaza las veían, significaba mucho para mí; y como una de ellas era la persona que más arriba he dicho, que no me era indiferente, vean ustedes cómo mi partida se endulzó algún tanto. ¡Adiós! ¡Adiós! ¡Adiós todos! ¡Adiós Portugaleta! ¡Hasta que vuelvas piloto! ¡Adiós.....

Llegamos á la barra, y aunque la mar no rompía, alteaba mucho, pero como el vapor no era de gran calado, la pasamos *sin tocar*, y entramos de lleno en el mar, en la mar ancha, como dicen los marinos, encontrando, fuera de puntas, viento frescachón y mar gruesa del Noroeste. Yo pronto rendí el tributo del noviciado, así es que no podré dar muchos detalles de lo ocurrido abordo en las primeras horas de nuestro viaje; pero, sí recuerdo, que la anochecida se presentó feísima, pues aun dominado por tan terrible é indefinible malestar como el que produce el mareo, no dejé de sacar la cabeza por la puerta de

la cámara, cuando los gritos del capitán y gente de guardia, me hicieron levantar asustado, poco después de media noche. Y aquí debo confesar, que no fué nada agradable la impresión que en mí produjo, el cuadro desarrollado ante mi pobre ser, aturdido y asustado, cuando aun no hacía quince horas que estaba en la mar; y que aquellas sensaciones, no eran tan halagüeñas como las que experimentábamos en tierra, al oír las explicaciones del profesor, acerca de los principios y reglas para evitar los escollos y peligros de la mar, y cuando nos enseñaba la teoría para huir de las tormentas, *aprovechando á veces en nuestro favor el viento mismo de los furiosos huracanes.*

Mas esta desagradable impresión, muy natural en quien por primera vez sufre un temporal en el mar, parece que no debiera serlo tanto, cuando se trata de un joven que, con entusiasmo emprende la carrera de marino, y así hubiese sucedido, probablemente, si yo lo hubiese tenido descontado; esto es, si hubiese estado bien convencido de que, en todas las profesiones, pero muy especialmente en la nuestra, sirve muy poco el ser teórico, si no se posee al mismo tiempo la práctica de lo aprendido y la práctica especial de la vida del mar, pues un náutico, puramente teórico, no puede ser capaz de dirigir un buque con acierto y confianza.

«El marinero, dice el señor Negrín en su obra «Derecho internacional marítimo,» nece-

»sita larguísimo aprendizaje, educarse y vivir  
»constantemente en la mar, en una palabra, ad-  
»quirir previamente esa profesión, digámoslo así,  
»*antinatural*, para poder tripular un buque.»

Es verdad que en frases semejantes á las copiadas, nos advertía lo mismo, repetidas veces, en medio de sus explicaciones, el señor Marañón; pero no obstante, yo fuí uno de tantos ilusos, que creen que los profesores exageran las notas desagradables, hasta que nos convence la amarga realidad. Estudiamos la parte teórica con gran aplicación; nos juzgamos ya marinos, porque sabemos observar la altura de un astro ó la distancia entre dos de ellos, ó resolver el cálculo de la longitud; y al sentirnos capaces de dar solución á cada uno de los diferentes problemas que el profesor nos plantea, para la mayor seguridad y buena dirección de una nave, nos creemos suficientes y aptos para dirigir la derrota de un buque, desde el primer día en que pisemos su cubierta. Pero ¡ay! que esto, quizás, (y sólo quizás) pudiera ser así, si el mar formase una superficie tan pacífica y tranquila como el terreno próximo á la iglesia de Santurce; pero como no lo es, y como no es posible formarse idea de la realidad de sus efectos, ni aun viendo naufragar y entrar buques desmantelados por la arenosa barra de Portugalete, resulta que el desencanto del novel marino, es completo, como para mí lo fué.

Triste y penosa sensación experimenté cier-

tamente al asomarme, en aquella noche, por la puerta de la cámara del vapor «Matilde;» pues la lobreguez de aquella obscuridad, interrumpida por la vacilante luz de la bitácora, á cuyo débil resplandor, apenas se dibujaban los bultos del capitán y timonel que, envueltos en sus encerrados capotes, estaban sobre el puente de guardia; el eco alarmante de los gritos que daban aquellos marineros que yo no veía, y que se hallaban sobre la verga, recogiendo los restos del recién rifado velacho; la fosforescente y siniestra luz que desprendían las gruesas mares que rugían y reventaban en derredor y sobre el costado del buque; el aterrador silbido del Noroeste pasando por entre las jarcias; los oscuros y espesos nubarrones que cargados de agua y electricidad corrían velozmente y cubrían el cielo y horizontes; los deslumbradores fusilazos que precedían á los horrísonos truenos, y, como complemento de todo, la lluvia, que caía á torrentes, y que, unida á las mares que se embarcaban, hacían de la cubierta un lago, todo ello; obscuridad y gritos y fosforescencia y viento y nubarrones y relámpagos y truenos y lluvia y mares, unido al mareo que me perturbaba, y á los bandazos del vapor, que me obligaban á asirme fuertemente, me causaron, como he dicho, impresión tan profunda, que me arrebataron de un golpe, y por completo, las floridas ilusiones de estudiante. Y pensando en lo trabajosa y arriesgada que se me aparecía la vida del mar,

y en si me sería imposible habituarme á ella, me retiré á la cámara y me tendí en el primer asiento que hallé á mano.

Al amanecer, noté que los bandazos disminuían, y que los golpes de la hélice eran más rápidos y más regulares, efecto según me dijo el piloto, de que, en vista del poco camino que hacíamos, y temiendo que el temporal durase, y llegara á faltar carbón, habían acordado arribar al puerto de Santander, en cuya demanda navegábamos ya.

Fondeamos, sin novedad en ese puerto, en el que reforzamos las carboneras, y al día siguiente, con tiempo más bonancible, salimos nuevamente á la mar, y tras cuatro días de buena navegación, embocamos el canal de Bristol, guiados por el práctico, desde la altura de isla Lundy, remontando luego el Usk y amarrándonos en el tranquilo y cerrado doque de Newport, término de aquel viaje.

Newport, fué pues el primer puerto extranjero que yo conocí, y aun cuando fué corta mi estancia en él, pude ver, si bien sólo á la ligera, los fundamentos de aquellas pintorescas narraciones que, cual si fueran leyendas, oíamos embobados, cuando muchachos, á los marineros que regresaban de *Levrepul* ó *de la mar del Norte*; desde la típica lavandera con su mantón á cuadros, desastrosamente llevado, y el sombrero muy adornado, hasta las heroínas de los famosos singuinaus y publicaus, que llegaban

á hablar no sólo el castellano, sino hasta el vascuence, algunas de ellas, por amor al español... oro, que aun existía en aquel tiempo.

Creo no haber dicho todavía, que no era yo, único pasajero del vapor *Matilde*, pues vino también, desde Bilbao, un capitán, el señor Garay, que se dirigía á Glasgow, á vigilar la construcción del bergantín goleta de hierro *Ariñac*, y como ese veterano marino que pensaba detenerse algunos días en Liverpool, conocía las costumbres inglesas y hablaba bastante bien aquel idioma, me sirvió de excelente guía, tanto en nuestro viaje de ferrocarril, como en Liverpool, hasta dejarme en *George's Dock*, abordo de la *Conquistador*.

\* \* \*

Entré en ese buque el 25 de Agosto de 1868, y cito la fecha, por ser la del día en que por primera vez pisé cubierta como tripulante ó, sea dicho, oficialmente; y con su piloto, y amigo mío, don José M.<sup>a</sup> Jardón, que me recibió amable y cariñosamente pasé dos horas de charla, saciando su curiosidad y su avidez de noticias de sus amigas y amigos de Portugalete y Santurce. El capitán estaba en tierra, pero cuando más embebidos estábamos en nuestra conversación y corrigiendo la sequedad de la boca con excelente *Pale-Ale*, el muchacho de cámara, el simpático y listo *Covadonga*, ó por su verdadero nombre,

Manuel Caminos, de Santurce, se asomó á la puerta, rápido como un relámpago, y como quien da una voz de alarma, dijo ¡el capitán! Yo me quedé helado, al ver aquella corta escena, y el efecto que el anuncio de la llegada del capitán, producía de proa á popa, así es que pensé para mis adentros, «en que aquello iba de veras».

Llegó el capitán, y con cortesía, pero sin expansión ninguna, me preguntó por su familia y por otras personas de su pueblo y el mío, sin salir, por nada del mundo, de su cortés seriedad, y eso que semejando al marinero de la *Jimena* en su escena con *Marina*, llevaba yo encargo especial de decirle que había besado, en su nombre, á su hijo único, de corta edad, á quien él aun no conocía. Al contrario; yo no se si no le agradó que me entusiasmase y me animase en la expresión más quizás de lo debido, en aquel sitio al darle cuenta de las gracias de su hijo, (contando yo sin duda con la debilidad de todo padre) ó que realmente tenía ya preconcebido su discursito para largármele á todo evento, aun ocultando la emoción de amor paterno, el caso es que me espetó, *incontinenti*, un sermoncito, que me río yo del Código militar; y como conclusión, y con una entonación especial, que era muy habitual en él, al dar órdenes de mando, me dijo: «Ya puede usted olvidar, desde hoy, aquellas cositas de la plaza de Portugalete; usted viene aquí como agregado y yo he de hacer que salga usted hecho un piloto; pero para eso hay que zurrarse



bien y rumiar mucha galleta. Sin embargo, aunque le pongo á usted bajo las órdenes del contra-maestre, quien las tiene ya mías para espabilarle, como al último mozo, usted comerá á popa y aquí tendrá su camarote, tomando parte con los oficiales en las observaciones y cálculos de navegación».

No me detendré á probar aquí, si exajeró ó no mi capitán, al anunciarme la clase de vida que me esperaba abordo de su buque; pero, sí diré, que hice bien en no tomarlo á broma; pues en los quince meses que duró mi primer viaje de agregado, tuve tiempo de experimentar que, tanto las amenazas como las promesas, todo era verdad. Y sin perjuicio de que, quizás más adelante, vuelva á decir algo acerca de la vida del agregado en buque de vela; diré ahora, de corrida, que esa vida, que nosotros llamábamos *aperreada*, omitiendo ciertos detalles, sin los cuales puede un agregado aprender y estar subordinado hasta al cocinero, es provechosa en su parte de dureza y ausencia de todo miramiento especial; pues estoy firmemente convencido, que, apartado todo aquello que convierta al agregado en la escoba de abordo, ó lo que es peor, en blanco de *chistes* hechos á costa de su natural ignorancia marinera, le conviene hacer los viajes trabajando y haciendo completamente el servicio de mozo de proa, y observando y haciendo cálculos, á sus horas, como un oficial de popa.

Pertrechado el buque convenientemente; he-

cha la aguada; estivada la galleta; con víveres para tres meses de viaje y con la bodega abarrotada de mercancías diversas; cerradas las escotillas á doble encerado y con sus barras de hierro bien acuñadas, fuese la tripulación toda, menos el agregado (aunque á la verdad ¿á dónde había de ir yo?) á *correr avances*, en los días 8 y 9 de Septiembre, y los oficiales á despedirse de sus amistades, y quizá, algunos de ellos, á correr alguna juerguecilla con otros compañeros. El día 10, al amanecer, ya estábamos todos sobre cubierta, haciendo los últimos preparativos; y bajo las órdenes del práctico, virando al cabrestante, fuimos acercándonos á la puerta del dock, esperando á que la abriesen; y cogiéndonos después un vapor remolcador, nos dejó navegando por el mar de Irlanda con destino al puerto de la Habana. Nada digno de especial mención ocurrió en este viaje, aunque luchamos los primeros días con vientos contrarios del tercero y cuarto cuadrantes; pero así que entramos en la zona de los alisios, y en lo que llamamos *el Golfo*, los días se deslizaban tan suavemente, como nuestro buque por aquella mar tersa y tranquila.

\*  
\* \* \*

Cuando un buque navega por esos mares tropicales, con todas las velas de cruz, y las alas y rastraderas tendidas, para mejor aprovechar el fresquito N. E. que, reinando casi invariable en

fuerza y dirección, parece un agente especial, encargado de conducir á los marinos por la ruta que trazara el inmortal descubridor de las Antillas; bajo un cielo diáfano y azul, sin otras manchas que las ligeras nubecillas que se elevan por el primer cuadrante del horizonte; cuando los marineros, seguros de no ser perturbados en su reposo de la guardia franca, cortan y cosen velas ó dan alquitrán á las jarcias, y rascan y barnizan los palos, para que el buque llame la atención en la Habana, puerto favorito y en el que todos los marinos españoles quieren lucirse; cuando el capitán y oficiales pintan la obra muerta, acompañando su trabajo con aires y canciones, más ó menos clásicas, y el timonel, que gobierna sin esfuerzos, abandona momentáneamente el timón para subir abordo la rica dorada que se ha enganchado en el aparejo tendido por la popa, y que llega rodeada de la multitud de pájaros marinos, que siguen y cercan al buque; cuando el contramaestre ó *nuestramo*, anda por la proa, saltando por los *vientos* ó tirantes del botalón ó por los barbiquejos del bauprés, seme- jando á un Neptuno con el arpón ó fisga que empuña en sus manos, y cuya cuerda llevan el cocinero y muchacho de cámara, acechando al sabroso pescado, para dar un plato fresco á *los de popa*, en la comida de la tarde; cuando, por último, el capitán del buque de vela, ante la armonía que observa entre la Naturaleza que le rodea y el tranquilo estado de ánimo de sus tripulantes,

||  
X

goza y se siente plácidamente satisfecho, con satisfacción, incapaz de ser comprendida por los que, en tierra, no ven en el marino, mas que un hombre destinado á vivir una vida trabajosa y de aburrimiento, «*viendo sólo, cielo y agua*», es uno de los más agradables acontecimientos, el de divisar por la proa ó por la popa, (y mejor si es por la proa) alguna vela, navegando á rumbo próximo al nuestro, ó, en términos del diario, que «*sigue como nosotros.*»

Varios fueron los buques que nosotros vimos en el Golfo y con los que comunicamos por medio de las banderas del Código, y entre ellos algunos conocidos, como la barca M. E., con la que nos pusimos al habla, cruzándose preguntas y saludos entre las oficialidades y tripulaciones. Para mí también hubo algún saludo de la M. E., pues un marinero que iba sobre el bauprés, se desgañitaba á gritar, saludándome y llamándome por mi nombre. Yo le contesté; pero me quedé con la curiosidad de saber quién era aquel que tanto cariño me manifestaba, hasta que en la Habana supe que había sido un marinero de mi pueblo, que hoy es práctico del puerto de Bilbao.

A los cincuenta y seis días de nuestra salida de Liverpool, avistamos el Castillo del Morro de la Habana, en cuyo hermoso puerto fondeamos sin novedad; atracando al muelle de San Francisco con la proa á tierra, donde, al compás de cantos más ó menos sentimentales ó vivos, según

lo exigieran el peso de los bultos que ascendían de la bodega, descargaron nuestro buque, aquellas cuadrillas de honrados *morenos* ú hombres de color, como se les llama, y salimos después á bahía, en donde estuvimos fondeados, cerca de tres meses, esperando la recolección ó zafra del azúcar.

\* \* \*

A nuestra llegada á la Habana nos sorprendieron noticias de grandes acontecimientos, ocurridos durante nuestro viaje. Una revolución, calificada de gloriosa, había derrocado de su trono á Isabel II, y la nación española, regida por patricios ilustres, se sentía soberana; pero por otro lado, hijos ingratos de esa misma patria, daban el grito de Yara y encendían, en aquella hermosa isla, la tea de horrorosa guerra separatista que costó muchas preciosas vidas y muchos millones de duros, como está costando la presente.

También recibimos allí la noticia del fallecimiento de don Cristóbal de Murrieta; y como aparte las atenciones que debíamos á ese señor, todos los de popa, de capitán á agregado, era el armador del buque, tuvimos la bandera á media asta durante quince días. No podíamos hacer menos como acto de respeto al ilustre finado, á quien rindieron también ese mismo tributo, durante tres días, todos los buques de la matrícula de Bilbao, allí fondeados.

En esa época, presenciábamos también la afectuosísima despedida que el pueblo entero de la Habana y el Ejército y los voluntarios, hicieron al general Lersundi, que dejaba el mando de la isla. Yo no he de relatar aquí, porque ni es de este sitio ni yo sabría hacerlo, cuanto digno de referirse se vió en la Habana en aquel día; pero tampoco debo omitir, porque se roza con el objeto de este manuscrito, que sobre todos los agasajos y sobre todas las galas y flores que, en obsequio al general, se derrocharon, nada debió conmover más á éste, que un acto hermoso de doce capitanes de la marina mercante española, vizcainos y guipuzcoanos, y los cuales capitanes, vestidos de blanco, en mangas de camisa y con boinas encarnadas, sostenían enhiestos, en actitud de saludo reglamentario, los remos de la falúa que debía conducir al general, al vapor correo, preparado para zarpar, con rumbo á la Península. Cuando Lersundi vió aquellos hombres, con sus rostros varoniles, rebosando entusiasmo y patriotismo, les dió las gracias por tan delicado acuerdo; y recordando quizás, ó mejor dicho, olvidando quizás, siquiera momentáneamente, lo que allí era y representaba, para recordar que estaba entre los *suyos*, les dijo, con lágrimas en los ojos; —¿sois todos capitanes?

—Todos, mi general; le respondió el que patroneaba la falúa.

—Y todos vascongados?

—Todos, mi general; respondieron aquellos

tripulantes, orgullosos de prestar tal servicio á su ilustre paisano. Y entonces el general, al sentarse, conmovido, en la popa de la falúa, dijo á sus acompañantes: «Con gente como ésta, no titubearía yo en ir al fin del mundo.» Cuando nuestro capitán, que fué uno de los tripulantes, contaba por la noche, abordo, esa anécdota, casi lloraba aún, de emoción y de entusiasmo.

\* \* \*

Llevábamos tres meses fondeados en la bahía de la Habana, y ya se veía apuradillo *nuestramo* Clemente, para dar quehacer á la tripulación, en términos que el capitán quedase satisfecho, cuando al llegar abordo á las once de la noche, le hacía la invariable y sacramental pregunta de—¿qué ha hecho la gente?,—cuando vimos venir la primera barcaza, con cajas de azúcar y la cuadrilla de morenos encargada de meterlas en bodega, á golpes de tecele, medurados por el compás de típicas canciones. Pocos días después, se acabó la faena de la carga, durante la cual se envergaron todas las velas; y cerradas las escotillas, á *buen viaje*, con víveres y aguada frescos y el buque estanco, salimos de aquella pintoresca bahía, (que creo no tenga más rival que la de Río Janeiro) con un cargamento de 2880 cajas, á recibir órdenes en el puerto de Falmouth.

Todo iba bien en los primeros días de nuestra navegación; pero apenas habíamos desembo-

cado el canal nuevo de Bahama, cuando al son-  
dar las bombas, según era costumbre, al fin de  
cada guardia, notose, repentinamente, un consi-  
derable aumento de agua en la sentina. Alarma-  
dos, como es consiguiente, prestose especial  
atención á las bombas que se sondaban cada  
media hora y se achicaban casi continuamente;  
pero convencidos de que no disminuía el agua y  
que iba á ser preciso picar las bombas, casi sin  
cesar durante el viaje, deliberó la junta de ofi-  
ciales arribar á la Habana ó á uno de los puer-  
tos más cercanos de los Estados Unidos. Y si-  
guiendo la ejecución al acuerdo, cambiose de  
rumbo hacia el S.

No estaba sin duda escrito, que debiéramos  
ir de arribada, puesto que aun no habían pasa-  
do cuatro horas desde la última maniobra, *entró*  
el viento por el S. O., con tal empuje, que muy  
pronto llegó á hacerse frescachón y casi nos  
obligaba á meternos *en capa corrida*, mientras  
que se brindaba á servirnos de enérgico y favo-  
rable *arriero*, si abandonando nuestra actitud  
belicosa, le volvíamos las espaldas.

Dura era, en verdad, la alternativa en que,  
tales contratiempos, ponían á nuestro capitán;  
pues si por un lado, y aun contando con el vien-  
to favorable, se presentaba un inmenso Océano  
á recorrer, por el otro teníamos que luchar con  
vientos y corrientes contrarias, con lo que no tan  
sólo trabajaría el casco del buque, exponiéndo-  
nos á algún fracaso, sino que pudiera retardarse



la toma de un puerto de arribada tanto ó más que el alcanzar alguno de las costas europeas, y al fin se determinó volver grupas al vendabal, y continuar el viaje, trazando la derrota por el Sur de las Bermudas, y por paralelos en que era probable encontrar mayor número de buques. Y haciendo girar hacia estribor la rueda del timón, al mismo tiempo que se braceaban las vergas en cruz y se largaban los juanetes, cargando las velas de cuchillo, enderezamos nuestra proa á las costas meridionales de Inglaterra.

La cantidad de agua que el buque hacía, ó tomaba, dicho con más propiedad, se mantuvo siempre constante, y si ya no nos alarmaba ni podía llevarnos á pensar en vernos obligados al abandono del buque, era sí la suficiente para darnos un penoso y continuado trabajo; pues como decía, con cierta gracia y con mucha verdad, un mozo *manilo*, «allí no parabas nunca. —¿Onde vas?— Al bomba. —¿Onde vienes?— Del bomba.» Y efectivamente, hasta el día 6 de Mayo en el que, sin otra novedad, llegamos á fondear en Falmouth, las aborrecidas *manchas* de las bombas, no se dejaron un momento de la mano.

Hízose, en aquel puerto, la correspondiente protesta de mar ante el cónsul de España, y reconocido el estado del buque por el agente del Lloyds, nos enviaron catorce marineros ingleses para el trabajo de achicar el agua, y un potente remolcador que nos llevó al puerto de Londres,

amarrándonos en las tranquilas y cenagosas aguas del *London's Dock*. Atracados á aquellos altos almacenes y mediante potentes grúas, descargaron rapidísimamente el azúcar, y aligerado así el buque de su peso y cual á animal enfermo á quien va á reconocerse cariñoso, después de haberle hecho sufrir, sin alivio, dura y forzosa jornada, llevamos nuestro buque al dique seco, en donde se vió que la causa del accidente ocurrido habían sido dos agujeritos en el escarpe de la quilla, á proa del palo de trinquete. Hecha la cura, que consistió en una buena recorrida de los fondos, y forro nuevo de cobre, volvimos al *London's Dock*; y amarrados á las boyas centrales de aquel dock, como quien no quiere el flete que le dan y no le dan el que quiere, estuvimos hasta fines de Julio, en que salimos, en lastre, para Liverpool, á recibir allí nuevo cargamento para la isla de Cuba.

Catorce días empleamos de Londres á Liverpool, contando en ellos algunos pasados en el fondeadero de las Dunas (Deal), con otros muchísimos buques, á causa de los fuertes sudoestes; y pocas horas después de haber fondeado en el Mersey, levamos anclas y entramos en Prince's Dock, amarrándonos, en andana, á esperar el *turno de plancha*.

Este turno se fué haciendo largo, especialmente para el que, como yo, llevaba ya un año navegando, y sólo había hecho un viaje de agregado, cuando sabía que otros condiscípulos ha-

bían hecho los dos viajes, y estaban examinados ó próximos á examinarse de pilotos; y como nuestro capitán pensaba, sin duda, lo mismo en este punto, vino un buen día, de tierra, diciéndome que nuestro buque tardaría aún un mes en salir á la mar, y que habiendo sabido que al bergantín goleta *Paquete de la Guaira*, que estaba cargado y listo para salir para Puerto Rico, le faltaba un marinero, había hablado con su capitán Viguera, quien estaba dispuesto á admitirme como agregado, con plaza de mozo y timonel. Aceptada la proposición, al siguiente día, dejando medio asombrados á mis compañeros de la *Conquistador*, especialmente al contraamaestre, que se hacía cruces de verme tan decidido á ocupar una plaza de proa, *con todas sus consecuencias*, salía mi pobre persona, contenta y gozosa, cubierto el torso con camiseta inglesa á cuadros negro y rojo, y senda gorra de hule con visera horizontal en la cabeza, precediendo á un limpiabotas de los que por allá tanto abundan y que cargó, por pocos peniques, con un modesto baúl y mi saco y ropa de cama, camino del Salthouse's Dock, en donde estaba el *Paquete de la Guaira*. En este buque, que era también de nuestra matrícula, hice mi segundo viaje de agregado, sin las distinciones de comida y camarote á popa, pero ganando mi correspondiente sueldo; y como en esa edad de los 18 años, á todo se aviene uno, pronto llegué á encontrarme feliz y contento en aquel reducido *ranchito* ó departamento de

κ

proa, en donde á fuerza de oír hablar vascuence á mis cinco compañeros, principié á comprender esa lengua milenaria que los encartados, tan vascongados de corazón y de sentimientos, hemos perdido por completo.

\* \* \*

Abarrotada la bodega del *Paquete de la Guaira*, con arroz, hierro y barriles de cerveza, dejamos las costas de Inglaterra, y navegamos en demanda de la meridional de la isla de Puerto Rico, siguiendo la derrota ordinaria de los buques de vela, que consiste en navegar hacia el S. á coger por el O. de las Canarias, los vientos generales del NE., y engolfarse luego en el tranquilo mar del *sargazo*, cuya aparición siempre alegra al marino de buque de vela, aunque no por eso se haga la ilusión de estar cerca de tierra, como se la hicieron los primeros navegantes. A los cuarenta y cinco días de navegación, señalando el almanaque el 5 de Noviembre, fondeamos sin novedad en la rada de Ponce, descargando allí unas cuantas *pailas* de hierro para ingenios, y una buena parte del resto de la carga; y navegando *de remontada* por entre las islas de Puerto Rico y Santo Domingo, llegamos al puerto de San Juan, ó sea, á *La Capital*, como la llaman los naturales, con gran propiedad. Aquí descargamos el resto de la mercancía, atracados al muelle, y nos preparamos, con lastre de

arena, víveres, aguada, etc., á emprender nuestro viaje á Venezuela, en busca del cacao para los armadores señores Urigüen de Bilbao, que construyeron el buque para ese tráfico.

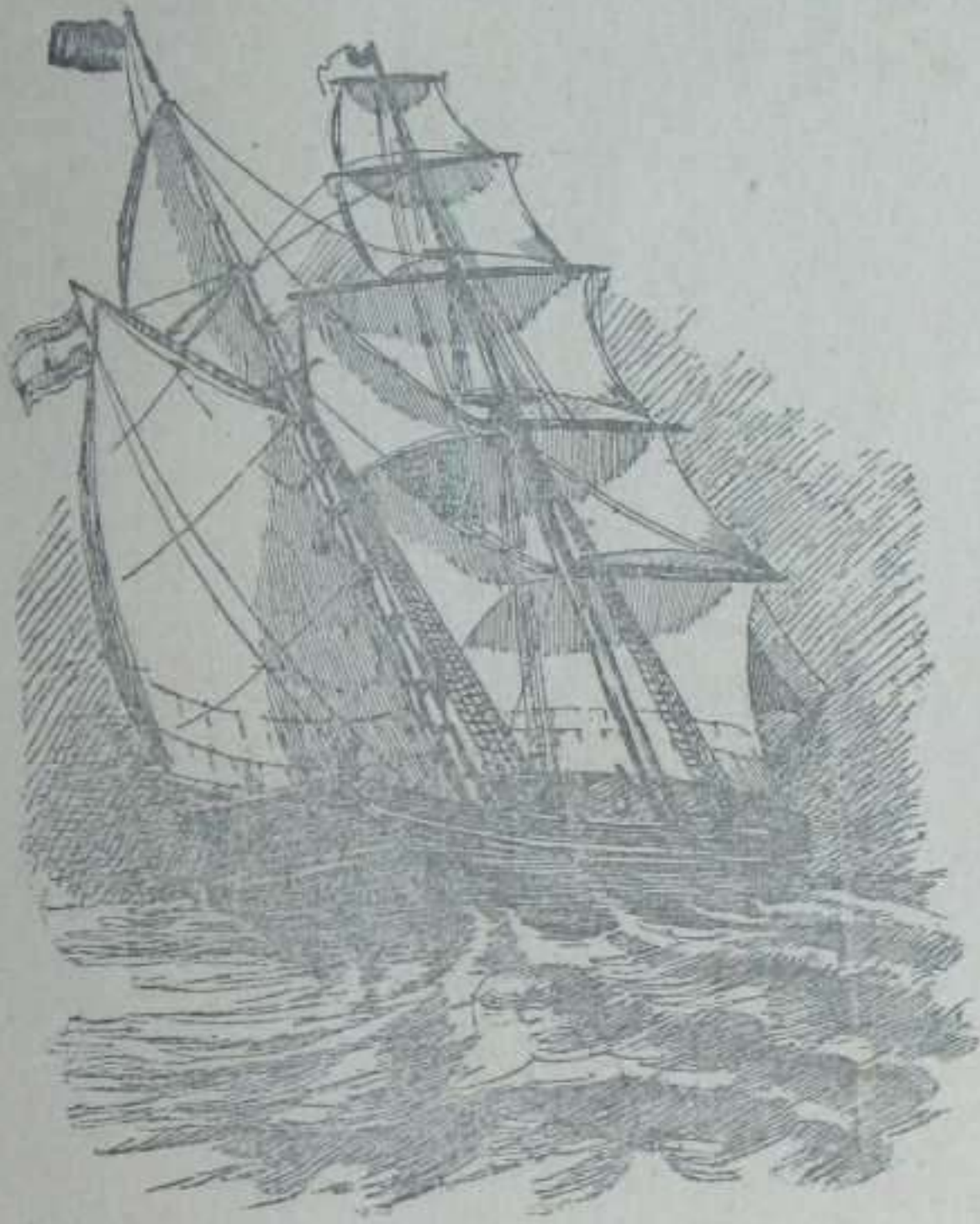
Nuestra estancia en la capital de Puerto Rico, fué muy agradable para los oficiales de abordó y también para mí, por las atenciones recibidas de paisanos tan respetables como el señor Capetillo, y amigos como don Ricardo de Mendizabal y otros de la casa de Chavarri, y de los consignatarios del buque, señores de Esquiaga; pero, como nuestro viaje no era de recreo, sino de comercio, en cuanto hubo suficiente arena en la bodega, para la estabilidad del buque, una hermosa mañana de Diciembre, largamos todo el aparejo, y con el ancla asegurada en la serviola, salimos de Puerto Rico y navegamos, con viento largo, á cojer la costa O. de la isla, pasando, nuevamente, por entre ella y Santo Domingo; y *ceñimos* después *en buena vela*, mura á babor, el fresquito viento del primer cuadrante que reina, casi eterno, en aquellas latitudes.

El 24 de Diciembre, al amanecer, divisamos por la proa las altas montañas de Venezuela, cuyos perfiles y tierras bajas, iban delineándose, á medida que nos acercábamos, viéndose más tarde, con claridad, las que sirven de perfecto reconocimiento del puerto, y después la blanca mancha que denunciaba á la ciudad de la Guaira, en cuya rada fondeamos en ese mismo día, á las dos de la tarde. Pero como el fondeadero no es muy

seguro, tomamos más precauciones que en otros puertos, filando larga cadena de las dos anclas de proa y del anclote ó *reguera* de popa; y después de echar abajo, en un *bilboleo*, la verga de juanete con su mastelero, y el de *escandalosa*, se barrió y *arranchó* la cubierta, y nos sentamos á celebrar la Nochebuena.

\* \* \*

No hubiese sido, ciertamente, muy alegre aquella Nochebuena, si la alegría y contento, que son tan generales en esa fiesta tradicional, sólo dependiese de los manjares con que la mesa aparejada brinda; pero como es de sobra sabido, sin que nos metamos aquí á filosofar, que en tales fiestas de familia, lo que produce el mayor contento, es el cariño y el afecto sincero de los comensales, y la tranquilidad de conciencia y satisfacción que produce el deber cumplido, no extrañará á nadie que, nosotros, después de dedicar un recuerdo á nuestras familias, con la serenidad del que sufre la ausencia sin congoja, por considerarla efecto natural de la profesión adoptada; llenos del contento consiguiente á una feliz llegada al puerto de destino, y satisfechos de haber realizado las maniobras, pronto y bien, viésemos en aquellos dos platos de bacalao á la vizcaina y pescado fresco, y en aquel *balde* de vino, que el capitán nos envió desde popa y como extraordinario para *la circunstancia*, un



*«Paquete de la Guaira»*





banquete en regla; sin que se nos ocurriera, siquiera, compararle ni recordar otras mejores cenas, ni que pudiera nadie tenerlas. Baste decir, para que se forme una idea de la importancia (y no exagero, aunque, visto al través de los años y en otras circunstancias, así lo parezca) que dábamos nosotros á la cena de aquella noche, que antes de sentarnos á comer, no creyendo suficiente el lavado de manos de costumbre, hicimos aseo general, peinándonos con cuidado, vistiendo la mejor camiseta y la gorra más nueva, y derramando, sobre ropa y cuerpo, una gran parte de la indispensable botella de agua Florida, comprada en Puerto Rico; y que creyendo incurrir en delito de lesa-navidad, si cenábamos, como de costumbre, con el plato común, posado sobre la tosca cubierta, improvisamos con tablas y cajones viejos, una mesa con sus bancos, y empezamos la función.

¡Era de ver, y sobre todo de oír, á las ocho de aquella noche, la tripulación *toda* del *Paquete de la Guaira!* Nadie se excedió en el vino hasta el punto de que hubiese *bajas*; (esto lo juro á fe de hombre honrado) pero lo que es *alegrillos*, lo estábamos todos, de botalón á botavara. Y como desahogo y manifestación ostensible de esa alegría, el capitán, el piloto y el agregado de popa, (era este agregado el joven señor Manso de Zúñiga que pagaba por hacer los viajes), sentados sobre el *saltillo*, junto á las semivacías botellas de espumeantes y generosos vinos, *se la tiraban*

de joviales brindis, entonando animados coros y sentimentales *solos* de zortzicos y de operas serias; mientras que nosotros, los habitantes de la cara de proa, horizontalmente tendidos sobre el castillo, y al alcance el *pote* de lata, *escanciador* del vino contenido en el balde, ya casi vacío, desafinábamos mejor que cantábamos, *gritando* con algazara y con entusiasmo digno de mejores *orejas*.

A las once de la noche, cuando yo me tendí en el catre, casi dormido antes de desnudarme aun oía repetir por centésima vez, y con voces cada vez más roncas y destempladas, el popular *Pello Joshepe*, que fué el zortzico que con más entusiasmo se cantó á proa.

\* \* \*

Aun cuando por creerlo innecesario y no aparecer pedante, he omitido el hacer descripciones de ninguno de los puertos hasta ahora mencionados, por ser harto conocidos de los marinos y estar perfectamente descritos en los derroteros y tratados de Geografía, diré dos palabras respecto al de la Guaira, por su tenedero especial y por no ser tan frecuentado por los marinos españoles.

Yo no se qué obras de puerto se habrán hecho en la Guaira, desde el año 1869 en que nosotros fondeamos allí, aunque creo haber leído que se hacían algunas importantes, y no lo extraño;

pues que sin ellas, resultaba un verdadero sarcasmo, decir que era aquel, el *puerto* principal de Venezuela; porque no puede realmente llamarse puerto, aquella rada incómoda y peligrosa, tanto por carecer de todo abrigo á los vientos que más la azotan, como por la mala calidad de su *tenedero*. Durante todo el año, ó al menos con cortos intervalos de excepción, reina, por el día la brisa *frescachona*, y á veces *dura*, del N. E. al E. N. E.; y es tal la mar que levanta, que, en ocasiones, entra el agua por encima del castillo de proa, al dar el buque las cabezadas; lo cual, además de ser sumamente incómodo, para la vida y las faenas de abordó, y un perjuicio para el buque, que *trabaja* incesantemente, resintiéndose su casco y arboladura, es también causa de que el embarque del cacao, se haga con gran lentitud; pues para hacer esta operación, que se verifica *á mano*, y saco por saco, de las barcazas al buque, se hace preciso esperar el balance hacia estribor, para meter el saco abordó; es decir, que se embarca un saco por cada dos minutos de tiempo próximamente.

He dicho también que la mala calidad del fondo, es otro de los peligros de aquella rada. El marino que esté fondeado algún tiempo en la Guaira, no debe temer ver sucia la cubierta por el fango, el día en que leve sus anclas; sino que por efecto del continuado roce de las cadenas con las piedras del fondo, verá que, aquellos eslabones, que bajaron al fondo del mar, semiroji-

zos y ennegrecidos, suben hermosamente blancos y con sonoridad argentina. Pero como tal transformación se verifica, á costa de un gran desgaste del hierro, es raro que un buque pase allí un par de meses, sin perder alguna ancla, si no toma la precaución de llevarlas y reconocer las cadenas, de tiempo en tiempo; y aun así, no se librará de ese accidente. Nosotros tuvimos la precaución aconsejada, y sin embargo perdimos el ancla de estribor y el anclote de popa; aunque *rastreando* con los botes, las encontramos y subimos abordo.

Otro de los inconvenientes (ó al menos lo era en aquel tiempo) del puerto de Caracas ó la Guaira, es la carencia de muelle para el atraque de botes y desembarque de sus tripulantes, porque el pequeño espigón de madera, que existía era inabordable, á poca marejada que reinase, y estaba completamente ocupado por los lanchones de carga, en las horas de mar tranquila. Hacíase, pues, forzoso á los botes de los buques y á los del servicio del puerto, efectuar el desembarque en la playa, para lo cual, al llegar cerca de ella, se enfilaba bien á dar popa á las olas, y después de recibir uno ó dos golpes de mar, embarrancaba el bote y se saltaba á la arena.

Esos golpes de mar, inofensivos generalmente, han producido sin embargo, accidentes desgraciados, que han costado la vida á confiados marinos; y nuestro capitán Viguera y el que estas líneas escribe, pudieran contar un caso en

que si bien llegamos á nado y á empujones, ile-  
sos á la playa, pasamos el gran apuro y el susto  
consiguiente.

¡La guerra civil! ese flagelo terrible, conque,  
tan de continuo, es azotada esta noble raza his-  
pana, en uno y otro continente, devastaba tam-  
bién entonces, los ricos campos de Venezuela, y  
fué la causa principal de que se retardase la  
llegada del cacao, que nos había anunciado el  
consignatario del buque señor Legorburu, hasta  
el mes de Marzo; lo que nos dió ocasión de pre-  
senciar un ataque de los insurrectos á la ciudad,  
y su rechazo por la guarnición y los vecinos ar-  
mados.

El día de ese ataque, vimos que todas las ca-  
sitas que se extendían por la playa, al O. del  
muelle, ostentaban, cada una, su banderita es-  
pañola, y era que los Canarios, allí residentes,  
recordaban, en tal forma, el respeto debido al  
extranjero, más que amigo hermano y neutral,  
y cuyo recuerdo hizo también, aunque con cor-  
tés saludo de veintiún cañonazos á la bandera  
venezolana, nuestra hermosa fragata *Gerona*,  
que, oportunamente, se dejó ver por aquellas  
aguas.

\* \* \*

Como todo plazo tiene su término, lo tuvo  
también el de nuestra estancia en Venezuela;  
pues habiendo recibido nuestro cargamento de

cacao y café, mas algunos *picos* de algodón, fardos de mal tabaco y varias *zorras* de añil, levamos anclas, asegurándolas sobre el castillo; y cazando y orientando el aparejo, mura á estribor, dejamos aquel puerto, del que nuestro buque se decía *Paquete*, el día 16 de Marzo de 1870. Navegamos de la mura expresada á ganar latitud, remontando, otra vez, por el canal que forman las islas de Puerto Rico y Santo Domingo, enderezando después, todo lo posible, nuestra proa en busca de las queridas y anheladas riberas del proceloso Cantábrico, sin que ningún accidente digno de especial mención ocurriera durante la travesía; la que si no puedo calificar de completamente feliz, no es por culpa de los elementos, sino de los alimentos, que escasearon, más de lo necesario, para nuestras potentes máquinas digestivas.

El domingo 26 de Abril, navegando *en capa corrida*, á causa del viento duro del N. E. y de la gruesa mar que arbolaba, reconocimos la costa de España, entre cabo Prior y Ortegá; y visto el apuro y las malas condiciones en que hicimos allí la virada, pues nos ahogaba la mar; y teniendo por otro lado en cuenta, el poco camino que hacíamos, y el continuado trabajo del buque, determinó el capitán asegurar el cercano puerto de la Coruña. Dió, al efecto, las oportunas órdenes; y amollando en popa, pusimos proa á la torre de Hércules, tomando luego el práctico entre la costa de Betanzos y la isla de

San Antón, y fondeamos sin novedad en la bahía de la Coruña, á las tres de la tarde de aquel espléndido domingo de primavera. Espléndido he dicho, porque el sol brillaba hermoso, y era lo que se llama, en tierra, un día magnífico; como suele llamarse un mal día, cuando la lluvia incomoda, aunque para el marino que navega con mar llana y suficiente horizonte, sea uno de los que anota entre los buenos, en su *Diario*.

\*  
\* \* \*

Dice un refrán castellano, que «no hay mal que por bien no venga,» y si para el capitán ó los dueños de nuestro barco ó para los donostia-rras y bilbainos recibidores del cargamento, pudo ser un perjuicio aquella arribada, fué en cambio un gran beneficio para el que esto escribe; pues como en aquellos tiempos, los exámenes de pilotos, para los marinos de la costa cantábrica, sólo se verificaban en el Ferrol, seis veces cada año, (en los últimos días de los meses pares) aproveché, sin gastar más que unas pocas pesetas, los que se verificaron á los tres días de nuestra arribada á la Coruña.

Claro es que yo no podía aspirar á hacer un examen muy lucido, yendo desde el *rancho* del *Paquete de la Guaira* á la *casa de la Mayoría* del Ferrol, sin tiempo apenas para quitar el olor de brea y vestirme una *muda* decente, cuanto menos para repasar lo estudiado en la escuela,

como es costumbre hacerlo, durante quince ó veinte días, bajo la dirección de profesores que, en los departamentos, se dedican á esos preparatorios; pero renunciar á un examen tan barato, yo que no estaba sobrante de dinero, y tenía mi *pizca* de confianza de no ser *suspensado*, no entraba en mis cálculos. Así es que animado por los consejos del capitán y piloto del buque, y llevando en el bolsillo el certificado del viaje hecho, visado en regla por la Comandancia de Marina, gracias á la eficacia y buena voluntad que desplegó el capitán; y con mis cincuenta y pico duros *devengados*, me embarqué, á las veinticuatro horas de nuestro arribo á la Coruña, en el *vapor de la carrera*, que hace el servicio diario entre Ferrol y Coruña; y después de *pasar la Marola*, que, según dicho vulgar de aquel país, es como *pasar la mar toda*, entramos en la hermosa y profunda ría del Ferrol, y á las cinco de la tarde fondeamos cerca de la entrada del renombrado arsenal.

Al saltar en el muelle, me ví acosado por infinidad de mujeres y chiquillos, que se disputaban el llevar mi maletín y guiarme á una buena posada; y calculando sin duda por mi traje, y por ser época de exámenes, que yo no era ningún *touriste*, sino que iba á Ferrol á lo que tantos otros jóvenes agregados que andaban por la ciudad, me halagaban los oídos, llamándome «señor pilotu;» lo que, confesando mi debilidad, he de decir que tomé á buen augurio, y lo premié, en-



tregando la maletilla, que podía yo llevar comodísimamente, y pagando con gusto dos realillos, más que por el servicio, por el tratamiento del título ansiado, que por primera vez se me dirigía. Subiendo por una de aquellas calles, recordé haber oído en alguna ocasión, que la mayor parte de los aspirantes vascongados, se hospedaban en la «Fonda de la Vizcaina;» y me disponía á preguntar al chiquillo por tan afamada fonda, cuando desde un balcón me preguntó una mujer, si venía á examinarme añadiendo que allí se albergaban varios agregados, y citándome entre otros, á un condiscípulo de Portugalete. Al oír esto, que para mí fué la mejor recomendación de aquella fonda, subí sin titubear; y sentado á la mesa, con un plato de pescado frito por babor y media botella de vino por estribor, y al frente la robusta gallega que me servía, esperé á que mis colegas vinieran de la clase preparatoria y me dieran noticias é informes para hacer mi solicitud de examen.

Al siguiente día, principiaron los exámenes, que concluyeron el día 30; y no bien oímos aquellas suspiradas y confortadoras palabras, «están ustedes todos aprobados,» pusimos, cada uno, una pesetilla en manos del portero; y cual si temiésemos que los señores de la Junta examinadora, se arrepintiesen del acuerdo tomado, descendimos, en tres saltos, aquella escalera, subida momentos antes tan lenta y temerosamente, y salimos á la calle, en donde un marinero del

puerto, nos dijo, que el vapor *Apóstol* se preparaba á levar ancla, con destino á Santander.

No fué pequeña la algarabía que nosotros armamos al recibir tal noticia. En nuestro afán de llegar cuanto antes á nuestros pueblos, con la categoría adquirida, no sabíamos por dónde empezar á cumplir los detalles requeridos antes de nuestra salida; así que, mientras unos opinaban ir primero al telégrafo á comunicar á las familias la grata nueva, otros decían que era mejor ir á tomar el billete de pasaje; y al recordar algunos que era preciso el pase ó nombramiento provisional, hubo quien propuso suspender nuestra marcha para evitar tantos apuros; pero el consignatario del vapor nos tranquilizó, prometiéndonos que esperaría aquel una hora; con la que tuvimos tiempo para hacer todo lo proyectado, y para despedirnos de la Vizcaina, pagándole la cuenta de nuestro hospedaje, y distribuyendo propinas entre la servidumbre conocida y otras varias criadas, que no habíamos visto, pero que sin duda ardían en deseos de felicitarnos y *tocar* nuestras manos. Media hora después, el ancla del *Apóstol* subía á su serviola; y la hélice, batiendo el mar con sus potentes alas, mientras por la chimenea se escapaban negros penachos de humo, empujaba al buque hacia la ría; desapareciendo muy pronto de nuestra vista, la militar ciudad del Ferrol y su renombrado barrio del Esteiro.

El contento que aquella tarde y durante todo

el viaje nos dominaba, sólo podrá comprenderlo quien haya sufrido un examen, y más si ese examen ha sido el que debiera traerle el título ansiado y objeto de años de estudio. Sólo quien haya experimentado aquellas consecutivas y variadas emociones; aquellos trasudores fríos; aquella continua necesidad de *desagüe*; aquel profundo respeto con que se saluda al más insignificante empleado que, con su uniforme, pasa, durante la antesala, por nuestro lado; aquella intranquilidad y sobresalto que se siente cada vez que se abre la puerta del recinto misterioso en que se halla el tribunal; aquella ansia y temor que se apoderan de nuestro espíritu, cuando, esperando la llamada ante la Junta, nos atormenta la terrible idea de que el ser *suspensos* es un caso comprendido en la esfera de la posibilidad; solamente aquel, en cuyo pecho hayan batallado las horribles dudas y las consoladoras esperanzas que, en tales momentos, se suceden, podrá comprender la alegría que reinaba entre los pasajeros alojados en el sollado del vapor *Apóstol*.

Pero existe, á mi entender, otra causa especial que hace que en nuestra profesión de marinos, sea aun mayor que en otras carreras, esa satisfacción y gozo que experimenta el alumno ó meritorio, al alcanzar el título profesional; pues si bien en casi todas las carreras, la obtención del título ó diploma, es para el joven aspirante, el acontecimiento más notable, puesto que con

ese título ve coronados sus afanes y adquiere pleno derecho para ejercer su profesión, no se verifica, en el agraciado, tan completa y rápida transformación, como en los candidatos á oficiales de la marina mercante. En casi todas las profesiones, desde los primeros estudios, viene el alumno ascendiendo paulatinamente y sin interrupción; y al llegar al fin de ellos, recibe su título, adquiriendo la categoría y consideración á él consiguientes; pues aun concediendo que por voluntad propia y muy plausible, dedique algunos años á la práctica, bajo la dirección de colegas ya acreditados, no se verán obligados, como necesidad de su carrera, ni el médico á barrer las salas de un hospital, ni el arquitecto á servir de peón, ni el abogado de mozo recaudista.

Mas el alumno de Náutica, que sale del colegio orgulloso y satisfecho de haber concluído los cursos reglamentarios, y se embarca con su sextante y sus planos ó cartas á hacer los viajes de práctica, se llevará un chasco solemne (hablo de los agregados en buque de vela) si creyendo exagerado lo que haya oído á sus antecesores, conserva la menor ilusión, respecto á las consideraciones que le puedan tener abordo; y debe resignarse, pero con resignación tranquila y *verdadera*, á aceptar el puesto del último mozo del buque, en la seguridad de que cualquier mozo, precisamente porque aquella es su condición y lo será aun por algunos años, es más

considerado y pasa más desapercibido para cierta clase de trabajos, que el agregado; pues sin duda, como para éste está limitado á dos viajes el tiempo (hoy por la nueva Ley son doscientos días de mar) de grumete ó marinero, no debe tener durante ellos, ni un día de descanso. Principia pues ese agregado, que ya al salir de su pueblo, pretendía merecer alguna consideración por la ciencia adquirida, y alternaba, con jóvenes de buena sociedad, por arrojar al fondo de su baúl, el chaleco y la americana que, con tanto cariño como candidez, le recomendó su Madre que vistiese en los puertos, «para que le vieses decente;» y se *encapilla* la camiseta ó blusa azul y el pantalón de blanco lienzo; pues comprende enseguida, que de ese modo, evitará pesadas bromas y será mejor recibido entre sus compañeros de proa, porque aunque el capitán le otorgue la distinción de sentarle á su mesa, su vida de abordo será á proa y con los de proa.

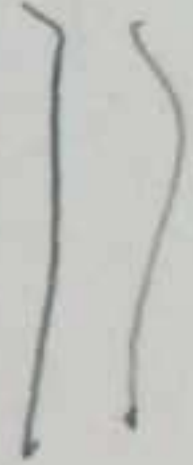
Tendrá por tanto mucho adelantado el joven alumno si al embarcarse como agregado, lo hace desposeído de toda ilusión y de toda pretensión, aparentando, en cuanto pueda, no tener otra aspiración que la de los demás mozos de abordo; pues esté seguro, que después que haya estivado su sextante y sus libros en el camarote de popa, para visitarlos solamente en las horas de observaciones astronómicas ó cuando el capitán se lo permita, será puesto bajo la férula del *nuestra-*

X | *mo* ó contramaestre, quien tendrá ya órdenes del capitán, para «espabilar al agregado y hacerle ganar la galleta.» Y hay que reconocer, en verdad, que la mayor parte de los contramaestres, cumplen la orden al pie de la letra y aun excediéndose á veces de lo que el capitán se propone; pero el agregado que se ve (empleando un sentido figurado) de golpe y porrazo, hundido en el sotabanco de aquella torre, cuyo coronamiento creyó tocar al salir de la escuela de Náutica, recuerda que ya sus profesores le dijeron, que había gran distancia entre el piloto puramente teórico y el verdadero piloto; y que esa distancia, para ser recorrida con legalidad y provecho, exigía un conocimiento *práctico* de la vida del mar, y de las faenas y maniobras de abordo; y al reconocerlo así, se convence de que aquel rápido descenso, le sirve para adquirir nuevas y potentes fuerzas para el salto del triunfo; pues como en su nueva situación, no abandona su sextante ni sus libros, se reanima el joven y toma como norma la aplicación al trabajo y la obediencia y subordinación que le conducirán, pronto, al fin de su carrera.

2 | Es, pues, como ya he dicho, la de simple grumete, la condición del agregado, durante los dos viajes de práctica; y hasta tal punto lo es, que por su continuo contacto y vida común con los marineros, éstos han olvidado, y casi él mismo no lo recuerda, que sean distintas sus aspiraciones, hasta que llega el día en que, *rendido* el

segundo viaje, ve la cuerda que le invita á subir á la cúspide, y se para á hacer un examen de sus fuerzas, recordando la teoría aprendida en la escuela y practicada durante los viajes; con la cual y el conocimiento del manejo y maniobras de un buque, que ha aprendido abordo, se encuentra con un conjunto de elementos que le inducen á intentar, con confianza, aquel ascenso, hasta que llega á la meta, y se apodera del suspirado nombramiento, verificándose entonces la completa y repentina transformación social del individuo.

Y en efecto, no puede ser más radical la variación, que, en todo cuanto se refiere á la vida social y material, experimenta el novel piloto. Ayer se le veía ir á tierra, con su camiseta inglesa y su pantalón de tela, contento y gozoso de la compañía de alguno de los mozos ó marineros, y hoy le vemos ya, alternando con el mismo piloto de abordo, y vistiendo americana ó abrigo de paño azul granudo, sin que por eso desprecie á sus antiguos compañeros; sino que éstos, con esa subordinación innata en el verdadero marineró, le demuestran ya su respeto, desde el momento en que saben que se ha examinado, y se alegran de ver en la nueva sociedad á su antiguo compañero. Ayer era, *el agregado de abordo*; es decir, ese tripulante especial de un buque, que ni es marineró, ni es oficial; ni es de popa, ni de proa, ni del centro del barco y en los tres departamentos tiene algún cometido;



como que hace un poco de marinero; otro poco de oficial y otro poco de despensero; que no vale para nada, según dice el contramaestre, quien no cesa de llamarle para una ú otra cosa; que es un ignorante de las cosas de abordo, al cabo de *dos meses* que hace que se embarcó, y resulta que hay mozos que llevan ya *dos años* navegando y saben tan poco ó menos que él.

Ayer era, *el agregado*; esto es, aquel que después de acompañar á hacer el baldeo, como uno de tantos, quedaba solo—mientras los marineros almorzaban—lampaceando la cubierta y pasando la esponja por los barraganetes; aquel que por las tardes, mientras los demás, al *zafa cubierta*, se iban á lavar las manos para cenar, quedaba solo barriendo *de popa á proa*, según le ordenaba el contramaestre; aquel que en los días festivos, mientras sus compañeros lavaban ropa ó se *repeinaban* en la mar ó iban de paseo en tierra, estaba obligado á *hacer relucir como el oro*, todos los metales del buque; aquel, por fin, que después de ayudar á los trabajos ordinarios y faenas del mar, en la parte modesta que le permitían su poca práctica y conocimientos, tenía que ocuparse de esa multitud de pequeñeces de abordo, que si bien no requieren un duro trabajo, entretienen lo bastante para privar, muchas veces, del necesario descanso. Faltaba algún estrovo ó se encontraba caído algún balde de pintura, pues sin duda ninguna que el agregado era el culpable, y quien oía los improperics consi-



guientes; pues el agregado era siempre el *caballo blanco*, contra quien se desataban los malos humores, ó servía de *tabla* cuando de rechazo se quería reprender á otro; habiendo ocasiones en que, si no fuera por cierto sentido práctico de algunos tripulantes, llegaría á hacerse su vida demasiado amarga, al verse convertido en objeto de diversión y entretenimiento, tomando por pretexto la torpeza é ignorancia, tan naturales en quien por primera vez sale á la mar.

Pero hoy, es el piloto; hoy ha llegado para él el día del triunfo, con el laurel de la victoria, en forma de nombramiento de «piloto de todos mares;» y esa transición tan brusca, trae como consecuencia, que al encontrarse nuevamente abordo, él es quien *ordena* que hagan el baldeo y *vigila* si lo hacen bien y con cuidado; él quien *manda* al contramaestre que distribuya la gente en las distintas faenas que deben hacerse, según órdenes del capitán; él quien *llama* al encargado de la escoba ó de los metales para indicarle los sitios por donde ha pasado *de ligera*; él quien *lleva la voz* por cuenta propia ó bajo la inspección del capitán, para las maniobras del aparejo y recoger ó largar velas; él, por último quien *obliga* á que lo respeten, respetando y haciéndose respetar, por aquellos tripulantes entre los cuales era último, pocas semanas antes; pues ha pasado, por decirlo en una palabra, de simple peón que era, en apariencia, al puesto de jefe, colocándose por encima del *temible capataz*.

He ahí explicada, aunque en pobres y confusos términos, una de las principales causas de aquel contento y satisfacción á que dimos rienda suelta al salir del Ferrol, cantando y bailando sobre el castillo de proa del *Apóstol*, y reseñada, pobremente también, la vida del aspirante á piloto desde que deja la Escuela de Náutica hasta su examen de oficial; pues estoy seguro, que todos los agregados de buques de vela, hallarán en mi relato, algo que podrán hacer suyo, por haberse hallado en casos parecidos.

A las veinticuatro horas de nuestra salida del Ferrol, entramos en Gijón, y como continuase el buen humor, celebramos el triunfo con un *banquete* de percebes y sidra; y á la mañana siguiente, desembarcamos en Santander, en donde, por no seguir el vapor á Bilbao, nos metimos en el coche-correo todos los vizcainos, apeándonos, los dos portugalujos, en el crucero de Nocedal á las cinco de la tarde del día 3 de Mayo de 1870. A pie por la carretera, portadores de nuestras maletitas, y mudos por la emoción, llegamos en poco más de media hora, á dar vista á aquella hermosa torre, que tanto engalanaba á nuestra querida villa dando digno remate al templo, justo orgullo de los naturales del pueblo; y que, según dicen, mereció de un Obispo de Vitoria el calificativo de Catedral de las Vascongadas, y cuyo retablo contempló por largo rato, sentado y extasiado el gran Castelar; pero cuya torre, incólume ante diversos ataques de electricidad at-

mosférica, sucumbió á las balas de los *defensores* de la Religión, que tantos destrozos causaron en aquella villa. <sup>(1)</sup>

Poco después entrábamos en el pueblo, por la plazuela del Cristo, precisamente cuando principiaba la romería de la Cruz de Mayo, por existir allí, al pie del monte San Roque, una antigua ermita, que, sin otro mérito material que el de ser obra *que isieron los besinos de la Billa*, —según reza el letrero sobre su portada— tiene de notable el estar dedicada al Santo Cristo; venerándose una imagen, que, si no de fama universal, entre los marinos, como la del Santuario de Lezo, ha sido y es, muchas veces, invocada en momentos de angustia, bajo su advocación del Cristo del Amparo.

Dejaré oculto y secreto dentro del pecho, pues el egoísmo de mi corazón así lo exige, cuanto se refiere al recibimiento que me hizo mi pobre madre, al verme tras dos años de ausencia, sano y bueno y en posesión de un título que, dándome Dios salud, era para ella garantía de una vejez más desahogada, y diré solamente que, después de recibir infinidad de visitas y felicitaciones de vecinos y amigos, me fuí con éstos á la romería; no tan sólo por oír el tamboril y ver aquella animación, sino por ver también, qué cambios habrían ocurrido en la parte física y moral de aque-

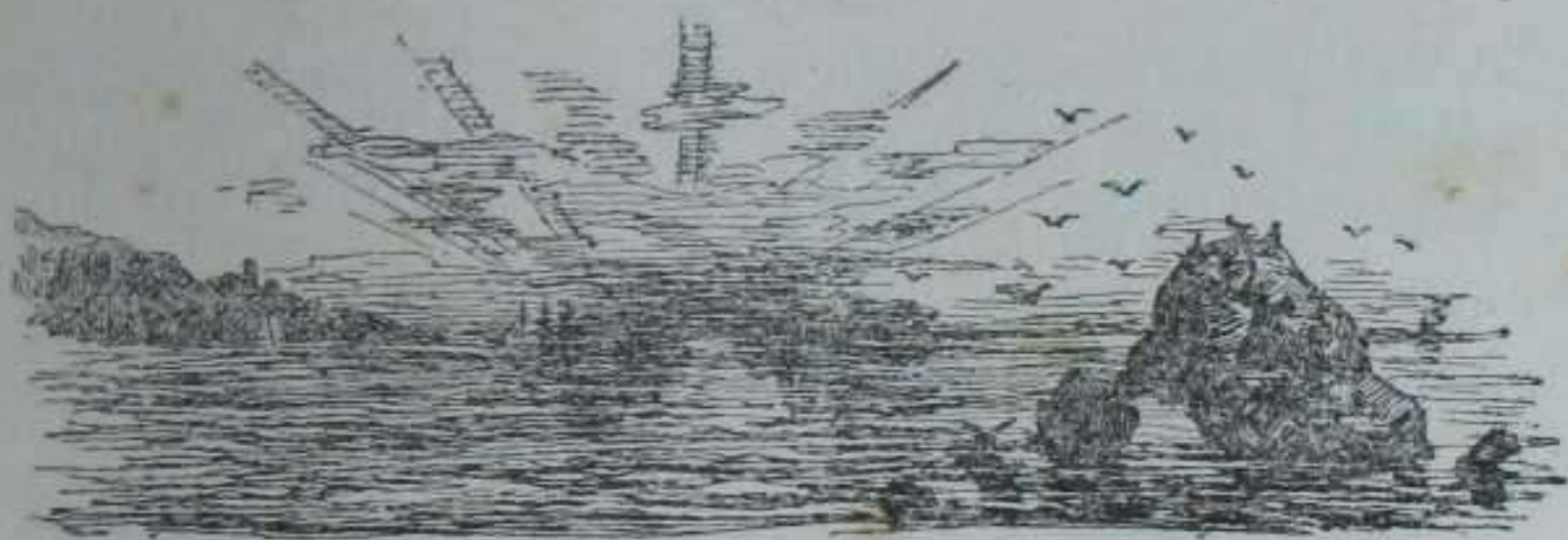
---

(1) Esa torre ha sido reedificada contribuyendo para ello con 30.000 pesetas el rico capitalista de la Habana, hijo de Portugalete don Manuel Calvo, y el coro se ha construido á expensas de doña Sotera de la Mier.

llas amigas y paisanas, tan buenas y cariñosas todas, aunque alguna nos fuese más interesante que las otras.

Fuí al otro día á hacer mi primera visita á la señora doña Francisca de los Heros, madre de la marquesa de Santurce; y esa buena y respectable señora, á quien debo tantas atenciones y tanto cariño, cuando faltó mi madre, y á cuyas atenciones y cariño me permitió Dios corresponder, recibiendo con mi beso su último suspiro, me comunicó que debía prepararme, enseguida, para volver á navegar, pues estaba todo combinado para que fuese de tercero, ó sea segundo piloto, á mi antiguo buque *Conquistador*, que se hallaba en el puerto de Denia, pronto á cargar con destino á Filipinas.



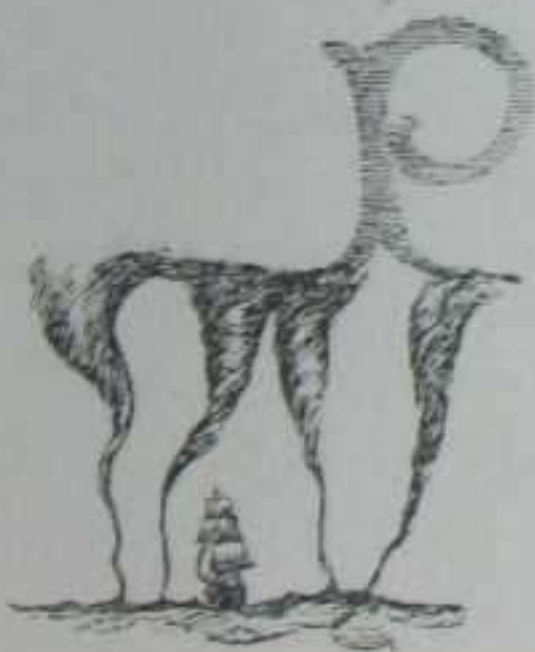


## II

### VIAJE DE ESPAÑA Á FILIPINAS POR EL CABO DE BUENA ESPERANZA

---

Salida de Denia.—Gibraltar.—Las Canarias.—Navegación del Atlántico del Sur.—Contrastes y temporales en el Cabo.—¡FUEGO ABORDO!—Incendio del buque.—Buque salvador.—Anjer y Batavia.—De Singapore á Hong-Kong.—De Hong-Kong á Manila en la goleta de guerra *Circe*.—Llegada á Manila.—Sorpresa de los náufragos.—Un desahogo del alma.—Buen comportamiento de las autoridades y socorro prestado por los vascongados allí residentes.



ASADA una corta estancia de veinte días (los últimos vividos con mi buena madre) alegre y contento en aquel, mi querido pueblo, que, semiacostado en la desembocadura del Nervión, parece vigilar la entrada del importante puerto de que le han llamado centinela, me metí en el tren con

destino á Denia; pues en aquella peligrosa rada del Mediterráneo, estaba concluyendo su carga la barca *Conquistador*, la misma en que hice mi primer viaje de agregado y á la que ahora iba como oficial en clase de tercero.

\* Llegué abordo sano, aunque molido de aquel largo viaje, en el que empleé todos los medios de locomoción conocidos desde nuestro padre Adán, hasta el día; pero llegué con mala estrella, pues apenas me había instalado abordo, cuando se desencadenó por el S. E. una temible travesía, con viento tan impetuoso y tal marejada, que haciendo garrear las anclas, echaron al barco sobre los bancos, en donde estuvo largo rato, dando tremendos pantocazos, á riesgo de un desarbolo ó quizás de total naufragio, sin la solícita ayuda de algunas lanchas y de un vapor que, afortunadamente, entró en el puerto.

Arregladas las averías y asegurado el timón, nos preparamos á virar anclas, una hermosa madrugada del mes de Junio de 1870. La mar estaba completamente llana, y el cielo cubierto del purísimo azul que luce el de nuestras provincias meridionales; así es que, al bracear, en viento, las velas, que estuvieron en facha durante la faena de las anclas, nuestros risueños semblantes, reflejaban, fielmente, el placentero estado de ánimo conque emprendimos aquel desgraciado viaje.

( Navegamos los dos primeros días, impulsados, perezosamente, por un N. E. flojito, á la vista de

montes conocidos y de la famosa «cuchillada de Roldán;» pero entablado después el levante bastante fresco, <sup>(1)</sup> lo aprovechamos, con alas largas, en demanda del Estrecho de Gibraltar.

¡GIBRALTAR! Al cuarto día de nuestra salida de Denia, avistamos ese célebre *Peñón*; el antiguo monte Calpe, sobre cuya elevada cúspide, como sobre su punta más saliente, flameaba la bandera inglesa; y aun siento el efecto de indignación y tristeza que experimenté, (apesar de tenerlo, como todos, de sobra sabido) al presenciar, por primera vez, el vergonzoso espectáculo de ver una bandera extranjera, proclamando su dominio sobre nuestra tierra patria. Sí; porque Gibraltar es tierra española; y aunque se levanta soberbio y armado hasta los dientes, en actitud amenazadora y enfilados sus cañones hacia España, lo hace forzadamente, y obligado por la invencible exigencia del poderoso yugo que le tiene sometido; pero esperando que llegue el día en que nuestra patria, haciendo cualquiera clase de sacrificios, lo rescate á su regazo, sacándole de la, al parecer arrogante, pero en realidad humilde, condición de esclavo, y borrando al mismo tiempo la mancha, que sombrea y sombreará la frente de la madre España, apesar de sus ricas colonias y de sus extensos dominios, mientras un pedazo integrante de su mismo territorio y de una de sus más ricas provincias, esté sujeto al

---

(1) Téngase en cuenta, si no lo he dicho antes para los profanos, que *fresco*, entre marinos no quiere decir *frío*, sino fuerte.

poder de un extranjero. Hay naciones en Europa, que por azares de guerras, han perdido por más ó menos años, la línea de sus fronteras; pero por doloroso sarcasmo, á España, á la nación que ha descubierto y dominado un mundo, le estaba reservado el ver ondear, por cerca de dos siglos, una bandera extraña, en territorio enclavado en su más apartada provincia.

Al llegar al Estrecho nos vimos obligados á *meter* aparejo, porque como sucede siempre en aquel callejón, limitado por los altos montes de España y de Africa, el viento arreció notablemente, hasta que pasado el meridiano de Tarifa, fué amainando, dejándonos en completa calma, á la altura de Cabo Espartel.

Como casi todos los refranes son exactos, por ser, sin duda, fruto de largas experiencias, tuvo también allí sanción, el que más tarde he oído á los marinos de la costa de Huelva, que dice, «calma *en campaña*, vientos á España,» pues efectivamente, tras veinticuatro horas de calma, *entabló* la brisa por el N. E., y con todo aparejo largo, pusimos proa á las Canarias, y navegamos sin novedad, pasando por entre las islas de Tenerife y la Gran Canaria. En la mañana del 30 de Junio, perdimos de vista el elevado pico de Teide, que *nos demoraba* por la aleta de estribor, al tomar las últimas marcaciones, por las que nos situamos en la carta, como nuevo punto de partida, que fué comparado con el de la longitud cronométrica; y dando un «adiós» á esa úl-



tima tierra española, descubierta, según se asegura, por marinos vascongados, continuamos navegando en busca de aquel otro rico archipiélago, que, en los mares orientales, descubrieron Magallanes y Elcano, y conquistó el insigne guipuzcoano Miguel de Legazpi, ayudado eficazmente por otro vascongado ilustre, el padre Urdaneta.

Dos días después de nuestro paso por las Canarias, principió á aflojar la brisa; y por los paralelos de 10° á 12° de latitud N. y unos 16° de longitud O. <sup>(1)</sup> cesó en su reinado el *alisio* ó viento general del N. E., cediendo su puesto á flojos vientos del S. S. E., que luego cambiaron á fresquitos del S. S. O.

No esperábamos nosotros, ciertamente, tan prematura visita de los emisarios aéreos del hemisferio meridional; así es que el recibimiento, especialmente por parte de nuestro capitán, no fué nada afable; pero como nada podía contra un enemigo que pega y no se deja ver, no tuvo otro recurso;—si no con cara risueña, con cara *de vinagre*,—que rendirles homenaje y recibirlos haciendo maniobra, hasta poner el buque ciñendo, *en buena vela*, mura á babor. Mas la tenacidad de ese viento, tanto en la fuerza como en su dirección entre S. y S. S. O.; las fuertes corrientes que arrastraban nuestro buque hacia el O., y la circunstancia de haber *cortado* la Equinocial por el meridiano de 25°, vinieron á dar razón, ha-

(1) Las longitudes se refieren al meridiano del Observatorio de San Fernando.

ciéndolo aumentar, al mal humor del capitán; pues temía éste, que el viaje se alargase mucho, no montando de aquella vuelta el Cabo de San Roque, de la costa del Brasil, como según dice Maestre en su derrotero, ha ocurrido á buques en situación análoga.

Pero nada de eso sucedió; pues en contraposición á lo que dice Maestre, tomándolo del derrotero de Hogsburgh, y de conformidad con lo que aserta el ilustre Maury, la fuerza de la corriente disminuyó, sensiblemente, á medida que avanzábamos en las aguas australes; y como al mismo tiempo, el viento iba *alargando*, montamos, sin virar, á muchas leguas de distancia, aquel temido Cabo, y hacíamos ya rumbos del segundo cuadrante, al entrar de lleno en la zona de los vientos variables, que, soplando frescachones por entre el S. y S. O., nos empujaron, con brío, hasta que montamos el tormentoso Cabo de Buena Esperanza, corriendo el paralelo de 38°

No conservo todo el *Diario de Navegación* del viaje que describo, por haber perdido un volumen en el siniestro que relataré muy pronto; y en las notas conque ayudo á mi memoria, no está fijada la fecha en que pasamos ese Cabo, divisorio de los Océanos, Atlántico é Índico; pero recuerdo que hallándonos en sus cercanías, *comunicamos* por medio del Código y banderas de señales de Marryat, con la fragata inglesa *Salisbury*, á la que, entre otras cosas, dijimos que

contábamos ochenta y cinco días de navegación; de donde se deduce que debimos montar el Cabo, del 8 al 10 de Septiembre.

Lo que recuerdo también—y con mucha claridad—son los detalles de un *temporal* que nos cogió al montar dicho Cabo.

Navegábamos, *corriendo*, con viento fresco del O. S. O. y mar gruesa y arbolada, cuando el simultáneo y continuado aumento de uno y otra; la notable bajada del barómetro, cuyo mercurio descendía lentamente, y el aspecto singular que iba tomando el horizonte, apesar de mantenerse el cielo claro, nos dieron la voz de alarma de que se acercaba alguna furiosa tormenta, ya que no fuese un verdadero huracán.

Ante presunción tan fundada, se echaron, inmediatamente, abajo las vergas de sobre y el mastelero de escandalosa; se trincaron fuertemente la perchería y demás objetos de sobre-cubierta, y además de otras precauciones marineras del caso, se cargaron y aferraron las velas á doble tomador, dejando solamente largos, pero bien asegurados, un buen velacho bajo y el contrafoque.

Hay que reconocer, que fué muy acertada la disposición tomada por nuestro capitán; pues, apenas se hubo concluído la previsorá faena, era ya terrible la fuerza del viento, é imponentes el aspecto de la atmósfera y el estado del mar. No puedo describir el cariz ó aspecto que el horizonte presentaba, pues no se veía nada

de lo que acostumbrábamos á llamar horizonte; solamente se divisaba, por encima de los topes, un pequeño círculo de cielo azul, velado por tenue y blanquiza neblina, que corría horrorosamente, empujada por el huracán, y que marcaba, como el polo, del blanco é imponente círculo, que, partiendo de nuestro barco, formaban la mar y la atmósfera, confundidas en terrible consorcio, semejando un Océano de leche en ebullición. ¡Cuadro horroroso en verdad, y que nos hubiera acarreado tristes consecuencias, si el ojo avizor del marino, y el barómetro, (benéfico instrumento que nos legó Torricelli) no nos hubiesen prevenido tan á tiempo!

Preparado el buque, en la forma que dejo relatada, corrimos esa tormenta, gobernando á dar popa á las elevadas montañas de agua y espuma que formaba aquel agitado elemento; pero ni el sumo cuidado y excesivo trabajo de los pobres timoneles que, amarrados para que el mar no los llevase, pasaban con resignación aquellas amargas horas; ni la exquisita táctica y vigilancia del capitán ó piloto, que asidos á los cabos, tendidos al efecto, de banda á banda, recibían de cara el violento empuje del viento y el salitre de las olas, con la vista fija á popa para dirigir á los timoneles, pudieron evitar que se embarcasen algunas mares; y una de estas fué tan enorme, que anegó la cámara, haciendo flotar las sillas y cuanto había en ella.

Ocho horas después, la sensible subida del

barómetro, nos anunció la próxima decadencia del temporal; y en efecto, al siguiente día por la mañana, como rendidos tras tanta furia, amortiguaban sus bríos el viento y la mar; mientras que nosotros, respirando más tranquilos y aire más puro, íbamos, gradualmente, largando el aparejo, hasta que cazamos las cuatro mayores y la mezana. Mas al descubrir el canal de Mozambique, entre Madagascar y el continente africano, con llovizna y viento del S. O., saltó el viento repentinamente al Norte, sin precederle señal anunciadora; y tan súbito *contraste* nos ocasionó la pérdida de la vela de mezana y algunas otras averías, que no fueron mayores, por el poco aparejo que llevábamos; pues según los derroteros, han sido serias, para algunos buques, las consecuencias, de esos contrastes, que, según parece, son bastante comunes por aquellas alturas.

Libres de ese contratiempo, y vuelto el viento á su anterior dirección, continuamos navegando con rumbo al canal que forman las desiertas y áridas islas de San Pablo y Amsterdán; y juzgando ya pasadas las mayores vicisitudes de nuestro largo viaje, calculábamos y discurríamos en nuestras conversaciones, con tranquilidad completa, acerca de nuestra futura navegación por los estrechos que dan paso al mar de China, y sobre la fecha de nuestra llegada á Manila, cuando amaneció el tan de triste memoria, día 17 de Septiembre de 1870, en cuya noche tuvo princi-

pio la horrible catástrofe, que derrumbó todos nuestros planes y proyectos, y que si respetó nuestras vidas fué, sin ninguna duda, porque se interpuso la misericordiosa mano del Supremo Hacedor.

La situación de nuestro buque era próximamente de 38° latitud S. y unos 73° de longitud E. Navegábamos, en popa, con aparejo de gavia altas y mayor arrizadas, viento fresco del S. O. y bastante mar del mismo rumbo.

Llegó la anochecida con aspecto relativamente benigno, y como el aparejo estaba *hecho*, al *picar* la campana de las ocho, se tomó el té, y se retiraron el segundo y la gente de su guardia; bajando el capitán, poco después, á leer un rato en su camarote.

Como yo hacía la guardia con el capitán, quedeme paseando en popa, cercano al timonel; y sin novedad llegó el momento de picar la campana de las diez; llamé entonces á la gente de guardia, y echamos la corredera. Andaba el buque seis millas por hora.

Bajé á la cámara; dejé la ampolleta en uno de los huecos de la *fresquera*; encendí un cigarro, y volví sobre cubierta.

El horizonte no presentaba malicia aunque estaba algo obscuro, y los nubarrones que pasaban, á impulsos del viento, habían perdido mucho de su anterior gran tamaño y negruzco color. Todo nos anunciaba una noche relativamente tranquila ó de poco trabajo, y en tal convicción,

reemprendí mis cortitos paseos, tarareando *le dolci canzoni del tetto natio*, mientras seguía inspeccionando el horizonte, el aparejo y el compás. Más ¡oh dolor! bien corto fué el tiempo que disfruté de esa tranquilidad.

\*  
\* \*

### ¡FUEGO ABORDO!

No serían aun las diez y media de la noche, y murmuraba yo, mejor que cantaba, esas dulces canciones que recuerdan el hogar querido, paseando con la satisfacción y entusiasmo de un piloto novel, que se ve montando guardia, aunque sea á medias, cuando sin que señal ni olor ninguno la hubiese precedido, una siniestra columna de negro y espeso humo, salió por la puerta de popa de la cámara. Ante aparición semejante, casi fuera de mí, y resistiéndome á creer á mis sentidos, me quedé inmóvil, contemplando al timonel, con mirada interrogadora. Este, también asustado, me miró á su vez; y cual si un mismo resorte hubiese movido nuestras lenguas, dijimos á un tiempo mismo y con acento de ansiedad y duda inexplicables, «algo se quema abajo;» pero sin que ni el timonel ni yo, llegásemos con nuestras suposiciones, ni á imaginarnos siquiera, la terrible realidad.

Por lo que á mí respecta, y pasada la primera, súbita, impresión, creí no fuese el accidente

cosa de mayor importancia, atribuyéndolo á que con la luz, ó al arrojar el fósforo encendido, hubiese comunicado el fuego á alguna ropa ó á la alfombra; así es que bajé á escape á registrar la cámara y camarotes; pero ¡todo en vano!, por ninguna parte encontraba, ni sentía indicios del fuego productor de aquel humo sofocante que, aumentando por momentos, me aterraba, y no dejaba aire que aspirar. Introduje entonces mi cabeza por el hueco de la puertecita que comunicaba con la Santa Bárbara ó pañol, y me cercioré de que el humo ascendía, procedente de la bodega, por la estampa ó peto de popa.

Ante descubrimiento tan fatal, yo no se ni que pensé, ni que fué de mí en el primer momento. Ya el capitán subía apresuradamente á la cubierta, y llamé al segundo, que corría riesgo de morir asfisiado, durmiendo en su camarote; y al despertarse y sentirse sofocado por aquel gas asesino, subió, aquel oficial, corriendo, dando heladores gritos y tratando de apartar de sí, el humo, con semblante y ademanes de demente. Se tocaron enseguida las campanas, y á su intempestivo y continuado son, que se mezclaba con el alarmante eco de nuestras voces, la guardia franca y *todo el mundo* apareció, súbito, en cubierta.... ¡Horribles instantes aquellos y horriblemente triste la escena de amargura que entonces se presenció!

Si varias veces he deplorado el escaso valer de mi principiante pluma de aficionado, y he



estado á punto de suspender este manuscrito, por no sentirme capaz de dar forma á mis conceptos y sentimientos en estas narraciones—desahogo y complacencia del espíritu—nunca pudiera hacerlo con mayor razón que al llegar á este punto; pues aun cuando he dicho y repito, que mi objeto al emprender este trabajo, ha sido sólo el de hacer una vulgar y sencilla relación de mis viajes por el mar, sin fines ni pretensiones ulteriores, y aunque tuve en cuenta, desde un principio, la escasez de mis conocimientos y facultades, duéleme en el alma, y sufro, al contemplar, retratado en mi imaginación, cuadro tan imponente y majestuosamente lúgubre, sin que me sea posible hacer una pintura que de él pueda dar idea. ¿Por qué no me da Dios, por un momento, la inspiración y facilidad de narrar con el rico y claro estilo de nuestros escritores? ¿Por qué principié á escribir, sin poseer esas dotes necesarias para hacer un bosquejo, que se aproximase ó diese una idea clara, del cuadro desgarrador y por demás triste y de desesperación, que ofrecía aquella noche la barca *Conquistador*?

Si tendíamos la mirada en derredor del buque, nuestra vista, escudriñando entre aquellas tinieblas, cuya densa obscuridad en nada perturbaban los débiles resplandores de las pocas, lejanas y como avergonzadas estrellas, apenas si llegaba á divisar el horizonte, el cielo y el mar; cubiertos aún, los dos primeros, por densos nubarrones, y agitado el otro, por los recientes

temporales, y formando todavía gruesas olas, que estallaban contra el costado del buque y la popa.

Tal espectáculo, agravado por la imponentemente majestuosa soledad de un buque en una noche obscura en medio del Océano, era el que se presentaba á nuestros ojos, al girar su mirada por fuera del barco.

Y abordo ¿qué es lo que veíamos?

¡Oh! ¡abordo! Aquí era donde estaba el toque más interesante de aquel horroroso cuadro; pues cuanto se refería al mar y á los meteoros atmosféricos, con merecer nuestra especial atención y cuidado, no llegaron nunca á sobrecoger ni atemorizar á aquellos experimentados navegantes.

Al verdadero marino, al digno jefe de una embarcación, no le arredra la presencia de un temporal ni le acobardan las señales inequívocas de próximo huracán. Colocado con su buque frente á esos destructores elementos, se asemeja á un bravo y experto general, que dispone sus tropas para la inevitable batalla. Si por sus mientes pasa la idea de su situación peligrosa, es tan sólo para precaverse y encontrar medios de afrontarla, con táctica y provecho; pero sin que para nada entre en él, el cálculo de la propia vida, que puede perder en aquella, del mundo, ignorada lucha. Sólo piensa en tales momentos, en combatir y aun vencer al gigante enemigo; sólo se acuerda de poner por obra cuantos medios le indican para ello la teoría, fruto de la observa-

ción y estudio de muchos, combinada con lo que le dicta su propia experiencia; y allí, en medio de los horrores de los elementos desencadenados; bajo el cárdeno cielo; resistiendo los embates de un viento arrasador, que no deja respirar, y rodeado de un mar rugiente y embravecido, que parece quiere concluir con cuanto existe sobre la superficie de nuestro globo, es magnífico espectáculo, ver al hombre de mar, en cuanto es posible, impávido y sereno; olvidado completamente de lo que tiene bajo sus pies, es un mal *cosido* buque, y empleando sus conocimientos con firmeza y desenvoltura.

Allí se le ve, sí, fijo sobre la cubierta, resguardado de la lluvia y del agua de las olas, con sus altas botas y el largo capote de embreada lona; desafiando con su penetrante mirada, la luz de los relámpagos, y queriendo ahogar con su voz, ya ronca, aunque siempre enérgica, el horrísono estampido de los truenos, al dar las necesarias órdenes á su tripulación.

Allí está, en fin, el marino, contemplando desde la toldilla, aquella inmensidad de mar hirviente, que parece conjurada para tragarse el pequeño estorbo, que interrumpe la marcha avasalladora de sus espumeantes y elevadas ondas; allí, repito, sin testigos de su valor en la titánica lucha, maniobrando y calculando con el corazón palpitante pero la inteligencia serena, y si se le examinara bien cuando, aprovechando alguna *callada* ó pequeño armisticio que

---

le concede el enemigo, baja á la cámara á beber una copa y encender un cigarro, se vería en sus labios y saturado semblante, la peculiar sonrisa, mezcla de énfasis y satisfacción, con que observa la indicación de subida del barómetro; sonrisa en la que se retrata la confianza que tiene de salir victorioso; confianza que nunca le abandona, y que con la inmensa satisfacción que siente al ver salvo su buque y salvada toda su gente, después de la tormenta, constituyen el premio moral que Dios le otorga, y que es el único que recibe, como contrarresto á los sinsabores que le esperan en tierra, por la tardanza del viaje ó por las pequeñas averías sufridas, en la desigual é imponente batalla, con el asolador elemento.

El retrato que he tratado de dibujar, corresponde al hombre de mar que ostenta el mando ó dirige un buque; pero suprimiendo los mayores ó menores conocimientos teóricos y la mejor aprovechada práctica, que corresponden á los jefes, todas las otras dotes de templanza, valor, serenidad y confianza que concedemos á esos jefes para mandar, pueden aplicarse á todo marinero que sabe obedecer y ejecutar.

Pues bien; los hombres de tales condiciones; esos hombres tan avezados al peligro; esos que, con tanta sangre fría, reciben los crudos temporales y soportan sus tristes consecuencias; esos que, aun conociendo el riesgo que corren en determinados casos, despreciarían, por cobarde,

al que se atreviese á pronunciar la menor palabra que indicase temor ó desesperación; ellos mismos, ¡oh Dios mío!, apenas oyeron en aquella lúgubre noche, la fatídica frase «¡fuego en la bodega!» y sin darse cuenta de sitio é intensidad, sino solamente de que se trataba de un elemento inesperado y cuyos estragos contaban, peligro ajeno á su profesión, prorrumpieron enseguida en ayes lastimeros y gritos aterradores; corriendo, desolados, semejante á espectros en la obscuridad, unos hacia proa, otros hacia popa; reclinándose algunos á gemir sobre la borda ó los cabilleros, y *todos* confiados en la eficacia de las súplicas al cielo, dirigiendo, al fin, al alto sus miradas, pidiendo socorro al Todopoderoso, y haciendo sagrados votos á la Virgen, cuya intercesión imploraban, llamándola bajo diversos títulos.

¡Oh noche triste y horrible! tan impresa quedaste en mi imaginación, que por larga que sea la vida que Dios me conceda, no se borrará de mi mente, el claro y vivo recuerdo que de tí conservo.

Pasada la primera, que siempre es la más fuerte y penosa impresión en todo accidente, pensose en averiguar el sitio en que el fuego existía y su intensidad; y viniendo con la reflexión un rayo de esperanza, se ocurrió la idea de que el fuego podía estar en la carbonera, lo que, por hallarse ésta á proa, é independiente de la bodega, facilitaría mucho la extinción del incendio.

Se hizo al efecto con el hacha un agujero en la cubierta; pero aunque el humo salió por él, como por una chimenea, no notamos claridad ni indicio de fuego. Hiciéronse entonces otros varios agujeros en distintos sitios, entre el castillo de proa y el saltillo, y aunque no pudimos ver la llama, imposibilitados de mirar por aquel humo abrasador, adquirimos la dolorosa convicción, por el olor y color de ese gas, y por algún resplandor que se notaba, que el fuego era de importancia, y que se encontraba por la cara de proa de la escotilla mayor.

El cargamento que el buque conducía, se componía de pipas de vino en su mayor parte, además de una partida de cajas de fideos, algunas cajas de licores y unos tres mil garrafrones de aguardiente, estivados con paja, precisamente en el sitio en que se notaban las inequívocas señales de la existencia del elemento. Las cajas de licores espirituosos, estaban, por fortuna, completamente á popa.

Con tales datos, y sin necesidad de que yo torture, inútilmente, mi cerebro, comprenderá el que lea, nuestra consternación y espanto, ante la horrible perspectiva de una muerte cercana y horrorosa, y de triste y desconocida sepultura en la inmensidad de la tumba común de los naufragos, pues no otra cosa podíamos esperar, solitarios en medio del mar Índico; sobre un buque que llevaba en su bodega el elemento de destrucción más activo y más terrible; corriendo un

temporal que, aunque decadente, sería seguido por otro de los tan temidos, en invierno, por aquellas latitudes, é imposibilitados, por tanto, de salvarnos en los botes; en posición geográfica en que, por navegar *corriendo paralelo* los pocos buques que transitan, había muy pocas probabilidades de avistar alguno de ellos, y lejos aún de las únicas tierras que podrían quizás ser nuestra salvación (aunque nos dieran selvático albergue) que eran las inabordables é incultas islas de San Pablo y Amsterdán.

Aun con la horrible convicción de que nuestro desastroso fin era, en lo humano, inevitable, se manifestó potente el instinto de conservación y tratamos de hallar un medio de escapar á la muerte, sin desconfiar, antes bien, halagados con la esperanza de que Dios nos oiría; pero poniendo en práctica la máxima que enseña, que las contrariedades de la vida han de procurar vencerse «á Dios rogando y con el mazo dando.» La idea de abandonar el buque, embarcándonos en los botes, fué una de las primeras que se nos ocurrió; pero la rechazamos después de haber colocado en uno de esos botes un compás y otros pertrechos, ante el temor de lanzarnos con tan pequeñas embarcaciones, en aquel agitado Océano, caso de que no fuésemos víctimas de la mar, antes de desatracar del buque.

Se oyeron entonces diversas opiniones, que, apenas recibidas con ansia y entusiasmo, eran dejadas con tristeza por contraproducentes ó

irrealizables, halagándonos mucho la de barrenar el buque por los costados, en la confianza de que con tal clase de carga, en barco de madera, quedaría éste flotando entre dos aguas; pero ni aun esa proposición prevaleció, afortunadamente.

Ante divergencia tal de pareceres, doblemente perjudicial en aquel crítico caso, en que convenía obrar sin tardanza; y después de haberse hecho cargo de las opiniones dominantes, hizo seña el capitán para que todos callásemos; y aparentando una serenidad y sangre fría extraordinarias, en tan amargo trance, nos arengó en alta voz, levantando nuestros ánimos y exponiendo su parecer sobre nuestra situación, que «si bien calificó de muy azarosa, no la juzgaba desesperada en absoluto,» puesto que haciendo funcionar la bomba de incendios, y subiendo con baldes el agua del mar para arrojarla á la bodega, por los agujeros practicados, conseguiríamos seguramente, si no extinguir el incendio, entreterlo hasta que Dios se dignase enviar un buque á nuestro horizonte, ó abordásemos una de las cercanas islas. Puso fin á su alocución, recomendándonos mucho valor, templanza y confianza en Dios; y dando luego á su voz un especial timbre de triste solemnidad, que resonó lastimero en el ancho y solitario espacio, invocó por tres veces á la Virgen Santísima, llamándola en nuestra ayuda, y haciéndola un sagrado voto, en nombre de todos los tripulantes.



—¿Están ustedes conformes? preguntó al finalizar.

—¡Sí, señor! sí, señor; contestaron al instante nuestras quince voces, confundidas y entrecortadas por el llanto. «Sí, señor; misa solemne y con toda la luminaria,» repetían algunos, rebosando fe en el corazón y lágrimas en los ojos; pero no ya las lágrimas de la desesperación, sino lágrimas de entusiasmo y de consuelo, eran las que, en aquellos momentos, humedecían nuestras mejillas; pues yo no acertaría á explicar, la bienhechora reacción que en nosotros produjeron, aquellas palabras de firmeza en medio del desaliento; aquellas frases de esperanza donde reinaba la postración, y sobre todo, aquellas demandas del celestial auxilio, hechas en tal actitud y con tan marcada sinceridad, que produjeron un cambio repentino en el estado de nuestros ánimos; así es que, apenas aprobado aquel piadoso acto, y siguiendo las órdenes del capitán, nos pusimos á trabajar, animándonos los unos á los otros, y sustituyendo los lamentos y ayes de angustia, por frases, que abrían el corazón á la esperanza.

Cerramos herméticamente la cámara, pañoles y demás compartimentos, que pudieran tener alguna comunicación de aire con la bodega; y guarniendo en las vergas mayores, aparejos para subir agua del mar, unos con la bomba de incendios y otros con los baldes, arrojábamos, continuamente, agua á la bodega, y sosteníamos

mojada la cubierta, cuyos imbornales se habían cerrado de antemano.

Y fué tal la animosa voluntad, desplegada en este trabajo, y tan notable el levantamiento de nuestros ánimos, que á las pocas horas ¡parecerá increíble! se cruzaban entre los marineros, bromas y risas, cual si estuviésemos en tiempos normales, haciendo el baldeo.

Amaneció el día 18 con viento más bonancible, aunque la mar continuaba bastante gruesa, y los horizontes semiachubascados. Se envió un hombre á la verga del sobre, con encargo de examinar bien, cuanto su vista abarcase; pero aunque se mantuvo el vigía hasta el anochecer, vimos, con pena, el ocaso del Sol, pero no vimos el buque deseado.

La mucha agua que arrojábamos á la bodega, sin conseguir resultados satisfactorios, nos acarreó dos graves contratiempos; siendo uno de ellos el de aumentar nuestra faena con la de picar las bombas, para evitar que el buque *se colase*, y el otro el de que el agua salada que corría por el entrepuente, se había introducido en los aljibes y nos echó á perder la potable y como por fatal casualidad estaba vacía la pipa de cubierta, nos decidimos por beber la que sacábamos con las bombas; pues, aunque también salobre, subía mezclada con el anisado derramado de los garrafones del cargamento, y no era tan desagradable.

Pero buena ó mala, esa agua, que podía be-

berse, fué nuestra única bebida en esos memorables días, y un atún que se enganchó en el aparejo tendido por la popa, fué nuestro único alimento, imposibilitados como estábamos de bajar á los pañoles y Santa Bárbara.

Y párome ahora á considerar—antes que se me vaya la idea—cómo, igual en estos casos, que en otros trances apurados de este desgraciado viaje, venía siempre el remedio, oportuno, á aliviar el mal. Pues en efecto, si el agua se hizo salobre, el anisado que se mezcló con la de la bodega, nos proporcionó bebida, en condiciones aceptables; si no pudimos bajar á los pañoles en busca de víveres, y la galleta se había convertido en ardiente masa, un pobre bonito vino á dejarse pescar, proporcionándonos fresca y sana, aunque, escasa comida.

¿Serían esos remedios y las otras felices combinaciones ocurridas; sería nuestra afortunada salvación de trance tan terrible, efectos de mera casualidad ú obra de un Dios que, aun consintiendo ó enviándonos calamidades, vela siempre por nosotros? En una palabra; aquellos esfuerzos sobrehumanos que, durante largas horas, pudimos practicar, para contener, en parte, el incendio; aquella hambre y sed apagadas por medios venidos tan inesperadamente; aquella salvación de nuestras vidas, en la forma que relataré más adelante, ¿fueron casuales accidentes, ó fueron efecto de un milagro?

Pero, ¿qué es milagro? ¿Y puede realmente

llamarse milagro aun dentro de la firme creencia de que se hayan verificado en otras ocasiones accidentes casuales, que, como éstos, son sin duda ninguna prodigiosos, pero que están dentro del orden de la marcha de las cosas naturales, y pueden perfectamente verificarse, sin necesidad de que Dios intervenga con su poder sobrenatural para variar la inflexible ley de la Naturaleza, y las decisiones de sus criaturas, sobre la tierra? No seré yo, quien sobreponiendo su osadía á su ignorancia, se meta á filosofar ni á hacer deducciones atrevidas, en punto en que pueden desbarrar, aun los hombres llamados pensadores; pues creo que la inteligencia humana, con llegar al desarrollo que ha llegado, y con los descubrimientos científicos que ha conseguido, no acertará nunca á explicar ciertos fenómenos que observamos en la Naturaleza; cuanto menos los misterios y acontecimientos de que, fundadamente, no puede dudarse, y que, sin embargo, se salen del orden humanamente natural.

Yo no puedo afirmar nada, ni puedo tampoco asegurar, que creo que Dios obró un milagro exclusivamente por nosotros, para salvarnos de aquel horrible siniestro; pero si he de reflejar, con fidelidad, mis sentimientos en aquellas amargas horas, en que, creyendo muy próxima la de nuestra muerte, pensábamos en Dios y en lo que la Religión nos enseña, con bastante más fe que la que manifestamos, cuando en plena salud y

rodeados de comodidades discutimos sobre materia religiosa, ó negamos, neciamente, lo que no podemos ni debemos comprender, he de decir, que en aquellas coincidencias verificadas para apagarnos la sed y el hambre, y en aquel medio de salvación que se nos presentó en los últimos momentos, vimos la intervención directa y especial de la misericordia Divina.

Vuelvo á mi, tantas veces, interrumpido relato, diciendo que aunque con la paciencia forzada del impotente, continuamos con resignación en nuestra dura faena, durante todo el día 18, y vimos nuevamente desaparecer el Sol, y extenderse por nuestro horizonte las sombras de la noche, que nos dejaron, al fin, en la más completa obscuridad. Y hago remarcar ésto, porque recuerdo la tristeza con que vimos acercarse aquella anocheada; no solamente porque la obscuridad agravaba nuestra situación é infundía el desfallecimiento en nuestros ánimos, sino porque nos privaba de ver el mar; y era realmente horrorosa y desesperante, la consideración de que, durante once ó doce horas, podía muy bien pasar un buque á una milla de distancia del nuestro, sin que le divisásemos para pedirle el socorro, que tanto necesitábamos.

Entre tanto el fuego iba tomando mayor incremento, y notamos que apesar de la mucha agua que sobre cubierta se mantenía, la madera se iba carbonizando, como se vió al meter la mano por uno de los agujeros; y se notaba tam-

bién el calor en los pies, al andar por ciertos sitios del buque.

Pasamos la noche, sin cesar en el trabajo de echar agua á la bodega y sacarla con las bombas, siempre con la esperanza de que en el nuevo día seríamos más afortunados; pero con esa indiferencia conque, la Naturaleza, cumple sus Leyes, lo mismo para el afligido que para el satisfecho, llegó el anhelado momento del alba, que, como al doctor Fausto, sólo nos trajo un desencanto más y otro argumento para nueva desesperación.

Nuestra vista que, apenas dibujada la aurora, recorrió la circunferencia del horizonte, con miradas ansiosas y anhelantes, cual debieron serlo las del inmortal Colón en los días que precedieron al de su gran descubrimiento, no apercibió el más leve punto extraño, en todo el círculo que abarcaba. La monotonía y soledad de aquella gran superficie de mar, sólo estaba interrumpida por la presencia de nuestro desgraciado buque.

Pugnando por quién tendría mejor vista y quién sería el afortunado que *cantase* la buena nueva de la ansiada vela, estuvieron, durante todo este día, hasta tres y cuatro hombres sobre las vergas altas, continuando los demás sobre cubierta, haciendo el trabajo que, humanamente, les era aun posible; pues faltos de sueño y del necesario alimento, y tras tantas horas de penoso ejercicio, nuestras fuerzas, íbanse agotando por momentos.

Comimos á mediodía, sentados sobre las perchas de cubierta, el poco atún que restaba; y trabajando un rato, y otro rato tendidos, pasamos la tarde, y llegamos á la nueva anocheada, sin que los vigías hubiesen visto buque alguno; y cuando descendieron al finalizar el crepúsculo, tristes, cabizbajos y silenciosos, había tal elocuencia en las expresivas miradas de sus acobardados ojos, que en vez de animarnos para acercarnos á ellos é interrogarles, retrocedimos desfallecidos, al ver retratadas en sus semblantes, la resignación, y la ausencia de toda esperanza; y con las cabezas bajas, tomamos cada cual, distinto camino, sin que nadie hubiese articulado una sola palabra.

En este estado de abatimiento, y de moral y física postración, y luchando con el pesado sueño, que, aun ante el peligro de muerte, quería cerrar nuestros párpados, echamos una última ojeada sobre cuanto nos rodeaba; y al ver que ni la mar ni el cariz del horizonte, mejoraban, para que pudiésemos aventurarnos á embarcar en los sencillos botes; al notar el incremento que tomaba aquel incendio horroroso, y nuestra impotencia, no ya para extinguirlo, sino para contenerlo; y al pensar por fin, en que antes de pocas horas, llegaría el fuego á los licores espirituosos, y podíamos volar con la semicarbonizada cubierta que nos sostenía, dimos todo por concluído, para nosotros, en este mundo, y nos dirigimos nuevamente á Dios, pidiéndole, fervo-

rosamente, su potente auxilio, y encomendándole, para el último extremo, la salvación de nuestras almas y amparo para nuestras familias. Y cuando la noche nos envolvió otra vez en sus tinieblas; sin que nadie profiriese una palabra, por expresar demasiado nuestras elocuentes é indefinibles miradas, desmembráronse los tripulantes todos y reclináronse, distantes los unos de los otros, quién orando y elevando su corazón á Dios, y quién llorando y despidiéndose, para siempre de su querida y apartada familia.

¡Oh trance supremo y memorable de mi vida! Esta tosca y pesada pluma de un marino mercante, que no rebasa los límites de una mediana instrucción, no puede describir las epopeyas ni las angustias de aquella larga agonía; pero sepa, quien me honrase leyendo estas memorias, que el avivar el recuerdo de aquellas solemnes horas, ha hecho aparecer, en mis ojos, las lágrimas que en este momento corren por mis mejillas y humedecen este papel.

\*  
\* \* \*

Me atrevería á asegurar que á la mitad de la tercera noche del incendio, no había uno entre todos los tripulantes de la *Conquistador*, que no hubiese dirigido, desde el fondo de su alma, un recuerdo á Dios, á la patria y á su familia, y muy pocos serían los que no se hallasen tendidos ó reclinados, dormidos ó despiertos; y á las dos de



la mañana hubiera podido decirse, que era sólo el timonel, quien velaba en el buque. A cosa de las dos y cuarto, me incorporé yo, de donde estaba sentado, y dí algunos pasos entre aquella obscuridad, notando por todas partes un silencio sepulcral, interrumpido tan sólo por el silbido del viento, y por el ruido del agua sobre cubierta, al correr en los balances de una á otra banda, y viendo á los míseros compañeros, tendidos por acá y por allá, entre tablones y cabos los unos, ó inmóviles y en pie los otros, cual si fuesen cadáveres petrificados; lo que me produjo impresión tan triste, ya que no pueda serlo más, que la de la noche del día 17.

Más ¡oh Providencia Divina! ¡Cómo ha de dudar de Tí, quien tan milagrosamente, escapó de las garras de aquella horrorosa muerte!

No serían más de las tres de la madrugada, y por tanto, ni el más leve albor, anunciaba aun la venida del matutino crepúsculo, cuando una voz, ahogada por la emoción y el sollozo, pero de intensidad bastante para ser oída y repetida, puso sobre los pies á todos aquellos hombres, como si hubiesen sido excitados por una descarga voltaica.

¡UN BARCO POR LA POPA! había dicho el timonel; y al oír y repetir, jadeantes y llorosos, la consoladora nueva, corrimos todos hacia aquel lugar del buque, con el ansia de ver aquel ángel salvador, que, en figura de embarcación, nos enviaba Dios, el Supremo protector de náufragos.

Pero ¿cuál y cuán potente sería la emoción que nos embargaba, y cuál el estado de nuestros sentidos, que, reunidos todos los tripulantes en la popa, ninguno,—ni aun el mismo timonel que lo *cantara*,—pudo señalar la dirección en que se hallaba el anunciado buque?

Era demasiado buena la noticia, para que el pesimismo y la incredulidad, no se apoderasen pronto de nosotros; y ya nos decidíamos á abandonar la popa, abatidos y cabizbajos, creyendo que la supuesta embarcación, sólo existía en la imaginación visionaria del filipino timonel, cuando unánimes gritos, salidos de nuestros acongojados pechos, dijeron y repitieron: *¡aquí está! ¡aquí está!*

Y, en efecto; ¡cosa prodigiosa!; siguiendo nuestras mismas aguas, y con riesgo de darnos un brancazo en la *estampa* de popa (pues de tal manera venía enfilado á nosotros) se acercaba aquel suspirado buque, cuya negra y consoladora silueta, se destacaba entre aquellas oscuras sombras, semejante á gallarda y movable torre.

Mi imaginación calenturienta, que momentos antes, pensando en Dios y en mi madre querida, traía á mi memoria los rezos hechos cuando niño, «por los pobres navegantes,» ante aquel modesto cuadro de la Virgen del Carmen, representada, caminando sobre las aguas, en busca del buque náufrago que se divisaba en lontananza, me hacía pensar y preguntarme, en aquellos momentos de anhelo y de ansia infinita, si aquel bulto que

se acercaba, no sería esa misma Virgen, que en tal forma, acudía en socorro nuestro.

Las señales en demanda de auxilio que nos apresuramos á hacer por medio de luces, campanas y voces, dieron por resultado que el buque cambiase un poco su rumbo, poniéndose *al habla* por la banda de estribor. Contestamos, rápidamente, á las preguntas sobre nacionalidad, destino, procedencia, etc., y sin detenernos á hacerle las recíprocas, según es de uso, le manifestamos cuanto nos ocurría, suplicándole nos recogiese y salvase nuestras vidas. Y como notáramos que no daba contestación categórica á nuestra apremiante petición, y temiésemos que desapareciese aquel buque, de nuestra vista, sin obtener una respuesta, añadimos, que «esperaríamos al amanecer, para hacer nuestro trasbordo.» Un *all right*, (frase inglesa muy conocida y que significa conformidad) llegó entonces consolador á nuestros oídos, calmando, algún tanto, los intranquilos ánimos; y girando, opuestamente, las ruedas de los respectivos timones, separáronse, prudentemente, los dos buques, perdiéndose el otro de vista á los pocos minutos, envuelto en las sombras de la noche.

Una hora después, esperando el momento de la vaga é incierta claridad que anunciase el principio de la aurora, todas nuestras miradas se dirigían, con ansiedad, hacia el punto oriental de nuestro horizonte, pues por ese rumbo aparecerían los dos agentes de nuestra salvación; los

tintes rosados que preceden á la aparición del astro luminoso, y el buque que considerábamos ya, nuestro futuro asilo. Al poco rato, entre la semiclaridad del crepúsculo, fijose nuestra vista, con complacencia, en el suspirado buque, que nos demoraba por la serviola de estribor.

Era una barca que, con todo el velamen fijo, orientado al viento, navegaba á nuestro mismo rumbo.

Calculando nosotros que recogería velas para esperarnos, arribamos un poco á ponernos al habla, pero, no sin sorpresa, observamos, que él seguía sin variar el aparejo y sin interrumpir su derrota. Y como nos resistíamos á atribuir la aparente indiferencia de aquella tripulación, á un acto deliberado de mala voluntad, juzgamos que el inglés incorrecto, conque nuestro capitán y un marinero se expresaron, hubiese sido mal comprendido ó interpretado por aquellas gentes; así es que recurrimos á la lengua universal por medio de las banderas del Código de Marryat, <sup>(1)</sup> al mismo tiempo que con campanas, banderas amorronadas y cuantos medios teníamos á nuestro alcance, procurábamos llamar la atención de aquel buque, que, dejándonos, se llevaba nuestras vidas.

Largamos y cazamos, entonces, todo el aparejo, con idea de alcanzarle; pero por nada conseguimos que el extraño buque se diese por en-

---

(1) Poco después de ese tiempo se introdujo en la marina mercante española el Código Internacional, hoy en uso en todas las naciones.

tendido; y mirándole con ayuda del anteojo, vimos, lo que no acertábamos á explicarnos; un grupo de gente en su proa, que sin duda eran los marineros; dos hombres más, que serían los pilotos, junto á la jarcia mayor; y á popa, cerca del timonel, otro, con los brazos cruzados sobre la batayola; y todos mirando hacia nuestro buque, y, por tanto, viendo y oyendo las señales de socorro, que con tanta necesidad hacíamos.

Con la misma ayuda del anteojo, pudimos descifrar su nombre y el del puerto de su matrícula, que ostentaba en la popa: «*M...*» — «*L...*;» y al leerlos, no podíamos volver de nuestro asombro, incapaces de comprender, tal conducta, por parte de los tripulantes de un buque de una potencia marítima, que ha sido y es, á no dudarlo, la primera en establecer y organizar medios y recompensas que estimulen al socorro y protección de náufragos; pero como fuese por falta de inteligencia ó por falta de buena voluntad, el buque se alejaba y la triste realidad de nuestro abandono se imponía, suprimimos los comentarios, y nos decidimos á hacer que aquel enigma se aclarase, sin reparar en medios.

Como el viento venía aflojando en los dos últimos días, y la mar iba cediendo consiguientemente, no había riesgo para ir en botes, la corta distancia que de aquel buque nos separaba; y arriado uno de ellos, nos embarcamos cuatro marineros y el que esto escribe, con el capitán, llevando los ánimos, en verdad, bastante decaídos;

pero aunque hombres de paz, dispuestos á jugar cara la vida, si el triste extremo llegara. Entretanto el segundo de abordo, con el contramaestre y resto de la tripulación, se ocupaban en des-trincar y arriar las otras dos lanchas, en las que debían embarcar determinados pertrechos, á una señal convenida.

Mas no hubo, felizmente necesidad de recurrir á ningún medio violento, ni hubiéramos concebido tal idea, si no es por la extraña é inexplicable conducta de aquella tripulación, y el estado de excitación de nuestros ánimos; pues al llegar al buque, que era inglés, y al que alcanzamos, después de remar cerca de una hora (no maniobró hasta que estábamos á unas cien brazas de distancia) encontramos la más afable y simpática acogida por parte de los pilotos y marinería, aun cuando el capitán, ofuscado sin duda, momentáneamente, no se decidía á admitirnos á su bordo. Hablando con ellos, supimos que nuestras señales del Código, no habían sido comprendidas, porque aquel buque, que, venía nuevo del astillero, llevaba ya el Código Internacional; aunque sin embargo sabían que pedíamos auxilio, por las otras inequívocas señales que habíamos hecho; pero parece que el capitán decía á su gente, que «él no creía en tal fuego puesto que no salía humo ni llamas.»

Después de mil explicaciones dadas por nuestro capitán, y accediendo el inglés á las súplicas de sus oficiales, que se unieron á las nuestras,

consintió *en principio* en recibirnos á su bordo; pero quiso antes resolver la cuestión de víveres y aguada, y cerciorarse bien de que no corría ningún riesgo al recibir en su buque una tripulación extranjera «que componía mayor número de hombres que la suya.»

Indignación grande produjo en nosotros, y enérgico y significativo fué el gesto conque fué contestada, la sospecha indigna y cobarde que envolvían esas últimas palabras, que si no fueron efecto de un estado moral de perturbación, sólo pueden atribuirse á la triste idea que, especialmente en aquellos tiempos, se tenía de los españoles, en ciertos países, cuyos periódicos, si algo se ocupaban de España, era para dar noticias de las frecuentes algaradas ó motines conque unos, con mentida capa de una Religión que blasonan defender, sin comprenderla ni sentirla, y otros, desvirtuando con sus excesos y oculto afán de dominio, el verdadero y simpático sentido de la enseña gloriosa de la libertad, nos empobrecían y humillaban, haciéndonos aparecer ante la Europa civilizada, como hombres que no sabíamos vivir sin tener en la mano, el puñal ó la tea incendiaria. Eso, ó quizás también el recuerdo de la lectura de ciertos famosos libros que se ven en salones cultos de países extranjeros, con magníficas, aunque disparatadas ilustraciones, en las que no se ven, al tratar de España, más que escenas de cante flamenco ó de sangre y miseria, debió hacer pasar por las mientes de aquel

capitán, la idea de que nos hubiésemos fijado en su hermosa y rubicunda humanidad, para saciar nuestros instintos carniceros, ya que no piratas ó antropófagos.

Dios le perdone, apesar de todo, su conducta con nosotros, como yo se la perdono de todo corazón; pues al fin y al cabo, su buque fué el que nos condujo á puerto de salvamento, librándonos de aquella muerte, que tan de cerca nos amagó.

Agotados los recursos de imaginación de mister H..., sin encontrar sólido fundamento á sus excusas, dispuso que su segundo viniese á nuestro buque, á inspeccionar si, realmente, existía imperiosa necesidad de abandonarle; pero no necesitó aquel oficial (mister Evans, vecino de Swansea) subir á la cubierta para cerciorarse de lo que á nuestro bordo ocurría; pues el horroso ruido del elemento que se agitaba en la bodega, hirió sus oídos antes de que el bote atracara al costado, y cuando al saltar sobre cubierta sintió el fuerte calor que sus tablas despedían, recibió tal impresión, que, pálido é intranquilo, se subió á la jarcia, y ordenó que se cogiesen sin dilación los efectos de uso que estuviesen más á mano, y que nos reembarcásemos inmediatamente. Así se ejecutó; y pocos momentos después, los tres botes de la *Conquistador*, con su tripulación y el piloto inglés, bogaban hacia la barca inglesa, que nos esperaba al paio.

¡Angustioso y solemne fué, para nosotros, el acto de abandonar el barco! ¡Dolor grandísimo,



fué aquel que experimentamos, al dejar á nuestra querida *Conquistador* (sí, querida, porque



BARCA "CONQUISTADOR"

el marino ama á su buque, con un cariño especial, como el jinete ama á su caballo) al dejar, decía, á nuestra querida *Conquistador*, solitaria

y abandonada, en medio del mar inmenso, y consumiéndose, por el voraz elemento, cuyos rugidos, oídos á alguna distancia, parecían quejas lanzadas por la infeliz fragata, que gemía y sollozaba, al ver el abandono en que la dejaba su tripulación! Se trataba de salvar nuestras vidas; se abandonaba un pobre barco de madera, insensible como toda cosa inanimada, y, sin embargo, aun todavía, al recordarlo, me parece que, al cabecear majestuosa, con todo su velamen cazado y el timón sujeto con trincas, nos llamaba angustiada y que lloraba al vernos partir, dejándola condenada á pronto y desastroso fin!

¡Pobre *Conquistador!* Dos horas después, y cuando nos separaban de ella unas seis ú ocho millas, una densa columna de humo nos anunciaba el fin de tan hermoso barco. Nacido americano, en uno de los astilleros de Boston, cambió luego su nacionalidad por la española; y después de hacer muchos viajes á nuestras Antillas, sucumbió cuando, por vez primera, iba á visitar las otras ricas colonias que España tiene en los mares Orientales; naufragando en situación aproximada de 38° de latitud S. y de 76 á 78° de longitud E.

\*  
\* \* \*

Nuestra instalación abordo de la *M....* no podía ser muy cómoda, siendo el buque bastante pequeño, ni eran muy apetecibles tampoco para

nuestros estómagos garbanceros, aquellos sendos trozos de carne fría, que duraban casi toda la semana; pero como, á los veinte años, se duerme como suele decirse, sobre una bayoneta y se digieren piedras, hicimos lo posible, por ser útiles y agradables á nuestros salvadores, y llegamos á encontrarnos, tan contentos y satisfechos como si de nada careciésemos.

Al amanecer de una hermosa mañana tropical, el 9 ó 10 de Octubre, vimos, por estribor, la isla de Java, y navegando luego por el estrecho de la Sonda, que forma aquella isla con la de Sumatra, llegamos á fondear, sin novedad, frente al pueblecito de Anjer, tan conocido y renombrado entre los antiguos marinos españoles de la carrera de Manila, y tan olvidado, desde que la apertura del canal de Suez y los grandes vapores que por él transitan, han hecho desaparecer, aquella escuadra de barcas y fragatas españolas, que, en Cádiz ó en los puertos de Liverpool y Londres, cargaban mercancías y embarcaban pasajeros, para nuestro rico Archipiélago filipino.

En Anjer, bajaron á tierra los dos capitanes, volviendo al cabo de una hora, completamente enemistados, por causa de que el inglés manifestó allí al nuestro, que no nos llevaría á Singapore, según nos tenía prometido, si no pagábamos los víveres frescos y la aguada que en Anjer debían tomarse. Pero como nuestro capitán, no tenía dinero, ni en aquel puertecito había

banquero alguno, ni aquellas pobres cabañas de los indios, eran fábricas de moneda, la exigencia del capitán inglés, podía traducirse en estos términos: «Ya estáis en tierra, y como yo bastante he hecho con salvar vuestras vidas, que se encargue ahora otro de llevaros á puerto, en donde haya cónsules ó autoridades que os socorran.»

No hay duda, de que, con buena ó mediana voluntad, hizo mucho al salvar nuestras vidas, y Dios se lo pague; pero tampoco hay duda, de que, pudiera, y aun de que, dentro de las leyes humanitarias, debiera haber hecho un poco más; así es que al regreso de los dos capitanes, reanudándose abordo la cuestión que habían sostenido en tierra, se promovió un altercado, que se agravó bastante al despedirnos rotundamente de su buque, negándose á entregarnos, dos de nuestros botes, que habíamos salvado. La indignación que produjo tal acto en nosotros, y que excitó, con especialidad, los nervios de nuestro segundo, el catalán don Ramón Garrut, pudo muy bien haber acarreado algún sensible accidente; pero la calma y prudencia se impusieron, al contemplar aquella honrada tripulación inglesa, que con su pasividad ante las amenazas é improperios dirigidos á su capitán, manifestaron á él y á nosotros, que veían con disgusto el proceder de su jefe, y contribuyeron á que éste nos diese los botes, en los que embarcamos, por la proa, dos baldes de arroz, una espuerta de galletas y un barril de agua, que se nos facilitó,

secretamente, por orden del segundo Mr. Evans, y abandonamos aquel buque, cuyo nombre hubiera sido pregonado y bendecido por nosotros, á haber sido un poco mejor el comportamiento de su capitán. Aunque apesar de eso, ó mejor dicho, con doble motivo por eso mismo, debo enviar desde aquí un testimonio de gratitud al citado piloto, mister Daniel Evans, de Swansea y á todos aquellos vecinos de Little Hampton, que componían la tripulación de la barca *M.....*

Al atracar al pueblo de Anjer, cuyos habitantes malayos, aunque en estado semisalvaje, eran afables y estaban acostumbrados á tratar con europeos, nos recibió un señor norteamericano, que allí residía, y se ocupaba en servir de práctico de los estrechos, que dan paso al mar de China; y ese buen señor, á quien nuestro capitán regaló uno de nuestros botes, nos facilitó otro bote mayor, con el cual, y el que nos quedaba, y llevando por práctico á un indio, conocedor de aquellas costas, salimos de Anjer, al caer de la tarde, bogando *á longo de tierra* con dirección á Batavia, capital de aquellas posesiones holandesas, á donde pensábamos llegar al día siguiente.

Entablado el *terral*, al anochecer, largamos la vela del bote mayor, dando remolque al otro, y así navegamos hasta que, después del amanecer, principió á decaer el viento, por lo que metiendo la vela, armamos nuevamente los remos y bogamos en dirección á tierra, pues las

corrientes sin duda nos arrastraron muy lejos de la isla.

A cosa de las diez, quedó el viento en calma *chicha*, y como el calor era abrasador, hubimos de meter los remos, descansando hasta el anochecer; pues nos encontrábamos rendidos por el cansancio y la sofocación que nos producía, aquel sol de la equinoccial.

Pasamos la segunda noche bogando, *por guardias*, por falta de viento; y continuamos en tal faena hasta que el nuevo sol, nos hirió otra vez con sus ardientes rayos.

Al dejar los remos y prepararnos á condimentar el almuerzo, notamos que no quedaba arroz más que para otra comida.

No quisiera hacerme pesado, con tantos apartes, para considerar las diversas situaciones tristes, en que nos colocaron los variados accidentes de este viaje, que parece novelesco; pero no me es posible prescindir de ellos, si he de señalar bien, los contrastes entre tales situaciones y el socorro que las seguía. Digo, pues, que al vernos en aquellas débiles y abiertas embarcaciones, lejos aun del puerto, sin víveres suficientes para un día, y temiendo, á cada momento, que se formase una de esas horribles turbonadas tropicales, que arrojan el agua como cataratas y podían anegar los botes, el pesimismo y el desaliento volvieron á dominarnos y á afligirnos. Pero no en vano hay otro refrán que dice que «Dios aprieta pero no ahoga.»

Allá á lo lejos, en el límite del horizonte, divisamos por la popa, hacia la hora del mediodía, el bulto de una embarcación, que los acostumbrados ojos reconocieron, enseguida, por barco *de cruz* <sup>(1)</sup> que es tanto como decir barco europeo; y allí, en aquellos apartados mares de la Oceanía, y en nuestra condición de náufragos, europeo quería decir compatriota; pues la patria es más grande, á medida que más nos alejamos de ella.

Pocas horas después, estábamos al costado de aquel buque, que era una hermosa y grande fragata holandesa, de juanetes dobles, sobres y sosobres, y cuyo nombre, siento en el alma, no recordar. Su capitán, hombre joven y sumamente amable, nos dirigió la palabra en francés, usando luego el inglés, en vista de que no le comprendíamos. Nos manifestó su gozo al reconocer, por medio del anteojo y por nuestros trajes, que los que hacia él bogaban eran europeos, que enseguida supuso náufragos, y nos brindó con insistencia á que subiésemos á su buque, que iba también con destino á Batavia.

Tal invitación, era realmente digna de que se agradeciese y se aceptase, y por nuestra parte hubiésemos sido huéspedes del buen holandés; pero el práctico malayo, adujo razones en contra, demostrándonos que aquel buque tardaría aun seis ó siete días en tomar puerto (como efectivamente los tardó,) mientras que nosotros, bogando, después de repuestas las fuerzas con los víve-

---

(1) Buque que gasta vergas.

res que el holandés nos diese, podíamos llegar antes de veinticuatro horas.

Aceptada esta resolución y comunicada al capitán de la fragata, presenciábamos un espectáculo hermoso y conmovedor, al ver aquella tripulación, obedeciendo, gozosa, las órdenes de su capitán, presentarse en el portalón, en menos de cinco minutos, arriando unos, un barril de agua; otros, un balde de pescado salado; aquellos, dos ricos jamones; éstos un barril de galleta, y por último el capitán, por sí mismo, nos arrojó una docena de pastas de tabaco para los marineros, y una caja de cigarros puros para los oficiales. ¡Bendita sea la Holanda con todos sus holandeses!

Socorridos tan abundante y generosamente, desatracamos del costado de aquel barco, sin acertar lo que decir ni lo que hacer, para demostrar bien nuestro agradecimiento; pero cuando ya desatracados y funcionando nuestros remos, vimos subir, majestuosa, al pico de mezana de la fragata, la bandera tricolor de Holanda, que arriaron é izaron, tres veces, en señal de consideración y saludo, nuestra emoción llegó al delirio.

Llorábamos, sí, llorábamos, extendiendo nuestros brazos, hacia aquellos humanitarios compañeros; les echábamos ¡vivas! á ellos y á su patria; y estábamos tan vivamente conmovidos, que, inconscientemente, bogábamos y no queríamos alejarnos; pues sin poder decidirnos á perder de vista aquellos hombres, nos sentíamos al



mismo tiempo, impulsados por una extraña fuerza que nos arrastraba á salir de su influencia, como necesitados de aire que aspirar.

¡Qué verdad es que el gozo excesivo, puede hacer sufrir y hasta acongojar, como una intensa pena, en el primer momento!

Nuestra bandera española—que fué salvada del naufragio—amarrada á una larga caña y movida á uno y otro lado, contestó con su saludo á la bandera de Holanda; saludo, sin ruido, pero afectuoso y sincero, como el que generalmente se hacen, al encontrarse, los buques mercantes de naciones amigas; sin fórmulas de etiqueta ni de pretendido predominio; saludo, que, en medio del mar—que no reconoce soberano terrestre—hace que esos buques mercantes, sirvan también de mensajeros de paz y de amistad, atrayendo, insensiblemente, por sus buenos servicios y esas manifestaciones de simpatía, que—aunque extra-oficiales—son hechas con la bandera nacional, el cariño de una potencia á otra y de unos á otros habitantes, mejor, quizás, que algunos tratados dictados por el cálculo sagaz y frío de la diplomacia, dispuesta á romperlos, en cuanto le conviene y dispone de fuerzas materiales para imponerse.

La comida de aquella tarde fué para nosotros un banquete, gracias á las provisiones del holandés; y después de permitirnos el lujo de saborear, tranquilamente, un buen cigarro puro, empuñamos los remos decididos, á no dejarlos

ociosos hasta llegar á Batavia, y así lo hicimos.

A la mañana siguiente, después que hubimos navegado unas cuantas horas *por atajos*, entre pesquerías y laberintos—de los que sólo conservo un confuso recuerdo—se presentó á nuestra vista la gran rada de la capital de las Indias holandesas; y bogando río arriba, fuimos á parar á la capitania del puerto, en donde desembarcamos. Un oficial de dicha capitania, se presentó, muy atento, á recibirnos; y como no tuviese conocimiento de que hubiera cónsul de España en aquel puerto, ordenó que acompañasen á nuestro capitán, al consulado de Francia ó al de Italia.

El cónsul de esta última nación, que fué el que visitaron, se ofreció á nuestro capitán, como particular y como representante de una nación hermana, puesto que, según dijo, no había cónsul de España en tan importante puerto.

¿Y para qué hacía falta cónsul? Hartas otras cosas tienen sin duda en qué cavilar para otorgar empleos más lucrativos, los hombres que nos gobiernan, sin pararse á estudiar ni preocuparse de si la patria está mejor ó peor considerada en el extranjero, ni de si los españoles, apesar de lo que ellos pintan en sus grandilocuentes discursos, andan por el mundo, aceptando la limosna del socorro de una nación amiga. Por humillaciones semejantes debieran pasar esos señores, y entonces veríamos, si son ó no, tan patriotas como dicen, y si se les despedazaba el

corazón, al oír ciertos comentarios, á los que era preciso callar, por la compasión que hacia nosotros demostraban y la razón que para hacerlos tenían.

Yo creo, que, para esta fecha, se haya establecido el consulado de Batavia, pues no le deseo á ningún compañero, el petardo tan humillante que nos llevamos, cuando, después de nuestros cálculos sobre el recibimiento y acomodación que nos daría nuestro cónsul; nos encontramos conque allí no había cónsul, ni representábamos lo que nuestro orgullo español nos hacía creer que representábamos, sólo por ser españoles.

Sin embargo, sea dicho en honor á España y en honor á la verdad, la cualidad de ser hijos de esa nación, desgraciada por las intestinas luchas que la desangran, pero siempre noble y apreciada de todo extranjero sensato é intruído, hizo que el Residente ó gobernador de la isla, nos acogiera y nos diese amable hospitalidad, pres-tándonos toda clase de atenciones y cuidados, en los ocho días que estuvimos en aquella pintoresca ciudad.

En el vapor correo que hace el servicio entre Batavia y Singapore, salimos con destino á este último puerto, al que llegamos sin novedad tras una travesía agradable y divertida, por el gran número de pasajeros de diversas razas asiáticas y malayas que el vapor conducía; pues los tipos de esos pasajeros y sus costumbres, y sus rezos

á los crepúsculos, con los brazos extendidos, ó bajándose hasta tocar con el suelo sus cabezas, eran escenas completamente nuevas para nosotros.

En Singapore fuimos hospedados y atendidos por nuestro cónsul (¡qué consuelo da esto de decir *nuestro!*) el señor don León Checa, cuya amabilidad, desprendimiento é hidalguía de completo caballero español, no debemos olvidar mientras vivamos; y después de una estancia de ocho días en aquella ciudad, semichina y semi-europea, y de haber prestado nuevas declaraciones y nuevos juramentos, acerca del incendio del buque, nos embarcó aquel dignísimo cónsul, en el vapor *Australia* de la *P. & O. Steam Navigation Company*, que salía con rumbo á Hong-Kong. Y estando en la bahía de Hong-Kong la goleta de guerra española *Circe*, esperando precisamente, al vapor que nos conducía, para recoger la correspondencia con destino á Manila, dispuso el señor cónsul de aquel puerto, que nos embarcásemos en dicha goleta

Como nuestro viaje no estaba, sin duda, bastante saturado de peripecias, en la travesía de Hong-Kong á Manila, nos cogió uno de esos terribles tifones del mar de China, llamados *baguios* en aquellas costas; y aunque afortunadamente, con la ayuda de la ciencia y práctica de los inteligentes comandante y oficiales de la *Circe*, salimos pronto del círculo de la tormenta, sufrimos fuertes averías en casco y arboladura,

llevándose la mar un bote, una lumbrera y otros enseres de cubierta. Pasado este contratiempo y puesta la proa á la capital de Filipinas, llegamos á su bahía el día 10 de Noviembre, fondeando en Cavite; y en una lancha cañonera de aquel arsenal, nos condujeron al río Pasig, y desembarcamos felizmente en el muelle de la capitanía del puerto de Manila, ese mismo día 10 de Noviembre de 1870.

\*  
\* \* \*

Nos recibió en Manila y por cierto muy afable y cortesmente, el digno capitán de aquel puerto, que lo era el señor don Manuel Carvallo; el cual señor, después de algunas frases cariñosas, como jefe, y ofertas dignas de agradecerse, como particular, nos dijo que iba á proceder, en seguida, á la formación del expediente, en averiguación de las causas del incendio de nuestro buque, y que no pudiendo ausentarnos de Manila, hasta que se pronunciase el fallo por el Tribunal marítimo, *viésemos de arreglarnos para vivir*, pues aun comprendiendo que nuestra situación, sin ropa y sin dinero, no era nada halagüena, no podía prestarnos ningún auxilio *oficial*, porque estábamos en territorio español.

No extrañaré á nadie, que nos causaran triste sorpresa, las palabras de aquel ilustrado jefe de nuestra marina, y que aun hoy, á través del tiempo y la distancia, salga del pecho una pro-

testa contra leyes ó disposiciones, tan poco justas, y menos, caritativas.

Pues no se comprende, en efecto, por qué las instrucciones que tienen los cónsules, para acoger y socorrer á sus connacionales náufragos, no hayan de tenerlas, en el mismo sentido, las autoridades españolas en tan apartadas colonias; puesto que, aunque esas formen parte integrante del territorio español, distan muchísimo de ofrecer al marinero peninsular, ni los elementos y recursos, ni el consuelo que da el pisar la verdadera tierra patria. Nosotros llegábamos á Filipinas, país nuevo y extraño para los que por primera vez pisábamos esas islas; nos encontrábamos exhaustos de recursos y llenos de necesidades; y cuando dábamos gracias al Criador, porque creíamos tocado el fin de nuestros sufrimientos, nos dicen que aquella bandera española, que ondeaba sobre el edificio de la capitania, y á la que mirábamos, con tanto agrado, después de nuestra peregrinación por colonias extranjeras, aquella misma bandera nos indicaba que ya, para nosotros, no había más asilo ni más socorro, que el que la caridad privada quisiera prestarnos.

Bien sabíamos, que en la hospitalaria ciudad de Manila, no había de faltarnos esa caridad, proverbial donde quiera que habitan españoles, isleños ó peninsulares; así es que, aunque sorprendidos desagradablemente, no nos afligimos por esa parte. Pero aunque el temor de vernos

necesitados, hubiese llegado á amagarnos, pronto hubiera desaparecido; pues al salir de la capitania, y tender la vista por el río y hacia la bahía, vimos, entusiasmados, que en varios de los buques fondeados, flameaba, al lado de la española, la bandera blanca y roja de la matrícula bilbaina; y sabido es, que si los españoles, en general, aparecemos siempre buenos y cariñosos compatriotas, no hay lazo de unión ni de compañerismo que iguale, al que une á los naturales de la que, sin menoscabo de la grande y común Patria, pudiéramos llamar, nuestra patria chiquita, de nuestra querida Vasconia.

\* \* \*

Quizás no es éste, momento ni lugar oportuno, para emitir ideas, aunque propias, de cierto género; ni yo quisiera que, siendo tan español, se interpretasen torcidamente los sentimientos regionalistas; pero fiel á mi sistema en este manuscrito, he de reflejar mis sentimientos y las ideas agolpadas á mi mente en cada situación y circunstancia.

Somos españoles, es verdad, y de ello nos sentimos orgullosos; pero si con todo español, en general, nos liga siempre el santo sentimiento de la patria y de la común historia, que con igual entusiasmo recordamos, con un vizeaino, con un vascongado, nos ligan, además de esos senti-

mientos, comunes á todos los españoles, la unidad en los afectos y en el amor especial, hacia aquella tierra «noble y apartada»; la unidad é igualdad en las costumbres, y otros particulares y gratos ó tristes recuerdos de historia regional; y sobre todo, la unidad en la veneración hacia nuestra autonomía, hacia nuestros Fueros sacrosantos, hoy ya hollados (recuérdese que esto se escribió en 1876) pero que apesar del sacrilegio cometido, por ellos suspiramos y los ensalzamos y ensalzaremos, en donde quiera que nos hallemos, reuniéndonos con el mismo ardor y con el entusiasmo de siempre, á cantarlos con la majestuosa música y la sublime letra del «Guernika-ko Arbola».

Y la prueba de que lo dicho no es mero desahogo ni alarde de provincialismo, sino hecho y realidad que se impone, apesar de todas las peroraciones y de todas las leyes unificadoras y centralistas, y de todos los Cánovas, por ilustres y sabios que sean y quieran evitarlo—después de haberlo ensalzado—es, que en cuanto abandonamos la capitanía del puerto, se nos acercaron, solamente, determinados capitanes y pilotos á saludarnos y ofrecernos sus servicios, que fueron aceptados, y que nos proporcionaron decente alojamiento, á los oficiales y tripulación. Había corrido la voz de que los tripulantes de un buque español, de la matrícula de Bilbao, que había naufragado, acababan de desembarcar en la capitanía; y, como por encanto, los buques



vizcainos, <sup>(1)</sup> izan sus banderas, que sirven de saludo y de consuelo á los infelices náufragos, mientras que sus oficiales bajan á tierra á recibirlos y asistirlos.

¿Por qué no hicieron lo mismo los demás buques españoles? ¿Acaso porque sus tripulantes no eran tan humanitarios ni caritativos? Nada de eso; injusticia grande sería, atribuir falta de esos buenos sentimientos, á ningún marino español. No largaron banderas ni vinieron á ofrecernos su ayuda, porque vieron las banderas de los otros buques, y se creyeron relevados de obsequiarnos, estando allí otros, que eran nuestros verdaderos paisanos; pues con ese sentimiento intuitivo de federación, que llevamos dentro de nosotros mismos, los habitantes de ciertas regiones de España, aunque en el extranjero nos tratemos todos los españoles como buenos compatriotas, tenemos dentro de la común Patria, determinados paisanos, con quienes nos identificamos mejor y más fácilmente, por razón de raza, costumbres y aun lenguaje.

Por eso creo, y no titubeo en decirlo—ya medido en este terreno—que es tarea infructuosa, si no fuese perjudicial, la de mostrar tanto empeño en arrebatar nos usos y costumbres regionales, sencillas, sabias y económicas, por el afán de decir que se ha fundado la unidad nacional; siendo así que esa unidad se ha hecho siempre patente,

---

(1) Ya se sabe que la escuadrilla de veleros de San Sebastián, hacía sus viajes á las Antillas y por eso no había allí buques guipuzcoanos.

ante el mundo, cuando quiera y en donde quiera que el honor de la patria ha exigido el servicio ó el sacrificio de sus hijos. Regionalistas y fueristas, aunque no por eso menos españoles que los de otras provincias, fueron los centenares de héroes y descubridores de tierras que, salidos voluntariamente del territorio Vasco-Navarro, han dado á España días de gloria, y honra y provecho.

La variedad bien combinada no afecta, antes bien, contribuye, á la más hermosa unidad del conjunto, y el verdadero talento está ahí, en saber combinar esa variedad.

¿Qué culpa tenemos los vascongados, que respetuosos á todos los poderes y á todo lo que representa autoridad, llevamos dentro de nuestros pechos el sentimiento de que, sobre toda otra soberanía, está la soberanía popular, que, sensatamente, exige responsabilidades ó dicta leyes, bajo el simbólico Arbol ó en históricas casas de Juntas, de que en otras provincias entiendan que el pueblo soberano, debe manifestarse pidiendo «que baile» un jefe del Ejército, ó retirando de las torres y escuelas, la imagen del Crucificado? ¿Qué culpa tenemos los vascongados de que cuatro ilusos ó cuatro descontentos ó mal aconsejados—ó si se quiere excitados por ciertos excesos ocurridos—se levanten en armas, contra determinado régimen de gobierno, para que se dé golpe de muerte á prácticas de libertad, envidiadas por muchas naciones, y admiti-

das y sancionadas, como buenas, por el transcurso de los siglos?

Ya nos han quitado los Fueros; pero aun con el dolor y la resignación en nuestros pechos; ante clamoreo semejante en que, según se dice, han llegado á tomar parte hasta domésticos *falderitos*, que á falta de habla, ostentaban sus lindos y expresivos collares, creyendo, acaso sus amos que iban á desaparecer para ellos todas las contribuciones, en cuanto fuese á las arcas centrales, el dinero que, estos tontos de vascongados, malgastaban en hacer prósperas y felices á tres provincias de España, los vascongados, seremos siempre vascongados; y ahora, como antes, procuraremos conservar nuestras buenas costumbres, llegando, en nuestro oscurantismo, hasta á pagar fielmente á los maestros de escuela; y por no meterme en orden más profundo de consideraciones, diré que, ahora como antes, y como yo lo he presenciado muy lejos de la Patria, si al oír una marcha española ó alguno de nuestros himnos patrióticos, se conmueven igualmente el español del Norte y el del Sur, este último se aburrirá y calificará, quizás, de *desaboríos* los ecos de un *zortzico*, mientras el vascongado, sintiéndose electrizado, correrá ansioso, en busca de sus hermanos, seguro de que son *paisanos* suyos, los que entonan esos sentimentales y valientes cantos de nuestras montañas. Y sin embargo, rindiendo esa adoración á lo propio y peculiar, porque es bueno y es santo—aunque lo

llamen egoísmo los que no pueden comprenderlo—tan españoles se sentirán los unos como los otros.

Pero el mayor sarcasmo es, que mientras nos arrancan nuestra especial y apreciada organización foral, como un merecido castigo—según dicen—no castigan á otras provincias que han dado mucho mayor contingente al carlismo, sino que otorgan cómodos empleos y reconocen grados, á muchos de los principales sostenedores de la facción. Lo que prueba, que al quitarnos los Fueros, sólo ha imperado, ó la ignorancia de lo que ellos son, ó un plan preconcebido por «la justa envidia», como diría Cánovas, «que en otros excitan».

Impropios parecerían estos párrafos, en el *Diario de un marino*, á quien no tuviese en cuenta la independendencia conque escribo estos renglones, aprovechando ratos de ocio; pero ya que han venido á mi mente, al correr de la pluma, no me pesa haberlos escrito; antes bien, teniendo en cuenta que los que no somos hombres públicos, no tenemos ocasión (ni hay para qué) de patentizar nuestras ideas, pláceme pensar que, quizás algún día, los leerán mis hijos (si llego á tenerlos) <sup>(1)</sup> y conocerán las ideas de su padre, y harán quizás voto de respetarlas y de seguirlas.

Y así como...

...

(1) Al copiar estos párrafos, los tengo bien hermosos, y Dios me los conserve.

Entre los compañeros que, según va relatado, se presentaron en el muelle de Manila, á ofrecernos sus servicios y su apoyo, venía mi amigo y contemporáneo don Tomás de Garrastazu, que estaba de piloto en la barca *Serafín*, y acompañados por ese amigo y su capitán y otros marinos, nos dirigimos á casa del bondadoso y caritativo lequeitiano señor don Zoilo de Aldecoa, en donde encontramos generosa y cómoda hospitalidad, por todo el tiempo que duró nuestra estancia en aquella capital.

La casa de ese rico comerciante vizcaino, espaciosa y convenientemente preparada, y servida por numerosos criados indios, era entonces, y quizás lo sea aún, el refugio de todos los capitanes y pilotos vascongados, que se encontraban en Manila sin colocación.

Al transcribir á cuartillas estos apuntes de mi Diario, tengo noticia del fallecimiento reciente de ese hombre generoso, y no dudo de que Dios habrá premiado sus buenas obras; pero aun aquí en la tierra, ¡cuán envidiable es la satisfacción que debía sentir, cuando á las nueve de la noche (hora en que se acostumbraba á tomar chocolate) se sentaba á la cabecera de la larga mesa, en la cual, cincuenta ó sesenta marinos, en su mayoría vizcainos y algunos guipuzcoanos, y por tanto paisanos suyos todos; desembarcados unos pocos, y los más pertenecientes á los buques fondeados en el puerto, aceptaban su cariñosa hospitalidad, y conversaban ó discutían,

libre y gozosamente, en aquel oasis del navegante, á miles de leguas de su patria!

A los diez y ocho días de nuestra llegada á Manila, pronunciado ya el fallo absolutorio del Tribunal que juzgó el expediente del naufragio de nuestro buque, me presenté, por indicación de mi ya citado amigo Garrastazu, al señor don Miguel I. de Aguirre que mandaba la barca *Reina de los Cielos* de la matrícula de Cádiz, en la que me embarqué, pocos días después, en mi clase de tercero, ó sea segundo oficial.



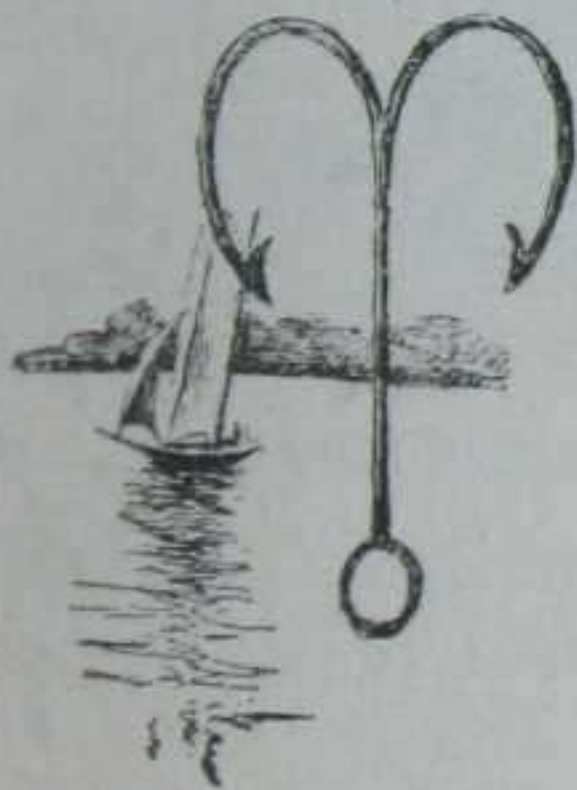


### III

#### VIAJE DE MANILA Á CEBÚ Y Á CÁDIZ CON ARRIBADA Á SINGAPORE

---

Mi nuevo buque.—De Manila á Zebú.—De Zebú á Macasar.—Regreso al mar de China.—Varada en Balabac.—Arribada á Singapore.—Descarga y reparación del buque.—Visita de un Rey.—Un marino misionero.—Preparativos de salida.



RAZ viaje tan penoso y tan lleno de sinsabores y privaciones, como el que acabamos de describir, parecería natural que nos halagase y deseáramos una buena temporada de descanso en tierra; pero aparte de que, como dijo aquel valiente poeta y paisano nuestro,

«.....el trabajo es ley; ley de la vida»

y de que nuestra delicadeza no nos permitía abu-

sar de la generosa hospitalidad del señor Aldecoa, el espíritu aventurero y noblemente ambicioso de nuestros veinte años de edad, nos llevó á tomar posesión de la plaza obtenida en la barca *Reina de los Cielos*, con tanta alegría y entusiasmo, como si en vez de estar recién desembarcados del fatigoso viaje, hubiésemos estado, seis ú ocho meses, ociosos, esperando una colocación.



Barca *REINA DE LOS CIELOS* (a) *Esperanza*

El buque en que me embarqué, era también de casco americano; construído en Boston en 1864, y abanderado en España en 1866, al comprarle el renombrado armador de Cádiz, don Manuel Lloret

Mandaba ese buque, el primer piloto, graduado de capitán de fragata de la Armada, don Miguel I. de Aguirre, y en su viaje de Cádiz á Ma-



nila, fletado por el Gobierno, había conducido, además de algunos empleados y elemento oficial, un buen número de deportados con destino á las Marianas, por causas políticas, ó dicho mejor, porque no supieron vencer como supieron rebelarse. Los revolucionarios, como acontece, muchas veces, con los ladrones, no son castigados, precisamente, por serlo, sino por no haber tomado bien sus medidas antes de acometer sus empresas.

Cuando yo me embarqué en la *Reina de los Cielos*, acababa de firmar su capitán un contrato de fletamento con la Intendencia de Filipinas, para transportar á Cádiz diez mil quintales de tabaco en rama, que debían cargarse en el puerto de Zebú; así es que á los pocos días, llevando en la bodega cincuenta pipas de vino jerezano de la casa González Byas, que salieron de Cádiz *de paseo*, y unas trescientas toneladas de piedra, como lastre, salimos de Manila, al anochecer del día 9 de Diciembre, navegando á pasar por el S. de la isla del Corregidor, que limita su bahía, y por entre las luces de Pulo Caballo y el Fraile.

Pesado se haría mi relato, si me parase á señalar las variaciones del viento y de rumbos en nuestra navegación de Manila á Zebú, por entre aquel semillero de grandes y pequeñas islas; y me concretaré, por tanto, á decir, que predominaron los vientos flojos y fresquitos del primero al cuarto cuadrantes; y que después de pasar por

tierra de la islita Fortuna, embocamos el canal entre Luzón y Mindoro, y dando luego vista á la luz del faro de Romblon, navegamos por entre las islas Masbate y Sibuyan. El día 13, á las ocho de la noche, montamos, *á todo ceñir*, el islote Chocolate, y navegando á longo de la costa de Zebú, pasamos por entre ella y la islita de Mactan, (tristemente célebre por haber sido allí muerto por los indios el gran Hernando de Magallanes) llegando á fondear á las diez de la mañana del día 14, enfrente de la ciudad de Zebú, cerquita de tierra, por la parte S. de su viejo castillo.

Apesar de que la ciudad de Zebú, ó mejor aún, las costumbres primitivas de la mayoría de sus habitantes, bien valían cuatro párrafos, si yo supiera hacerlos; no lo intentaré siquiera, porque es posible que quien los leyese, más instruido que yo, sólo vería un plagio vulgar de lo que otros habrán ya descrito correctamente; así es que me contentaré con decir, que es una ciudad medio europea, medio india, pero bien organizada y con buenas calles, y que sus mejores edificios son la Catedral, la iglesia de San Agustín y la del Santo Niño, cuya fiesta celebran los zebujanos, en los primeros días de Enero, con delirante entusiasmo.

La procesión que con motivo de tales fiestas recorrió las calles de la ciudad, y los *pasos* que representaban escenas del Antiguo y Nuevo Testamento, á lo vivo, resultó grandiosa y conmo-

vedora, por la fe y respeto con que la celebraban los millares de indígenas, que en ella tomaron parte.

En Zebú, se venera también la primera cruz que plantó Magallanes en Filipinas; y al pasar por la plaza, frente á la cruz de madera, que señala el sitio en que se celebró la primera misa, todos aquellos indios se descubren en acto de respeto y de adoración. Acto, que conmueve tiernamente al español que, por primera vez, lo presencia, por el doble motivo de que se sabe que, entre aquellas buenas gentes, el sentimiento católico va confundido con el sentimiento patriótico. El día en que los filipinos dejaran de ser católicos, podría temerse que dejaran de ser españoles, ó que al menos, intentarían emanciparse de España.

\*  
\* \*

Cargado y bien-abarrotado nuestro buque, con fardos ó tercios de tabaco, procedente de las islas de Zebú y Bohol, y después de haberle bien provisto y habernos despedido de las amistades que, con tanta facilidad, contrajimos con aquellos sencillos habitantes, levamos anclas, largamos velas y abandonamos el fondeadero de aquel histórico puerto, el día 14 de Enero de 1871, y con buen viento del N. E. navegamos entre las dos expresadas islas, productoras de nuestro cargamento, yendo después en demanda de la costa occidental de Mindanao.

A las diez de la noche del 18, avistamos las luces de Zamboanga y embocamos el estrecho de Basilán, con marea favorable, pero con viento tan flojo, que, al cambiar, por la mañana, la corriente de la marea, perdimos casi todo lo navegado en el estrecho, hasta que en el siguiente flujo de las aguas le franqueamos y entramos en el mar de Célebes.

Los tres primeros días que surcamos ese mar de Célebes, que fué *célebre* para nosotros, anduvimos casi sin gobierno, á merced de los fuertes hileros de corriente, que por él pasan; pero entablado después el vientecito por el N. con lluvia menuda; y ayudados por una constante corriente hacia el S., que corría á razón de una á una y media millas por hora, llegamos, el día 26, á avistar el cabo Kaniongan (Tanjong Kaniongan) de la isla de Borneo.

Nuestro objeto era salir al Océano por el estrecho de Macasar, pasando después por el de Bali, por ser el indicado, como mejor, para el desemboque en aquella estación, contando con las corrientes hacia el S.; pero tanto los derroteros como los marinos prácticos que, en el puerto nos lo aconsejaron, y nosotros al elegir aquel estrecho, para el desemboque, nos equivocamos de medio á medio; pues al llegar á la embocadura de Macasar, todos los elementos se conjuraron contra nuestro buque.

El marino prudente y experto que, al acercarse un temporal, anunciado por el barómetro,

la mar y los fenómenos atmosféricos, sabe preparar su buque para la lucha, con valor, aunque sin jactancia, se siente, en cambio, vencido y desorientado, cuando se ve combatido por vientos flojos é inconstantes, que desfogando unas veces en terribles chubascos, y quedando otras en completa calma, dejan el buque á merced de una corriente peligrosa, en las cercanías de costas salvajes y desabridas. En esta forma, navegamos nosotros, por más de quince días, en la embocadura de Macasar; pues por más que aprovechábamos el viento, braceando continuamente las vergas, á medida que aquel variaba de dirección, no conseguimos atravesar tal estrecho, porque la corriente, que era allí contraria, nos hacía perder lo poco que navegábamos en algunas horas de viento favorable; de tal manera que, como estábamos en las cercanías de la línea equinoccial, unos días nos situábamos al N. y otros al S. de ese círculo máximo.

Si la corta ó larga carrera de un marino, hubiera de considerarse, como la hacen algunos, por el número de veces que se ha *cortado la Línea*, á fe que no seríamos nosotros los de carrera más corta; pues sólo en aquellos días, pasamos el Ecuador de treinta á cuarenta veces, sufriendo las terribles turbonadas, conque, generalmente, se distinguen aquellas nacientes latitudes.

Las noches de los días 2 y 3 de Febrero se señalaron, especialmente, por horrorosos chu-

bascos de viento de fuerza huracanada. La primera de esas noches, nos sorprendió uno de esos chubascos, estando yo de guardia. Navegábamos con aparejo de velas menudas aferradas, mar llana y ventolina del S. O. El cielo estaba cubierto de nubes cenicientas (*nimbus*) y el horizonte, sin señales de variación de tiempo; por lo que, confiado en que se deslizarían sin novedad, mis cuatro horas de guardia, sólo me ocupaba en vigilar el rumbo y en atender á los movimientos de las plumas de gallina, atadas á un cordelito, que servían de *catavientos*, para mandar bracear, á medida que las plumas y la flecha de madera que ellas movían, cambiaban de dirección. Mas de repente, y sin que hasta aquel momento, ninguno de los de la guardia nos hubiésemos de ello apercebido, observé que, una faja negra, se había extendido por el horizonte, por nuestra banda de babor, con una altura aparente de unos seis pies. Creyendo que la corriente nos hubiese arrastrado sobre la isla Célebes, miré enseguida con los gemelos para cerciorarme de si, realmente, era aquello un trozo de costa, como asemejaba; pero apenas tuve tiempo para poner los gemelos ante mis ojos. La faja se extendía y aumentaba en altura, con una rapidez aterradora.

Llamé á la guardia y dí órdenes apremiantes para *meter* aparejo á toda prisa, y aun cuando los marineros obedecieron rápidamente, no conseguimos concluir nuestra faena. Estábamos ocu-

pados en recoger la mayor, cargando—al canto rápido y peculiar del marinero, en esos momentos de apuro—los brioles y chafaldetes, cuando sentimos, sobre nosotros, aquella ráfaga, que nos heló el corazón de espanto, al notar la inclinación que tomó el buque, que por un momento quedó casi *dormido*; pero felizmente, pasado el torbellino, tan de corta duración, como tremendo en su fuerza, adrizó ó enderezó el barco, sin que hubiésemos sufrido ni la rotura de una vela.

No fuimos tan afortunados en la siguiente noche. Apesar de que la conversación durante la comida, al anochecer, versó sobre lo ocurrido y sobre lo conveniente que es precaverse, durante la noche, en tales parajes, ya que la obscuridad no permite apreciar el color ni forma y movimientos de las nubes, para calcular la mayor ó menor fuerza de los chubascos; y apesar de estar montando la primera guardia, el contraamaestre, que era un experimentado y hábil navegante, fuimos nuevamente sorprendidos por otra turbonada parecida, pero de la que no salimos tan bien librados.

Fuese por la creencia de que, fenómenos como el descrito, no se repiten todos los días, ó fuese confianza excesiva en la propia experiencia, ó incredulidad, quizás, respecto al relato que había yo hecho de la formación y desenvolvimiento de la anterior turbonada, nuestro contraamaestre se concretó á mandar aferrar los sobres, al principiar su guardia y, continuó tan tranqui-

lo, aprovechando las ventolinas, con todo lo demás del aparejo largo. Pero á cosa de las once de la noche, y cuando más desprevenido estaba; sin síntomas que le dieran tiempo á prepararse y á meter aparejo, se formó y extendió una negra nube, que, despidiendo viento de fuerza horrosa, hizo crujir y acostarse al buque, hasta meter bajo el agua todo el costado de estribor. Al mismo tiempo, caían, de lo alto, las vergas de juanete hechas pedazos, y flotaban, al viento, las trizas de las velas, todas rotas; lo que si constituyó una importante avería, evitó otra más seria; pues en la posición que el buque estaba, fué su salvación y la nuestra, la pérdida del velamen.

Todas estas contrariedades, y aquel navegar sin poder seguir un rumbo, como caballo sin freno ó como una calabaza sobre el agua, llevados de acá para allá, de la costa de Borneo á la de Célebes, y de ésta á aquella, al capricho de los movimientos del mar, que no podía vencer el impulso del flojo viento sobre la lona; aquella intranquilidad continua en que nos tenían las variaciones del viento y la dirección y fuerza de los chubascos, que nos azotaban á diario, y el ruido extraño y alarmante siempre, pero, especialmente de noche, de aquellos hileros de corriente, que se asemejaban á caudalosos ríos en medio del mar, nos tenían verdaderamente sobresaltados; sin que ningún cálculo ni observación, nos diese esperanza de ver pronto el térmi-



no de lucha tan estéril, estando ya en época del cambio de la *monzon* del Norte. Y como si todo ello no fuese bastante, ocurrió un incidente que, aunque de desenlace cómico, llenó la copa de la agitación interior, que no dejaba dormir ni sosegar á nuestro capitán.

\* \* \*

Preocupados, como los demás días, y arrastrados á ratos, por uno ú otro hilero—pues las velas estaban casi siempre tocando á sus palos, por falta de viento—divisose por la aleta de babor, un bulto; como de embarcación pequeña, que, aunque á larga distancia, se conocía que venía hacia nosotros. Como las islas que nos rodeaban, están habitadas por moros y salvajes, no fué nada tranquilizadora la aparición de tal bulto; así es que, con gemelos y anteojo largo, escudriñábase su forma y tamaño, y la dirección que seguía; y aunque sin poderse asegurar, qué clase de objeto era, notamos sí, que no era grande la velocidad de su marcha.

Pasando el anteojo, de mano en mano, y de ojo en ojo, hubo quien llegó á dudar de que tal bulto fuese embarcación; pero uno de nuestros oficiales que, desde hacía días, con tantos sustos y contratiempos, estaba predispuesto á juzgar las cosas por lo peor, juraba y perjuraba—cuando ya el objeto flotante se había acercado mucho—que él veía perfectamente la embarcación,

que era un cárabo de moros, y cuyos remos tendidos al agua, por ambas bandas, divisaba con perfecta claridad. Y realmente, se veían aquellos palos que, á guisa de remos, salían de cada banda de la supuesta embarcación.

Poco después, afirmado por otro de los oficiales, que los tripulantes del cárabo, según él, venían todos vestidos de blanco; y lanzada por alguien la especie de que los moros visten de blanco, cuando van á matanza de cristianos, se armó abordo nuestro, un zafarrancho, que ni el de un buque de guerra que se ve alcanzado por el enemigo. Limpiose y cargose, á todo escape, el viejo cañón de hierro; cargáronse también y repartiéronse, entre la marinería, los doce fusiles que adornaban la entrada de la cámara; acariciaron los oficiales sus revólvers, y preparáronse á todo evento los botes en los pescantes; y cuando todos estábamos armados hasta los dientes y apercebidos á la sangrienta lucha, y dispuestos á defender nuestras existencias y á concluir con las de aquellos enemigos de nuestra paz y de nuestra Fe...; deslizábase suavemente, á pocas brazas de nuestra popa, un enorme tronco de árbol, con sus ramas extendidas sobre la superficie del tranquilo mar, y bien ageno, en su insensibilidad, del papel de fiero pirata que le habíamos atribuído.

\*  
\* \* \*

Tantos contratiempos, sólo podían ser venci-

dos con viento fresco y seguido, para contrarrestar la corriente, que, en el estrecho, se dirigía hacia el primer cuadrante; pero estando ya, como he dicho, en decadencia la monzon ó viento periódico y semestral de aquellos mares, á los chubascos duros y cortos intervalos de variables ventolinas, no sucedían más que eternas horas de calma.

¡La calma! tan agradable cuando se navega en rápido buque de vapor, que surca tranquilamente el cristalino mar en que se retrata, es, en cambio, el más hipócrita y, en ocasiones, el más temible enemigo para el marino de buque de vela, que, sin otro recurso que la desplegada lona, ve inutilizado su timón é inutilizadas su práctica y su ciencia, que ni surten efecto, ni pueden ser aplicadas sino en tanto que *se navega*.

Así nosotros, vencidos sin luchar y humillados por la impotencia, cual decidido ejército, falto de municiones, nos vimos obligados á recurrir á aquellos mismos hileros de corriente, que tanto nos contrariaran y á las inconstantes ventolinas, para salir de aquel encantado trozo de mar, navegando, todo lo posible, hacia el Norte, á desandar lo andado, y buscar la salida al Océano por el estrecho de la Sonda, antes que viniese la monzon contraria.

No fué sin trabajo, que remontamos el memorable mar de Célebes; y el día 23 de Febrero, esto es, á los treinta y cinco días de haber pasado por Basilán, volvimos á embocar ese paso,

dando fondo en la rada de Puerto Caldera, al Sur de aquel trozo de costa de la isla de Mindanao, á causa de venir la marea contraria.

\* \* \*

En la mañana de ese día, habíamos estado al habla con una barca americana, cuyo capitán, aprovechando el flojo viento y la tranquila mar, que, con las costas á la vista, se asemejaba á una gran bahía, vino en su bote á bordo de nuestro buque, ansioso, en expresión suya, de ver *caras nuevas*; pues según nos contó en la cámara, entre sorbo y sorbo de Jerez, y chupada y chupada de los buenos tabacos que nuestro capitán presentó, hacía tres años y medio que había salido de Nueva-York, á la pesca de la ballena, é iba ya de regreso; pero habiendo tocado en un bajo desconocido, de los que tantos existen en aquellos mares, su buque hacía mucha agua y se dirigía á Singapore, para reparar las averías. Después de oírle, con gusto y curiosidad, las peripecias principales de su largo viaje y de sus aventuras en *la caza* de los enormes cetáceos—de cuyo aceite llevaba llena la bodega del barco—refirióle nuestro capitán las de nuestros cuarenta días de peregrinación por el célebre mar, tantas veces citado, y como se dirigía á un marino, completamente práctico de aquellos estrechos y pequeños mares, concluyó pidiéndole su parecer acerca del paso que

debiéramos preferir para salir al mar de la China; á lo que contestó el americano, aconsejándonos el de Balabac, al S. de la isla Paragua; pues aunque en los planos ingleses se decía que «se supone que en tal estrecho hay bajos desconocidos y mal situados», conocía él un paso suficientemente ancho y hondable y libre de todo escollo.

Como esta navegación era muchísimo más corta que la de remontar por entre el archipiélago filipino, y habíase brindado el americano, á navegar en conserva <sup>(1)</sup> con nosotros, para servirnos de guía en el peligroso estrecho, fué aceptada la proposición del capitán yankee, á quien despedimos, convenidos en ir al mencionado fondeadero de Puerto Caldera, y concertadas también las señales que, con banderas ó luces, debiéramos hacer, mutuamente, cuando conviniera fondear ó levar las anclas ya fondeadas.

Seis horas hacía que estábamos anclados los dos buques, y serían las ocho de la noche, cuando notando que la corriente hacia el E. casi había cesado y que entablaba el terral ó vientecito del N. E., nos fijamos en la barca americana, esperando la señal—que no se hizo esperar—y que indicaba, en nuestra privada clave telegráfica, *levar y dar vela*, á la que contestamos con señal de *inteligencia*, principiando acto continuo á virar el molinete y largar el aparejo. Poco tiempo empleamos en subir el ancla á la serviola, y en

(1) Navegar varios buques á la vista de común acuerdo.

cazar y *relingar* bien todo el velamen; pero como el viento era muy flojo y nuestro buque poco *bonancero*, no sirvieron nuestros esfuerzos, braceando y contrabraceando vergas y largando ó suprimiendo tales ó cuales velas, para hacer caer la cabeza del buque, que se sostuvo con el botalón hacia tierra, hasta las doce y media de la noche.

En el entretiem po, el barco americano, que estuvo á nuestra vista más de dos horas, con el aparejo *en facha*, había desaparecido, cansado, sin duda, de esperarnos; y nosotros, aprovechando el fresquito N. E. que encontramos después de montar la cabeza S. O. de Mindanao, y entrado ya en el mar de Joló, pusimos proa al paso del S. del estrecho de Balabac, navegando á razón de seis á siete millas por hora.

El domingo siguiente, que era por cierto el que en tierra se llama de Piñata, avistamos, á las cuatro de la tarde, las pequeñas islas de Mangsee, que dividen los pasos del S. y del N. de aquel estrecho, y teniendo extendido, sobre la toldilla, el plano español en el que aparecía franco y limpio el del que señala al S. por cerca de dichas islas, y con la sondalesa en la mano, acometimos el indicado estrecho. Como la profundidad es relativamente corta, en tales sitios, á cada momento nos alarmaba el contramaestre, que iba sobre la verga de trinquete, al anunciar los manchones de fondo que, aun desde cubierta, se veían claros; pero la sondalesa, respondiendo fiel-

mente, al número de metros señalados en la carta, nos tranquilizaba y llegó á infundirnos seguridad completa de verificar aquel paso con felicidad.

Mas no fué así, desgraciadamente; pues á cosa de las cinco y media de la tarde, y navegando á distancia de una y media á dos millas de la islita meridional del grupo Mangsee, en el intervalo transcurrido en recoger la sonda para continuar la operación de sonda, tocó el buque en el fondo. La sonda marcó entonces tres brazas, y como el calado del buque era de diecisiete pies y medio, no llegó á quedar varado, sino que empujado por el fresquito viento del N. E. y la marejada que recibía por la popa, se arrastraba, por decirlo así, sobre aquel bajo fondo de coral. Los continuos y enormes pantocazos, que el buque daba, acostándose ya sobre una banda, ya sobre la otra, nos hacían temer—mucho más al sentir los crujidos del casco y las vibraciones de la arboladura—la destrucción de los fondos del buque ó cuando menos un desarbolo. El timón se suspendió ó salió de sus hembras por un momento, pero cayó nuevamente en su sitio; y como no se notaba agua en la sentina, al mismo tiempo que se prepararon los botes en los pescantes, para un caso extremo, maniobrábamos, en uno ú otro sentido, á aprovechar todo el esfuerzo del viento sobre las velas, hasta que, por fin, resbaló el buque del escollo y cayó á mayor fondo, haciendo el mismo ruido y efecto, que un buque *botado* al agua.

Siendo ese bajo uno de los tantos desconocidos ó mal situados en las cartas de aquellos mares, dió el capitán noticia oficial de su existencia, en el primer puerto, apreciando su forma como circular y su extensión diametral en medio cable; con braceaje de tres á tres y media brazas ó sea de unos seis metros. Desde el punto de su situación, según marcaciones tomadas en los momentos del accidente, demora la Mangsee meridional al S. 68° O. magnético, la central al Norte 62° O. y la septentrional al N. 24° O.

\* \* \*

Después de los fuertes golpazos y terribles crujidos del casco del buque, durante el accidente mencionado, nada nos hubiera sorprendido que al *chapuzarse* en mayor fondo, se hubiera colado como una cesta vieja; pero si ocurrió alguna sorpresa, fué la de observar que, apesar de haber *salvado* aquel bajo, á golpes de pantoque, en la sentina apenas se notaba agua, y solamente al siguiente día—como quien al sufrir una caída, no siente en las primeras horas el dolor de la contusión—notamos que las bombas subían mayor cantidad de agua que de costumbre, y sobre todo, que esa agua, era limpia y clara, y, por tanto, *nueva* abordo. No extrañará á nadie que después de lo ocurrido, diésemos importancia á cuanto á ese punto se refería, así es que una vez comprobado que



realmente el buque *hacía* agua, aunque no en cantidad alarmante, se reunió la junta de oficiales que, para tales casos, ordena la Ley.

Hizo allí el capitán clara y sencilla exposición del siniestro que todos conocíamos, y después de algunas consideraciones, sobre la diferencia entre navegar en un mar tranquilo, como el que nos sostenía, y el agitado mar Indico ó tormentoso Océano, cuyas mares, en tan larga travesía como la que llevábamos, podrían ensanchar las grietas iniciadas y abrir brecha en los trabajados fondos, concluyó diciendo que, era asunto de gravedad suprema y que debía resolverse en aquel acto, el del rumbo que convenía seguir; esto es, si debíamos salir de los estrechos y lanzarnos al largo viaje, ó dirigirnos á uno de los cercanos puertos, á reconocer y, en su caso, reparar las averías que pudiese tener el barco.

Temeridad y ceguera grande, que seguramente nos hubiese costado la vida, se habría necesitado para no tomar el prudente acuerdo que se siguió, por unanimidad, y que fué el poner proa al estrecho de Malaca, á asegurar el puerto de Singapore.

En la noche del 5 al 6 de Marzo, dimos vista á la hermosa luz de Piedra Blanca, situada en la entrada del estrecho de Singapore, y, dentro de su radio, nos aguantamos hasta el amanecer. Seguimos entonces para adentro, pasando cerquita y por la parte N. de dicha piedra, y al

avistarse los buques fondeados en la gran bahía del importante puerto citado, se embarcó el práctico, de nacionalidad inglesa, á cuyas órdenes, bordeando por ser el viento escaso, llegamos á la rada, recogiendo paulatinamente las velas, principiando, como es de rigor, por los sobrejuanetes y velas menudas y siguiendo por las mayores, hasta quedarnos con las gavias altas, que se arriaron de plano, para dejar caer el ancla, á las diez de la mañana. La entrada en este puerto es de recuerdo doblemente grato para mí, porque á fin de estar, el capitán, preparado para saltar en tierra, en cuanto fondeásemos, había bajado á la cámara á almorzar con el segundo, y me dejó en cubierta, al mando de las viradas y maniobras que ordenaba el práctico; siendo esa la vez primera que mandé á la entrada de un puerto.

Como yo había estado en Singapore, durante nuestra peregrinación de náufragos—según va dicho en capítulo anterior—y como al capitán se le metiese en la cabeza que yo sabía más inglés que él (y eso que yo apenas si sabía aquello de *¿guachusé?*) me dijo que le acompañase á buscar la casa del cónsul, que por cierto era el mismo señor Checa, que tan bien se portara con nosotros; pero no era ya el huésped de un hotel, como le había yo conocido, sino que habitaba, preciosa quinta, en los alrededores de Singapore, en compañía de su señora y una cuñada; dos andaluzas, todo amabilidad y distinción, que repre-

sentaban al femenino y al hogar español en la vida social, tan dignamente como el cónsul nos representaba, en la oficial, á todos los españoles.

Informado aquel señor cónsul de la varada de nuestro buque y de sus consecuencias, y de acuerdo con el capitán, envió un vaporcito remolcador, que, bajo las órdenes del práctico, nos llevó al puerto nuevo, y allí nos amarramos en el muelle llamado de cabo Pagar (Tanjong Pagar Wharf). Después de hecho el reconocimiento de escotillas, que ordena el Código, por dos capitanes mercantes, de los cuales—si mal no recuerdo—fué uno el bilbaino señor Elizalde que mandaba el vapor *Mindoro*, principiamos la descarga de los fardos de tabaco, que se depositaron en los espaciosos almacenes que tiene la compañía explotadora de aquellos muelles, y así que el buque quedó á *plan barrido*, entramos en el dique seco, que está allí cercano, <sup>(1)</sup> en donde tuvimos ocasión de apreciar, cuán acertada fué la decisión de la arribada, pues el pobre buque, no tenía, por decirlo así, ni un hueso sano. Las planchas de cobre, que constituían el forro, estaban enrolladas como si fueran hojas de papel; la quilla—toda destrozada—se asemejaba á una sierra; y en los tablones de aparadura, se veían enormes pedazos de coral incrustados, impidiendo, de tal manera, la entrada del agua del mar; y excuso, por tanto, encarecer, cuál hubiera sido

---

(1) Y que supongo exista aún, si bien no cita el señor Agacino en su excelente *Guía del marino mercante*, ni éste ni otros tres diques más que existían.

nuestra suerte, si salimos al mar Índico, y al *trabajar* el buque, con un temporal, se desprenden aquellos *coralígenos* tapones. Recordemos á la Providencia, y sigamos adelante.

Lo mismo que á quien entra en un sanatorio ó establecimiento de baños, le hacen un reconocimiento general para ordenarle un régimen, que, á poder ser, le alivie de la enfermedad que allí le lleva y de otros desarreglos de menor importancia, que pasan desapercibidos, pero que pudieran alterar pronto su salud, así también, cuando un buque entra en dique seco, desde el mayordomo, por su despensa, hasta el maquinista, por su departamento, y el piloto y contramaestre por cuanto á ellos concierne, todos acuden al capitán; *al viejo*; (como califican á su jefe, en frase que—aunque no lo parezca—envuelve á un tiempo respeto y cariño, los marinos vascongados), exponiéndole ó recordándole, tales ó cuales síntomas notados, ó tales ó cuales remedios que sería bueno aplicar. Y como el capitán haya dado largas, anteriormente, á tales peticiones, dejándolo todo para *cuando vaya el barco al dique*, ellos ahora se escudan en que, *ya que está el barco en el dique, nunca mejor ocasión*.

¡Qué pocos capitanes habrán dejado de oír esta última frase subrayada, y cuántos armadores se habrán hecho los sordos, invocando, á su vez, *las pocas ganancias del buque*, al repetírsela el cuidadoso capitán, que, humilde y ape-

lando á mil argucias, nada pide, sin embargo, para él; todo para *su buque*; para aquel buque á quien quiere más que su mismo armador, y cuyo mando se expone, quizás, á perder, por su *importunidad*, en el afán de verle equipado convenientemente, para evitar mayores averías y mayores gastos, á quien se resiste á hacerlos pequeños, en momento oportuno. Y no es que quien esto escribe, haya *tratado* con armadores *miserables*, como decirse suele: nada de eso; pues, precisamente, siempre he encontrado armadores, mucho más *rumbosos* que lo que un capitán se atreve á esperar, de los que, al fin y al cabo, son comerciantes y miran á los libros; pero eso no obsta á que pueda haber otros que merezcan ser comprendidos entre aquellos á quienes alude el precedente párrafo.

Así pues, aunque el objeto de entrar nuestro barco al dique, era solamente el de reparar sus fondos, se *descubrieron* otra porción de averías, no todas sin importancia; pues hubo algunas, en la arboladura, que exigieron *echar*, nuevos, el palo trinquete, y la verga mayor, que estaban casi podridos. El importe total de la reparación y demás gastos originados en la arribada, y que se computaron á la *avería gruesa*, ascendieron á unos veinte y dos mil duros; y como no hubiesen dado resultado práctico, ni el cablegrama enviado al armador del buque ni el anuncio pidiendo dinero á la gruesa, se procedió, previa autorización del cónsul de España, á la venta,

en pública subasta, de 425 fardos ó sean 1700 quintales de tabaco del cargamento, para el pago de todos esos gastos

\* \* \*

Durante los veintiseis días que estuvimos en el dique de Singapore, sufrimos unos calores horrorosos; pues todos los días señalaba el termómetro de 41° á 43 grados centígrados, lo cual se comprenderá, teniendo en cuenta que la situación de aquel dique seco, es próximamente de 1° de latitud N. y que no llegaba hasta nosotros el viento de la mar. Pero, en cambio, el estar ese dique, cercano á la puerta de entrada y salida de aquella especie de factoría marítima, nos proporcionaba curioso entretenimiento, con la multitud de personas, de tan diversas razas y condiciones, como por allí transitaban; ya chinos, empleados como escribientes en los almacenes, con sus anchos trajes blancos y su trenza de pelo, característica; ya *coolíes* ó jornaleros de la ínfima clase, cuyos vestidos se hacían con una cuarta de tela; ya mujeres con una especie de chales terciados que las cubría un pecho y dejaba otro al descubierto, y llevando, algunas, el chiquillo colgado á la espalda y alargando la cabeza para mamar, sobre el hombro de su madre; ó ya los ingleses, jefes dominadores, con sus trajes de lanilla azul y el típico sombrero de corcho, forrado de tela blanca. De

éstas y de otra multitud de razas del Asia, Oceanía y Europa, pasaban y repasaban, en abigarrado conjunto, por aquellas cercanías, al salir para la ciudad, ó al entrar á trabajar ó para asuntos del tráfico.

Recibimos también muchas visitas, durante ese tiempo, y entre ellas, además de las del cónsul y jefes de la compañía de los muelles, tuvimos el alto honor de que S. M. el rey de Siam, posase, aunque por pocos minutos, sus reales y bordadas *babuchas*, sobre las tablas de nuestro buque.

Vino ese joven rey, Phra Bat Somdetch Phra C Iühna, á visitar aquella posesión inglesa, vecina de su reino, y entre otras expediciones, al obsequiarle las autoridades, le trajeron á que viese los adelantos del comercio marítimo á la europea; y como al entrar en los terrenos de la compañía, llamase la atención de la majestad siamesa, la hermosa bandera española que, en su obsequio, habíamos izado al pico de mesana, quiso, sin duda, satisfacer un capricho del momento, entrando en un buque español, por primera vez en su vida.

Y como nosotros ni entendíamos ni hablábamos su *jamelajá*, y yo creo que los chinos y aquellos parientes suyos, nuestras señas las entienden al revés, no se en que sentido tomaría nuestro regio y momentáneo huésped, los mímicos saludos y ofrecimientos que le hicimos.

Otra visita, de menos etiqueta—y más agradable para nosotros—fué la de un Reverendo

padre que, con sus luengas barbas, que casi cubrían su tostada cara y franca fisonomía, llegó un día, gobernando un pequeño pailebot que tripulaban tres indios; y que, como quien viene *á rumbo hecho*, atracó á nuestro costado, el día antes de entrar en dique. Gritaron para que se les arrojase una escala, y por una de las llamadas *de gato*, trepó aquel reverendo, que, aparte los sagrados hábitos, y al ver la firmeza con que entró abordo y los técnicos términos en que se expresó, cualquiera hubiese tomado por capitán de algún bergantín goleta; pero pronto supimos por él mismo, al entrar en la cámara y saludar locuaz y entusiasta al capitán y primer piloto (que eran gaditanos) que aquel religioso de las barbas largas, no era otro que el Reverendo padre Cuarterón, antiguo marino mercante, natural de Cádiz y que tanto renombre y celebridad gozaba, justamente, en el archipiélago filipino.

No poseo datos biográficos de ese santo varon, que fué á diario nuestro comensal en tanto que duró nuestra estancia en Singapore, ni recuerdo bien ninguna de las infinitas anécdotas de su accidentada vida, que contaba con asombrosa verbosidad; así es que por decir algo, dé hombre que, con justa razón, tuvo su nombradía, me referiré á lo que corría por boca de los marinos, sin que yo responda de su veracidad.

Decíase entre los navegantes españoles del archipiélago, que siendo el marino Cuarterón,



hombre muy devoto de las prácticas religiosas, y gran amigo de los frailes, éstos, que todo lo saben y son los depositarios de la conciencia y de la confianza de los indígenas, tuvieron noticia de la existencia, en el fondo de determinado punto de aquellos mares, de un fuerte caudal perdido; y confiado el preciado secreto á su fiel amigo y excelente marino, salió Cuarterón provisto de planos en que iba marcada la derrota que debiera seguir, y no se si en un viaje ó en dos, llegó á dar con aquella cuantiosa fortuna, de la que después de dar la parte correspondiente á los dueños y aseguradores de aquel cargamento, hizo gran donación á los padres que le aleccionaron.

Dejando el buque, á algún hermano ó pariente, vínose nuestro hombre á Roma, llevado de lo que debió ser en él, ansia de toda su vida, y echándose á los pies del papa Pío IX, hizole otra importante donación para el Dinero de San Pedro, y consiguió después ordenarse de sacerdote, y volver á Filipinas, instituído en Misionero. Dedicado allí á la enseñanza y conversión de los que las necesitaban, fué un celoso é incansable apóstol del Evangelio, y cuando nosotros le conocimos, tenía su residencia habitual en una islita, cuyo nombre no recuerdo, pero que debía estar situada, por entre Mindanao y Joló. Dueño de aquellos terrenos, y propietario de la mayor parte de aquellas pobres habitaciones, era nuestro buen padre, querido y respetado de los que, más que feligreses, podía

considerar como hijos suyos, puesto que á él debía su instrucción, su educación y el bienestar que gozaban, dentro de los límites de su modesta condicion.

Para sus excursiones y visitas á las islas circunvecinas, usaba el pequeño y bonito pailebot que antes he mencionado, y este viaje á Singapore tenía, por principal objeto, el dar una carena y echar palos nuevos á esa embarcación, lo que efectuó con economía y prontitud, ayudado por *nuestro* Juan y nuestros marineros.

He dicho que no respondo de la veracidad de estos datos sobre la vida de nuestro Reverendo amigo; pero debo aclarar que de lo que no puedo responder, es de cuanto se refiere á la forma ó medio conque aquel padre adquirió la indiscutible fortuna que llegó á poseer y á los donativos que, se decía, hizo; pues todo lo demás que va relatado, aunque adolece de detalles, es completamente exacto.

Las visitas del simpático y venerable marino misionero, continuaron mientras estuvimos en el dique seco y en los días que empleamos en reembarcar el cargamento; hasta que fondeados, ya, en bahía, con las velas envergadas y las escotillas cerradas *á buen viaje*,

El día de San Isidro  
De Madrid, hijo y patrón  
Volvió abordo en un *champán* <sup>(1)</sup>

---

(1) *Champán* llaman en Singapore á un bote pequeño y rústico manejado por un indio, con dos remitos.

Nuestro bendito varón.  
Y después de un buen almuerzo,  
Con su siesta digestiva,  
Diciendo ¡adiós! desde el bote  
Como última despedida,  
Resguardose con esteras,  
De los rayos de aquel sol;  
Y alejose, para siempre,  
El buen padre Cuarterón.

Al siguiente día, el 16 de Mayo, ó sea á los setenta y uno de haber entrado en Singapore, nos alejamos también nosotros de aquella importante posesión inglesa, á continuar nuestro interrumpido viaje á las costas españolas.

Muy conocidas son la ciudad y puerto de Singapore, y mucho más desde que la apertura del istmo de Suez, le ha hecho puerto de escala, para los vapores que van de España á Filipinas; así es que apesar de tantas curiosidades y novedades, como encierra, para un europeo, no me detendré á relatar lo que mejor puede leerse en alguna revista ó guía de viajes.

Sólo diré, que el agregado don Joaquín Ballesteros, (zaragozano y marino), y el que escribe, ambos jóvenes, y de 19 á 20 años, sin temor á nada, en cuanto comíamos, y aprovechando el fresco de la noche, nos lanzábamos por las calles de la ciudad, é igual entrábamos por las cercanas al muelle, en donde rodeadas de frescos jardines, están las moradas de los europeos, como

nos metíamos por aquel laberinto de callejuelas de la parte O. y central, que ocupaban los chinos, malayos y malabares, con sus pobres viviendas ó chozas. Nuestra temeridad nos pudo ocasionar algún disgusto serio; pero nada nos ocurrió, exceptuando una acometida que nos dieron una noche, y de la que salimos ilesos, aunque yo hube de dejar allí el sombrero. Aun recuerdo cómo se reía mi compañero, que se había *salvado* antes que yo, al verme llegar á él, furioso y en pelo.

Aquella misma noche acordamos no saltar en tierra sin llevar revólver, (¡si seríamos valientes!) pero afortunadamente, y gracias, principalmente, á nuestra prudencia, nada desagradable nos volvió á ocurrir.

La rada ó bahía de Singapore es muy extensa, y en ella pueden fondear, cómodamente, gran número de buques, por fondos de cuatro á siete brazas, arena y fango. Los buques de vela, que en general cargaban arroz, hacían sus operaciones en bahía; pero los vapores, atracaban á los magníficos muelles del puerto nuevo (New-Harbour) construídos, igualmente que los espaciosos almacenes á ellos contiguos, por diversas compañías inglesas. La exportación consistía, y consistirá hoy probablemente, además del arroz, que venía de Java, Sumatra y Bengala, en cantidades de alguna importancia de estaño, pimienta, madera, gutapercha, fécula, café, azúcar, tapioca, alcanfor, etc.; y alcanzaba á unos dos

millones y medio de libras esterlinas ó sean unos trece millones de duros; y la importación consistente en algodón, lana, armas, hierro, cobre, carbón, cerveza, etc., ascendía á unos siete millones de la indicada moneda.







## IV

### Viaje de Singapore á Cádiz

---

Salida de Singapore.—Navegación por el mar de China y estrecho de Carimata.—Anjer.—Entrada en el mar Indico y navegación por ese Océano.—Temporal de despedida y montada del cabo de Buena Esperanza.—Navegación por el Atlántico del Sur.—Situación estimada y situación observada.—Isla de Santa Elena.—Napoleón I.—Isla de la Ascensión.—Atlántico del Norte.—Recalada á Cádiz.—¡Luz por la proa!—Cádiz visto desde el mar.—Entrada en el puerto.—¡Madre mía!—Descarga en Puntales y preparativos para nuevo viaje.



**A**NTES de dejar el puerto de Singapore, se verificó una importante variación en el *rol* de nuestro buque. El capitán—que no se encontraba muy bien de salud—pidió la *desanotación* ó *rebaja* de su nombre, para venir á Europa en uno de los vapores que hacen la travesía por el istmo—ó más propiamente dicho—canal de Suez; y como

consecuencia de esa dimisión, tomó el segundo el mando del buque, y, corriéndose la escala, habilitóme el señor cónsul para segundo, y al agregado para tercero, evitándose, así, el pedir un nuevo piloto á Manila, lo que nos halagó grandemente á los tres favorecidos.

En las primeras horas del 16 de Mayo (1871) se embarcó un buen práctico indígena, el malayo Manzón, y puesta el ancla *á pique*, se cazó todo el aparejo, con el que, orientado al viento flojito del N. E., en cuanto el ancla desprendió del fondo, navegamos, bajo las indicaciones del referido práctico. La corriente contraria de la marea, se hizo bastante sensible en el estrecho; pero como, por su parte, el viento venía refrescando, la vencimos sin dificultad, y navegamos ese estrecho *á rumbo directo*, manteniéndonos siempre por su medianía ó un poco más al Norte que es, derrota libre de todo peligro, hasta avistar la torre de Piedra Blanca, en que debe darse rumbo á pasar una media milla al N. de ella, y despedir al práctico.

No sería, en verdad, necesaria la ayuda de ese práctico, teniendo la seguridad de un viento *hecho*, pues bastaría seguir la derrota que nosotros hicimos, con completa tranquilidad; pero como generalmente sucede que las dificultades se presentan, precisamente, cuando uno está desprevenido, por demasiada confianza,—como dicen que sucedió, á cierto patrón de quechemarín que desembarcó, por creerlo estorbo, un ca-



labrote que tenía abordo, y al verse un día todo apurado, en la ría de Rivadeo, se acordaba y clamaba por «aquel calabrote, dejado bajo la cama de su mujer», no debe intentarse la navegación del estrecho de Singapore—tratándose de buque de vela—sin llevar abordo uno de esos auxiliares inteligentes y conocedores de todos los bajos y de los buenos fondeaderos, por si hubiese necesidad de voltejear, ó dejar caer el ancla, en caso de calma ó viento duro de proa.

Montada la Piedra Blanca, entramos en el mar de China, que, como todo es relativo en este mundo, era entonces, para nosotros, la *mar ancha*, y dimos rumbo al estrecho de Carimata ó paso de Billitón, que era el elegido como más conveniente para la salida al mar de Java, en el itinerario, discutido y aprobado en el puerto, días antes de emprender el viaje. Esta elección fué hecha, contando conque la nueva monzon ó viento periódico del S. O., estaría ya *entablada*; pero aun cuando las ventolinas y turbonadas que se sucedían por el tercer cuadrante, anunciaban que esa monzon estaba, como quien dice, detrás de la puerta, empujándola para venir á ocupar su puesto, lo cierto es que aun no reinaba; y como por su parte la del N. E., ya se había ausentado, lo que imperaba allí era una anarquía de vientos flojos, calmas, turbonadas y *rachas* de huracán, que á nuestro pacífico buque, que deseaba tranquilidad y paso franco, lo traían á mal andar, cuando no le forzaban á detenerse,

fondeando á veces, obligado por las circunstancias, en veinte, treinta y hasta cincuenta brazas de agua.

Aprovechando las ventolinas y los vientos de turbonada, unas veces en popa, otras á un largo y otras ciñendo, buscando siempre el rumbo, avistamos y pasamos, sucesivamente, por frente á las islas de San Julián, Espíritu Santo y Dirección; llegando á ver las de Soeroetón y Carimata, que forman la boca del estrecho de este último nombre, al amanecer del día 28, ó sea á los trece de nuestra salida de Singapore.

Al mediodía por situación de unas veinte millas al O. de Carimata, quedamos en calma *chicha*, y fondeamos con un anclote y cabo de cáñamo, en dieciocho brazas, fondo fango azul; notando que la corriente corría hacia el O. y rumbos cercanos, con velocidad de media milla por hora

En las cercanías de este estrecho, habíamos avistado, el día anterior, una barca inglesa, con la que sostuvimos larga *conversación* por medio de esas combinaciones de banderas, tan sencillas por lo bien estudiadas que están, y que forman un lenguaje universal, que parece convertir á una misma nacionalidad á todos los buques que las usan; siendo uno de los pruritos de oficiales jóvenes, el de que, antes que el otro buque acabe de izar su señal, suba á nuestro *pico* el gallardete de inteligencia, ó la señal de contestación ó de nueva pregunta.

Con esas combinaciones de dos, tres y cuatro banderas, según la parte del Código que se empleaba, dimos conocimiento á aquel buque, del nombre del nuestro, y de nuestra procedencia, destino, etc. y supimos, á nuestra vez, que *hablábamos* con la barca inglesa *Catherine*, que había salido de Manila el 29 de Abril, y que iba destinada á Nueva York, navegando entonces á desembocar, también, por el estrecho de Carimata.

En la edición portuguesa del notable derrotero de Horsbourg—del que teníamos á bordo un ejemplar—se dice, que por la parte O. de la isla Soeroetou, existe una islita denominada *La Cuña*, á la que se refiere, como uno de los puntos de marcación para fijar el que ocupa el bajo Ontario; pero nosotros que, en nuestras vueltas y revueltas, con ventolinas y corrientes, recorrimos por todas sus costas, la Soeroetou, no conseguimos ver la tal *Cuña*, por mucho empeño que pusimos en asegurarnos de su existencia; y es de advertir que algunos planos ingleses y los holandeses, que son los tenidos por más exactos para aquellos mares, no señalan semejante islita. Opino, por tanto que esos planos están en lo cierto, y que tal islote no existe, y si ha existido, habrá desaparecido por alguna conmoción terrestre, lo que no sería único caso.

Tres días enteros estuvimos, *sobre el anclote*, al O. de Carimata, como en el puerto más tran-

quilo y abrigado; y otros tres empleamos en atravesar ese estrecho, medio encalmados algunas horas, y corriendo otras, empujados por el viento que despedían los chubascos duros del N. O., hasta que salimos al mar de Java, el día 3 de Junio. Navegamos por este pequeño mar, con vientos flojos y variables del 1.º y 2.º cuadrantes y corriente favorable, que nos ayudaba con su velocidad de unos tres cuartos de milla por hora; y el día 7, avistamos la isla North Watcher ó Vigilante del Norte, en la que el gobierno holandés acababa de establecer una hermosa farola de luz giratoria, con eclipses cada minuto. Al siguiente día, que por cierto era el jueves en que la Iglesia celebra el Corpus Christi, ahuyentadas sin duda las nubes de los países civilizados, en que, para que la procesión se luzca, ha de verificarse aquello de ser un jueves que *relumbre más que el sol*, se vengaron, sin duda, esas nubes, confundiéndonos con nuestros oceánicos vecinos; pues nos largaron tal cantidad de agua y tanto se acercaron á nosotros, que, sin una milla de horizonte—tan necesario para navegar en parajes tales—rendimos armas y nos fuimos á fondear y á dar descanso á nuestros cuerpos—empapados en agua por una ducha de catorce horas—al *socaire* ó abrigo de la isla del Norte.

El día 10, con cielo cubierto y mar llana, como en los pasados días, levamos anclas y navegamos en demanda de Anjer, y á las seis de

la tarde, nuevamente encalmados, se acercó un bote y se embarcó un práctico malayo, muy contento y gozoso, anunciándonos que pronto vendría el terral de la isla de Java, y que no *tocásemos* al aparejo, apesar de la calma y de la obscuridad que reinaba. Poco después, notando que la corriente nos arrastraba hacia el S. O., y temerosos de *rebasar* el fondeadero de Anjer, dejamos caer otra vez el anclote.

Como la obscuridad era intensa, y el aparejo no se había cargado—por seguir el consejo del práctico—estábamos todos los oficiales sobre cubierta, y no del todo tranquilos; pues escarmantados de lo que nos sucedió en el mar de Célebes, temíamos alguna *jugarreta*, de la fajita negra que se extendía por el horizonte, del N. al O. Manifestamos nuestros temores al práctico; pero éste asegurábanos, que nada había que temer por aquellos rumbos, puesto que pronto soplaría el terral, por él anunciado; y con esa excesiva confianza que se tiene, á veces, en los prácticos, considerándolos superiores dentro de su zona, aun en el conocimiento de ciertos meteoros y maniobras, que nada tienen que ver con determinada localidad, ni se cargó el aparejo ni se sustituyó el anclote por el ancla, como parece aconsejaba, la más vulgar práctica marinera. Así fué, que á los pocos minutos, sorprendiéndonos una tremenda *bufada* de viento del N. O. que hizo crujir horribilmente la arboladura y romper el cabo del anclote, tuvimos que cargar á

escape y de mala manera, todas las velas; pues la atropellada maniobra se hizo más difícil con la pronunciada escora que el buque tomó, y con la confusión que se armó, al querer cargar todas las velas á un tiempo, en medio de la gran obscuridad aumentada por el chubasco. Oyéronse entonces por todo el buque, voces de mando y *cantos* de maniobra, acompañados de interjecciones duras, que se mezclaban con frases cariñosas, dirigidas unas y otras á los valientes y sufridos marineros, que, sumisos siempre y siempre subordinados, no omiten esfuerzo ni retroceden ante ningún peligro, por salvar una vela ó evitar una avería.

Recogido todo el velamen, y amortiguada, la marcha del buque, largamos el ancla de estribor, con sesenta brazas de cadena, en corto fondo de cascajo y arena, cerca del pueblo de Anjer, retirándose á descansar la guardia franca; pero en cuanto llegó el amanecer, no fué allí posible, dormir ni descansar.

Sin que se viera aún lo suficiente para reconocer objetos á un cable <sup>(1)</sup> de distancia, aperciéronse, por distintas direcciones, ruidos de remos que se chapuzaban en el agua, y aullidos, que si bien no podían juzgarse de perros, tampoco parecían salidos de bocas humanas, por lo estridentes, desagradables y de eco selvático; pero como estábamos convencidos, de que los

---

(1) El cable, medida marina, equivale á un décimo de milla ó sean unos 720 pies de Burgos.

isleños de aquellas costas, aunque sencillos y primitivos en sus costumbres y moros ó mahometanos en religión, son incapaces de hacer ningún daño, no nos alarmaron tales gritos y algazara, en hora tan intempestiva, sino que consideramos que así como cada país y cada raza tiene su manera peculiar de expresar sus sentimientos, y hay quien dice—y quizás tenga razón—que puede haber mayor cariño y amor entre dos que se lo expresan á golpes sobre el hombro ó probando la dureza y resistencia de sus prominencias posteriores en las danzas de las romerías, que en los que se prodigan almibaradas frases, así también aquellos aullidos y chillonas exclamaciones, serían, entre aquellas gentes, tan nobles, expresivas y simpáticas, como el *aurrerá beti*, que lanzan nuestros honrados marineros cuando bogan, con denuedo, en busca de su sustento ó á rescatar una vida que peligrá.

Creo un deber manifestar aquí estos sentimientos, como un acto de justicia hacia aquellos desinteresados indios, que tan complacientes estuvieron con nosotros, tanto al pasar náufragos en nuestro viaje de ida—en que nada podíamos darles ni comprarles—como en el de vuelta, y lo creo mucho más hoy, al copiar este relato, recordando aquella horrorosa catástrofe de 1883, en que, puestos, al parecer, de acuerdo, la tierra con sus conmociones internas y sus volcanes vomitando fuego y lava, y el mar con sus olas

arrasadoras, de altura y velocidad jamás vistas ni oídas, y el cielo con meteoros ígneos, nunca hasta entonces observados, cayeron sobre esa isla de Java, é invadieron, entre otros poblados, al pueblecito de Anjer, cuyos habitantes, ni aun huyendo por campos y montes, pudieron salvarse de aquella tremenda hecatombe.

A las seis de la mañana, rodeado nuestro buque de pequeños *pancos* y otras embarcaciones indias, presentaba, en su interior, sobre cubierta, el aspecto de una feria indígena. Tal era el número de vendedores que, cargados de frutas, pájaros y monos, había sentado reales á bordo, ofreciendo su mercancía, y haciéndonos dudar con su expresiva mímica, y el lenguaje y exageradas gesticulaciones y movimientos de quijadas, que empleaban, riñendo entre ellos, si tendrá algún fundamento la teoría de Darwin. Poco después, y pausada y majestuosamente, como favorito que espera ser preferido, se presentó el malayo *Usman*, hablando un castellano convencional, pero provisto de un legajo de papeles, algunos ya muy mugrientos, y que eran otros tantos certificados de capitanes de buques españoles, constituyendo la ejecutoria de honradez y equidad de aquel proveedor de víveres frescos, que nos hizo recordar al famoso *Cleopatras* de Singapore, que era también el amigo servicial y proveedor de los buques españoles.



Rellenados los tanques de agua, con buena provisión de verduras y frutas, y aumentado el contingente animal de á bordo con diecisiete cuadrumanos, monos ó macacos, que los marineros y contramaestre adquirieron, por poco valor ó á cambio de alguna vieja prenda de vestir, zarpamos y aseguramos el ancla, y nos fuimos con todo aparejo en vuelta del N. E., con viento flojo del tercer cuadrante, que nos hacía navegar fuera del verdadero rumbo.

Pero á la media noche, después de haber dado una vuelta hacia el S., á la vista del faro de punta Cuarta, y yendo nuevamente con *mura á babor*, roló el viento hasta el S. E. y gobernamos á rumbo de derrota; sintiendo al poco tiempo las reverencias que, con bandazos y cabezadas, hacía el buque al dejar los mares Oceánicos y entrar en el tormentoso Índico

Desde el estrecho de la Sonda hasta la situación de 25° de latitud S. y 68° de longitud E., navegamos sin novedad y casi sin hacer maniobra sensible, con aparejo de juanetes, al viento fresco é invariable del S. E., el que, combinado con la mar que el mismo producía y la corriente de una milla por hora hacia el O., nos imprimía una marcha constante de más de seis millas por hora. Durante ese tiempo, lo mismo que sucedía en esos mares australes de uno y otro Océano mientras reinaban vientos de S. E., se mantuvo el cielo cubierto, aunque despejando por cortos ratos, que aprovechamos para rectificar nuestra

situación de *estima*, por medio de observaciones astronómicas al Sol, Luna ó estrella polar. La altura del barómetro en esos quince días, sufrió pequeñas variaciones, marcando siempre altas presiones que pueden fijarse, como término medio, en 30,35 pulgadas inglesas, ó sean 770<sup>mm</sup> 88.

En la posición geográfica que va indicada anteriormente, puede decirse que se despidió de nosotros el periódico viento del S. E., pues allí comenzó á aflojar; y dando luego vuelta por el N., según es práctica, observada, para los vientos del hemisferio austral, (como lo es de izquierda á derecha para los del hemisferio boreal) nos obligó á estar durante cuatro días, braceando vergas, casi sin cesar, para seguir el rumbo más favorable que nos permitían esos inconstantes vientos, que pasaban de la ventolina al viento duro, y del S. frescachón al N. flojito, en intervalo de pocas horas.

Afirmose, al fin, por el N., con cuarteos al N. O., aunque se notaba bastante mar de S. O.; y en esas circunstancias, con aparejo de juanete mayor largo, navegamos, sin incidente digno de mención, y llegamos á ponernos por el O. de Madagascar, de cuya isla pasamos, á unas ciento cincuenta millas.

En los planos de nuestro Depósito Hidrográfico, se señala (ó al menos entonces se señalaba) en el meridiano de la isla Borbón, otra pequeña isla con el nombre de Juan de Lisboa; pero aun cuando nosotros cortamos ese meridiano por

punto distante, no más de diez á doce millas del en que sitúan las cartas la referida isla, y apesar de que la mar estaba casi bella y el cielo y horizontes completamente despejados, ni de la cubierta ni de las vergas altas, con el anteojo, conseguimos divisar tal islita.

Los planos extranjeros tampoco hacen mención de esa isla, y hora es ya de que se borren de los nuestros, esos islotes y bajos que, ó han desaparecido ó nunca han existido; como se ha hecho con aquella otra multitud que cubrían antes la carta del Atlántico del Norte; pues unos porque confundían una ballena con una peña, y otros por ilusiones ópticas—especialmente en noches de luna y nubarrones—hubo época en que apenas venía buque de las Antillas, sin que al llegar á España, procurase su capitán eternizar su nombre, dándosele á un bajo de cuya existencia y dimensiones daba señales precisas; pero cuyos bajos nadie volvía á ver, ni aun enviando buques de guerra, expresamente á reconocerlos y situarlos con exactitud, por lo cual no figuran ya en las cartas modernas.

\* \* \*

Cosa rara era, en verdad, atravesar el Océano Índico, sin encontrar algún serio temporal, de los que tan pródigo es, ese tormentoso mar; pero como ya habíamos pasado el meridiano de Madagascar y nos acercábamos á las costas me-

ridionales de Africa, sin contratiempo de importancia, nos hicimos la ilusión de que nuestra travesía se contaría entre las excepcionales; lo cual después de todo, no hubiera sido muy extraño en aquella época, que no era de huracanes. Pero, sin embargo; como cada mar hace pesar su peculiar influencia, dando dos leguas de mal camino, incluso el tranquilo Mediterráneo con sus *Mistrales* y *golfadas* y sus tiempos duros y *sucios* del S. E.; no quiso el Índico dejarnos salir de sus dominios, sin darnos una prueba de su poder y su furor; quizás para que llevásemos su recuerdo ó quizás para que dijésemos á su vecino el Atlántico, que allí estaba él siempre dispuesto á dar un desengaño al que le *surcase* ilusionado por el nombre de Buena Esperanza, que lleva el cabo que constituye su puerta de entrada.

En efecto, el día 20 de Julio, y estando, como ya queda dicho, por el O. de Madagascar y *descubierto* el canal de Mozambique, llamaron nuestra atención ciertos nubarrones, que iban amontonándose por la parte O. del horizonte. Esos nubarrones, tomaron al siguiente día un color cárdeno y aplomado obscuro; el color de los celajes que imponen respeto, y preocupan al prudente marino; cubriéndose todo el cielo, y notándose, de momento en momento, cómo aumentaba la mar *sorda* y tendida, que venía del S. O. El barómetro descendía paulatinamente, hasta que llegó á 29,88 pulgadas inglesas = 759<sup>mm</sup>

¿Qué se anunciaba con tales síntomas? ¿Sería un huracán ó ciclón regular, de los sujetos ya á reglas, gracias, especialmente á la observación y desvelos de ilustres sabios y marinos ingleses y norteamericanos, ó se trataba solamente de un temporal, más ó menos duro, pero de los que se encuentran ó pueden encontrarse en todos los mares? No era fácil predecirlo; pues si bien es cierto que los huracanes del mar Indico, no recorren aquel extenso mar sino en los meses de verano, ó sea de Octubre á Mayo, hay que tener en cuenta que no están sujetos á reglas fijas; pues la «*Ley de las tormentas*» que se hizo ó redactó por una larga observación, desde nuestro sabio Andrés de Urdaneta en los siglos medios, hasta el ilustre Maury en el presente, tiene algún punto de contacto con las Leyes españolas en que, no porque esté redactada y publicada, ha de cumplirse, precisamente. Además, el cariz triste y sombrío, y las fugaditas que de vez en cuando salían, de aquel obscuro *paredón*, que limitaba el horizonte, y la templada temperatura, en pleno invierno, de tal latitud austral, eran, si nuncios siniestros, nuncios al fin, que nos anunciaban, con claridad y franqueza, la proximidad de la horrorosa tormenta, para que nos preparásemos, marineramente, á recibirlos.

Sabido es que los huracanes ó ciclones, además de su movimiento giratorio de izquierda á derecha en el hemisferio S. y de derecha á izquierda en el del N., tienen un movimiento de

traslación, mediante el cual recorren inmensas parábolas, cuyo rastro queda señalado con sus terribles y luctuosos efectos; y aun cuando no estábamos en la época en que tales asoladores meteoros se presentan por aquellos mares, pusimos atención especial á los signos precursores de aquella gran perturbación atmosférica, para maniobrar conforme dictan las reglas dadas por esos bienhechores de la humanidad que se han llamado Reid, Redfield, Piddington, Maury, Lobo, Vizcarrondo y tantos otros, cuyos desvelos y trabajos de observación y experiencia propias ó de recopilación de las agenas, tantos naufragios y tanto luto han evitado.

Principiamos por cargar y aferrar, con doble *tomador*, los juanetes, el *foque*, la mesana y la vela mayor; poco rato después, emocionados y ansiosos ante aquel *aparato* de sombrías nubes, unas sobre otras, despidiendo siniestros relámpagos, continuamos la maniobra preventiva, arriando y aferrando las gavias altas, y trincando fuertemente los objetos y perchería que había sobre cubierta; y en ese estado, con aparejo de gavias bajas, trinquete al rizo, vela de estay de mesana y trinquetilla, esperamos la llegada del temible meteoro. Los relámpagos ó *fusilazos*, como los llaman los marinos, se hacían cada vez más deslumbradores y continuos; la mar *sorda* iba en aumento, y el caríz cada vez más feo, y limitando cada vez más, el horizonte, hasta parecer que aquellos siniestros nubarrones, se ve-

nían encima de nuestro buque. El barómetro seguía marcando 759 milímetros, ó sea 20 menos que en los pasados días. No había duda de que el temporal estaba muy cercano.

Seguíamos con avidez y atención la casi insensible variación del barómetro y los movimientos y aspecto de la celajería, cuando al anochecer, y, apenas iniciada una subida de la columna mercurial, llegaron á nosotros las primeras fugadas del viento, que sopló *frescachón* por el N. O., y que, aumentando, grado por grado, en su fuerza, nos obligó á aferrar el trinquete, el velacho y la vela de estay, hasta quedarnos con sólo la gavia baja y una trinqueta nueva, *en capa muerta*, mura á babor; esto es, ciñendo aquel horroroso viento, con rumbos entre el N. y el E.

A la media noche, cuarteó el viento hacia el O., soplando siempre duro; y al amanecer del día 22, llegó al O.  $\frac{1}{4}$  N. O., con la furia de un verdadero huracán.

Ya antes he indicado que no estábamos en época de esperar que tal temporal, por duro que se presentaba, fuese uno de esos torbellinos giratorios, en cuyo centro ó vórtice, chocan y se elevan en rugientes, y como rabiosas, montañas de agua, las mares *encontradas*, sin dejar esperanza de salvación al buque que en él entra; pero aun cuando tal hubiera sido, creo que la decisión de recibir el temporal, en contra de nuestro rumbo, ó sea mura á babor, debe juzgarse acertada. En efecto, si el movimiento de rota-

ción del viento en los temporales de aquel hemisferio es—como entonces también se observó—de izquierda á derecha, ó como dicen, para mayor claridad, los tratados sobre temporales, *como el de las manillas de un reloj*, claramente se ve que al soplarnos á nosotros el viento N. O., estaba al S. O. nuestro, el vórtice del huracán (suponiendo que lo fuera) y por tanto, si hubiésemos tomado la mura de estribor, nos metíamos de lleno en el círculo de la tormenta, expuestos á ser absorbidos por ese hervidero horrible, digno de la desesperante frase que vió el gran poeta en la puerta del Infierno; al paso que sosteniéndonos de la mura á babor, pronto notamos, por el cambio regular del viento, la marcha del meteoro; y pocas horas después, el reanimador, aunque lento ascenso del mercurio en el barómetro, nos tranquilizó, en medio de la tormenta, infundiéndonos la completa seguridad de salir fuera de su círculo de acción. <sup>(1)</sup>

Al entrar la noche del 22, ya el viento se había rolado al O. S. O. y comenzó á ceder en su espantosa furia, aunque continuase muy duro

---

(1) Antes de dar á la imprenta, las cuartillas en que relato este temporal, he querido oír la autorizada opinión respecto á las conclusiones que deduzco, de nuestro convecino, el inteligente marino y ex-catedrático naval, señor Vega de Seoane, y tengo la satisfacción de decir que encuentra acertadas la maniobra allí hecha y las conclusiones primeras que saco.

Solamente, observa el señor Seoane, que dada la dirección de los huracanes en el hemisferio S., que es al S. E. en Latitud de 35°, y S. entre los paralelos 25 y 35, aun con capa cerrada por estribor, no era fácil, dado el movimiento del S. al E. de traslación de un huracán, que nos hubiésemos metido en el vórtice, aunque de haber estado más tiempo bajo su influencia, habríamos sentido más viento y mar y no hubiese estado el barómetro estacionario.



durante toda esa noche; hasta que al amanecer del día 23, siendo ya franca la subida del barómetro, y más sensible la decadencia del temporal, subió la gente á largar el trinquete *al rizo*, que se amuró, con trabajo, tesando bien la escota. Largose después el velacho bajo y la vela de estay de popa, y con este aparejo quedamos *en capa corrida*, ó sea, recibiendo siempre de proa el viento y la gruesa mar que había producido, pero navegando lo posible hacia el N. O.

Mantúvose el viento por el O. S. O., con algunos *saltos* al cuarto cuadrante, durante algunas horas; pero continuando luego en su marcha hacia el S., su fuerza iba debilitándose y la celajería adelgazando y tomando formas y colores más benignos, al mismo tiempo que el barómetro ascendía; por lo que nosotros, satisfechos y gozosos de haber dejado, por la popa, á tan inoportuno huésped, íbamos, también, largando, gradualmente, las velas que estaban aferradas, y que, empapadas en agua, necesitaban los rayos de aquel Sol, que se dejó ver el día 24, tanto como nuestros cuerpos entumecidos y rendidos de la dura faena, y como nuestras ropas y colchones que tendimos, todos, sobre cubierta á ventilarse con aquellas puras auras que tan gozosos aspirábamos, después de tres días de ahogo y de zozobra. Al llegar el viento al S., en la tarde de ese día 24, podía calificársele de *flojito*; y como el Sol brillaba hermoso, y la mar había decaído, se largó todo el aparejo, aprovechando,

cuanto podíamos, en demanda del cabo de Buena Esperanza.

En la mañana del día 22, cuando el viento soplabá con el máximun de su furia, vimos una barca, á la que se le *rifó*, ó pedazó, la gavia, y la cual barca, capeaba *á palo seco*, recibiendo, también, el viento por la mura de babor.

Esa marcha regular del movimiento de los huracanes—de izquierda á derecha al S. del Ecuador y de derecha á izquierda en el hemisferio N.—parece observarse también en los temporales de nuestras costas, que están fuera de las zonas visitadas por el que pudiéramos llamar, gigante rey de las borrascas. En efecto; si nos referimos, por ejemplo, á los *tiempos* duros que, en invierno, especialmente, azotan á las costas de Cantabria, y describimos un círculo con flechas que señalen la dirección del viento, —marchando de derecha á izquierda—observaremos que si el primer viento que nos sopla es el S., que es por el cual principian los temporales en esas costas, va *rolándose* luego, según indican las flechas y á medida que el temporal avanza, al S.O., O. y N.O., etc. hasta que al llegar al N., podemos decir que estamos en el lado bueno de la tormenta, que, salvo en el caso de una paralización ó retroceso, tardará poco en dejar libre de su acción, al lugar del observador. Y cualquiera, que se fije un poco, sabe que, efectivamente, ésta es la marcha y desaparición de esos temporales, que entran por el S., sal-

tan luego al S. O. y O. con lluvias, y soplando con furia por el N. O., acaban por *amainar*, al llegar al N., y entran ya en el primer cuadrante, con el carácter de suaves y agradables ventolinas.

Pasado el furioso temporal que, bien ó mal, he descrito, navegamos con todo aparejo largo á los variables vientos del primero, tercero y cuarto cuadrantes; gobernando, cuanto podíamos, dentro de los rumbos próximos al O. en busca de tierra; y habiendo avistado la punta Great Fish (Gran Pez) á larguísima distancia, fuimos á recalar y reconocer bien la tierra, á la parte O. de la bahía de Algoa, en la costa meridional de Africa.

En esta pequeña extensión de costa, que constituye, lo que llamaremos, el *pezón* de la pera que forma el continente, ó mejor dicho—por virtud del genio de Lesseps—la gran isla africana, experimentamos, aunque en medio de un tiempo hermoso y horizontes despejados, con flojos vientos del S. O. al N. O., esa mar de fondo, alta y tendida, que dicen, reina, eterna, en aquellas australes latitudes, y mucho más en la estación de invierno.

Después de recalar, y como los vientos eran *escasos*, navegamos voltejeando, durante tres días, tirando de noche en *vuelta de afuera*, y *virando*, al amanecer, de la *vuelta á tierra*, para no separarnos mucho de la costa y poder aprovechar bien esa corriente ecuatorial del S., que,

procedente de la gran corriente ecuatorial del Pacífico, viene lamiendo las costas de Madagascar, y entra en el Atlántico por el banco de las Agujas y cabo de Buena Esperanza, con velocidad de más de una milla por hora. Saltó luego el viento al S. S. E. que pronto se hizo *frescachón*; y con aparejo de juanete mayor largo, pasamos al anocheecer del 4 de Agosto á unas diez millas del faro del cabo de las Agujas, extremo meridional de Africa; avistando, después de media noche, la luz del renombrado cabo de Buena Esperanza, con lo que coincidió tan notable aumento en la fuerza del viento, que nos obligó á meter aparejo, hasta quedarnos *corriendo* con el velacho bajo, trinquete arrizado y trinquetilla, gobernando *á la vía*; es decir, á dar popa á la mar del S. S. E., que venía gruesa y arbolada.

\*  
\* \* \*

*Corriendo*, pues, entramos al amanecer del 5 de Agosto, en el Océano Atlántico, como quien dice, en nuestro Océano; pues aun cuando los geógrafos lo han dividido en dos, del N. y del S., entran en su dominio y composición, lo mismo aquellas aguas que bañan las costas de la colonia del Cabo y de los *auríferos y diamantinos* países (de cuyas tierras, sólo percibimos, alguna noche, los lejanos aromas de sus plantas), que las que se estrellan, mugientes y terribles, en las obscuras noches del largo invierno, sobre

las rocas de Finisterre ó sobre los escarpados que forman el litoral Cantábrico. Estábamos, pues, ó al menos nos hicimos esa ilusión—al abandonar el tormentoso Índico—en los mares de casa; aunque aun teníamos por delante algunos miles de millas á recorrer; pero el Atlántico, como si quisiera corresponder al saludo de *medio paisano*, que le habíamos hecho, nos recibió rolando el viento al S. E. y permitiéndonos largar la gavia baja y vela de estay mayor, para asegurar un poco el barco; pues aunque ese viento sopló muy duro, no despedía aquellas ráfagas huracanadas conque, á ratos, nos había azotado el del S. S. E. La mar seguía arbolada y espumeante; pero aun rociándonos amenudo, no embarcó ningún *ampollar*—como llaman á los golpes de mar no se en que provincia—gracias al ojo de los oficiales y al trabajo de los sufridos timoneles, que, relevándose de dos en dos y de hora en hora, salían del timón con los brazos y piernas doloridas en sus articulaciones, de tanto bregar con ellas, para contener, á rumbo, al buque, pues, cual caballo desbocado, tiraba á atravesarse, contorneándose, como rabioso, al sentir los golpes de mar por la popa. El barómetro anunció este temporal, con un descenso de más de 15 milímetros.

Sabido es que en general y salvo circunstancias especiales que explica la meteorología, el barómetro, sube ó asciende con los vientos del polo elevado y baja con los del opuesto; es decir,

que en nuestro hemisferio, sube con los vientos del N. O., N. y N. E. y baja con los del S., S. Este y S. O., sucediendo lo contrario en el otro hemisferio; y cumpliéndose una vez más esa Ley, arrancada por los hombres estudiosos, á las que guarda en secreto la Naturaleza, el barómetro anunció la llegada del viento S. S. E., á que antes nos referíamos, ascendiendo hasta 30,55 pulgadas inglesas ó sean 776 milímetros. Pero como es sabido también, que cuando los vientos del polo ó *de la cabeza*, como dicen los marinos de nuestras costas, traen excesiva violencia, el barómetro baja con rapidez—como baja también el termómetro—así en aquella ocasión, observamos que la alta presión, que llegó á señalar el mercurio, se sostuvo muy poco tiempo; y bajando, bajando, lentamente, pero sin interrupción, llegó hasta marcar 29,98 pulgadas que corresponden á 759 milímetros.

El cielo, durante ese tiempo, se mantuvo claro y azul, formando un círculo bastante grande, en los alrededores del cenit; estando el resto tan sumamente *ahumado*, que era imposible distinguir la línea ó circunferencia divisoria entre el cielo y el mar. Las nubes, no se posaban sobre las aguas, en el límite del horizonte, como generalmente aparecen; sino que, cual si no hallasen asiento sólido, recurvaban, extendiéndose hacia nosotros, y dejándonos, casi envueltos, en el *blanquizar* imponente que formaban esos celajes, mezclados con la espuma producida por las olas y las rachas

del viento. Por arriba, como ya he dicho, un círculo de cielo azul, coronaba aquella escena, dando cierto alivio á nuestros espíritus, y como queriendo recordarnos que por allá estaba lo infinito, y que Dios no se olvidaba de nosotros.

Poco tiempo duró ese viento duro del S. E., pues retrocediendo pronto hacia el S., amainó en su fuerza; y soplando después, flojo, por diferentes rumbos, llegó hasta el N., por donde entabló fresquito en la mañana del día 6. Pero hacia el mediodía, el descenso del barómetro; el mal aspecto que iba tomando otra vez el horizonte por el primero y cuarto cuadrantes, y el aumento de fuerza, que el expresado viento iba adquiriendo, nos obligaron, nuevamente, á recoger velas, hasta quedarnos con gavias bajas, trinquete, vela de estay y trinetilla, en capa corrida, en la madrugada del día 7. Cuarenta horas pasamos en tal estado, recibiendo durísimos chubascos de agua y granizo; y volándose después el viento al O., rompimos la capa, sin peligro ninguno, puesto que recibíamos la mar de proa, y navegamos hacia el N.; pudiendo decirse que este temporal, fué el último que experimentamos durante el viaje.

Alargando gradualmente el viento, nos permitía hacer rumbos cada vez más cercanos al de derrota, mientras íbamos desplegando velas, con esa alegría y satisfacción con que se manobra, cuando después de un temporal ó un viento

*escaso* <sup>(1)</sup> y tenaz, se ve mejorar el caríz y *alargarse* el viento; y toda la tripulación de guardia, gozosa y animada, y ayudada por los pilotos y camarero y aun por el cocinero ó *maestro*, á quien el capitán llamó, pidiéndole *una manita*, iba cazando velas y braceando vergas por barlovento, hasta dejar bien relingado y orientado el aparejo, al alisio ó periódico viento del hemisferio meridional, que sopla generalmente por el S. E., con cielo cubierto, pero con *claras* suficientes, para hacer observaciones astronómicas. Y con ese viento y mar rizada del mismo, pusimos proa á la histórica isla de Santa Elena, en donde pensábamos detenernos á refrescar víveres y observar los cronómetros.

La corriente que nos acompañó á montar el cabo de Buena Esperanza, y que, según los derroteros, continúa hacia el N., por entre la costa de Africa y Santa Elena, perdió gran parte de su velocidad, así que doblamos aquel cabo; aunque, sin embargo, notamos, todos los días, su influencia favorable, al comparar la situación *estimada* del buque con la obtenida por observaciones astronómicas.

\* \* \*

Yo no se si estará de más, que trate aquí de dar una idea, de lo que se entiende por situación *estimada* ó de *estima*, y por observaciones; pero

---

(1) Viento escaso, se dice del que no permite poner proa al rumbo de derrota.



como ésto, hecho sin pedantería, á nadie puede perjudicar, y sería en cambio un dato para quien, por acaso, lea estos relatos, sin haber leído libros de navegación ó de argumento náutico, allá van, por lo que valiesen, estas cortas explicaciones, que deben pasar de largo los inteligentes en «el arte de establecer el punto en que se halla la nave», como definió el inmortal Ciscar á la ciencia de Pilotaje, en el tratado que en la Escuela Náutica, sirvió de texto á los que, como yo, no alcanzamos la moderna y excelente obra del señor Fontecha.

Dícese, pues, que la situación de un buque en el mar, señalada en la carta, es de *tantos* grados de latitud y *tantos* de longitud por estima, cuando, para obtener ese *punto*, no se ha hecho más que llevar con cuidado, las anotaciones, en el «cuaderno de bitácora», del rumbo ó rumbos y de la distancia navegada á cada uno de ellos, obtenida por medio de la corredera, que es un instrumento con una pequeña hélice y maquinilla de reloj, que se lleva continuamente en el agua—si es de las automáticas ó modernas—ó que se echa al mar cada dos horas ó con menos intervalo—en caso de necesidad—si es de las antiguas ó de barquilla de madera ó saquito de lona.

Con esos dos datos y por un procedimiento muy sencillo, se calcula que parte de esa distancia—según el rumbo navegado—corresponde á latitud ganada y que parte á longitud; con lo

cual y las del punto de salida, queda reducido á una pequeña operación de suma ó resta, el obtener el punto de llegada.

Este sistema de *situ*ar el buque ó de saber en que punto del globo se halla un marino, en un momento dado, sólo se aplica, cuando por estar el cielo cubierto, no pueden hacerse observaciones astronómicas; pues ya se comprenderá que no puede ser exacto, un cálculo basado en datos que, por mucho cuidado que se ponga, adolecen de errores por *guiñadas* ó desviaciones del rumbo dado al timonel, y del desconocimiento de la verdadera acción de las corrientes, derivas por viento ó mar de costado, etc.; y por eso se le llama situación *estimada* ú obtenida por latitud y longitud de estima.

La verdadera situación ó sea la astronómica, se obtiene también con bastante facilidad, llevando á bordo un buen cronómetro como lo llevan todos los buques *de altura*; pero para comprender estos cálculos, ya se requieren conocimientos especiales de astronomía; y como yo no soy catedrático, ni me propongo abrir cátedra, procuraré como he dicho antes, dar sólo una sucinta idea, para los profanos, quienes me dispensarán si encuentran obscuras mis explicaciones.

Son varios los medios de que un buen náutico se sirve, astronómicamente, en el mar, para saber su situación, y dar, con seguridad, el rumbo al timonel; pues con el adelanto á que, como

otras ciencias, ha llegado, la de navegar, apenas habrá momento del día ó de la noche en que el marino divise el Sol, la Luna ó estrella conocida, sin que pueda aprovechar uno de esos astros, para enfocarlos en su sextante y *observar* la altura de uno ó la distancia entre dos de ellos, para hacer sus cálculos y deducir un *punto* aproximado; pero yo sólo hablaré ahora del medio más corriente y á la vez más sencillo, que se emplea, diariamente, cuando el Sol no nos la juega, y se va de picos pardos con la Luna, ó con quien sea.

Para hallar la latitud ó sea el punto de paralelo ó línea horizontal de la carta, en que el buque se halla, basta *tomar* á la hora del mediodía, que es cuando el Sol pasa por el meridiano del lugar en que se observa, la altura de ese astro; reducir por medio de tablas sencillas, que hay al efecto, esa altura aparente á verdadera; tomar el complemento ó sea restar de  $90^\circ$  esa altura verdadera, y á ese complemento que se llama distancia cenital, se le aplica el signo — si el Sol está hacia el N. y el signo + si está hacia el S., y sumándolo algebraicamente con la declinación del astro, que llevará el signo + ó el — según que sea N. ó S., se obtendrá la latitud, que será del signo del mayor factor; esto es, latitud N., si resulta cantidad positiva, y S., si negativa.

Para hallar la longitud, se toman una ó más alturas del Sol, hacia las ocho de la mañana (y si eso no fuera posible, por la tarde) anotando al mismo tiempo la hora que marca el cronómetro.

Con esa altura, la distancia polar y la latitud correspondiente al momento de la observación, se calcula, por medio de tablas y logaritmos, el horario del astro ó sea la hora verdadera ó solar, en el instante de la observación; y como por el cronómetro sabemos la hora del Observatorio de San Fernando, se reduce esta hora *media á verdadera*, sumando ó restando la ecuación de tiempo, que se encuentra en los almanaques, y tenemos los dos datos necesarios, para saber la longitud; esto es, la hora de á bordo y la del Observatorio de San Fernando, de las que se hallará la diferencia entre ellas; pues sabido es que á cada hora de diferencia de tiempo, corresponden 15 grados de diferencia en longitud, y á cada 4 minutos, un grado. Si la hora verdadera del buque es mayor que la del cronómetro, la longitud será Oriental, y si es menor, Occidental.

Y basta de matemáticas, como diría el maestro de Joaquinito Rodajas, que aun tenemos mucho que andar, antes de divisar las torres y cúpulas de la blanca Cádiz, que iba yo á ver por primera vez; y que, si era puerto anhelado para mí, que sólo ansiaba en primer término la carta adorada de mi madre y después la de alguna otra, era puerto suspirado para el capitán, contramaestre y tripulantes que, en su mayor parte, tenían allí mujeres é hijos que les esperaban, con amor y cariño.

A las dieciocho singladuras (ó días de más ó menos de veinticuatro horas, según el tiempo que medie de paso á paso del Sol por el meridiano) avistamos, después de mediodía, por nuestra amura de babor, los elevados picachos de la isla de Santa Elena, que—aunque no evocase el recuerdo del Gran Capitán del siglo, que concluyó allí sus días, prisionero de los ingleses—causaría siempre sensación imponente, al avistarse, con sus picos cónicos, y elevados unos sobre otros, entre la bruma del horizonte, como gran roca aislada, en medio del anchuroso mar. Dicen los derroteros—y así lo comprobamos nosotros—que al meterse en la corta costa de la isla, para llegar al fondeadero de *James Town* (que es su única población) es preciso llevar poco aparejo, para no exponerse á serias averías, con las furiosas rachas de viento, que salen de las encañadas, que dejan entre sí los montes ó picos, de que la isla está formada. Conviene, pues, al ir á tomar ese fondeadero, aferrar las velas menudas; y llevando las drizas de gavias en la mano, *arranchar*, bien de cerca, la punta de *Butterfield* (esto parece que significa, *campo de mantequilla*, nombre apetitoso para quien va harto de galleta vieja y aceite rancio) y dejar caer el ancla, á una media milla al N. N. O. de la ciudad, por 10 á 15 brazas de fondo de arena negra.

Nuestro objeto, al fondear en Santa Elena, no era otro que el de pasar allí veinticuatro horas, que nos servirían de descanso, después de

cien días justos que traíamos de navegación desde Singapore, á fin de proveernos de agua, y alguna carne fresca y verduras, al mismo tiempo que rectificábamos el estado absoluto, de los cronómetros.

Para el arreglo ó comprobación de esos *precisos* relojes, hay sobre el edificio del Observatorio, que se destaca al pie de la escalera que sube de la ciudad al castillo, (Ladder hill), una asta de bandera, con una gruesa bola á su pie, y cuya bola, después de haberse izado al tope con anticipación, cae precipitadamente, dos veces cada día; la primera al ser mediodía en la isla ó sean las 23 h. 58 m. y 1 s. de tiempo astronómico, según se cuenta á bordo, ó las 11 horas 58 minutos y 1 segundo de la mañana en San Fernando; y la segunda al ser la una (tiempo medio) en Greenwich, ó sean 35 minutos y 11 segundos, después del mediodía, de nuestro Observatorio español. Cuando se vea izar ó subir la bola á mitad del asta, se entenderá que es la señal de atención á los buques fondeados, y que faltan cinco minutos para el descenso de la bola; y cuando ésta sube al tope, es que falta solamente un minuto, para su caída.

Existe también, sobre el monte que se eleva por la parte O. de la ciudad, un semáforo dispuesto á contestar á las preguntas de interés para la navegación que por medio de las banderas del Código universal, quieran hacerle los capitanes de los buques que pasan de largo; así es

que, los que llegan de día, si solamente quieren rellenar los tanques de agua potable, la reciben, sin fondear, con el aparejo *en facha*; ó sea, deteniendo la marcha del buque, con la mitad de las velas *en viento* y las otras *contra el viento*; y en tales casos, mientras se *hace la aguada*, puede pedirse al semáforo, que dé la hora de Greenwich en un momento dado, y se comprueba el cronómetro, sin esperar al mediodía.

Ya en alguno de estos pobres relatos de viajes creo haber dicho, que, entre los varios defectos y deficiencias de que adolecen, es una, importante, la omisión de descripciones de usos y costumbres de los puertos visitados; omisión debida á que temo caer en el ridículo, metiendo entre mi modesta *cosecha propia*, los dorados frutos ajenos; pues realmente, para tales descripciones, tendría que copiar, la mayor parte, de revistas ó de relaciones de viajes, de otros que han tenido medios y talento para observar y tomar notas. El que como yo, se refiere á sus viajes de agregado, en que sólo pisaba la tierra al ir de madrugada á hacer *la compra* en el mercado y alguna *escapada* á visitar algún paisano, en América ó á algún colega embarcado, en los puertos de Inglaterra; y de piloto, joven y sin experiencia ni proyectos de hacer lo que hoy está haciendo, saltaba en tierra, de noche, á estirar las piernas con libertad, y tomar un *pint* de cerveza ó ver una función de teatro; y de capitán, apenas ha podido hacer más que eso, y visi-

tar el escritorio del consignatario, á firmar conocimientos, y correr en seguida á bordo para soltar amarras—en cuanto llegase la caja de los papeles—poco podría decir aquí, que tuviese algún interés. Los marinos mercantes, en general, aunque siempre tenemos mucho que contar, no sabemos salir del círculo que abarca nuestras peripecias en el mar y sucesos privados en tierra, que, si nos afectan personalmente, no revisten interés ninguno, para quien los oye, en conversación familiar ó por puro pasatiempo.

Por eso me abstendré de entrar en disquisiciones, que están fuera de mi alcance, respecto á la isla de Santa Elena; pero no sin anotar y dar forma, á algunos datos que leo en mi *Diario* (sin recordar cómo me los proporcioné); por lo que, aunque no tienen nada de nuevo para el hombre instruído, allá van.

La isla de Santa Elena, en cuyo único puerto, tocan casi todos los buques que vuelven á Europa de sus viajes al S. de Africa—como tocaban hace años los buques de vela españoles, al regreso de nuestras Indias Orientales—se halla situada en latitud  $15^{\circ} 55' S.$  y longitud  $0^{\circ} 29' 16'' E.$  á unas 1.200 millas, ó sean unas 400 leguas al O. de la costa africana. La forman varios picos ó montes cónicos, que se elevan perpendicularmente del terreno, con alturas que varían de 300 á 1.500 pies, dejando entre ellos, estrechas cañadas sin espacio para puerto ni fondeadero, más que en la parte N. O. de la isla, que es donde



de está situada la, ya indicada ciudad, denominada James Town, que es la residencia de las autoridades y de los comerciantes que se dedican al aprovisionamiento de los buques que hacen escala, en sus largos viajes, y que la encuentran en su derrota.

La ciudad es pequeña y vale poco; aunque recuerdo, que había algunos establecimientos de comercio bastante buenos, como lo eran también los edificios públicos, y, entre ellos, una hermosa iglesia y un elegante palacio para la Logia, á cuya puerta quedé yo—por no ser de la familia—al acompañar á mi capitán, pues en su obsequio, sin duda, celebraron los hermanos, *una tenida*. Las planicies que rodean y dominan á la ciudad, son ricas en exquisitas frutas tropicales y en vegetación; viéndose entre los jardines y arbolado, bonitas quintas ó casas de recreo, que habitan los principales comerciantes, y entre las cuales resalta, por su hermosura y frondoso parque, la del gobernador de la colonia.

Esta isla, que, dicen, es de origen volcánico, fué descubierta por el portugués Juan de Nova Gallego en 1502, y perteneció á los holandeses; pasando á poder de Inglaterra, en 1673.

\* \* \*

Nadie ignora, ciertamente, que el renombre de Santa Elena, más que de ser, como á manera de *banco de descanso y cantina de refresco*, pa-

ra el marino fatigado y harto de carne salada y de garbanzos, de corazón duro y lacerado (tras tres ó cuatro meses de penosa travesía), proviene de haber sido lugar de cautividad, para aquel hombre, cuya ambición y fortuna, llevole á querer dominar la Europa entera; y que sabe Dios si lo hubiera conseguido, á no haber tropezado, en el N., con los mortíferos y helados vientos del polo en Rusia; y en el S., con los ardorosos corazones de los españoles, peleando por su independencia, vergonzosamente enagenada por uno de esos reyes débiles ó endiosados, á quienes cuatro cortesanos aduladores, les hacían creer que el pueblo era manada de carneros sumisos y obedientes, para llevarlos, de uno á otro lado, al capricho de quien, por ser jefe de la Nación, estaba obligado á ser el primero en ostentar las virtudes del pueblo que regía.

Allí, en uno de aquellos elevados picos, y punto denominado Longwood, pasó los últimos cinco años, y concluyó su agitada vida, en 1821, ese gran emperador de Francia; que si pudo ser funesto para España, fué, sin duda ninguna, el hombre más grande de su época, y el organizador y militar más afortunado que ha estado á la cabeza de nación alguna.

Triste y humillante, podrá parecer á otros, que el gran Napoleón muriese prisionero, en aquella isla apartada; pero para mí—que, de cuando en cuando, me permito aun en estas cosas (de que entiendo muy poco) pensar por

cuenta propia—desde que ví Santa Elena, con sus rocas escarpadas y puntiagudas, elevándose imponentes, como á rasgar el cielo, y divisé aquel pequeño campo de Longwood, desde donde Napoleón tendería su mirada de águila (aunque ya amortecida) por la inmensidad del mar que le rodeaba, me parece que tal isla, volcá-



*Isla de Santa Elena*

nica y cerrada á todo tráfico marítimo por todo su circuito—excepto por el punto que debiera servir de entrada al coloso—surgió, en otros tiempos, del fondo de los mares, predestinada por Dios, para ser, con su tinte sombrío y las enérgicas líneas de sus agrestes picachos, digno panteón de aquel hombre extraordinario, ante

quien se inclinaban los reyes y á quien ungián los Papas; los mismos Papas, á cuyas excomuniones contestaba, después, en su temeraria audacia, haciéndoles prisioneros.

Nuestra corta estancia en Santa Elena, nos proporcionó una agradabilísima satisfacción, al recibir, por medio de un *ordenanza de palacio*, cortés y atenta invitación, para ir á tomar te en casa del gobernador; pues su señora, que era gibraltareña, apenas vió los colores amarillo y rojo de nuestra bandera de popa, sintió, según nos dijo con exquisita cortesía y familiaridad, un cierto cosquilleo patriótico en el pecho; y con el permiso de su esposo, que estuvo correcto y muy amable con nosotros, nos proporcionó un rato de distracción social é inesperado, en el que no faltó su pequeña parte de música española. Siento no tener anotados los nombres de aquella autoridad ni de tan amable señora, pues, puesto ya en este trance, los estamparía en señal de gratitud.

No diremos, en verdad, que fueron mal aprovechadas las veinticuatro horas que estuvimos fondeados en la isla; pues tras de ver y recordar puntos y sucesos históricos, recibimos agua potable; buenos carneros, y hermosas y robustas coles, de las que llenamos los botes; comparamos los cronómetros; tomamos te con la señora gobernadora; recibió el capitán obsequios y atenciones de sus cofrades en Logia; y hasta dimos suelta á algunos de los pobres *macacos*, que ve-

nían desde Java, tristes y meditabundos, recordando quizás, ellos también, la patria ausente y algunos amorcillos, rotos violentamente, por el audaz *negrero*, digo, *macaquero*, que los arrancara, cruel, del seno de la apiñada familia.

El comercio marítimo de la isla de Santa Elena ó sea de su único puerto, que, sin duda, habrá aumentado, especialmente en importación de carbones para abastecer á los vapores, consistía en aquella época (1871) en importación de comestibles, muebles y otros artículos necesarios á la vida doméstica de sus 6.000 habitantes, por valor de unas cien mil libras esterlinas ó sean, más ó menos, dos millones y medio de pesetas; y la exportación, consistente principalmente en lanas, cueros, lino, y pocos más artículos, en unas veinticinco mil libras ó seiscientas veinticinco mil pesetas por año.

\* \* \*

Desde Santa Elena navegamos con todo el aparejo fijo y vientos largos del S. S. E., á pasar por la parte O. y á la vista de la Ascensión, que es otra isla más pequeña que Santa Elena, y que dista de ésta unas 600 millas en dirección al N. O., con fondeadero por esa parte y unos 700 habitantes.

Esta islita, volcánica también y de perspectiva muy curiosa, por sus muchos picos ó montes cónicos, fué igualmente descubierta por los portugueses, quienes, siguiendo la costumbre piado-

sa de todos los descubridores de su nación y de los españoles de aquellos tiempos, formaban en el mar, un santoral de calendario, dando á cada isla ó cabo descubierto, el nombre del santo del día, y así bautizaron á la Ascensión y Santa Elena, por haberlas descubierto en los días en que la Iglesia celebra esas festividades. Sin que, se imaginaran, ciertamente, aquellos intrépidos navegantes, que la mayor parte de las tierras descubiertas en sus atrevidos viajes, con buques de aparejo complicado y no mayores que los que hoy se dedican al pequeño cabotaje, y con la ciencia náutica casi en mantillas, pasarían al dominio de extranjeros tan pronto como pasaron, al de Inglaterra, las dos islas que ahora nos ocupan. Pero, ésta es la vida; unos luchan y trabajan para hacerse una fortuna ó conquistar laureles de gloria, y los que vienen por detrás, son los que las disfrutan.

El día 6 de Septiembre, con hermoso tiempo; cielo despejado, y viento fresquito del S. S. E., con variaciones al S.; es decir; con un tiempo que desmintió, por aquella vez, la historia de calmas y turbonadas, que generalmente la circundan, cruzamos la línea ó círculo geográfico que divide nuestro globo en dos mitades, y entramos en nuestro hemisferio N., por cuyos mares navegamos tranquilos y gozosos, al ver que la distancia á España se iba acortando, y que el arriero del S., por no haber hecho bien sus cálculos ó porque trajese algún encargo especial

para su colega de *la otra banda*, seguía arreando—aun fuera de sus naturales dominios—por esa zona de calma, que suele ser la desesperación del navegante, cuando el alisio del S. se retira á sus lares, faltando aún 16 á 20° (que equivalen á 300 ó 400 leguas) para encontrar á su tocayo del Norte.

Podemos decir que fué este un viaje, sin la ecuatorial zona de calmas; pues apenas cesaron los vientos del S. S. E., S. y S. O., que nos llevaron hasta el paralelo de 11° al N., se presentó, arrogante y con cara de pascua, el N. E., que, como se sabe, reina como dueño y señor por aquellas latitudes, hasta el trópico de Cáncer y aun hasta los 30°; y maniobrando convenientemente, braceando las vergas por babor, *al filo*, ceñimos ese viento (que más que Nortero, tiraba á cuartear hacia el E.), en *buena vela*; es decir, no aprovechando demasiado, sino dejando que la lona se hinchase y que el buque corriese á ganar hacia el N., para encontrar pronto los vientos variables que reinan de los 30° para arriba.

\* \* \*

Desde el paralelo de 28° grados hasta el de 32 de latitud, por 28° grados de longitud O., soplaron vientos muy variables; frescos unas veces y flojos otras; y tras cuatro días más, de *nortes*, *calmas* y *buenos tiempos*, (como los que decía haber experimentado cierto capitán que empleó

cuarenta días en remontar la costa de Portugal) vino con seriedad, y como él solo sabe venir por nuestros mares, el respetuoso N. O., dispuesto á llevarnos á casa, con arranque decidido; como el hombre forzado y de genio, que hace retirar á los débiles que intentan, en vano, una faena, para llevarla él á buen término, con sus hercúleas fuerzas. Pero nosotros, que sabíamos *cómo las gasta ese Noroestero*, y que era muy capaz de hacer una barbaridad en todo aquel *trapío* que lucíamos en la esbelta arboladura, en cuanto se anunció su visita, recogimos todo el material ó velamen de los buenos tiempos, y dejamos largas, solamente, las velas *de faena*; las gavias y trinquete, cuya lona, más gruesa y resistente y con mejores afianzamientos en escotines y vergas, que las velas altas, es la única que puede recibir, sin deterioro, las brucas caricias de ese ventarrón que, precedido siempre de mar de fondo y gruesa, recorre, sin obstáculos, el camino desde las costas americanas y de Terranova, hasta las que forman el gran seno que los ingleses llaman Bahía de Vizcaya (Bay of Biscay).

Con ese viento del N. O. y mar arbolada y gruesa, corrimos, casi en popa, á pasar por el Sur de las islas Azores ó Terceras, á distancia que pudiéramos *dar vista* al Pico alto de la llamada Santa María; pero era tal la cerrazón del tiempo, que nos pusimos al E. de esas islas, sin haber visto tierra ninguna. Cambió entonces el viento al S. O. permitiéndonos, su menor velo-



ciudad, largar más aparejo; y habiendo cogido el paralelo de 36° 30', navegamos en demanda del *Saco de Cádiz*, llevando la proa dirigida al castillo de San Sebastián, en el que se halla situado el faro del puerto.

Como las corrientes en ese saco tiran siempre hacia el estrecho de Gibraltar—desde que recorriendo la costa de Portugal, doblan el cabo de San Vicente—el rumbo al E. nos hubiera, sin duda, *sotaventado* ó echado al S. de Cádiz en tiempos claros y vientos *terreros*; pero en este caso, la mar *piquera*, que, en aquellas cortas sondas se produce, pegando al buque por la aleta de estribor, nos aconchaba tanto como la corriente pudiera separarnos de la costa. Y sin haber divisado ninguna tierra—lo cual no es de extrañar, no sólo por la *suciedad* del tiempo, sino por lo bajas y arenosas que son las que forman el litoral de Huelva—avistamos al anochecer del 16 de Octubre, el primer destello de la hermosa farola de Chipiona, que produjo á bordo una algazara indescriptible.

La verdad es, que después de un viaje de dos años—de los cuales más de la mitad sobre la mar ancha—con las privaciones de todo género que sufre el marino de un buque de vela, circunscrito, durante cinco ó seis meses, á no tener más sociedad que la de sus pocos compañeros de á bordo, cuya conversación, agotados todos los temas, tiene que reducirse á contar historias antiguas y hazañas de pasados viajes, ó—si se trata de gente

joven—á que os repitan por centésima y una vez, las gracias y talentos de sus novias respectivas, tenía que producir inmenso júbilo, aquel destello que llegó instantáneo para luego obscurecerse; destello que al herir nuestras pupilas, parecía decirnos: «¡aquí está la tierra; el descanso; la familia; las novias; la patria, en fin; que si no son suficientemente apreciadas por el que á diario las ve y de sus encantos disfruta, lo serán de veras por vosotros, que, faltos durante largo tiempo de todas ellas, juzgáis mejor, que nadie, lo que son y lo que valen!»

Poco más tarde, vimos por la amurada de estribor, el destello rojo del faro de San Sebastián de Cádiz, y llevando una luz por cada amura, íbamos acercándonos al puerto, notando que á medida que nos internábamos, el viento disminuía, hasta que se convirtió en N. O. ó terral flojo. Cuando nos conceptuamos á unas diez millas de la bahía, braceamos el aparejo por estribor y metimos el buque de orza, virando, poco más tarde, en vuelta del S., para pasar la noche sobre bordos; y apenas rayó el día, arribamos sobre la bahía.

\*  
\* \* \*

Quien haga un viaje por mar á Cádiz por primera vez, (y aun por segunda y por sexta) si llega á la vista del puerto al amanecer de un día claro, no se arrepentirá de haber dejado el lecho

—dudosamente blando—si tiene el buen gusto de subir á cubierta, cuando se aviste la ciudad, edificada sobre la rasa—y saliente al mar—isla gaditana, á distancia de ocho á diez millas.

No puede imaginarse nadie, efecto más precioso, que el aparecer de esta ciudad sobre las aguas, semejando, á larga distancia, un juego de blancas y caprichosas torrecitas, á modo de minaretes, azoteas y campanarios, que van surgiendo del mismo mar; y cuando á medida que nos acercamos, las torres y edificios—todos de un blanco puro y limpio—van creciendo y tomando forma, aparece y élévase, sobre los montes de Medina Sidonia, el astro brillante, que, reflejando sus rayos en los berberiscos ó trianeros azulejos que reviste la grandiosa cúpula de la Catedral, completan, con mil cambiantes de luz y de colores, aquel cuadro magnífico y encantador.

Al acercarse á la bahía de Cádiz, en horas de pleamar, cuando no reinan malos tiempos, nadie podría imaginarse que aquella entrada, tan ancha y tan tranquila, requiriese un conocimiento práctico para evitar un sensible siniestro; pero, son tantos y tan peligrosos, los bajos de piedra que se ocultan, traidores, bajo las azules aguas, que sería una verdadera temeridad, intentar tal entrada sin un práctico, cuando se desconocen los edificios ú objetos que sirven de enfilaciones y marcas para esquivar esos escollos, que llevan nombres, más ó menos decentes ó preciosos; como *los Asnos, los Cochinos, las Puercas, el*

*Diamante, etc.*; y que dejan, entre sí, canales hondables.

Desde que se tuvo la feliz ocurrencia, de construir, sobre las Puercas, una torrecita blanca, y de encender en ella una lucecita eléctrica, se ha facilitado mucho la entrada en Cádiz; pues basta poner las Puercas á rumbo que no baje del E. para el S. y navegar á pasar á una media milla de distancia de ellas para seguir luego al fondeadero, guiados por los buques allí anclados; pero antes, era preciso situarse bien, á tiempo, enfilando Medina con Puerto Real; conocer las dos pequeñas torres ó espadañas de la iglesia del Carmen, cuya enfilación pasaba por encima de los Cochinos, y otras varias marcas que, si permitían navegar tranquilo al marino práctico, en tiempos claros, eran, para todos, una confusión, cuando el horizonte estaba cerrado ó calimoso.

Nosotros teníamos á bordo buen práctico, con el capitán, que era de la localidad; pero, apesar de ello, tomamos práctico del puerto, bajo cuyas órdenes, nos dirigimos á fondear en la bahía.

En cuanto la Sanidad hizo su visita reglamentaria y nos dió la *libre plática*, levamos el ancla y subimos al más seguro fondeadero de Puntales, en donde nos amarramos, *á son de marea*, con el ancla grande al S. E., que es de donde viene la vaciante y el furioso viento del Levante, azote de aquella gran bahía, y la otra al N. O., ó sea, á la marea entrante.

\*  
\* \* \*

He dicho que *nos amarramos*, siguiendo esta costumbre, que tenemos los marinos, de hablar en primera persona, aun refiriéndonos á maniobras y decisiones en que no hayamos tomado, á veces, más parte que la que puede corresponder al que ha estado durmiendo tranquilo, en el duro catre; pero si he de hablar con propiedad, debo decir, que nos amarraron ó amarraron el buque, el práctico y los marineros; pues el capitán, abrazado y sobado por sus hijos, ya á nada atendía; los otros oficiales, apenas podían tampoco hacerlo, acosados y perseguidos por amigos y parientes, que les daban noticias de la familia y se las pedían de lo ocurrido en el largo viaje; y yo..... ¡Ah, yo! Yo era allí el ser más desgraciado, mejor dicho, el único desgraciado y triste; el que formaba, y con justa y dolorosa causa, la nota discordante, en aquel concierto de alegrías y mutuas satisfacciones. Yo no esperaba amigos ni parientes; pues, fuera de los compañeros de á bordo, nadie me conocía ni yo conocía á nadie, por aquellas tierras. Mi pensamiento, al entrar en bahía, volaba por el Norte, y abocando por el Abra del Nervión, pasaba su barra y se detenía en la pequeña y preciosa villa situada en su desembocadura, considerando, que momento tan feliz sería aquel, para mi pobre madre y para mí, si en vez de Cádiz, hubiese sido Bilbao, el puerto de nuestro destino.

Pero ya los boteros atracaban al costado, y entre ellos *el de la casa*, ó sea el del servicio del

armador, traía varias cartas, cuyos sobres leyó en voz alta, respondiendo á nuestra impaciencia. Había, para mí, dos cartas, y como hacía casi un año que no había recibido ninguna, respiré y esperé á que la Sanidad diese comunicación, para recibirlas.

Mas al cogerlas en mi mano y ver, por el carácter de la letra, que ninguna era de mi madre, un triste presentimiento cruzó por mi mente, y, agitado y nervioso, rasgué los dos sobres, casi á un tiempo. Las dos cartas, escritas por personas, queridas para mí, me daban la misma noticia; y en la forma y términos diferentes que empleaban, para decir una misma cosa—de acuerdo sin duda, para alejar de mí la sospecha de mayor desgracia—fué donde yo comprendí el infortunio que sobre mí pesaba. Envié, rápido, al telégrafo á uno de los boteros, para que se me dijese, con claridad y franqueza, si realmente era verdad lo que, acerca de mi madre, en las cartas se me decía, para, en ese caso, tomar el tren é ir á consolarla ó á recibir su último suspiro; y el telégrafo, lacónico y sin floreos, me confirmó lo que el corazón, herido, había ya presentido. ¡Mi madre no existía! y por triste coincidencia, ese mismo día de nuestra entrada en Cádiz, el 17 de Octubre de 1871, cumplía el aniversario de su sepultura bajo la tierra.

¡Pobre madre mía! Tan buena y tan santa, vino á morir, precisamente, cuando debiera principiar á recibir de sus hijos, la recompensa de

su heróica lucha y sacrificios para educarlos desde que quedó viuda, con cuatro inocentes hijos; y aunque estoy seguro de que, por sus virtudes, estará gozando de la presencia de Dios, yo no podré jamás apartar de mi mente, su recuerdo querido, ni de mi corazón el pesar de no haber podido darla un beso y dirigirle una palabra cariñosa, en el trance de su agonía.

\* \* \*

Dos ó tres días después de nuestra llegada á Cádiz, vinieron, una mañana, á bordo, varios empleados de la Hacienda y se dió principio á la descarga, transbordando el cargamento á goletas que debían llevar, á Sevilla y Alicante, los fardos destinados á las fábricas de tabacos de esas ciudades; y á gabarras, lo que debía descargarse en Cádiz, para conducirlo por tierra á Madrid.

Concluída la descarga; desenvergadas las velas, y *calados*, es decir, quitados de su sitio, los masteleros, quedó el buque *en desarme*, á esperar flete para nuevo viaje, sin más tripulación, ni más jefes, que el contramaestre, el que esto escribe y cuatro nuevos marineros—de esos que ya no navegan *fuera de puntas*—para la limpieza del buque y pequeñas reparaciones de jarcia y arboladura. Así es que, sin pensarlo ni esperarlo, me ví constituído en jefe de á bordo, aunque sólo lo fuera *in partibus*, por lo reducido de la

tripulación, y porque el verdadero capitán estaba en tierra, en el escritorio del armador.

Veinte días más tarde, nos comunicaron que el buque se había fletado para llevar un cargamento de sal á Santander y nos preparamos para recibirlo.







## Viaje de Cádiz á Santander

---

Primer viaje de capitán.—Salida de Cádiz.—Recalada á Ortegál.—Cambio de tiempos en cabo Peñas.—Vista al cabo Mayor.—Los días del capitán.—La mar del N. O.—En capa corrida.—De arribada.—En Guetaria.—La estatua de Elcano.—En Santoña.—Llegada á Santander.



EN los primeros días de la segunda quincena de Diciembre, (1871), concluimos de embarcar el cargamento de sal, *á granel*, indicado al finalizar el relato anterior. Creíamos que vendría á mandar el buque, nuestro antiguo capitán, señor Aguirre; pero como se encontraba aun bastante débil, y el viaje á Santander, en la estación que recorría, era un poco duro

para hombre que pasaba ya de los cincuenta, determinó, á última hora, de acuerdo con el armador, no moverse del lado de su distinguida familia y enviarnos nuevo capitán. Mas después de pensar en unos y otros, de los varios que la casa tenía á su disposición, los buenos oficios del mismo señor Aguirre, reforzados con los del inteligente marino é inspector de seguros, allegado del armador, don Manuel López Vaello (á quien *nuestramo* Juan dió su parecer sobre el asunto) acordaron ofrecerme el mando de la *Reina de los Cielos*.

La verdad es, señores, que yo, que no hubiera visto, con buenos ojos, un nuevo capitán joven y sin experiencia, (pues para *poca cosa* bastantes estábamos á bordo), sentí un escalofrío, cuando fuí llamado al escritorio del armador, y el contramaestre me manifestó su sospecha, de que tal llamada fuese para ofrecerme el mando.

Sin embargo; repuesto de la sorpresa y de aquella especie de contrariedad que me produjo, el verme en la alternativa de confesarme incapaz para dirigir y mandar el buque, ó de echarme sobre mis hombros tanta responsabilidad (cuando aun no había cumplido mis veintiún años) me presenté sereno en el escritorio, y respondí terminantemente, que, de no venir á bordo un capitán de experiencia y acostumbrado á serlo, prefería ir mandando.

Y héteme hecho un hombre, y capitán de una fragata de mil toneladas de carga; realizado,

mucho antes de lo que esperaba, el ideal del joven marino, que, sólo ve dulzuras y satisfacciones en el mando, porque no comprende que, dentro de un buen cumplimiento del deber, todo encumbramiento lleva consigo una mayor carga de responsabilidades, que, si no pueden evadirse sin demostrar bajeza de ánimo ó debilidad de carácter, hacen pagar bien caras, las comodidades y honores que el ascenso reporta.

Pero en fin, yo acepté, y, en buena hora sea dicho, no tuve por que arrepentirme de mi resolución.

\* \* \*

Embarcada la nueva tripulación, entre la que había algunos marineros del último viaje, más un joven piloto valenciano, y un agregado, hijo de distinguida familia de Cádiz—y por tanto de los agregados ricos *por su casa*—levamos anclas en la mañana del 26 de Diciembre; y con todo aparejo largo al viento flojo del E. S. E., dejamos el fondeadero de Puntales y navegamos en demanda de la boca de la bahía, bajo las indicaciones del práctico, hasta estar de través con el bajo de las Puercas. Allí se despidieron el práctico y nuestro antiguo capitán, que, galantemente, nos acompañó en la salida.

Puestos ya en franquía, dimos rumbo al cabo de San Vicente, fijando nuestro punto de partida, para la estima, por marcaciones á las torres de San Sebastián y Chipiona; es decir—para que

me entiendan mejor los que no están prácticos en términos náuticos—situando el buque sobre la carta, en el vértice del ángulo formado por dos líneas imaginarias, tiradas del buque á esas dos torres.

Avistamos al amanecer del siguiente día, las sierras de Monchique, á larga distancia por el costado de estribor; y como el viento era calmoso y el horizonte se cubría de nubarrones por el 3.º y 4.º cuadrantes, enmendamos el rumbo hacia afuera, navegando después, de la mura á babor, forzando el buque de vela, para ponernos, cuanto fuera posible, á barlovento del cabo San Vicente, en vista de que refrescaba el viento por el S. S. O., y hubiera sido muy peligroso un *capeo* en aquel *saco*.

Montado el cabo, aunque sin llegar á verle, encontramos viento duro del N., que, si es muy común en la costa O. de Portugal y se hace llevadero con un buen vapor, navegando cerquita de tierra, es tormentoso para el buque de vela que necesita, para ir seguro, navegar *á campo abierto*; pues—contra la creencia de los que entienden, poco ó nada, de cosas de la mar—al marino, no es lo que le aflige el ver sólo cielo y agua, sino el ver, (cuando el puerto está lejano), cielo, *tierra* y agua; especialmente cuando ésta última se remueve y alborota.

Aferrados los juanetes, mayor, mesana, gavias altas y velas volantes, recibimos ese temporal, con las gavias, trinquete al rizo, trinquetilla

y vela de estay; y capeando así, con amura á estribor; sorteando el buque, perfectamente, las gruesas y elevadas mares que venían por la proa, estuvimos unas cincuenta horas, siempre en vuelta de afuera.

Al amanecer del día 30, cambió el viento hacia el O.; y después de haber cazado las gavias altas y la mayor al rizo, tomamos la amura de babor, hasta que afirmado el viento por el S. O fresco, corrimos, en popa, por el meridiano de 4 grados, hasta rebasar el paralelo del cabo Villano (Galicia). Aquí enmendamos nuestro rumbo hacia el E.; y por latitud de 44°, corrimos paralelo en busca de la tierra; pues aunque suele decirse, en chacota, por algunos *sabios* (que quieren burlarse de los que debieran ser admirados, por las proezas y rápidas navegaciones hechas, supliendo á veces la deficiencia de grandes conocimientos teóricos, con un cálculo y tino especial) es una verdad y regla de seguridad, la que se atribuye á los antiguos marinos vascongados, que dice que, *paralelo corriendo, tierra encontrando*.

Y en efecto; al amanecer del 6 de Enero, avistamos por el Oriente, no la estrella misteriosa, porque el cielo estaba entoldado; ni tampoco nuestros tradicionales Reyes, que, sin duda, por falta de *estrella*, andaban entonces *desorientados*; sino el peñascoso y escarpado cabo de Ortegal, que *marcamos* á mediodía, á unas quince millas de distancia, por el S. corregido. Reba-

sado ese cabo, llamose el viento á la tierra, soplando duro por el S. S. O., y azotándonos, á ratos, con chubascos de agua y granizo, haciendo descender notablemente al termómetro, y á nosotros, sufrir un frío horroroso, aquel viento helador que parecía traía envueltas partículas de nieve, que recogía, al pasar sobre los blancos montes, que dominaban en el interior de las costas. Pero frío y *fresco* como era, recibíamosle con satisfacción interna, (ya que no era posible mostrar como de pascua, unas caras con nariz y orejas amoratadas y ojos llorosos) pues nos empujaba *airoso*, permitiéndonos navegar á rumbo y manteniendo la costa clara; lo que era para nosotros, muy importante, para reconocer y asegurar el puerto.

Después de haber visto la luz del faro de Tapia, entramos dentro del radio de la del cabo Peñas, pasando á unas siete millas de distancia de esta luz, á las cuatro de la mañana del día 7.

Todos los marinos que navegan por las costas de España, habrán notado, que el cabo Peñas, cual si ejerciese una marcada influencia en la dirección y fuerza de los vientos y mares de la costa Cantábrica, hace, en muchas ocasiones, como de línea divisoria de los tiempos; lo mismo que si á partir de ese cabo, cambiase completamente el arrumbamiento de la costa.

Así acontece, que viniendo, muchas veces, navegando en popa, con viento duro del S. O. al O. y horizontes chubascosos, apenas

se pasa el cabo Peñas, se encuentra el marino con mar más tranquila y viento manejable, que se convierte en buen tiempo, al estar con las Tinajas ó por las costas de Santander. Y viceversa; se sale de uno de estos puertos del E., con tiempo claro y ventolinas ó viento del S., y en cuanto se llega á Peñas, se encuentran vientos duros del O., con mar tan gruesa, que obliga, á veces, á volver de arribada, ante el asombro de quien, en el puerto, no sabe explicarse tanta diferencia en el estado atmosférico, en una distancia relativamente corta, de una misma costa.

Pasado ese cabo Peñas, dimos rumbo al Mayor, que avanza al mar, elevado y parejo, señalando la boca de Santander; pero antes de llegar á la altura de las Tinajas, que son un buen punto de reconocimiento y dividen las costas de Asturias y Santander, ya el cielo había despejado; y notándose alguna mar *sorda* del N. O. (signo poco tranquilizador), habíamos largado el ala de velacho, al fresquito viento del S. S. O., y poco más tarde izamos la arrastradera y el ala de juanete, pues el viento calmaba notablemente, y nosotros queríamos asegurar el puerto de destino.

\* \* \*

Hacia las once de la mañana de ese mismo día 7, navegando con viento flojo y el aparejo indicado, vimos por la serviola de estribor, el cabo Mayor, al mismo tiempo que reconocíamos,

por la popa, al bergantín goleta *Moisés*, que era buque *de la casa* y traía el mismo viaje, habiendo salido de Cádiz, dos días antes que nosotros. No faltó entonces, quien, atando cabos, es decir; —cabos no, porque no se veía más que el Mayor— pero atando (aunque sea mucho atar) *la vista* de ese cabo, que era como avistar el puerto, con la del *velero Moisés*, que, sin duda, en su cualidad de profeta, presintió la jerarquía y no quiso ir delante de la *Reina de los Cielos*, y dando el lazo, con la festividad del día—no porque San Julián sea el patrón de la capital de nuestro departamento marítimo—sino porque *el viejo* de á bordo, cumplía sus veintiún años, me estrechara hasta inducirme á decir al mayordomo, que revisase ciertas cestas que había en el pañol, y nos trajese algo conque deshacer aquel nudo.

Pronto y bien mandado, presentose nuestro buen mayordomo, con una botella de champagne bajo el brazo; otra en la mano izquierda, y el sacacorchos en la derecha. Destapose una de las botellas, y tras un brindis, en verso *especial*, de nuestro jovial agregado Cajigas, apuramos el espumante vino, y no se si se lanzó algún ¡hurra!, mezclando el nombre de este terrestre ó marino pecador, con el de la *Reina de los Cielos* y aun con la tierra de la Montaña, de donde era oriundo el agregado, que llevó en aquella fiesta la batuta, y que nos dió una sesión agradable de malagueñas y de la canción del *petaco*, que entonces *privaba* en Cádiz, aunque la habíamos



oído en tierra, cantada con *algo* mejor voz; pero, seguramente, que no con mayor fe y entusiasmo.

Abriose la segunda botella, y después de alargar la primera copa al timonel que estaba allí cercano y enviarle otra al carpintero, la dejamos sobre la cubierta para vaciarla luego; mas un fuerte balance, que nos dejó sorprendidos y enmudeció los cantos, la hizo rodar hacia estribor, contra cuya empavesada se hizo añicos.

\*  
\* \* \*

¿Que cuál fué la causa de aquel balance tan pronunciado que derribó la botella, siendo así que durante todo el día, sólo se había notado alguna mar sorda, que no pasaba de mecer al buque suavemente?

Pues, esa misma mar, que venía en aumento; ¡la mar del N. O.! ¡la mar de fondo! como decimos en nuestras costas; esa temible mar, que tan continuamente esparce el terror y cierra los puertos de las desabrigadas costas de Cantabria, prediciendo los furiosos temporales que en pos de ella vienen. ¡Esa mar! tan temida del marino, y cuyos efectos, se notan en invierno, aun en lo más recóndito de nuestras rías y puertos; y que según yo recuerdo, de cuando muchacho, al introducirse en la concha ó abra de Bilbao, y romper sobre los bancos de la, entonces, poco hondable y peligrosa barra, producía un ruido sordo, continuado y lúgubre, cuyo triste eco,

alcanzaba á más de cinco millas, río arriba, en el silencio de la noche; esa mar, en fin, que muge y hiere nuestros oídos, amenazante y pidiendo nuevas víctimas; pero sirviendo al mismo tiempo de voz de alerta con sus ruidos y resacas, á los marinos ribereños y á los beneméritos servidores de las Sociedades de Salvamento, que vigilan playas y costas; y que, semejando al plañidero tañer de las campanas, doblando á muerto, evoca nuestras oraciones para los infelices que ruedan, ya cadáveres, entre sus espumantes y arqueadas ondas, ó yacen bajo de ellas, sin epitafios ni cruces que nos los recuerden. Esa mar, fué la que hizo mil pedazos nuestra botella, protestando sin duda, con su derecho y su fuerza, de nuestras expansiones, y de que diésemos por terminado el viaje, sin contar con su venia y con su benevolencia.

Y efectivamente; con mayor ó menor razón, pero con fuerza indubitable, arranconos, bien pronto, la ilusión de dormir tranquilos, en la próxima noche, en la bahía de Santander. Aun no había llegado el momento del paso del sol por nuestro meridiano, cuando debilitada la fuerza del viento, hasta tomar el carácter de ventolinas, nos vimos obligados á prescindir del rumbo que nos dirigía al puerto, para aprovechar las ventolinas en desatracarnos de los cercanos arenales de Suances, sobre los que nos aconchaban las mares, cada vez más gruesas y elevadas; y no fué sin gran trabajo sino después de más de

una hora de bracear y maniobrar con el aparejo, que conseguimos poner la proa al Norte.

\*  
\* \*

Libres ya del *compromiso* sobre la costa, y sin viento ni marea, y echándose la noche encima, todos nuestros esfuerzos y maniobras, tendieron á sostenernos, durante la noche, á barlovento del puerto; así es que, al sentir las primeras ráfagas del S. O., cargamos y aferramos las velas menudas, los juanetes y la mayor; y reforzadas las escotas y amuras de las velas, que quedaban desplegadas, se puso clara toda la *cabullería* de maniobra, y sobre cubierta y bien *rebuajadas* las drizas de las gavias altas —por lo que ocurrir pudiera— y ceñimos el viento de la mura á babor.

Elevábanse entre tanto, espesos y oscuros nubarrones, despidiendo fuertes relámpagos por entre el O. y N. O.; y después de haberse quedado el viento en completa calma, principió á soplar por el O. N. O. con tal furia, que, en los primeros momentos, nos obligó á arriar las gavias y cargar el trinquete; pero largada poco después esta importante vela, *tiramos* en capa corrida, de la vuelta al N., hasta las cuatro de la madrugada.

Como llevábamos el cálculo de *estima*, con toda escurpulosidad, sin olvidarnos de lo que las corrientes trabajaban hacia el E., al virar en

vuelta de tierra, á las cuatro de la mañana, pensábamos, con razón fundada, atendida la fuerza del viento, que llegaríamos á la boca de Santander, dos horas antes de la pleamar; pero,

«¡Ay de aquel que fía  
del viento y la mar!»

Al amanecer, el viento se roló al N. flojo, despidiendo las nubes una llovizna fría en extremo y que cerraba el horizonte, mientras rodábamos con nuestro pobre barco, cuyas mojadas velas, golpeaban sobre sus palos y masteleros, á cada uno de los fuertes bandazos que hacía dar al buque, aquella gruesa mar, *salpicada* con las burbujas de la lluvia. Podía variar, como en efecto variaba, todo; el viento; la celajería; la distancia del buque á la costa; pero no variaba esa inflexible mar, de que ya antes he hablado, y que ejerciendo mayor influencia en buques planos ó de *poca astilla muerta*, y con cargamento de peso bajo—como el que nosotros tripulábamos—le hacían dar violentísimos y grandes balances. Sin los cabos que se tendieron, amarrados, de una á otra banda, hubiera sido imposible, andar sobre cubierta, sin exponerse á sendos batacazos ó á otra desgracia mayor; pues apenas empujado por la mar, se inclinaba el barco sobre una banda hasta casi tocar el agua con la borda; giraba rápida y violentamente sobre su eje, y sin detenerse un instante en la posición perpendicular,

caía sobre el otro costado, para repetir la operación, por siete, ocho y hasta nueve veces seguidas.

No había que pensar, al menos por aquel momento, en la entrada del puerto con tales vientos flojos del N. y N. N. E. y con la cerrazón que producía la impertinente llovizna, y por eso navegábamos lo posible hacia el O. esperando la solución de aquel estado atmosférico, transitorio, si hemos de creer en el fundamento del refrán que nos dice, que, «agua menuda, Nordeste barrunta, ó el vendaval dura.» Pero por esta vez, salió la bola negra; es decir, la de «el vendaval durá;» pues tras la larga y sucia *calmurria*, presentose otra vez, duro y enérgico, al caer de la tarde, el viento del O. con el que cambiamos nuevamente de amura, navegando hacia el Norte; y yendo de esta vuelta, hacia la media noche en una instantánea clara que hizo el horizonte, por la parte de tierra, vimos hasta tres destellos del faro de cabo Mayor, que marcamos al Sur corregido y que no volvió á dejarse ver.

A la mañana siguiente (día 9) viniendo hacia tierra con suma precaución y aparejo de cuatro mayores al rizo, ó sean gavias bajas, con las altas y vela mayor y trinquete *arrizados*, avistamos, durante una *clara*, á las nueve de la mañana, el elevado, obscuro y aislado é imponente peñasco que se llama, monte de Santoña, ¡demostrándonos por el S. S. O. del compás!

Hemos puesto el signo de admiración, porque

realmente, si se cogiera un plano, un compás y un semicírculo, para seguir y trazar el camino recorrido por el buque, desde la marcación última á la luz del cabo Mayor, admiraría el que, en tan corto tiempo, estuviésemos *sotaventeados* de Santoña; pero tal era la mar que nos empujaba, y tan fuerte la corriente producida por el temporal.

Y aquí viene ahora como vino entonces, á mi mente, lo de las responsabilidades que mencioné al principiar este capítulo, y que, como pesada losa, oprimen nuestra frente, cuando en tan críticos casos—aun sin pensar en la vida propia—ve uno su honor y su reputación comprometidos; y sobre todo, ve uno, fijos en los suyos, los ojos de dieciocho ó veinte hombres, que, si sumisos y obedientes, han ejecutado órdenes sin titubeos ni objeciones, parece que dicen en sus medio interrogadoras y medio imperativas miradas; «si al marinero se le conoce en *las ocasiones*, al capitán se le juzga en estas decisiones.»

\* \* \*

Claro es que yo hubiese dado el sueldo de aquel viaje y otro tanto, por verme libre de tomar resolución por mi sola cuenta propia; pues aunque poco saturado de experiencia, no dejé de comprender y de abarcar, pronto, en mi pensamiento, la gravedad de nuestra situación. *Sotaventeados* de Santoña; capeando duro temporal

del mes de Enero, sobre aquella azotada costa, con un buque, cuyo calado de veinte pies y cuarto, le hacía inaccesible el puerto de Bilbao, sólo quedaba como puerto de refugio el de Pasajes, que, como último extremo, nos esperaba allá en el rincón ó vértice del temido *saco de Gascuña*; pero que—si hondable y de fácil entrada—estaba demasiado cercano á aquellos bancos que orlan la arenosa costa de Francia, y que, caso de perder Pasajes, podían envolvernos en sus fatídicas rompientes, con segura pérdida de vidas y hacienda.

Como medida previa, y de Ley en tales casos, reuní el consejo de oficiales, llamando al piloto, agregado y contramaestre, ante quienes expuse—con la carta sobre la mesa—la navegación hecha en aquellos tres días; la situación del buque, y la clase de costa y puertos que teníamos por sotavento, así como mi cálculo, bastante fundado, de que las corrientes hacia el E., llevaban una velocidad de no menos de tres millas por hora. Pero esos oficiales, fuese porque juzgasen que, tratándose de costas de mi país, estaba yo obligado, á conocerlas prácticamente (aun sin haber navegado por ellas), ó fuese porque, no ocurriéndoseles medida salvadora que aconsejar, entregaban su suerte y la del buque á las decisiones del capitán, tomaron esto último por acuerdo, y poniéndolo en práctica, viramos en vuelta de afuera á capear un día más, como última prueba, antes de dirigirnos al fondeadero de Gueta-

ria ó al puerto de Pasajes; únicos puntos que consideramos de fácil acceso y seguro refugio, después del detenido estudio que había yo hecho antes y durante aquellos días, del excelente derrotero redactado por don Pedro Riudavets.

Navegamos, en vuelta de afuera, otras dieciocho horas sin que disminuyese la fuerza del viento, que seguía duro, soplando entre el O. y O. N. O.; y entre tres y cuatro de la madrugada, viramos, tomando la amura de estribor, en busca nuevamente de la tierra.

A cosa de las ocho y media, aprovechamos un momento en que el sol se dejó ver, para tomar dos alturas, aproximadas, de ese astro, con las que calculamos, por el método de Summer, el punto de situación; que, si bien no podía ser de gran confianza, nos sirvió como dato de comparación para el que resultaba de la estima y *ojo de buen cubero*, y que según comprobamos al recalar á tierra, no se apartó mucho del verdadero. A la caída de la tarde, reconocido el cabo Villano, y considerando ya imprudente continuar aquel *capeo*, que tanto nos sotaventaba, amollamos en popa, según se había acordado.

Apenas se bracearon las vergas en cruz y se largó más aparejo, notose un notable cambio en el estado de ánimo de la tripulación; pues no solamente los *manilos* de proa manifestaban su satisfacción y contento, sino hasta entre los de popa, que, más inteligentes y conocedores *del*



*terreno*, debieran comprender que aquella arribada era forzosa y hecha sin seguridad de buen éxito, notábase una especie de algazara, impropia de las circunstancias.

Ya había cerrado la noche, sin mejorar en nada el tiempo, cuando montamos el cabo Machichaco, á unas cuatro millas de distancia; y aun cuando se divisaban claros, los faros de la costa, era muy difícil determinar las líneas y salientes de ésta, por la obscuridad natural de la noche, aumentada con la que producían los nubarrones y chubascos; así es que excuso decir, que maldita la gracia que podían hacerme, aquellos actos de expansión, ante la perspectiva de tener que acometer forzosamente, la entrada en un puerto; en noche semejante. Llevábamos especial cuidado con la hora y distancia á que montábamos los faros, para calcular bien la marcha del buque y nuestra verdadera situación en todo momento; y después de pasado el de Santa Catalina de Lequeitio, avistamos á las nueve y media el faro de Zumaya, y poco rato después el de la isla de San Antón de Gue-taria, que cuidamos de *conservar* por la amura de estribor.

Cercanos á la isla de San Antón, recogimos aparejo é hicimos señales con luces (pues no teníamos pólvora ni cohetes) para pedir un práctico; pero sin que nadie se apercibiese de nuestra petición, llegamos á ponernos con la isla, por lo que no hubo otro recurso que invocar á Dios,

que nos diese *buen ojo* y sangre fría, y tirar hacia adentro.

Cargamos las gavias bajas, y quedándonos con el trinquete que venía arrizado, dos foques y las gavias altas con las drizas en la mano, eché una última ojeada (á la luz de la bitácora) al planito de la concha de Guetaria, que está al fin del derrotero de Riudavets; y á muy corta distancia de la isla, metimos de orza. Toda la tripulación estaba en sus puestos; unos listos á arriar las gavias; otros repartidos entre la escota, amura, brioles y chafaldetes, esperando la voz de «¡carga trinquete!» otros en las drizas y cargaderas de los foques, atentos á voz semejante; el agregado, ayudando al timonel; el piloto, junto al palo mayor, para repetir la voz de mando y cuidar de la pronta maniobra; el contramaestre (*nuestro* Juan), hombre de toda confianza, sobre el castillo de proa, con orden de avisar en cuanto viera una boya y con el martillo en la mano para soltar la *chaveta* que aprisionaba la cadenita que sostenía el ancla á la serviola; y el que esto relata, emocionado de veras, marcando sin cesar los arrumbamientos á que iba quedando la luz del faro, y atento á la tierra y á la boya, y á si se divisaba alguna luz del pueblo, para fondear en sitio conveniente.

Al demorarnos la luz de San Antón al O., cargamos el trinquete, con lo cual y el socaire que la isla produjo, marchaba el barco pausadamente, como las circunstancias lo requerían; hasta que

la voz del contramaestre, que anunció, «¡un barco fondeado!,» fué seguida de, las de, «¡fondo!; ¡arría gavias!; ¡carga los foques!; ¡fila cadena!; ¡lista la otra ancla!» que, dadas, desde popa, por quien debía darlas, fueron obedecidas con rapidez y maestría, deteniendo, casi instantáneamente, la marcha del buque, al mismo tiempo que, para completa satisfacción de haber fondeado bien, vi, á corta distancia, por el costado de estribor, la boya que buscaba y que señala el buen fondeadero.

\*  
\* \*

El ruido que produjeron nuestros gritos y cantos de maniobra, y sobre todo,

«el del ancla al filar la cadena  
que estrepitosa se encubrió en la mar,»

llamaron la atención de los marineros del pueblo, quienes, creyendo que algún «bárbaro extranjero» (lo repito como me lo dijo el patrón de la escampavía, pues yo no trato ni de darme por aludido ni de ofender ni calificar á nadie) se había metido allí, equivocadamente, á hora tan intempestiva, vinieron á bordo, en número de treinta ó treinta y dos hombres fornidos, que tripulaban dos lanchas. Una de esas lanchas, era la escampavía, cuyo patrón se me presentó y me dijo que estaba muy bien fondeado, y que «bien se conocía que era del país y buen práctico de la

costa;» sin que por nada de este mundo, quisiera convencerse de que no había tal práctica; sino que cuando el hombre apela á un recurso extremo, pone en juego todas sus facultades, y si le sale bien, se queda tranquilo y satisfecho del triunfo, y si le sale mal, se duele en su derrota, pero queda también, tranquilo en su conciencia. A mí me salió bien aquella determinación, y eso fué todo.

Manifesté á ese patrón mi extrañeza de que nadie hubiese atendido á las señales hechas por nosotros, antes de fondear, y me contestó, que, precisamente en aquel día, se había celebrado un funeral ó función de aniversario en sufragio de una tripulación, que—como otras muchas víctimas de esa implacable mar—después de vivir una vida trabajosa y llena de privaciones, mueren con una muerte desolada y horrible; y que considerando, por esa circunstancia, aquel día, como festivo, estaba toda la gente, en las sidrerías, por la noche. Y vaya usted (esto no se si lo dijo el patrón, pero lo digo yo) con la *jarana* y barullo que arman cuarenta ó cincuenta de nuestros marineros, sentados ó de pie, estrujados unos contra otros, junto á las enormes cubas, discutiendo ó comentando sus maniobras ó las del compañero, todos á un tiempo y todos en voz alta—generalmente con voz de *chantres*—vaya usted, á pretender que oyesen el eco de nuestra bocina, ni que al salir á la calle á *soltar la válvula*—impacientes por volver á rebatir el argu-

mento que en su ausencia hacía el contrario y oían desde afuera—se fijasen en una ó dos luces que, más altas ó más bajas, se movían en el mar, por extrañas que, vistas en otra ocasión desde el muelle y con tranquilidad, hubiesen podido parecerles.

Siguiendo los consejos que nos dió el patrón de la escampavía, al enterarse del gran calado del buque, acepté los servicios de aquella buena gente, y enmendamos el ancla algunas brazas hacia afuera, tendiendo un anclote por la popa á fin de evitar que cogiésemos poco fondo al *borneo* ó giro, en horas de bajamar.

Al amanecer, vimos que había otros tres buques fondeados, de los cuales, era uno, un bergantín francés destinado á Bilbao, que calculó prudente meterse en Guetaria sin exponerse á entrar en la barra del Nervión con tan gruesa mar; y es justo y conveniente decir aquí, que el surgidero de Guetaria, fondeando un poquito adentro y lo más cerca posible del monte ó isla de San Antón, es un surgidero excelente, para aguantar, con tranquilidad, un temporal del S. al Noroeste.

Y si el fondeadero fué excelente, los vecinos del pueblo, lo fueron mucho más para nosotros; pues desde el alcalde que lo era un señor don José Garay, quien además de la autoridad municipal, ostentaba la marítima, la sanitaria y hasta la notarial (pues no recuerdo, si por ignorancia mía ó porque estaba autorizado, ante él y el se-

cretario, hicimos la protesta) hasta el último vecino del pueblo, no hicieron más que colmarnos de atenciones, en los pocos días que allí estuvimos. Hubo un joven señor, de familia muy distinguida, que tuvo la atención de enviarme á bordo un obsequio; y hubo sidrera, que, cuando pasamos un día por su calle, salió de su bodega á brindarnos con el vaso rebosante, que aceptamos con agradecimiento y cariño. Pero mi sufrir era, el no saber hablar vascuence; no tan sólo por ser la lengua de nuestra tierra, sino porque, (y esto era lo más doloroso), no había medio de que aquellas gentes creyesen, que un marino vizcaino, no supiese vascuence, y llegaron á decirnos que teníamos vergüenza de hablar en esa lengua. ¡Vergüenza! cuando daría yo las nociones que poseo de alguna otra, por saber la mitad de la vascongada.

Dicen que en Guetaria hay una parroquia de San Salvador que es un monumento de arte; pero como nosotros ni entendíamos ni entendemos de líneas ni estilos arquitectónicos, ni hemos de meternos en arquivadas, nos contentamos con verla para oír una misa, dando gracias á aquel Patrón (no al de la escampavía, pues á ese se las habíamos ya dado, con los *lemanajes* correspondientes) que, nos salvó y nos iluminó, para tomar puerto, con toda felicidad. Mas si ese monumento del arte antiguo, no conmovió nuestras fibras, lo hizo sí, otro más moderno y que yo no me cansaba de mirar y contemplar, cada

vez que saltábamos en tierra ó volvíamos á bordo.

Aquella reproducción en bronce de la arrogante figura del inteligente y arriesgado marino Juan Sebastián de ELCANO; para mí, que desde muchacho me había entusiasmado la sucinta lectura de su atrevido viaje, en un pobre barco que se iba á pique, y se iba quedando sin gente; sabiendo como yo ya sabía, que,

«sin cartas ni derroteros  
y surcando el mar profundo,  
fué ese vascón el primero  
que le dió la vuelta al mundo,»

(según rezan unas *coplas* que, con ó sin pretensiones histórico-marítimas, se repartieron impresas hace algunos años entre los niños de escuela de un pueblo cuyo nombre me callo aunque bien lo recuerde); aquella estatua que los guipuzcoanos, amantes como lo son los vascongados todos, de sus glorias y de sus hombres ilustres, elevaron al famoso guetariano, como se la han elevado á CHURRUCA héroe de Trafalgar, y recientemente al almirante OQUENDO, cuya vida llena de proezas y de heroicidades, recordó á sus paisanos, como digna de ser eternizada, el historiador Soraluce; como la tiene en Azpeitia el gran San Ignacio de LOYOLA y como se la han elevado, en Villarreal, al bardo euskaro, autor y propagador de esos cantos, que harán siempre

revivir sentimientos de patria local, si fuese posible que algún día quisieran amortiguarse; y como se la van á elevar muy pronto en Zumarraga al insigne Miguel de LEGAZPI, prototipo del capitán, del caballero y del diplomático, que descubrió una gran parte de las islas Filipinas y conquistó todas ellas, fundando sus capitales, Manila y Zebú, sin que sus soldados disparasen los arcabuces; como la elevó Bilbao á don Diego LOPEZ DE HARO señor de Vizcaya y fundador de la villa; como la tiene TRUEBA, aquel hombre tan de bien y tan poeta, que era ya querido y admirado sobre el pedestal que él mismo se elevara con sus inmortales libros; como la tiene en Vitoria, MORAZA, el astro brillante que dió luz é impulso, á la pléyade de buenos vascongados, que en las Cortes del 76, al retirarse, vencidos por el número, dejaron patente y de manifiesto la justicia de su causa; aquella estatua, repito, no por el arte que encierra (y dispéñseme su autor si no le hago justicia) sino principalmente por el personaje representado, era lo que más me entusiasmaba, entre lo notable inanimado que contiene esa histórica y modesta villa.

Por esa época fué, cuando ví también, por primera vez, al venir á pedir dinero á los correspondientes del armador—que lo eran los señores Mercader é Hijos—la bella Donostiya ó ciudad de San Sebastián; que si no era tan hermosa y monumental como lo es hoy, era siempre, para nosotros, una ciudad simpática por diversos es-



tilos, y porque los vizcainos la hemos considerado siempre, como guardián de la pureza de costumbres y lengua vascongadas; la ciudad en la que—según decíamos, cuando muchachos— «hasta las señoritas hablan vascuence en la calle;» la ciudad uniforme en su construcción; y cuyas calles, alineadas, aunque estrechas, y sus casas de igual elevación, tanto nos agradaban á los acostumbrados á ver edificios, tan distintos como las épocas en que fueron construídos. Y sin embargo ya hoy, se la llama «la ciudad vieja;» y si no fuera por el cariño que conservan á sus *coshcas*, los entusiastas donostiarras, correría riesgo de despoblarse, en favor de la parte nueva, que es, sin duda, de lo mejor de España en hermosura, espaciosidad, comodidad y luz y ventilación.

En la madrugada del 17 de Enero (1872) después que el temporal había largado, según costumbre, sus últimas y mayores furias al rolarse al N. O., y reinando viento flojo del S. E., estando la mar casi bella y el cielo despejado, con la ayuda de dos lanchas de lemanaje, ó de atoaje, como se dice en Guipúzcoa, dejamos el fondeadero de Guetaria, al mismo tiempo que hacían lo propio los demás buques que estaban de arribada; pero era tan flojo el viento *terral*, que no pudiendo vencer la resistencia de la poca mar del N. O., que aun se sentía afuera y de la corriente que, según los pescadores, era bastante fuerte, estuvimos tres horas sin ganar un palmo

de camino. Pero no por eso se nos ocurrió la idea de haber hecho una mala salida; pues teníamos á la vista un remolcador, que no se cuantas chimeneas tiene, ni cuantas ruedas; pero que, cuando se presenta con ganas de *arrear*, no hay otro que le gane, por estas costas de Cantabria ni á echar *humo* ni á correr millas. Veíanse, en efecto, un cielo limpio con rojizos horizontes, por la parte de tierra; unas montañas claras y transparentes que, parecía, podían tocarse con la mano y estaban en los confines de Navarra, y unas nubecillas blancas y cenicientas, que por detrás de esos montes se elevaban; signos seguros, de que, el S., ese viento *extremoso*, que no sabe soplar con moderación, y que ó se calla de todo ó todo lo mete á barullo, vendría muy pronto á henchir y dar á las velas, ese gracioso arqueo, que es la pesadilla y orgullo del aficionado que sabe cortarlas y hace á bordo de vele-ro, y que es realmente importante para mejor aprovechar el viento.

Al sentir las primeras caricias del viento S., *hicimos* aparejo, metiendo las velas altas y menudas, seguros de que soplaría con fuerza; y navegamos llevando el cabo Machichaco—que azulado y saliente al mar, se divisaba muy claro—por la amura de babor. Desde Machichaco, pusimos proa al cabo Quejo, navegando cerca de tierra, y avistando, sucesivamente, los faros de la Galea (Bilbao), Castro-Urdiales y Santoña; pero por la mañana, al estar cerca del citado

cabo, y descubierta el Mayor, cambió el viento al O. S. O., obscureciéndose nuevamente los horizontes, con mal cariz, como si aun reinase allí el temporal, que días atrás nos zurrara.

\* \* \*

Poco era en verdad, el camino que faltaba para llegar al puerto; pero también era poco el que faltaba el día 7, y sin embargo en la mar nos quedamos; pues como decía, con mucha filosofía, un patrón de quechemarín que reñía con *su gente* (que estaba *á la parte*) porque á los marineros les parecían excesivos los víveres que el capitán ó patrón pidió en tierra, «á veses con un pan, se fan sien leguas; e outras veses, con sien panes, non se fá una legua.» Esto no será un modelo de literatura gallega, pero servirá para que se comprenda, como símil, de que, en la mar, —especialmente con buque de vela— hay ocasiones en que se ganan más de diez millas en una hora, y hay otras, en que ni en diez horas se gana una milla. Y por todas esas consideraciones, y porque no me pareció prudente ni conveniente, exponer el buque á nuevo capeo con aquellos días tan cortos y aquellas noches tan eternas, decidí, con la aprobación unánime de los oficiales, ir á fondear en *el Fraile* de Santoña que estaba por nuestra popa, á unas cuatro ó cinco millas.

Mandose, pues, al timonel que girase la rueda

del timón, poco á poco, hacia la derecha ó estribor, al mismo tiempo que braceábamos las vergas por babor; hasta que dando la vuelta por el N. y E., gobernamos en rumbos del segundo cuadrante, y maniobrando, según lo fueron exigiendo las circunstancias y la proximidad del elevado y obscuro monte, por su parte del E. y próximo á la especie de aguja ó peñasco vertical que sale del mar, y que, realmente, se asemeja á un Fraile, dejamos caer el ancla de estribor con cincuenta brazas de cadena, en unas ocho de fondo de arena.

Fondeados en el Fraile, aunque con bastante incomodidad é intranquilos, por las fuertes cabezadas que daba el buque, con la gruesa mar del N. O. que entraba, estuvimos siete días; y el 26 del mismo mes de Enero, con viento flojo del E. y poca mar, levamos el ancla por la mañana y navegamos hacia Santander, con todo aparejo y alas y arrastraderas. Sin que hubiese variado el viento ni en fuerza ni en dirección, llegamos á la boca del puerto, entrando por la del E.; y estando por la parte de adentro de la isla Mouro, ya anocheciendo, á los treinta días de nuestra salida de Cádiz, se embarcó el práctico, bajo cuyas órdenes seguimos por la hermosa ría de Santander, hasta fondear con las dos anclas, *á son de marea*, frente al malecón de Maleaño; en el cual, con una planchada provisional—pues no existían aún los muelles fijos de madera—descargamos la sal.

Cuando se hubo concluído la descarga, dejando á bordo unas 200 toneladas de piedra, que necesitaba el buque como lastre para su buena estabilidad, *calamos* los masteleros de juanete, y bajamos á fondear en San Martín, á esperar nuevo flete para nuevo viaje; mientras, alternando con el deber de á bordo, disfrutábamos, en tierra, con la agradable compañía de los ocho ó diez amigos, contertulios, por la noche, del café del Occidente.





# NAVEGACION EN VAPORES







## VI

# NAVEGACIÓN Á VAPOR

Viajes entre Génova y el Río de la Plata en el vapor argentino "PÓ,"

---

Una opinión.—Invento de los buques de vapor y su sustitución á los buques de vela.—Compañía de navegación *Italo-Platense*.—Nuestra llegada al vapor *Pó* y efecto que nos produjo.—Salida de Génova.—De Marsella á Barcelona.—La bandera española.—De Gibraltar á Tenerife.—Corte de la Línea y pérdida de los vientos *alisios*.—Un encuentro chistoso.—Río Janeiro.—Montevideo y Buenos Aires.—Regreso á Europa.—Triste ceremonia.—En Cabo Verde.—Un cura negro.—De Cabo Verde á Gibraltar.—Un español generoso.—Un brindis patriótico.—Llegada á Génova.

La aplicación del vapor á la propulsión de los bajeles, sustituyendo la variable fuerza del viento, vino á dar á los transportes marítimos, el grado de precisión y de exactitud en que únicamente les aventajaban las conducciones por tierra.  
(Negrin.—Derecho inter. marít." párrafo 55).



sí como hay quien opina—sin que le falte razón—que dentro de una desahogada y tranquila medianía, se vive mejor que metiéndose entre las cavilosasidades y afa-

nes que acarrea el empeño de alternar con los habituados á vivir en la opulencia, hay también

quien cree, que, para los que no llevamos carrera de sabios, sería entrar en un caos y confusión que serviría—cuando más—para darnos un tinte de falsa erudición, el escudriñar sobre puntos de ciencia que no nos son necesarios para la profesión que nos proporciona el pan de cada día, y de cuyos puntos, tenemos lo suficiente con algunas nociones generales, para no pasar plaza de completa ignorancia, hoy que todo el mundo sabe algo porque todo el mundo lee.

Y se me ocurre decir esto, al ver que en el manuscrito que me sirve de borrador, había yo escrito, allá *en mis tiempos*, con rasgos de pluma que, aunque mal trazados, rebosan entusiasmo y la seguridad de haberla mojado en buena tinta, que las primeras pruebas del motor de vapor de agua aplicado á la navegación, eran las hechas en Barcelona, hacia mediados del siglo XVI, por un español, Blasco de Garay; y hoy, por la curiosidad de ver confirmada aquella opinión, aprendo que hay quien, con algún fundamento, niega que tales pruebas fuesen de navegación á vapor; y francamente, como á nada práctico conduce ya, que hubiese sido uno ú otro medio, el que empleó aquel famoso mecánico como sustitución de las velas y remos, siento haber leído esta noticia que viene á quitarme una ilusión. Comprendo que la misión de los historiadores—que, cansan la cabeza y pierden la vista, registrando archivos—es la de corregir errores, y hacer que resplandezca la verdad histórica; pero cuando los

nuevos datos aportados merman gloria á compatriotas estudiosos y trabajadores, para aumentar la de extranjeros que, quizás, se inspiraron en lo ensayado rudimentariamente por nuestros antepasados, nos vale más saber un poco menos, ya que el saber un poco más, sólo nos atrae dudas y confusiones.

Con permiso, pues, del historiador que niega que á Garay se debe la primacía de la navegación á vapor, yo, que nada puedo negar ni afirmar—porque de estas cosas no puedo hablar por cuenta propia—sigo al que afirma esa primacía, sin dejar de reconocer que aquel invento—que, en todo caso, se malogró—fué resucitado y llevado á feliz término por el americano Fulton, quien resolvió definitivamente el problema á principios de este siglo, y quien debe, por tanto, ser considerado como el inventor de los buques de vapor.

La revolución causada en la navegación y en el comercio marítimo, por la sustitución de las velas con el motor de agua evaporada, conocida es de todos, para que yo me detenga á significarla ni á encomiarla; como también son sabidos los cambios notables ocurridos en estos últimos años en la construcción y distribución de los departamentos interiores de los buques, y en los propulsores y fuerza que desarrollan. Las máquinas de alta presión que consumían de 1  $\frac{1}{2}$  á 2 kilos de carbón por caballo de fuerza y hora, han venido sustituyéndose por las de alta y

baja y más tarde por las de triple expansión, reduciendo su consumo de carbón hasta el punto, de que, vapores de 2.000 toneladas, que andan nueve ó diez millas por hora, apenas quemán más de nueve ó diez toneladas de combustible por singladura.

Esta economía de carbón y el más bajo precio del hierro y acero y de las construcciones, hace que los buques de vapor, puedan transportar las mercancías, á precios que acarrearían pérdida—por lo largo del viaje—á los barcos de vela; y como al mismo tiempo las exigencias del comercio moderno, obligan á entregar los cargamentos á plazo fijado, la marina de vapor, se ha enseñoreado, no sólo del comercio ultramarino, sino también del grande y aun del pequeño cabotaje, que sostenía tantos pataches, quechemarines, laudes y lanchones.

\* \* \*

Pero, esta innovación, como algunas otras, entre las impuestas por el progreso de los tiempos, no se ha verificado sin traer consigo los peligros consiguientes; pues apenas hay un palmo de mar, en donde pueda navegarse, en tiempos foscos ó neblinosos, sin estar á cada momento expuesto á una desastrosa colisión, dado el gran número de vapores que, con velocidades asombrosas, cruzan por todas partes. Ni tampoco se ha conseguido sin ocasionar la pérdida del encanto, que, en medio de los mayores

peligros *marítimos*, tenía la navegación de otros tiempos; cuando el marino era jefe absoluto de á bordo, á quien obedecían ciegamente, todos los tripulantes, de *quilla á perilla*; y de cuyo único cuidado y cálculos y combinaciones, dependía el aprovechar y emplear, mejor ó peor, el viento que le impulsaba.

Ni sin menoscabo de la poesía encerrada, en el cuadro que ofrece el azulado mar, cuando lo vemos surcado por airosa fragata, que, con toda la blanca lona desplegada al fresquito N. E. divisamos desde la costa en el lejano horizonte ó la vemos dirigirse al puerto cargando sus velas, braceando las gavias y metiendo de orza, por maniobra que, dirigida con maestría y oportunidad, detiene su marcha arrogante y la coloca, proa al viento, cabeceando con suavidad, como caballo jadeante, manejado por diestro jinete. X

Pues, sin ir á épocas más lejanas; que digan, por ejemplo, los que vieron entrar la *Nautilus* en San Sebastián, si han visto, desde hace muchos años, nada más hermoso ni más poético, que la entrada de aquel clipper (aun dejando de un lado la simpatía con que se le esperaba y la visita y saludo real, etc); y si no creen que aquel entusiasmo que despertó su llegada, fué aumentado considerablemente, por haber maniobrado con sus propias velas, y con sus recursos marineros. Hubiera venido ese buque remolcado; ó hubiera tenido una máquina auxiliar para hacer uso de ella, entrando como un vapor de

guerra, con velas aferradas, y estoy seguro, que, con toda la ansiedad y curiosidad que su llegada había despertado, y con todo lo interesante que fué, aquella salida de los reyes á recibir, en las puertas de la Patria, á los que venían de honrarla por lejanos mares, no se hubieran oído, en el momento de la entrada, ciertas exclamaciones y manifestaciones de entusiasmo, que se dirigían, por una gran parte de los espectadores, á la fragata *en sí*, por su esbelta y revestida arboladura, y por aquel maniobrar, ya casi desconocido.

Hermoso y cómodo es navegar en un buen vapor, y preferible también para la parte prosaica y *positiva* de la vida; pero dentro del orden de consideraciones en que me he metido, he de decir, que, cuando por los mares equinociales del Atlántico, veíamos desde el puente de nuestro vapor, alguna de esas fragatas de tres ó cuatro palos, remontando para el N., largos los sobres y sosobres y con aquella multitud de foques y velas de estay que recogían el viento que escapaba entre las grandes velas de cruz, nos quedábamos extasiados, todos, oficiales, marineros y pasajeros; reconociendo, interiormente, una especie de superioridad, en aquel buque y sus tripulantes. No nos creíamos verdaderamente marinos, mientras no desaparecía de nuestro horizonte, aquel buque que nos *achicaba*; porque al compararnos, en tales momentos, con su oficialidad, pensábamos, si, realmente, no

X

interviniendo directamente en el mejor aprovechamiento y distribución de la fuerza motriz que impulsaba al barco, no hacíamos más que el papel de *conductores* y jefes de la expedición.

Pero si es verdad incontestable—como dicha por el Padre de todas las verdades—que «no sólo de pan vive el hombre,» es verdad sancionada, que tampoco se vive de poesía; y por eso sin despreciarla, por lo conveniente que es en cuanto impulsa al bien y en cuanto es alimento para el espíritu, conviene agarrarse á la prosa, que,—en esto de la navegación á vapor—si se prescinde de la mayor vigilancia que requiere, en tiempos calmosos, hace más tranquila y más cómoda la vida, del mar, y proporciona mayores utilidades á los que hemos navegado ó navegan, para ganar su sustento y el de sus familias. Todo lo cual, tuve yo en cuenta para dejar el mando de la *Reina de los Cielos*, y aceptar el de segundo oficial, en el vapor citado á la cabeza de este capítulo.

Hiciéronseme, por otro lado, en Santander, proposiciones para otro mando, que no creí conveniente aceptar, por el señor Pontón, antiguo amigo de mi padre; y los respetables comerciantes señores Abarca hermanos, especialmente el bueno don Baltasar que me conocía de Portugalete, desde que era yo un niño, deseando verme airoso—según me decía cariñosamente—en el desempeño de mi cargo de capitán, me presentó á su allegado señor de Hazas, con quien se puso

de acuerdo para que, apesar de la escasez de carga que había y del gran tamaño de nuestro buque, se reuniesen barriles de harina para llenar las bodegas, con destino á la isla de Cuba.

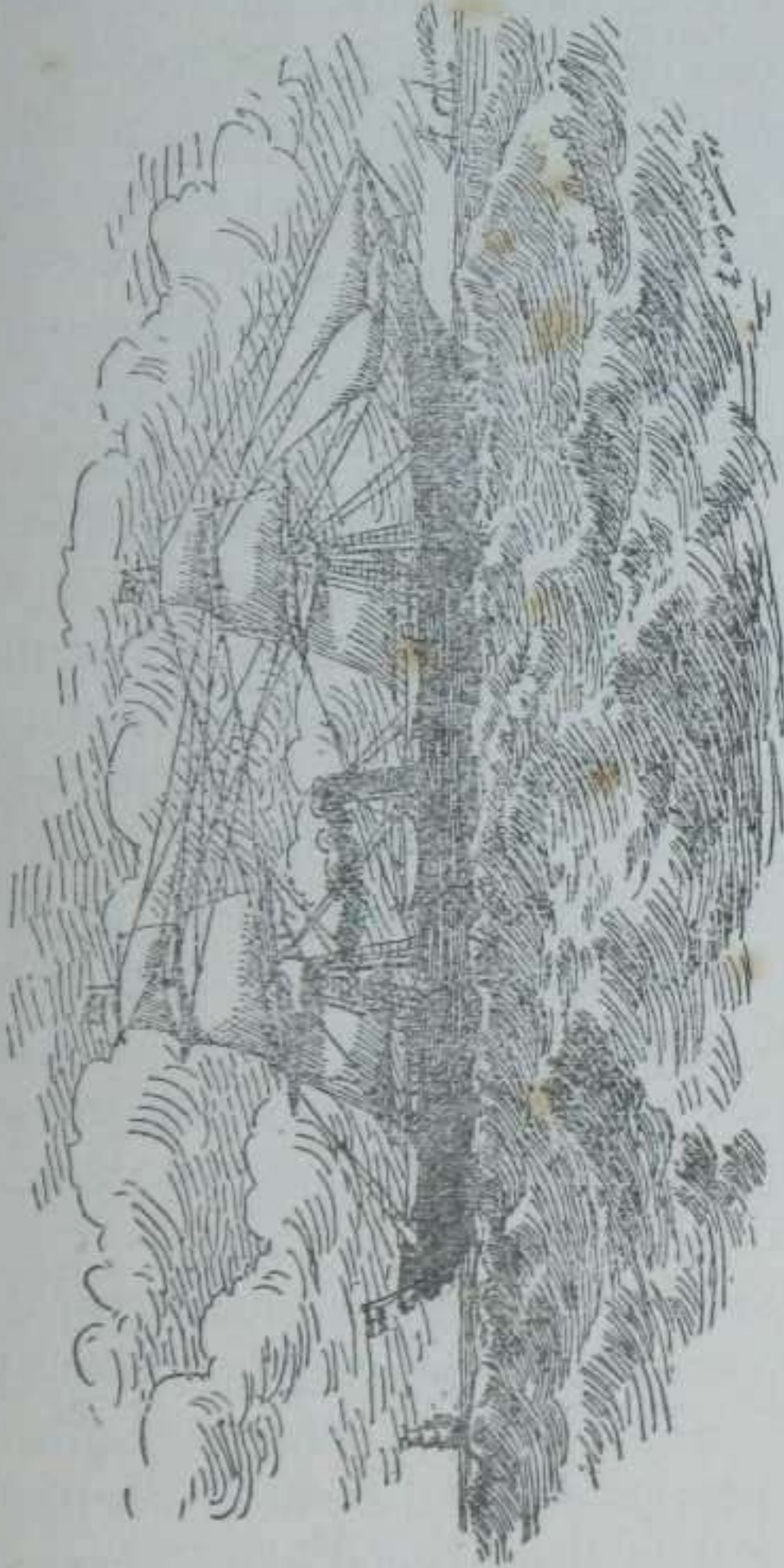
Y efectivamente, llevaban trazas de cumplir su ofrecimiento; pero apesar de todo ello, pensando que el porvenir de un joven marino estaba en vapores de larga carrera, les comuniqué mi resolución de ir á navegar en los de la compañía Italo-Platense, agradeciéndoles todas las deferencias y atenciones que conmigo tuvieron, así como los buenos consejos de la experiencia de don Baltasar Abarca que con tanto gusto oía yo, que aun tenía poco mundo y sentía el peso de las responsabilidades. Y por eso lo recuerdo todo en estos cortos renglones, á su buena memoria.

\* \* \*

Por iniciativa de un distinguido capitán de la marina mercante italiana, don Antonio Oneto, hombre de vastísima ilustración y de una incansable actividad, habíase fundado en Buenos Aires una compañía de navegación trasatlántica, á vapor, que, como su título, *Italo-Platense*, lo indicaba, debía su capital á diferentes personalidades de las Repúblicas del Plata y de Italia (aunque entre los accionistas del Plata había españoles allí residentes); y tenía por objeto la conducción de pasajeros y mercancías entre Europa y la América del Sur; siendo cabezas de línea, Génova y Buenos Aires.



Arbolaron los dos primeros vapores, *Italo-Platense* y *La Pampa*, la bandera italiana, por razones fundamentadas por el señor Oneto, im-



Vapor "Pó" de la C.ia Italo-Platense

pulsado quizás por natural sentimiento patriótico; pero como para la construcción del tercer vapor, *Pó*, hubiera necesidad de ampliar consi-

derablemente el crédito abierto por la casa Murrieta de Londres, estos señores de Murrieta, y la generosa marquesa de Santurce que, fieles á la memoria y á los sentimientos de sus padres, cuidaban, con atención especial, todo cuanto pudiera beneficiar á los alumnos de la Escuela de Náutica,—ya en este libro citada—recomendaron con insistencia y con interés decisivo, que, á fin de que, en esos vapores, pudiesen navegar capitanes y pilotos españoles, debiera pensarse en cambiar su bandera por la argentina, puesto que en Buenos Aires residía la Dirección de la Compañía.

Como principio de esa resolución, salió el *Pó*, de los astilleros ingleses, con la bandera azul y blanca y mandado por oficiales españoles, á las órdenes del veterano é inteligente marino, don Pedro de Galindez. Y ascendido, muy pronto, este señor, á capitán inspector ó de armamento en Génova, tomó el mando del vapor, el segundo, que lo era mi antiguo y buen amigo don José María Jardón, hoy rico y conocido comerciante en Buenos Aires.

Con el motivo de esos ascensos y el del abanderamiento argentino del vapor *Italo-Platense*, fuimos *encasillados* otros varios *ahijados* de la casa Murrieta; y mi buena *madrina* doña Francisca de los Heros, me escribió á Santander ofreciéndome, autorizadamente, el puesto de primer oficial del *Italo-Platense*, que acepté; aunque luego por consideraciones de antigüedad, á que

no puse objeción, tomó otro esa plaza, y yo me embarqué como segundo oficial del *Pó*, con mi paisano don Claudio de Carranza, que lo hizo como primero.

Como mis viajes en vapor, ya en esa línea trasatlántica, ya más tarde en la compañía «Vasco-Andaluza» ó de «Ibarra y C.<sup>a</sup>» (con intermedio del *simpático* y, al fin desgraciado vapor Nervión), han sido regulares, ó sea entre unos mismos puertos, se aumentaría mucho la pesadez de estas narraciones si las hiciésemos, viaje por viaje; así es que procuraré diseñar los itinerarios y derrotas, para agrupar en cada capítulo, todos los acaecimientos correspondientes á un vapor, tomando de cada viaje lo que me parezca menos insustancial.

\* \* \*

Después de haber pasado en Portugalete cerca de dos meses, durante los cuales, levantose en aquella parte de las Encartaciones de Vizcaya, la primera partida carlista, que entraba en los pueblos—desguarnecidos completamente—exigiendo contribuciones y llevándose parte del dinero de las Bulas, (que nosotros creíamos estaba ya en Tierra Santa ó invertido en arreglos ó reparaciones de templos) y precisamente á los dos días de celebrado el famoso convenio de Amorevieta, recibimos aviso de ponernos en camino, y salimos, por mar, á tomar el tren en Burdeos.

Atravesado el Mediodía de Francia, y bordeando la preciosa ribera de la Liguria, y los astilleros de Sestri-Ponente, por donde el tren pasa tocando las proas de los buques en construcción, llegamos, en hermosa noche de verano, á la renombrada Génova; la *Superba città ó città di Maria Santissima* (que con todos esos títulos es por allí conocida); y acompañados por los paisanos que nos esperaban, admirando al pasar por la plaza de *Acqua verde*, el soberbio monumento, en mármol, que allí erigió

«Á Cristoforo Colombo  
La Patria,»

seguimos el camino del puerto, y en el bote de servicio, nos dirigimos al vapor *Pó*.

Y ahora, hay que confesarlo. Cuando ya próximos al vapor, contemplamos aquellas elevadas amuras y altos costados; y cuando, subida la escala, miramos y admiramos la larga cubierta; los salones con dorados en frisos y ventanas, y con elegantes mesas, sobre las que esparcían aromas y colores, hermosos y frescos ramilletes; los aparadores de mármol con nivelados espejos y cubiertos por rica vajilla; las banquetas de asiento afelpado y de fina madera; los suelos cubiertos con ricas alfombras de Bruselas, y el piano, y los camarotes rebosando por todas partes, lujo y riqueza y comodidades; y cuando vimos subir, á poco rato, á los oficiales, cuyos compañeros

íbamos á ser, con sus gorras engalonadas de oro, nos entró tal mareo, tal confusión y tal susto, que creo, que si no hubiera sido por el recuerdo del mal rato que nos hicieron pasar los aduaneros, en la frontera de Ventimiglia—y que no nos dejaron gana de volver á verlos ni á *veinte millas*—aquella misma noche, nos *desertamos*.

Todo, en efecto, nos parecía nuevo, y en todo notábamos una organización distinta y superior á nuestras costumbres *chanuqueras*; pero al observar después, que nuestros futuros compañeros eran lingüistas, y daban órdenes á camareros y contraamaestre, empleando entre otras frases, medio españolas, medio italianas, algunas como «non si *bisogna*;» «*manca* un coltello;» «io voglio gli uovi senza *burro*,» y otras que ya no eran tan fáciles de ser comprendidas, y que—cual si lo hicieran para concluir de anonadarnos—repetían aquella noche, con frecuencia, para nosotros martirizadora, acabamos por declararnos rendidos del cansancio del largo camino, y por suplicar que nos indicasen el rumbo y distancia de nuestros respectivos camarotes. A ver si con el sueño y el descanso y el tiempo, que todo lo arregla (ó lo desarregla) *íbamos entrando en vara*, como decía mi compañero.

\* \* \*

La salida del vapor estaba fijada para el día

2 de Julio (1872) y el número de los pasajeros era de cuatrocientos á quinientos, término medio de los que conducíamos en los viajes de ida, como lo era el de doscientos á trescientos el de los de vuelta, si bien en éstos aumentaba, con relación á los otros, el número de pasajeros de cámara, ó de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clases.

De Génova nos dirigíamos á Marsella, en cuyo muelle ó *quai* de los ingleses, tomábamos de sesenta á cien toneladas de carga y setenta ú ochenta pasajeros; y navegando á *campo atravesado*, el furioso golfo de León, llegábamos en unas 16 á 17 horas, á la boca del puerto de la suntuosa Barcelona. En Barcelona dábamos siempre nuestro respiro patrio; y especialmente al venir de Génova, entrábamos orgullosos, gozando interiormente, al ver las bocas abiertas y las exclamaciones de admiración que arrancaba la gran ciudad condal, con las numerosas chimeneas, denunciadoras de su importante industria, á los pasajeros, que, porque habían hecho su *unitá*, y nosotros, ¡insensatos!, llevábamos camino de deshacer la nuestra, y traían además fresco el recuerdo de la lectura de sus periódicos, que sólo contaban los horrores de nuestras guerras civiles, creían que España era una nación perdida, de pordioseros y facinerosos.

Era costumbre de á bordo, largar en el palo de proa la bandera nacional del puerto en que se fondeaba; y por eso en Barcelona izábamos la española; pero como no se nos presentaba esta

ocasión, más que una vez cada dos meses, la subíamos, no con las llamadas y preparativos de reglamento ni á los acordes de una marcha real—que, si solemne, es ceremonia que, por lo repetida, en buques de guerra, pasará como cosa corriente en casos normales—pero, sí, acompañada por un mental *sursum corda* entusiasta y anhelante; siguiéndola con nuestras miradas hasta que llegaba al tope y nos asegurábamos de que no quedaba enredada entre los amantillos de la verga ó las burdas volantes; y cuando una vez arriba, flameaba airosamente, con sus preciosos colores, realzados por el sol del Mediterráneo, nos parecía que se ufanaba al ver á su hija, la de popa,—blanca y azul, como el manto de la Patrona de nuestras Indias—ejerciendo de soberana en buques de tan alto porte, para desarrollar, más y más, sus relaciones amistosas y comerciales con la madre Patria.

La derrota á Gibraltar, señalada por los cabos de San Antonio, Palos y Gata, no tenía nunca variación; y después de tomar en aquella bahía, alguna carga procedente de las costas de Málaga, y rellenas las carboneras y los aljibes, continuábamos nuestro viaje.

Algunos de éstos, hacíamos escala en Santa Cruz de Tenerife, para tomar pasajeros, en cuyo caso rellenábamos nuevamente las carboneras; pues cuando no teníamos esa escala, nuestra derrota era por el O. de las Canarias, avistando la isla Palma.

Cuando fondeábamos en Santa Cruz, lo hacíamos muy cerca de la cabeza del muelle, en 12 á 15 brazas (20 á 25 metros); y no debe fondearse más afuera, porque se caería en braceajes demasiado grandes; además de que, viniendo el carbón en barcazas á remo, se alargaría mucho la operación de su embarque. La ciudad de Santa Cruz es muy bonita y muy aseada; y como recuerdo de su defensa contra los ingleses y especialmente contra el ataque de Nelson en 1797, se ven haciendo de guardacantones en las esquinas de las calles, los cañones que les tomaron, así como conservan y enseñan, como patrióticas reliquias, en una de sus hermosas iglesias, dos banderas que ganaron en la contienda.

Su comercio consistía en la época á que me refiero, en la exportación de productos agrícolas (entre los que se contaba la cochinilla por unas 4.000 toneladas) procedentes de la misma isla y de otras del grupo, por valor, de más de 25 millones de pesetas. La importación era próximamente por una mitad de ese valor ó sean 12 millones; pero creemos que la importancia marítima de Santa Cruz, apesar de ser la capital de las islas, habrá disminuído mucho desde la construcción del puerto de La Luz en Las Palmas, que ha adquirido un desarrollo notabilísimo.

En el fondeadero ó rada de Tenerife se está muy bien, aunque son temibles los temporales del S. E. que son allí de *travesía* y pueden ha-



cer garrear las anclas, sino se tienden bien y con mucha cadena.

Desde las Canarias seguíamos rumbo á pasar cerca del archipiélago de Cabo Verde, para continuar luego al S. O. Cortábamos la Equinocial, tanto en los viajes de ida como en los de vuelta, por el meridiano de  $24^{\circ}$  (minutos más ó menos); y en uno de los viajes notamos, por esa longitud, y en una zona que abarcaba desde el paralelo de  $5^{\circ}$  al N. hasta el de  $5^{\circ}$  S., corrientes que se dirigían al N. O., con velocidad de una milla por hora.

Las brisas ó vientos alisios del N. E. nos soplaron generalmente entre la latitud de  $6$  á  $9^{\circ}$  N. hasta la de  $30^{\circ}$ ; aunque hubo viaje que perdimos el N. E. en el paralelo de  $19^{\circ}$ ; y después de una zona de calma y ventolinas variables, con fuertes turbonadas, que se anunciaban con celajería y compactos nubarrones de un color obscuro imponentísimo y cariz amenazador, encontrábamos el otro alisio del S. E., generalmente al N. del Ecuador.

Pasábamos después á la vista de la isla de Fernando de Noronha—islote que sirve de presidio al Brasil á quien pertenece—y recalábamos á Cabo Frío; y después de ver las islas Redonda y Raza y los altos montes que forman la boca de Río Janeiro, nos dirigíamos á este puerto, llevando la proa un poco á babor del castillo de Santa Cruz y á estribor del monte conocido por Pan de Azúcar y fondeábamos por la parte del

Este de la islita y fuerte de Lage á esperar la visita sanitaria. Pasada esta visita, navegábamos á fondear definitivamente para desembarcar el pasaje y la mercancía, por la parte E. de la isla de las Enchadas, en cinco brazas de fango y arena, con veinte de cadena.

\* \* \*

Antes de seguir adelante, voy á referir un encuentro chistoso que tuvimos en uno de estos viajes, dos días antes de llegar á Río Janeiro.

Una noche del mes de Junio, navegábamos por esa costa del Brasil, en demanda de Cabo Frío, con cielo cubierto y viento fresco del N. al N. N. E., cuando á cosa de las ocho, divisamos una fogata, á bastante distancia, por la mura de babor. Apagose pronto esa fogata, pero renaciendo al poco rato, continuó en tal manera apareciendo y ocultándose á cortos intervalos.

Como lo que veíamos, no era luz ni farol de los que acostumbran mostrarse en el mar, para evitar abordajes, sospechamos pudiera ser un buque con fuego, ó que por cualquiera otra causa, empleaba ese medio para pedir auxilio; así es que, después de pensarlo y discutirlo breves momentos, cambiamos nuestro rumbo y nos dirigimos hacia el punto en que la fogata errante se divisaba.

Juzgábamos nosotros que si se trataba de algún barco en peligro—como parecía serlo—al

ver nuestras luces de situación, acortaría aparejo ó navegaría en demanda nuestra; pero, nada de eso ocurrió; la fogata intermitente, seguía distante, y nos llevó á calcular que el buque que la ostentase, debía navegar en popa, haciendo, lo menos, sus ocho millas por hora.

Conjetura tras conjetura, íbasenos haciendo pesada aquella broma, si es que broma era; pues si por un lado, nos parecía un poco duro seguir viaje sin aclarar aquel enigma, nos desagradaba por otro, ir tanto tiempo fuera del rumbo, porque aunque la distancia se iba acortando, era poca la que ganábamos al misterioso fuego.

Seguía éste sin variación, exhibiéndose con intervalos de pocos minutos, cuando al estar ya cercanos, pero sin divisar aún bulto ninguno, en la obscuridad densa de la noche, nos pareció oír como gritos ó alaridos que nos metieron en mayor confusión, puesto que si realmente era gente que necesitaba socorro, debiera, como hemos dicho, maniobrar á nuestro encuentro, á no ser que ocurriese alguna lucha en que unos pidiesen auxilio y á otros conviniese huír.

Acertó, en este momento, á subir al puente, uno de los pasajeros, argentino muy ilustrado, pero muy intransigente en materia religiosa, quien, con otros pasajeros, había estado á popa comentando lo que ocurría; mas como él era de los recomendados, que se suelen permitir subir, de cuando en cuando, al puente de guardia, lo hizo también esta vez, para saber lo que opiná-

bamos de la extraña fogata. Y al ver que no teníamos idea fija, tomando el asunto medio á chacota, y quizás siguiendo en algo, el temperamento de sus ideas, nos largó de sopetón, esta pregunta:

—¿Qué latitud han observado ustedes, hoy?

—Pues, próximamente, ha sido de 15° y algunos minutos, Sur.

—Y en este momento ¿á qué altura se consideran ustedes?

—Estaremos á unos 17° y medio.

—¿Y de longitud?

—La longitud, será de unos 28° O., minutos más ó menos.

—Pues, justamente;—dijo ufano nuestro buen señor—estamos casi en el paralelo de los Abrojos; y, ¿no se les ocurre á ustedes nada?

—A mí no se me ocurre más—dijo uno de los oficiales—sino que precisamente en las aguas que ahora surcamos, fué donde el héroe donostierra, don Antonio de Oquendo, al mando de una escuadra española, batió é hizo correr á otra holandesa, aunque no sin pérdidas sensibles para la nuestra; pues aquí perdimos la nave Almiranta, que, por cierto, la mandaba un ilustre hijo de Portugalete, que murió como un valiente; el general Vallecilla.

—Y bien; ¿aun no caen ustedes en la cuenta?

—Pues, no; no sabemos lo que quiere usted decir.

Y entonces el argentino doctor—pues que

doctor era—medio en broma y medio prendado de su peregrina ocurrencia, nos dice:

—Pues demostrado que la luz que vemos no es de buque en peligro, puesto que corre ó procura huír de nosotros, yo me aventuro á decir, que pudiera ser el alma de Hanspater, que, sin entrada en el cielo, anda errante en busca de su derrotada y fugitiva escuadra.

—No gaste usted bromas de tan mal género; —hubo quien le contestó.

—Oquendo, que tantas proezas hizo, conquistó aquí su mejor timbre de gloria; pero el general Hanspater, murió como un bravo defendiendo la enseña de su patria, y gozará hoy del premio que Dios reserva, sin duda ninguna, á cuantos con leal corazón y buena fe á toda prueba, mueren en el cumplimiento de un deber, siempre santo, como lo es el de defender la honra de su Patria y lo que su Patria considera sus derechos.

Y con esto, enmudeció nuestro buen doctor; dijo luego algunas palabras para enmendar su *plancha*, y descendió del puente, cuidando bien de no referir la escena á los compañeros que sobre cubierta le esperaban.

Alcanzamos por fin al errante fuego, producido, según vimos, por los tripulantes de un pequeño bergantín goleta; y cuando puestos á su costado, al alcance de la voz, les preguntamos con la bocina,—«¿qué era lo que les ocurría?» nos contestaron,—extrañados de la pregunta—«que no les ocurría nada.»

—Pues entonces,—les digimos—¿á qué hacen ustedes esos fuegos, y á qué dan ustedes esos gritos?

—¡Ah, señor;—contestó, uno, desde la popa—¿no sabe vuesa merced, que estamos á 28 de Junio, y que mañana es la fiesta de San Pedro, y son también los días de nuestro Emperador?

Excuso decir que nos quedamos, mirándonos unos á otros, con un palmo de narices; y el capitán, dando al timonel la orden de «¡á rumbo!,» bajó del puente, y no se si fué á su camarote, ó á poner en parangón esta plancha, con la del doctor argentino.

\* \* \*

No será fácil encontrar puerto con más formalidades y reglamentos que Río Janeiro, de donde no puede salirse después de la puesta del sol y aun para hacerlo de día, se necesita recibir de la comisión de policía, el santo y seña, ó sea la palabra de orden que hay que mostrar al pasar á la salida, frente al castillo de Santa Cruz; y donde los carabineros que, como en España, están á bordo mientras hay carga extranjera, no se conforman, como los nuestros, con que se les dé (si se quiere) una modesta comida en un rincón del barco, sino que han de sentarse, *precisamente*, en la mesa de primera clase.

Pero por otro lado no sería fácil hallar bahía más pintoresca, por la infinidad de islas que se levantan por toda su gran extensión, y por la

perspectiva que ofrecen la multitud de ensenaditas, por su parte E. y S. E. y los altos montes que la circundan, y por la hermosa ciudad de Río Janeiro, extendida en forma de arco por la parte O., dejando ver, desde la bahía, las torres y cúpulas de sus grandiosos edificios públicos, y el arsenal en donde construyen magníficos buques acorazados.

Mas con todas sus bellezas, era el de Río Janeiro, puerto poco simpático para nosotros; pues casi todos los viajes que hicimos, experimentamos grandes lluvias, y durante el verano, ó sea de Diciembre á Marzo, el calor se hacía insoportable, especialmente cuando nos tocaban días de viento calmoso. Y no digo nada de la fiebre amarilla, que suele hacer horrorosos estragos, porque afortunadamente, como nuestra parada allí nunca era mayor de un día y apenas pisábamos la tierra, no tuvimos ningún atacado.

Navegábamos desde Río Janeiro con rumbos cercanos al S. S. O en busca del Río de la Plata, y al aproximarnos al paralelo de 35° S., después de asegurarnos bien de la latitud por observaciones astronómicas ó por una cuidadosa estima, corríamos al O. corregido, á recalar unas veces, al Cabo de Santa María y otras á la costa, entre las puntas José Ignacio y del E., sondando á menudo cuando el horizonte y las tierras estaban ofuscadas, para evitar un encallamiento en ese río que mereció el nombre de «Infierno de los marineros» á los primeros españoles que lo

navegaron. Continuábamos por el S. de las islas de Lobos y Flores á corta distancia de ellas, y después de dar el suficiente resguardo á la saliente punta Brava (que engaña mucho de verla en el plano á verla *sobre el terreno*) nos dirigíamos á fondear en la rada de Montevideo; la ciudad más española, en mi concepto, de la América del Sur.

La navegación del río, entre Montevideo y Buenos Aires, la hacíamos en 10 ó 12 horas (según la dirección de la corriente) generalmente de noche, pero siempre bajo la dirección del inteligente práctico ó baqueano señor Labin; y la derrota solía ser la siguiente: A la ida á Buenos Aires, gobernábamos desde Montevideo unas 30 millas con rumbos de S. O. hasta avistar la luz de punta Indio en la costa S. del río, y desde ese punto tirábamos al N. O. y O. N. O. á pasar cerca del faro flotante del Banco Chico, y ya libres de la angostura, seguíamos con rumbos al O. hasta que divisábamos, por la mañana, los buques fondeados y el Pontón de la policía del puerto. Este Pontón que lo mandaba el apreciable señor Benetti, nos servía de guía para elegir buen fondeadero, allí en La Canal, á unas 6 millas de distancia al N. E. de Buenos Aires, pues el puerto magnífico que hoy existe al pie de esa ciudad, sólo estaba aún, en la mente de algunos buenos patriotas.

A la vuelta de Buenos Aires á Montevideo, llevábamos exactamente la misma línea de de-



rrota, pero recorrida, como es natural, en sentido contrario.

En Buenos Aires parábamos unos seis ú ocho días, de los cuales, nos permitían pasar en tierra, dos á cada oficial; pero aunque la Compañía pagaba, generosamente, nuestro hospedaje en el Hotel de París ó en el Argentino, nosotros preferíamos la sociedad de la ferretería de Londres en donde, entre buenos paisanos, como Sugasti, Arana, Lejárcegui, Arechavala y otros, hablábamos y discutíamos sobre *cosas de la tierra*, para ir luego á comer á la famosa *cancha* de Rivadavia (que creo que ya no existe), en donde á las horas reglamentarias de almuerzo y comida, desde el tufo que salía de la cocina, hasta el eco de las conversaciones, todo trascendía á vasco-navarro.

No existía aún la plaza Euskara, á la que transportaron los entusiastas hijos de Vasconia, todos los juegos y diversiones de su país, para solazarse en los días festivos, al rededor del retoño del árbol de Guernica; como tampoco existían otra porción de sociedades de españoles, de otras provincias, que florecientes y bien organizadas, sostienen muy alto el nombre de España; así es que, aunque Buenos Aires era ya entonces la hermosa y próspera ciudad de anchas y rectas calles y de espaciosas plazas con suntuosos edificios públicos; y aun cuando su comercio era de muchísima importancia, sería ridículo y hasta contraproducente que yo es-

tampase aquí los datos que en aquel tiempo anoté. ¿De qué serviría la descripción que yo pudiera hacer de una población que ha duplicado en extensión y cuadruplicado en número de habitantes, desde la época á que me refiero; de un comercio marítimo que recibía sus mercancías en los muelles por medio de carros de bueyes, que entraban en el agua hasta casi cubrir las ruedas, para recibir la carga de las barcazas ó *balleneras* que quedaban varadas á distancia, y hoy la recibe, directamente, de los grandes vapores que atracan á los muelles de su puerto?

Nada en efecto podría decir que fuese de algún interés y no sea conocido de todo el mundo; así es que, solamente copiaré como datos de comparación, para que resalte el progreso de esta ciudad—fundada por los españoles Mendoza y Garay—que su comercio de importación y de exportación, que, era por los años del 72 al 74, de unos 50 millones de pesos en cada uno de esos ramos, ha llegado á duplicarse; y que la inmigración, que se componía, en su mayor parte, de italianos y españoles (pero especialmente de italianos) y que nos parecía entonces considerable, ha sufrido tan notable aumento, que de 20 á 30.000 individuos que entraban por año por el puerto de Buenos Aires, ha llegado ese número á más de cien mil. La exportación consiste principalmente en lanas, cueros salados, carnes saladas ó conservadas por procedimientos químicos, sebo, maíz, etc.; y la im-

portación, en objetos manufacturados, tejidos de todas clases, loza y cristalería, ferretería, vino, etc.

\* \* \*

La Comisión directiva de la Compañía, que presidía dignamente el señor don Jaime Llavallol—argentino muy distinguido, muy ilustrado y amante de los españoles—tenía siempre un gusto especial en venir á bordo el día de la salida; y nosotros que la recibíamos con el vapor empavesado y lo mejor *tenido* posible, la despedíamos con saludo de cañón. Y poco más tarde, haciendo que se separasen de los costados la multitud de botes y *balleneras* que habían traído á los pasajeros y sus acompañantes, largábamos un último cañonazo, al estar el ancla á pique; y entre ¡hurras! saludos y griterío inmenso, y lloros y recomendaciones de última hora de los que se quedaban á los que iban, y viceversa; impávidos nosotros, como hechos y endurecidos ya á tales escenas, que nos parecían repeticiones de otras anteriores—aunque para muchos fuesen, todo un poema de ternura y de dolor—dábamos la señal de ¡avante! y nos alejábamos, pensando solamente, en si el horizonte estaba más ó menos claro, ó en si la corriente tiraba para el S. E. ó para el N. O.

Cargábamos en Montevideo algunos fardos de lana para Europa y carneros vivos para Río Janeiro; y, en este puerto, recibíamos buen nú-

mero de sacos de café para Marsella y Génova, y algunos pasajeros. De Río Janeiro hacíamos rumbo á las islas de Cabo Verde, cortando el Ecuador, como ya queda dicho, por los 24° de longitud; y como entre los pasajeros siempre venían algunos enfermos, de esos á quienes los médicos, por no saber ya que recetarles, les recomiendan los aires patrios, no hacíamos nunca esa travesía, sin la triste ceremonia de arrojar alguno al mar, con las formalidades de uso.

Después que el médico, acompañado por el oficial de guardia y el encargado de la tercera clase y del hospital, constataba y certificaba el fallecimiento, subíase el cadáver á cubierta, envuelto en una manta, con todo el sigilo posible, á eso de la media noche, para no alarmar á los demás pasajeros (quienes generalmente no se enteraban del fallecimiento); atábanse á los pies del fallecido, cuatro ó seis parrillas de los hornos de la caldera, y se le colocaba sobre una tabla, tocando los pies á la borda de sotavento por cerca del palo de trinquete y suspendido el busto y la cabeza por dos ó tres marineros. Cuando estaba en esta posición, se paraba la máquina y avanzando el oficial de guardia al puentecito que formaba el techo de la cocina, descubriéndose religiosamente como todos los circunstantes, rezaba en alta voz un Padre nuestro; y al decir *Requiescant in pace*, suspendían el cadáver los marineros que lo sostenían y lo despedían al mar en posición perpendicular. Un minuto después,

oíase nuevamente el ruido de las hélices y volvía todo á bordo á su ser y estado, aunque duraba la emoción producida por la triste ceremonia.

Cuando hacíamos la escala de Río Janeiro, nos proveíamos de carbón en ese puerto, en cantidad suficiente para llegar á Gibraltar; pero en las épocas en que la mortandad, por la fiebre amarilla, arreciaba en la capital brasileña, suprimíamos esa escala, tanto para evitar un contagio á bordo, como para librarnos de largas y costosas cuarentenas. En estos casos, tomábamos carbón en Montevideo, y hacíamos la escala de San Vicente de Cabo Verde, para reponer el combustible.

Sabido es que el archipiélago de Cabo Verde, lo forma un grupo de diez islas, pertenecientes á Portugal, y situado entre los 14 y 17° de latitud N., á unas 140 leguas de las costas del Senegal. Esta escala servía de recreo y descanso á pasajeros y oficiales; pues mientras los jornaleros embarcaban el carbón, nos dedicábamos, cada cual, á lo que le era más agradable; ó á pescar en la bahía, que era muy abundante en peces, ó á dar un paseito por tierra y charlar un rato con aquellas buenas mujeres, que se encontraban sentadas á las puertas de sus pobres viviendas.

Casi toda la población pertenecía á la raza negra, incluso el cura del pueblecito, según tuvimos ocasión de comprobar un domingo que estuvimos allí y fuimos á misa; y por mi parte,

puedo asegurar, que nunca me ha parecido la Hostia más blanca, que cuando la ví elevada por las manos de aquel sacerdote. Pero así como bajo cutis blancos y sonrosados, se esconden á veces almas muy negras, bajo aquella piel de ébano, había—según allí nos aseguraron—un alma blanca y hermosa, y un corazón todo bondad. En una palabra, que si—negro—era un sacerdote de oro, y no recuerdo *si el cáliz era de leño*.

Ya que me vienen á la memoria, no quiero pasar adelante sin referir dos anécdotas, que, aunque poco interesantes, se refieren á costumbres ó ignorancia quizás, de algunos naturales de esas islas. Teníamos, á bordo, en calidad de mozos, dos buenos negritos de Cabo Verde; estábamos en Génova, con los vapores desarmados ó *amarrados*, por razones que se detallarán á su tiempo, y comíamos los oficiales españoles de los tres vapores, todos reunidos y por nuestra cuenta.

Como medida económica, habíamos nombrado *Jefe* de cocina á uno de esos buenos *morenos*, y ayudante, al otro morenito, su paisano.

Llegó la Semana Santa, y como los marinos en general, en cuestión de vigiliass no somos del todo ortodoxos (pensando, bien ó mal, que el que no ha de disfrutar de la fiesta, no está obligado á guardar su vigilia) y sólo respetamos tres días en el año, el oficial encargado del rancho, siguiendo la costumbre y el precepto, or-

denó que el día de Viernes Santo no pusiesen comida de carne.

—«¡Oh! mi sabe, señor;» contestó el moreno —que, como casi todos los de Cabo Verde se llamaba Antonio—«en nuestra tierra también, mañana muere Dios, y se respeta mucho, señor.»

Efectivamente, al siguiente día, después de haber recorrido las iglesias de Génova, viendo los monumentos con los monumentales ramos de bellas flores que allí yacen colocados por manos no menos bellas; y de haber oído las siete palabras explicadas y comentadas por oradores de verbosidad y mímica arrebatadoras, nos fuimos á bordo á la hora de comer. Sirviéronos la sopa y el potaje, que, como platos nuevos para el improvisado cocinero, algo dejaron que desear; pero esperábamos resarcirnos con el principio, cuando aparece mi buen ayudante, con una gran fuente con dos pollos muy doraditos y artísticamente rodeados de patatas fritas.

—¡Pero, hombre de Dios! ¿no os digimos anoche y quedamos de acuerdo, en que hoy no se comía carne?

—«No tiene, señor; en nuestra tierra, pollo, es ave; no es carne, señor.»

Y no hubo medio de convencer de otra cosa á los morenos, que se comerían—tranquilos en su conciencia—uno de aquellos pollos, mientras nosotros por respeto á la solemnidad del día echamos mano del recurso á que acuden muchas amas de casa, cuando la cena no gusta; y comi-

mos huevos con patatas fritas. Mientras que parodiando al elocuente capuchino de la iglesia de *Sant' Ambrogio*, exclamábamos: *Padre, perdonateli, che non sanno, ciò che si fanno.*

La otra pequeña anécdota consiste en que notando que al *maestro* cocinero, le crecían las barbas más de lo regular, para profesión que requiere gran limpieza, le indicamos, un día, que debiera afeitarse, y nos contestó, que ya había escrito á su padre, pidiendo el permiso; porque en su tierra, ningún hijo osaría poner navaja en la cara, sin el consentimiento paterno.

Desde Cabo Verde hacíamos rumbos al estrecho de Gibraltar, pasando por entre la Madeira y las Canarias, recalando al Cabo Espartel; y después de reconocer el memorable de Trafalgar y las tierras de España y Africa, que forman aquella especie de embudo, navegábamos por la medianía del estrecho, aprovechando la corriente que, como se sabe, corre siempre del Atlántico hacia el Mediterráneo. Dando después el resguardo debido al peligroso bajo *La Perla*, entrábamos en Gibraltar, en donde recibíamos carbón para el consumo, con bandera de cuarentena; pues unas veces por haber tocado en Río Janeiro, y otras por fallecimiento de algún pasajero, nunca nos admitían á libre plática en España, ni en ese puerto, que en asuntos de sanidad, por razones de conveniencia propia, sigue las disposiciones españolas.



El avistar la costa española—primera tierra del continente europeo que veíamos en esos viajes—era siempre un acontecimiento y llenaba de gente las bordas de proa; pues unos porque venían ansiosos de llegar á su patria, y otros porque era la primera vez que veían tierra de Europa, y todos por la alegría que produce ver el término de un largo viaje, miraban y remiraban con satisfacción infantil, la faja azul obscura que á lo lejos se divisaba, habiendo un motivo de griterío y de algazara cada vez que el más acostumbrado ó de mejor vista, divisaba una torre ó una casita blanca, sobre la costa que se acercaba.

Hubo ocasiones en que la vista de las costas de España, se celebraba más positivamente; como por ejemplo, en un viaje que venía de pasajero, un rico capitalista de Montevideo, el señor Cibils, catalán, que hacía muchos años que faltaba de España; y generoso como lo fué durante todo el viaje, ordenó al mayordomo que sacase Champagne, para los de popa y los de proa. Creo que se bebieron aquel día, más de setenta botellas del espumante vino, y excuso decir que menudearon los vivas á España, á Montevideo, á Cataluña, á Cibils y á Italia.

Otro de los viajes, rendí yo guardia á media noche, justamente cuando se avistó la luz del cabo Trafalgar; y notando al ir á acostarme, algún *jaleo*, en el salón de popa, me acerqué por allí, y vi que el capitán, el comisario y el gerente

de la Compañía, señor Etchegaray, con otros pasajeros, celebraban con fiambres y el indispensable vino espumoso, el feliz arribo á las costas europeas. Entráronme deseos de participar de aquel animado *banquete*, aun á costa de la *ración* de sueño que eché al *Debe* de la cuenta del puerto, y entre cortés y decidido, me presenté en el salón, diciéndole al capitán:

—«Ya se ve la luz de Trafalgar.»

—«¿Trafalgar?»—dijo el gerente—«pues siéntese *no más*; y beba y coma á la gloria de los valientes españoles que aquí perecieron en día memorable.»

—Y pronto y bien mandado, sentándome *no más*, tomé parte en la improvisada fiesta; en la que no faltó quien brindara—«á la gloriosa memoria, de aquellos héroes, que, como Churruca, Gravina y Alava, prudentes y sabios para aconsejar el desistimiento de la inoportuna salida de Cádiz, que causó aquella rota gloriosa, supieron pelear y morir en defensa de la Patria, en tales términos, que conmovieron á sus mismos vencedores; pues admirados éstos, entonces y después, ante luchas tan heróicas como la del navío *San Juan Nepomuceno*, al gozar de su triunfo, lo han hecho, respetando siempre, el nombre y la memoria de los dignos rivales de su glorificado Nelson.»

—«¡Bravo! ¡bravo! ¡viva España! ¡viva la marina española! ¡viva la argentina! ¡viva la oficialidad del *Pó!*»

Tales fueron las exclamaciones que siguieron al brindis patriótico, y con ellas se disolvió la agradable reunión; y mientras los que no tenían que velar, salieron á cubierta y el capitán subió al puente esperando divisar pronto la roja luz de Tarifa, nosotros nos fuimos al catre á dormir un rato, hasta que nos llamasen para la entrada en el puerto.

La salida de Gibraltar requería siempre mucha precaución, especialmente si era de noche y reinaba el levante, por el sin número de buques que se encontraban en la boca del estrecho; pero así que entrábamos en el Mediterráneo, navegábamos con más tranquilidad á longo de la costa de España. En el Cabo de la Nao tirábamos rumbo á Marsella, de cuyo puerto son excelentes puntos de reconocimiento la torre de Planier y su potente faro eléctrico y la estatua de Nuestra Señora de la Guardia, que, convertida en ascua de oro, cuando reflejan sobre ella los rayos del sol naciente, la hacen visible aun entre la bruma que circunda generalmente por las mañanas, á las grandes ciudades.

Desembarcábamos en el puerto y lazareto de Frioul, los pasajeros y carga destinados á Marsella y Barcelona, y salíamos después para Italia; al lazareto de Spezia ó Varignano, si llevábamos patente sucia; y si ésta era limpia, íbamos directamente al puerto de Génova, cuya ciudad edificada en anfiteatro y presentando un panorama encantador con sus magníficos palacios y

las numerosas torres y cúpulas de sus numerosas iglesias, mirábamos, siempre con gusto, al divisarla de muchas millas á la mar.

En el puerto de Génova, que era nuestro puerto de armamento, y en el que se limpiaban los fondos y se hacían las pequeñas reparaciones de máquina y casco, solíamos estar de 25 á 30 días cada viaje; durante los cuales, se descargaba y se cargaba nueva mercancía, proveyendo el buque de cuanto era necesario para el nuevo viaje. Esas largas temporadas, en edad en que cumplido el deber á bordo, no teníamos otras preocupaciones, nos hicieron entrar con facilidad en una clase de vida, casi genovesa; pero como de nuestra vida en Génova, he de decir algo, antes de que, con la ayuda de Dios, concluya este manuscrito, voy á ocuparme de los *acaecimientos* principales ocurridos en esos viajes á Buenos Aires, cuyas derrotas quedan apuntadas.





## VII

### Viajes entre Génova y Buenos Aires

---

Un pampero en las costas del Brasil.—¡Pobres pasajeras!—Un choque en el Mediterráneo.—El cólera á bordo.—Ochenta atacados y veintiún fallecidos.—Quince dias de cuarentena.—Niebla en el Estrecho de Gibraltar.—Paso de La Línea.—Fiestas de Neptuno.—*Sfortunata fanciulla!*—Fiesta religiosa.—La Línea á través de un vidrio.



ECHA la descripción de la derrota que seguíamos en nuestros viajes al Río de la Plata y en el regreso á Europa, fáltanos—para que el *diario* sea completo—copiar los *acaecimientos*; pero como ya queda dicho, que sólo hemos de anotar los que sean menos fútiles, pasaremos por alto todo lo que tenga carácter personal y

los pequeños temporales y otros accidentes y cambios de vientos, que caerían, como losa de plomo, en estas narraciones, sin interés ninguno para la ciencia náutica, ni quizás, para el paciente lector que haya llegado á estas alturas.

Y aun suprimiendo detalles, antes faltará el arte y el talento que sepa aprovechar, que campo y material en donde poder desenvolverse; pues como el que mucho anda, mucho ve, aunque dejemos para otro capítulo el hablar algo del golfo de Lyon y del Mediterráneo, tenemos para el presente; un pampero en las costas del Brasil y del Uruguay; un choque en las de Málaga; una epidemia colérica en pleno Océano; nieblas en la boca del Estrecho, y fiestas en el corte de La Línea.

Afortunada ó desgraciadamente para mí, han leído ustedes—corteses lectores—lo bastante para no hacerse ilusiones, tocante á lo que saldrá del plan presentado; pero, ¿no es cierto, que, como otras veces he dicho, da pena que sea un *aficionado*—más ó menos *mero*—el que con tales elementos cuenta?

Sí, que lo es;—dicho sea con toda sinceridad;—los acontecimientos indicados arriba, desenvueltos por quien sabe describir y tiene imaginación, instrucción y talento para ampliarlos y darles colorido, darían por sí solos, tema y datos suficientes para escribir un libro entero; pero yo, que, como el portugués del cuento, estoy ya, casi asustado de mí mismo, al ver el número de cuar-

tillas que voy cubriendo de tinta, me esforzaré para hacer con ellos un capítulo más, en mis pobres pero verídicas narraciones.

\*  
\* \* \*

*Un pampero.*—Ya comprenderá el que lea, que no vamos á referirnos ni al habitante de las estepas inmensas de la República argentina, ni á cierto pájaro marino que lleva aquel nombre y que suele verse por los mares de la América del S.; sino á uno de esos temporales, peculiares de las costas meridionales del Brasil y del estuario del Plata, que soplan, con furia, del rumbo S. O., y por lo cual, se supone que vienen por encima de las extensas llanuras, llamadas Pampas.

Esta rica lengua nuestra, que está llena de refranes, tiene también uno muy comprobado para predecir los pamperos; pues todo el que ha navegado por aquellas costas, sabe y reconoce como una gran verdad, que, «tras norte duro, el pampero es seguro.»

Otro indicio inequívoco del pampero, es también, además de la marcada bajada del barómetro, el ver en las jarcias, una especie de hilachas ó telarañas, como las que aparecen en los mares de Cádiz, al aproximarse los fuertes vientos del Levante; así es que nosotros, al notar, un día que navegábamos de Río Janeiro á Montevideo, con viento duro del N., que el horizonte se cerraba y tomaba mal aspecto, despidiendo fusila-

zos ó relámpagos por el tercer cuadrante, nos preparamos para recibir al bravo mensajero de los Andes.

Como no había velas que aferrar, nuestra faena se redujo á trinear fuertemente cuanto pertrecho había bajo y sobre cubierta, y á colocar y cerrar las claraboyas ó *bocaportos*—como allí los llamábamos—y á recomendar á los pasajeros que no fuesen imprudentes en subir sobre el castillo ó á sitios en que pudieran sufrir algún gran golpe, ó ser arrebatados por la mar.

Poco después de mediodía y tras un corto intervalo de calma, rolose el viento al N. O. y O. hasta fijarse en el S. O., soplando duro y levantando en seguida una mar tan espantosa, que nos obligó á disminuir la marcha, y á que los maquinistas echasen ó pusiesen en juego los reguladores, á fin de que la máquina no sufriera tanto, cuando en las tremendas cabezadas del vapor, quedaban las hélices, girando violentamente al aire, ó casi fuera del agua.

Los golpes de mar que entraban por la proa, barrían la cubierta; así es que, acostumbrados nosotros á ver, durante el viaje, tanto pasajero y tanto bullicio, por donde quiera que tendíamos la vista desde el puente de guardia, sentíamos entonces como una impresión melancólica, ante aquella soledad á bordo y aquel rugir de los elementos en rededor nuestro; oyendo, en vez de los alegres cantos napolitanos y milaneses, el triste graznido de las aves marinas, que, como



sucede siempre, durante los temporales, no se separaban del buque.

Al siguiente día, porque no podían sostenerse firmes—no se si las cacerolas sobre los hierros ó los cocineros sobre sus pies—no hubo comida de cocina; y el que tuvo apetito, á popa y á proa, comió fiambres y pan y queso. Por de contado, que, entre los pasajeros, hubo muy pocos que pensaron siquiera en comer; pues unos por el mareo, y otros por las violentas sacudidas del vapor, que se notan doblemente bajo cubierta, estaban todos ó casi todos, asustados y tendidos en catres y rincones.

En los camarotes de popa y en el salón de señoras, sólo se oían gritos y lamentaciones á cada sacudida del barco; sin que bastaran á tranquilizar los ánimos de aquellas afligidas gentes, las consideraciones que se les hacía para convencerlas de que era aquel un temporal, duro en verdad, pero que pasaría pronto, como habían pasado otros, en ocasiones semejantes.

Pero donde estaba el laberinto y el griterío y la confusión, era á proa; especialmente en el departamento de mujeres ó señoras de tercera clase. Al entrar en aquella vasta sala y ver centenares de mujeres, jóvenes unas, viejas otras, y otras de *cierta* edad, que acostadas, sentadas ó tiradas por el suelo, gritaban, retorcían las manos y miraban al cielo—ó más en verdad, á las tablas de la cubierta—con el espanto en los ojos, se le helaba á uno el corazón. Pero al fijarse

luego en las posturas académicas, que algunas, sin querer, habían tomado; y á la vista de aquellos cuadros vivos y aquellos desnudos, que, con seriedad y formalidad (más ó menos fingidas) cubríamos con las mismas ropas de las interesadas, al acercarnos á consolarlas y darles ánimo, concluía uno por reirse del conjunto.

Unas invocaban á la *¡Madonna Santissima!* otras lloraban clamando á *Dío*, y las pobres napolitanas gemían diciendo: «¡Mamma mía, tutto é finito!» Y era tal su desconsuelo, y tan grande su temor, al verse allí encerradas, en aquella pestilente atmósfera, que ellas, y, lo por ellas allí sembrado, producía; sintiendo á cada momento el espantoso crujir del barco, y el viento que silbaba y el agua que andaba sobre cubierta, que cuando llegaba alguno de los oficiales para ver si había novedad y para darles ánimo, le agarraban, le abrazaban, le besaban y le estrujaban para que no marchase de allí; tal era la influencia que sobre ellas ejercíamos—especialmente en esos momentos—*los señores de los galones*, y mucho más cuando les exhortábamos á no afligirse, dándoles esperanza de que el temporal duraría pocas horas, y pasaría sin causar averías.

«*¡Ah caro capitano!*»—decían las más incrédulas—*Lei non vuol dirci che siamo nell' último giorno della nostra vita;*» y se echaban á llorar desconsoladas, haciéndonos acercarnos nuevamente á ellas, para procurar arrancarles aquella

idea de desesperación; lo que hacíamos con doble gusto, si se trataba (como se trataba muchas veces) de alguna *brunetta* ó *biondina*—de las que solía haber muy agraciadas—y con gusto sencillo ó sea con sólo el plácido gusto del acto de caridad, si tocaba alguna de las de *cierta* edad, ó señora mayor.

Cuando conseguíamos tranquilizarlas ó medio tranquilizarlas, era un espectáculo hermoso—que alguna vez hizo saltar las lágrimas del que ahora lo relata—verlas incorporarse y ponerse á rezar el Rosario, entonando á coro, estrofas y plegarias que, dado el sitio y el momento, resultaban sublimes y tiernamente conmovedoras.

En la tercera clase de hombres, apesar de estar ocupados casi todos los catres, reinaba completo silencio. Los pasajeros del sexo masculino, cuando se marean en comunidad, y el temporal no les deja humor para bromas, arrojan de sí lo que les estorba ó no quiere asimilarse en sus vísceras, y se están en el catre, callandito: *senza chiasso né rumore*.

Al siguiente día, los recalmones del viento y la subida lenta, pero continuada, del barómetro, nos anunciaron la decadencia del temporal, que concluyó rolándose el viento, cada vez más flojo, por el S. y S. E., al primer cuadrante.

Viéronse entonces aparecer caras asustadas por claraboyas y puertas, y empezose á poblar la cubierta y el salón de popa. Los hombres muy disimulados, y con ese empeño inocente é inex-

plicable que tiene todo el que se mareo, en hacer creer que no se ha mareado, (siendo el mareo, ó al menos el movimiento del vientre, la cosa más natural del mundo); y si se les preguntaba, si habían sufrido mucho, todos contestaban, con pequeñas variantes:

— «¡Quiá!; no, señor; yo nunca me mareo, y eso que en otros viajes hemos encontrado temporales más fuertes. He estado abajo por temor á la lluvia y sobre todo á los golpes de mar que entraban en cubierta.»

Pero las pobres mujeres; ¡ah!, éstas no ocultaban ni podían ocultar lo que habían sufrido. Pálidas, desencajadas, ojerosas, con el cabello en desorden y los chales ó mantones medio caídos, caminaban desfallecidas y dando vaivenes; agarrándose á las barandillas y pasamanos, esperando que algún pasajero ú oficial galante, les ofreciese su brazo, que, aceptaban, hasta llegar al salón, en donde, más bien que sentarse, se dejaban caer sobre los divanes, exhaustas de toda fuerza, pero siempre mirando hacia popa, dando la espalda á los espejos; á esos espejos que tan complacientes se mostraban con ellas, momentitos antes de sentarse á comer, durante los buenos tiempos.

Como la verdad siempre es hermosa y en todas partes resalta, la belleza, siempre es bella; ora se presente engalanada y en rostro risueño y animado, ora la veamos velada por el interesante tinte del sufrimiento; pero, sin embargo; para

no faltar á la hermosura de la verdad, forzoso es decir, que hacían bien en no mirarse al espejo aquellas jóvenes pasajeras; pues en sus imágenes allí reproducidas, difícil hubiera sido reconocer las de aquellas lindas *porteñas* y *orientalas*, y las de aquellas arrogantes y artistas, italianas, que, exceptuando en asuntos de navegación y maniobras—de que no entendían una palabra—mandaban y dominaban á bordo entre pasajeros, oficiales y maquinistas, sin más bocinas que su dulce voz, y con un telégrafo, muy superior al fijo del puente y al del Código internacional de señales; pues si éste con 18 banderas, bien combinadas, puede llegar á expresar—según dicen—78.642 señales, había allí pasajera, que, con sólo dos *reverberos* que llevaba bajo su frente, era capaz de hacer 84.000 combinaciones, para manifestar sus sentimientos y decir cuanto quería, sin acercarse *al habla*.

\* \* \*

*Un choque ó colisión.*—La aplicación del vapor á la navegación, que tanta preponderancia ha tomado, y tanta influencia ejerce en el comercio material y de las ideas, si bien ha disminuído las dificultades y desastres, con que los elementos interrumpen la marcha de los buques, ocasiona, por desgracia, con lamentable frecuencia, otra serie de naufragios ó accidentes, no menos desastrosos y sensibles que los originados por

la fuerza del mar y viento, ó por una traidora corriente.

Con este párrafo, que copio intacto, con su tono sentencioso y *campanudo*, principia uno de los relatos de mi borrador; lo cual parece indicar que es, en mí, vicio de origen, el de querer remontarme de cuando en cuando, del nivel que concienzudamente me he impuesto; pero si se tiene en cuenta que en este relato, se describe un choque que tuvimos con otro buque en el mar, no extrañará tanto que me exprese así, bajo la impresión de aquel accidente marítimo.

Al anochecer del día 13 de Diciembre de 1873, navegando entre el Estrecho y Marsella á unas 30 millas al S. de Málaga, con hermoso tiempo y mar tranquila, nos levantamos de la mesa, saboreando mejores ó peores cigarros—según fueran de la Vuelta-Abajo ó de la Vuelta de Gibraltar—y salíamos, en pelotón, con el capitán y algunos pasajeros á concluir, sobre cubierta, la conversación sostenida durante los postres, cuando, apenas puestos los pies fuera del salón, el capitán, sin proferir palabra, corrió alarmado hacia el puente, siguiéndole los oficiales que estábamos de guardia franca.

Una luz roja, debajo de una blanca de las llamadas *de tope*, cercana á nuestra proa, por la amura de estribor, hízonos comprender, más pronto que lo que yo lo relato, que se acercaba un vapor, con peligro inminente de meter su

proa por nuestro flanco derecho, lo que hubiera originado un desastre horroroso.

Afortunadamente, el capitán, sin detenerse á pedir ni á oír explicaciones del oficial de guardia, acordose enseguida de una de las ventajas de tener el vapor dos hélices, con sus máquinas independientes; y haciendo, rápido, la señal de parar la hélice de babor, dejando la de estribor á toda marcha, al mismo tiempo que cerraban el timón hacia la izquierda, consiguió que el buque girase velozmente hacia esa parte; y como el otro vapor, que se nos venía encima, maniobraba, sin duda, á evitar el choque, con el timón cerrado á estribor, vinieron á encontrarse los dos buques, costado contra costado, chocándose con los tercios de popa, con proa de N. O.; es decir, que nuestro buque, que iba navegando al E., desvió 16 cuartas del compás, y el otro que llevaría proa de O., recorrió también de 4 á 6 cuartas, para evitar el accidente.

Claro es que si hubiese de juzgarse este siniestro, sin más datos que los expuestos, atribuiríase á mala maniobra, por nuestra parte, el choque ocurrido; pues es regla fija y aceptada por todas las naciones, que al avistarse por la proa ó rumbos cercanos á ella, una luz roja, que señala « buque cruzando nuestra proa ó en dirección opuesta á nosotros, » debe gobernarse hacia estribor, hasta enseñarle nuestra luz de igual color. Pero como nosotros debemos atenernos á la relación que hizo el oficial de guardia, corro-

borada por el timonel; y por otro lado teníamos confianza en la aptitud de aquel oficial, debemos creer y creemos, que la causa del choque, fué la mala é innecesaria maniobra del otro buque; sin que pueda admitirse la consideración de si hubiera ó no podido maniobrar más á tiempo y en otra forma, nuestro compañero.

Hay momentos para el marino, en los que las circunstancias le obligan á tomar una decisión suprema, de la que lo mismo puede salir bien que mal; y aunque no puede dudarse, que esos momentos, son, precisamente, los, en que se demuestra el golpe de vista y la táctica del piloto, también hay que atender á que en esas rápidas disposiciones, y mucho más cuando hay que contar con lo que otro buque puede hacer ó dejar de hacer, sale á veces fallido el cálculo mejor fundado, y la maniobra consiguiente.

Siempre que oigo condenar, desde sitio seguro y libre de responsabilidades, las maniobras de un buque que está en peligro ó que navega de una manera forzada, recuerdo una frase del que fué afamado marino mercante antes de ser general de las tropas garibaldinas, Nino Bixio, quien interviniendo en la gran polémica que suscitó por los años 1873 á 76, la construcción del nuevo puerto de Génova, decía, contestando á los partidarios de la boca al Levante, (que hacían maniobrar á los buques, *matemáticamente*, en artículos, más científicos que marineros); que «*chi è in terra, giudica; e chi vá per mare, na-*



*viga,*» lo que, en términos vulgares, quiere decir que «Dios nos libre de los contramaestres de muralla.»

La explicación dada por nuestro oficial de guardia, y que le dejó á salvo de toda responsabilidad, fué; «que poco después de anochecer, y navegando con las tres luces de reglamento, bien encendidas, avistó por la mura de estribor, una luz blanca, y más tarde una verde, bajo de ella. Comprendiendo que se acercaba un vapor con rumbo opuesto al nuestro, pero fuera de nuestra línea de derrota, sólo por precaución, metió una cuarta á babor, para pasar bien franco del otro vapor, y continuó tranquilo. Mas, que al estar los buques, cerca el uno del otro—y precisamente en los momentos en que el capitán corrió al puente—el otro buque, por maniobra que sólo se explica no habiendo hasta entonces visto nuestras luces (y por la ofuscación consiguiente al ver repentinamente un vapor cerca de la proa) metió á estribor, y vino á colocarse en la posición que hacía seguro un choque, sin la oportuna intervención de nuestro capitán.»

Que esa explicación, corroborada por la gente de guardia, dejaba á salvo la responsabilidad de nuestro compañero, lo saben todos los que entienden de estas cosas; pues enseñando nosotros la luz verde, de estribor, á un vapor que nos mostraba también la verde, lo que procedía y lo reglamentario, era continuar cada uno á su rumbo, ó cuando más—para mayor seguridad,

como hizo nuestro oficial—meter un poquito á babor, para estar más tranquilos de que sólo se viesen, mutuamente, las luces verdes.

«GREEN to GREEN—or RED to RED—  
«Perfect safety—Go ahead»

dice el texto inglés, de mister Thomas Gray. Y nuestro ilustrado colega, el catalán don Esteban Amengual lo traduce diciendo:

«Si dá el verde con el verde  
«O encarnado con su igual,  
«Entonces nada se pierde,  
«Siga á rumbo cada cual.»

Aun cuando los buques sólo chocaron, como va dicho, con los costados, por la parte de popa, y no llevaban, por tanto, velocidad directa, hubo un momento de horroroso pánico, al ver venir sobre nosotros, la inmensa mole de aquella embarcación que era un transporte de guerra, inglés, y aun cuando no temíamos ya consecuencias de gravedad de aquel choque, que, en la posición dicha, se convertía en rozamiento, puedo asegurar que desde el momento del contacto, hasta que nuestro vapor enderezó hacia estribor, después de la sacudida que le hizo inclinarse violentamente al lado opuesto, todos á bordo tuvimos la respiración contenida y sentimos una opresión terrible en el pecho.

Y teniendo en cuenta que, como otros viajes, llevábamos á bordo cerca de trescientos pasajeros, y que era hora, en que aun no estaban acostados, fórmese idea cada cual á su modo, de los gritos de angustia, y de las corridas de popa á proa y de una á otra banda, que daban los aterrados pasajeros, cuando nuestra actitud y la vista del buque que se acercaba por momentos, les llevó el convencimiento de que la colisión era inevitable, y recordaron que ocurren pocos accidentes de tal género, sin que se lamenten desgracias que horrorizan. Hasta que al sonar las bombas y notar que el buque no hacía agua, y después de haber afirmado los maquinistas que tampoco en su departamento había agua ni novedad ninguna, hízose correr esa noticia por el buque, y fué renaciendo la tranquilidad.

Habíanse parado las máquinas y *levantado* la caña del timón, para no chocar de popa en cuanto se vió evitado el choque de proa; así es que, después del accidente, quedaron los dos buques á corta distancia el uno del otro; y cuando nos preparábamos á continuar el viaje, después de reconocido el buque y asegurados de que las averías estaban todas en la parte alta, fuera del agua, vinieron á avisar que encima del salón de popa, andaba un soldado con chaquetilla roja, perteneciente, sin duda, á la dotación del transporte.

Fuimos hacia popa con el capitán, pero ya para entonces, rodeado de pasajeros curiosos,

todo asustado y con la cara más colorada que la guerrera de su uniforme, venía hacia el puente el soldado inglés, abriéndose paso como podía, y preguntando.

—*¿Where is the captain?*

—Aquí está el capitán—le dijo el nuestro— invitándole á entrar en el salón.

Aglomeráronse allí, como era consiguiente, infinidad de pasajeros; los de cámara invadiendo el salón, y los de tercera, asomados por las ventanillas, ansiosos, como lo estábamos todos, de oír la misión que traía aquel rubio—aunque no celeste ni terrestre—mensajero. Mas nuestro buen inglés, creyendo, sin duda, que no iba á escapar bien de la ratonera, en que él juzgaba hallarse, contestó con una serie de inverosimilitudes á las preguntas, que, en nombre del capitán, le hacía, en su idioma, nuestro primer maquinista.

En efecto, después de darnos el nombre del buque y el de su capitán—que no veo la necesidad de estampar aquí—declaró, «que era un individuo de la tropa que llevaba el transporte, y que al verificarse el choque, había saltado sobre nuestro toldo de popa, con encargo del comandante de su buque, para decir al nuestro, que reconocía aquel, ser suya la culpabilidad y responsabilidad en el abordaje», y—añadió por cuenta propia—«que como venía tocando la banda de música, poco antes de la colisión, creía él, que el oficial del puente de su buque, había descuidado la **vigilancia.**»

Sin dar crédito á tales confesiones, pues parecía aquel, poco embajador para tan grave misión, ordenó el capitán, que se escribiesen y se tradujesen, para que las firmase el bueno ó mal soldado; mas antes de que se le normalizase el pulso para escribir, atracó al costado un bote salvavidas del buque inglés, y subió á bordo el oficial que en él venía, por lo que se suspendieron aquellas formalidades.

Pidió este oficial el nombre de nuestro buque y del capitán, procedencia, etc; y después de darnos una nota de los del suyo, y hacerse cargo de las averías ocurridas, dijo que era *falso*—como era de esperar—todo cuanto hubo declarado el infeliz soldado—quien temblaba como un cangrejo epiléptico—y llevando por delante á su subordinado, se dirigió el oficial al bote, despidiéndose cortesmente de todos nosotros, y diciendo á nuestro capitán, con tono de gran capitalista á quien se reclama algún pequeño daño hecho en un atropello: «Si se cree usted con derecho á reclamación, puede usted dirigirse al Almirantazgo inglés en Whitehall-London», (Aspírense las *haches* para acercarse más á la enfática pronunciación del marino británico.)

Pero como nada podíamos objetar á tan correcta conclusión, por enfáticamente que fuese pronunciada, se le dieron las gracias, en inglés, aun por los que apenas sabíamos más frase que esa, y continuamos nuestro rumbo hacia Marsella. Y en el *Bassin de radoub* ó dique seco, de

esa metrópoli del comercio marítimo de Francia, reparamos las averías, sin que tuviésemos más noticias del inglés, ni de su Almirantazgo, ni de *Whitehall*.

\* \* \*

*El cólera á bordo.*—Durante el verano de 1873, notose alguna alteración en la salud pública en la ciudad de Génova, y aun cuando las autoridades, al mismo tiempo que hacían esfuerzos para atajar el mal, procuraban evitar la alarma, á fin de no causar perjuicios á la población y al comercio, sabíase que diariamente fallecían de 10 á 15 personas, con marcados síntomas coléricos.

Tratándose de una población de 160.000 almas, no era alarmante esa cifra de mortalidad, que se mantuvo casi invariable durante dos meses; pero no obstante, como medida de precaución, al preparar nuestro vapor para el viaje, proveyose el botiquín, mejor y con más abundancia que de ordinario, y embarcáronse también algunas barricas de cloruro de cal y preservativos anticoléricos.

Salimos de Génova el 18 de Septiembre, y después de tocar en Marsella y Barcelona, en cuyos puertos hicimos el embarque de pasajeros y carga, sin comunicar con tierra, fondeamos en Gibraltar el día 26.

Por cierto que al fondear en esa bahía lo hicimos, precisamente, á corta distancia de nues-

tras hermosas fragatas *Vitoria* y *Almansa*, las que, merced á los cantonales, estaban allí, desarmadas y sucjas; con los cabos y jarcias colgando por los costados; sin bandera ni tripulación, y custodiadas por dos soldados ingleses, que, con el fusil terciado, se paseaban á popa y á proa, luciendo sus casacas, rojas en verdad, pero no de tan encendido color como nuestros rostros, al verlas y al oír los comentarios humillantes y vergonzosos, para nosotros españoles, de nuestros 500 pasajeros.

Pocas horas antes de salir de Gibraltar, falleció un pasajero de unos 50 años de edad; y aun cuando el médico de á bordo, doctor Malacarne, certificó que había sido de enfermedad común, no nos quedamos tranquilos; pues, generalmente, en los viajes de ida, apenas ocurrían defunciones.

En la navegación de Gibraltar á las Canarias, arrojose al mar, otro pasajero; y al pasar á la vista de esas islas (en las que no paramos) falleció también un niño de dos años.

El tiempo, hermoso y despejado y la mar completamente bella, convidaban á gozar de las delicias que ofrece la navegación, cuando se monta, en circunstancias tales, un hermoso y grande vapor, provisto de comodidades y de cuanto apetece una vida regalada; pero ¡ay! que no eran los elementos, los que en este viaje causaban nuestra preocupación. Contra aquellos, sabíamos luchar, y nuestro buque estaba acos-

tumbrado á defenderse, sin perder ni un remache suyo ni uno de sus tripulantes; pero contra el microscópico, invisible huésped, que, sin duda ninguna, se había embarcado en Génova, no sabíamos que medios emplear para inutilizarle.

El día 1.º de Octubre falleció otro pasajero, y era éste el cuarto en el transcurso de cinco días; y aunque el médico, queriendo cerrar los ojos á la realidad—horripilado, el buen señor, ante la idea del desarrollo de una epidemia á bordo—nos hablaba de tisis y de derrames serosos, nosotros, que sabíamos perfectamente cuales habían sido los signos marcados de aquellas enfermedades, así como los de otros que estaban enfermos, le hicimos saber, que era inútil y hasta perjudicial, el ocultar á capitán y oficiales, la triste verdad, que veíamos ya claramente.

Distribuyose, en brigadas, la tripulación, para que se dedicase á la limpieza, ventilación y desinfección del buque, con exclusión de todo otro trabajo; y provistos nosotros, de alcanfor y ácido fénico en los bolsillos y el pañuelo, hacíamos frecuentes visitas á las terceras clases y al hospital, á fin de cerciorarnos del cuidado que se tenía con los enfermos y de la limpieza y continua ventilación, que estaban recomendados.

Por los 14º de latitud N., siguiendo el tiempo despejado y calmoso, ordenó el capitán que todos los pasajeros de proa, durmiesen sobre cubierta, para lo que se arreglaron los toldos, bien



*agalerados*, colocándose suficiente número de faroles encendidos.

En ese mismo día, que era el 3 de Octubre, fallecieron y fueron sepultados en el mar, una mujer de 46 años y un niño de 2 años. Este niño, era, hijo único, del hombre fallecido el día primero.

¡Qué infeliz y desconsolada, aquella pobre madre! Apenas hacía quince días que abandonara su país, en donde, acaso, hubiera sido feliz con su pobreza, en compañía de un esposo amante y de un hijo adorado, cuando violos, ¡desdichada! arrojados, uno tras otro, los dos pedazos de su alma, con el pesado hierro en los pies, á ese cavernoso mar. ¡Dar á los peces, con resignación forzada, el tierno y querido cuerpo del hijo amantísimo, para que les sirva de pasto á su voracidad! ¡Es horroroso! Aun me parece ver aquella pobre madre, llorando en un rincón de la cubierta; con la vista extraviada; pronunciando palabras incoherentes; preguntando por su hijo, por su marido; ¡medio loca, la infeliz!, pero sin darse, bien, cuenta de su triste situación. Ayer era la esposa y la madre, en una familia que iba gozosa y llena de ilusiones, en busca de la fortuna; hoy, una pobre viuda, sin su hijo, que entraría en Buenos Aires, implorando una bendita limosna.

En las cercanías del Ecuador, la epidemia arreciaba; pues apesar de cuantos esfuerzos hacíamos, por deber primero, y por interés perso-

nal después, el contagio se propagaba, aunque afortunadamente—fuese por la naturaleza de la enfermedad, ó porque realmente nuestros trabajos no eran ineficaces—ni en la segunda ni en la primera clase no llegó á haber novedad.

El día 4 fallecieron, un hombre de 46 años y una niña de año y medio.

El día 5 arrojáronse también al mar, una mujer de 32 años, un joven de 18 y un niño de 2.

El día 6, al cortar la equinoccial, sepultose otra criaturita de tres años y medio.

El doctor de á bordo, hombre ya de alguna edad, encontrábase rendido y extenuado de aquella fatigosa vida, sin el necesario descanso, y afectado moralmente, en su lucha con la terrible enfermedad; pero nosotros, los oficiales de puente, recibiendo á cada momento el parte de nuevos atacados; obligados á vigilar la navegación y la derrota, sin descuidar los trabajos dispuestos para cortar aquella epidemia; temiendo á cada momento que se corriese á popa enseñoreándose de todo el buque; obligados á bajar con el médico cada vez que anunciaban un fallecido, para certificar su muerte, y debiendo ser actores forzosos en la más triste de las ceremonias, al lanzarlos al profundo del mar, no se como resistimos aquel viaje, sin quebrantamiento de nuestra salud.

Eramos jóvenes, es verdad; pero joven y robusto—y bien guapo mozo, por cierto—era el marinero encargado del arreglo de luces y faro-

les, el pobre Hilario Jardón, que en el cumplimiento de su deber, adquirió la enfermedad, y fué el primer cadáver sepultado en el Atlántico del Sur, el día 7 de Octubre.

El día 8 refrescó el viento por el S. E., y como nosotros esperábamos que, con buena ventilación, desaparecería la epidemia, aquella brisa nos confortaba y abría nuestro ánimo á la esperanza. En este día, falleció un niño de 2 años.

El día 9 fallecieron un muchacho de 8 años y una joven de 22. Esta infeliz que dejó una huerfanita de 2 años (que se recogió á popa, y se entregó al cuidado de la camarera), fué una de las víctimas que más nos afectó; pues solía estar invariablemente sentada, sola con su niña, debajo del puente de guardia, por la parte de estribor, por lo que todos los oficiales la conocíamos. En ese día, se sentó también en su sitio favorito, temprano según su costumbre. A cosa de las nueve de la mañana se sintió indispuesta; á las tres de la tarde dábamos sepultura á su frío y rígido cadáver.

El día 10 no hubo novedad; y el 11 de Octubre, en latitud S. de 22°, 40 minutos con longitud de 33°, 4 minutos O., envuelto el cadáver en la obscura manta, y con los dos grandes trozos de hierro, atados á los pies, como los anteriores, sepultamos también al infeliz pasajero, que cerró la lista de defunciones de este desgraciado viaje, en ese vasto cementerio, en donde, sin distinción de creencias ni fortunas, duermen

confundidos, el sueño de la muerte, tantos infelices navegantes.

R. I. P.

\*  
\* \* \*

Con tan aterradora lista de defunciones y un buen número de pasajeros en convalecencia, no nos cabía duda de tener que sufrir larga cuarentena, en cualquiera de los puertos en que entrásemos; pero como el carbón andaba escaso para llegar á Montevideo, no pudimos prescindir de tocar en Río Janeiro, en donde entramos el día 12 por la mañana.

No sin trabajo, insistencia y ruegos de nuestro agente en aquel puerto, se consiguió que el Consejo de Sanidad permitiese que una barcaza de carbón llegara á nuestro costado, conducida por sus tripulantes hasta el fondeadero del vaporcito de guerra que nos vigilaba y señalaba el límite de las aguas declaradas *sucias*, por todo el tiempo que estuviese allí nuestro vapor; y desde ese punto, remolcada por un bote, que enviamos al efecto.

Salimos de Río Janeiro, como arrojados ó despedidos; pues apenas vieron los marinos brasileños que el carbón estaba embarcado, no nos dejaron ni un minuto en paz, ordenándonos con señales y bocina, que levásemos ancla inmediatamente. Y temiendo que hiciesen con nosotros alguna barbaridad—pues en asuntos de salud

pública, hay quien lleva las cosas á extremos que así pueden calificarse—salimos de aquel puerto, convoyados por una goleta de guerra, que nos siguió hasta que la perdimos de vista por la popa.

Entramos en el Río de La Plata el día 19; y habiendo decidido las autoridades de Montevideo, que podíamos desembarcar en el lazareto de la isla Flores, los pasajeros destinados á aquel puerto, lo hicimos así; y después de embarcarse el práctico y un guarda de Sanidad, emprendimos la subida del río que se llamó de Solís y hoy se llama de La Plata.

En Buenos Aires tenían ya noticia, antes de llegar nosotros, de las desgracias y de la clase de enfermedad desarrollada en nuestro vapor; pero como no habíamos pensado en que pudiera funcionar el telégrafo, quisimos hacer un alarde de despreocupación, para manifestar al visitador de naves señor Benetti y á los miembros de la Junta sanitaria, que ya, ni nos acordábamos de lo sucedido, sino como de desgracias de tiempos atrás, puesto que hacía 11 días que ocurriera el último caso colérico. Y poniendo en práctica nuestro plan, que conceptuábamos influiría para que rebajasen lo menos á la mitad, nuestra temida cuarentena, rogamos á una charanga, que formaban varios pasajeros, que tocasen la música cuando se viese el vaporcito de la Sanidad.

En efecto, los acordes de un himno nacional italiano, dejáronse oír, entusiasmando, al pare-

cer, á los pasajeros, que prorrumpieron en vivas y gritos de simulado júbilo; pero todo fué inútil; pues el buen señor Benetti, viendo que con aquella algazara no conseguía hacerse oír, abrió el silbato de su vaporcito, y nos dió una ruidosa cencerrada; perturbando, apesar de ser él también italiano, los acordes y la armonía de su himno favorito.

Traía órdenes terminantes é indiscutibles; así es que, cuando rendidos en la competencia, cesaron de hacer ruido los músicos y el silbato, oyose claramente la enronquecida voz del jefe del Pontón, que decía, quizás por centésima vez en aquella noche;—«Capitán, déjese de cuentos; leve *no más* y váyase á la ensenada».

—Pero hombre—señor Benetti—díganos al menos, si podemos estar aquí hasta el amanecer, porque es ya de noche; y además quisiéramos saber cuantos días de cuarentena nos imponen.

Pero Benetti, gesticulando, y moviendo, en todos sentidos, brazos y piernas, repetía cada vez con más fuerza, pero cada vez más ronco:

—He dicho que se vayan á la ensenada; pero, *ahorita* mismo.

El puerto de la ensenada ó ensenada de Barragán, que se dice era frecuentado por los buques mercantes y aun por los de guerra, durante la dominación española, es hoy el puerto de la ciudad del Plata; esa capital que ha levantado, en poco más de cuatro días, la provincia de Buenos Aires; pero en la época á que yo me

refiero (1873), apenas tenía importancia ninguna, ni lo frecuentaban más que los buques que tenían que purgar cuarentena; pues en el fondo del puerto y cerca de tierra, se hallaba, fondeado, un pontón ó buque viejo, destinado á servir de lazareto, hasta que se instalase el proyectado en la isla de Martín García.

Supongo, que por decoro de la República argentina, será ya realidad lo que entonces era proyecto; pues si hemos de dar crédito á lo que dijeron nuestros pasajeros, allí estuvieron hacinados y en inmoral confusión en aquel reducido buque, mal servidos y peor alimentados, durante los 15 días de cuarentena.

Como no había agua suficiente en el canal de entrada, hicimos el transbordo de los pasajeros en dos pequeños pailebots, quedando nuestro vapor fondeado á algunas millas del pontón, lo que nos privó de la sociedad de esos pasajeros, y contribuyó á hacer nuestra cuarentena más triste y aburrida. Aunque afortunadamente nos deparó Dios un guarda salud—apodado Mastrioli—italiano, decidor y pertrechado de cuentos y anécdotas, que contaba con suma gracia, interpolando frases en genovés; como hacen los vascongados cuando recitan en castellano, algún cuento, cuyo argumento es de origen vascuence.

Las autoridades de Buenos Aires, alarmadas, sin duda, como el vecindario, ante el temor de una epidemia colérica, cuando aun estaba fresco

el recuerdo de la fiebre amarilla, que—importada por un buque—hizo horrorosos estragos en 1871, no tuvieron con nosotros ni la atención de comunicarnos, cuanto tiempo de cuarentena se nos había impuesto; y solamente por los periódicos, que nos envió el gerente de la Compañía, supimos, que, sin hacer caso de las excitaciones de la prensa, que pedía se nos despidiese para Europa ó se sumergiese el vapor por una temporada, habían acordado que la cuarentena fuese de 15 días.

Así es que al cumplirse ese plazo, y viendo que nadie venía á darnos la entrada, levamos anclas y nos dirigimos á Buenos Aires. Poco antes de llegar al fondeadero encontramos al vaporcito de la Sanidad que se dirigía á la Ensenada con orden de ponernos en libertad, y aun cuando el señor Benetti, censuró nuestra impaciencia y nos dijo que lo hecho, podía acarrear-nos estos ó los otros perjuicios, concluyó por calmarse, y por venir á bordo y darnos su mano de amigo, sin temor á ningún contagio.

\*  
\* \* \*

*Nieblas.*—Al describir uno de nuestros viajes en buque de vela, hemos dicho, y es una verdad, que la calma, esto es, la carencia de todo viento, es cien veces más desesperante y, en muchos casos, más peligrosa, para un buque, que el huracán con todas sus furias.



Contra éste, lucha y generalmente—aunque á costa de grandes sufrimientos y aun de algunas averías—sale el navegante victorioso; pero contra la calma, nada puede hacer. Bajo un cielo azul y hermoso, y sobre una mar tersa y tranquila, sonriéndole todo, con la más sarcástica de las sonrisas, puede ver acercarse su buque, arrastrado por traidora corriente, al escollo ó á la costa, en donde encuentra el más sensible y más desesperante de los naufragios, para todo marino pundonoroso.

Pero si la calma es temible en el buque de vela, hay otro enemigo, también silencioso, que lo es para el de vela y para el de vapor, y quizás más para éste, cuyos días y horas de viaje se están contando en tierra, como si se tratase de un tren rápido, que no teme obstáculos ni inconvenientes en su camino.

Triste impresión produce, cuando concluídas las horas de guardia con un tiempo bonancible, nótase, durante las de descanso, el silbido del viento y el movimiento del buque, que anuncia un temporal; pero mucho más triste y heladora, es la impresión que se siente, cuando el que nos despierta es el ruido del silbato de vapor, anunciando que navegamos entre la niebla. Durante un temporal, puede muy bien alternarse, pasando ratos sobre el puente y ratos en la cámara ó en el cuarto de planos; pero con la niebla, no hay capitán celoso, que abandone el puente de guardia. Lo que prueba, que, apesar de la mar llana

y del viento calmoso, es de más peligro la niebla que un furioso temporal.

Cuando ese vapor acuoso condensado, invade la atmósfera que nos rodea, nublando el cielo y no dejando horizonte suficiente para distinguir los objetos de popa á proa, un silencio sepulcral reina á bordo de los buques.

Los que entienden, lo saben, y los que no entienden, lo adivinan, que aquel silbato, que se hace sonar á cortos intervalos, y cuyo sonido nos parece entonces tan alarmante, es señal convenida de atención y alerta, para los buques que se hallen cercanos á nosotros; y por eso al concluir cada toque, vese á todos; oficiales y marineros; con la respiración contenida, y con todos los sentidos reconcentrados en el oído; puestas las manos, extendidas, tras las orejas, para formar á modo de bocinas que recojan mejor los ecos, y bajando la cabeza á la altura de la borda, prestar atención por si se oye algún otro silbato ó tromba de niebla, que denuncie la proximidad de vapor ó buque de vela, á corta distancia.

Aparte las cerrazones y nieblas, tan comunes en los mares del Norte de Europa, en donde más se dejan sentir las nieblas—entre las costas de que aquí nos hemos ocupado—es en la de Portugal, causando no poca intranquilidad á los marinos; especialmente, al doblar el Cabo de San Vicente, en donde se encuentran tantos buques y á tan distintos rumbos.

Pero en nuestros viajes al Río de la Plata, la niebla más cerrada y más tenaz, la encontramos en una ocasión al embocar el Estrecho de Gibraltar, regresando de Buenos Aires.

No tan sólo porque los reglamentos internacionales así lo ordenan, sino porque la prudencia y el instinto de conservación y los intereses representados lo requerían, moderose el andar de la máquina á la altura de Cabo Espartel, y aun llegamos á parar, en las proximidades de la boca de Tánger.

Censúrase y castígase duramente á los marinos cuando se suceden esos choques horrorosos que tantas inocentes vidas siegan, si se prueba que el accidente ha sido ocasionado por la temeridad (que debiera llamarse barbaridad) de navegar á toda máquina, por entre la espesa bruma, que es como si navegasen con los ojos vendados; y sin embargo, cuando un capitán obra prudentemente, deteniendo la marcha y esperando una *clara*, para entrar por la estrechez de aquel paso tan surcado de buques, no faltan pasajeros, que, atentos sólo á su deseo de llegar al puerto, murmuran sordamente por las disposiciones tomadas. Como ven la mar tranquila, y se sienten valientes para pasear á pie firme sobre la cubierta, no aciertan á comprender, que se corre entonces más peligro, que navegando con la encrepada mar que produce en aquel estrecho, un viento duro del Levante.

¡Cuántas temeridades, de sensibles consecuen-

cias, se habrán cometido, por las exigencias de un naviero, cuyo negocio estriba en que sus vapores lleguen antes que los de la línea competidora, ó por los del cargador ó pasajero que sólo busca la celeridad en el viaje, y consiguen algunas veces con sus indirectas recomendaciones que se prescindan de las reglas para navegar en tiempos de niebla, aprobadas por todas las naciones! Es ya tal el abuso que se comete, y en tal desprecio se tienen esos reglamentos, que más de un marino de los que esto lean, habrán pensado ó habrán oído decir á quien lo haya pensado que, «en tiempos de niebla y en sitio frecuentado por vapores, lo mejor es no disminuir la marcha; porque—dicen, con amarga convicción,—el que viene de vuelta encontrada, ya se separará al oír el silbato como nos separaremos también nosotros; pero si vamos á poca máquina, como *son tantos ya* los vapores que apenas moderan su velocidad, va uno más expuesto á que le embistan por la popa.» Además, de que acontece á menudo, que más que el cuidado y la inteligencia, vale una *buena sombra*; y de nada servirán todas las explicaciones que se den, por razonadas que fuesen, si algún otro, sin conciencia de lo que hace, y atropellando por todo, llega un día antes al puerto de destino.

El dios éxito es el único dios que reconocen, de veras, algunas gentes; y para bochorno de nuestros tiempos, hay muchos hombres, por mar

y por tierra, que creen que el progreso, admite toda clase de atropellos.

Mas volviendo á nuestro caso, y precisamente cuando la murmuración arreciaba, y se atrevía ya á *rumiar* en voz perceptible palabras no inteligibles, uno de esos pasajeros *sabios* y valientes, (que en ningún viaje faltaban): de esos que han navegado mucho—siendo el que están haciendo, el único viaje en que se han mareado—oyose, por babor, el sonido de un silbato. Todo el mundo guardó entonces silencio; y al conocerse, por el aumento gradual en la intensidad de aquel sonido, que estaba un vapor muy cercano, aunque navegando á velocidad moderada, fijamos nuestras miradas en la parte de babor. Pocos instantes después vimos, entre la niebla, un bulto informe, que parecía una elevada y ancha torre que se nos venía encima, pero que al divisarnos hizo máquina atrás, y quedó parado, *al habla*, preguntándonos si habíamos visto la boca de Tánger y á que rumbo nos demoraba.

Entonces nuestros pasajeros, incluso el *valiente* que *había sido parte* de navegar á razón de 16 millas por hora, sin temor ninguno, por entre las nieblas de los mares ingleses, cuando vieron que *aquello* que apareció entre la bruma, grande é inmenso como un «Leviathan,» era simplemente el vaporcito de ruedas del servicio entre Tánger y Gibraltar, y se convencieron de que, no obstante las precauciones tomadas, y la

casi nula velocidad de los dos buques, corrimos gran riesgo de choque, se dejaron de murmuraciones, y en prueba de arrepentimiento, fueron los que por la tarde, á la hora de comer, fondeados ya en Gibraltar, encomiaban y aplaudían más, la prudencia tenida durante las horas de niebla por la mañana.

\* \* \*

*Corte de La Línea.*—La Línea ó Ecuador es como ya se sabe, un círculo máximo, cuyo eje es el eje del mundo, y que divide á los Océanos, en Océanos del Norte y del Sur.

Sucede con esta división, lo que con la del Año Nuevo, que es puramente convencional y para servir de puntos de partida á cálculos y combinaciones; pero lo mismo que nos imaginamos que á las doce de la noche del 31 de Diciembre, hay realmente un cambio de hoja, en el libro de la vida—aunque veamos que el tic tac del reloj llega á esa hora y pasa de ella, sin variación ni diferencia alguna—así también entre los navegantes, el paso ó corte de La Línea, se celebra como si realmente se diese en ella un salto de un mar á otro distinto; cuando lo que, si acaso, debiera celebrarse, al subir ó bajar de uno á otro hemisferio, es la conclusión de la desesperante zona de calmas que rodean al Ecuador, y la aparición de los vientos alisios, que impulsan en su navegación al buque de vela, y llevan aires de

vida y de fuerza, á los enervados cuerpos de los tripulantes del vapor, que se ahogan en una atmósfera pesada y caliginosa.

La ceremonia del corte de La Línea, que va cayendo en desuso, desde que pasan, sobre ella, tantos vapores y tantos miles de pasajeros muy *espabilados*, se reducía á cabalgatas que representaban la llegada del dios Neptuno; acompañado, unas veces, por un estado mayor completo para hacerse cargo del buque, y trayendo otras, además, en su compañía, la señora, el niño y secretario y asistentes; y ese señor Neptuno después de un discurso *alusivo al acto*, afeitaba, ó mejor dicho, *hacía la barba* por manos de sus ayudantes, á los pasajeros ó marineros que no pagaban un buen tributo, haciéndoles meterse, de grado ó por fuerza, en la tina del baldeo.

Pero con esa ceremonia que es la tradicional, ó con otra, la verdad es que el día del corte de La Línea—especialmente en el viaje de ida á América—es una especie de día de Carnaval á bordo; pues se le asemeja, no sólo en las fiestas y cabalgatas que se organizan, sino en las bromas que se permiten los marineros ó subalternos, que forman en la fiesta, con los oficiales y pasajeros.

El mayor encanto de esas fiestas, cuando había algunos pasajeros habilidosos, que se ponían de acuerdo con los contramaestres, era lo improvisada y ocultamente que se organizaban; pues recuerdo un día que sin que hubiésemos notado

ningún preparativo, estábamos como de costumbre al anochecer, paseando ó en conversación sobre la cubierta á popa, cuando nos llamó la atención la algazara que se oía por proa, y vimos que precedidos de una pequeña charanga y de luces de bengala, venían cabalgando sobre mansos bueyes, cubiertos con pintorreteadas mantas, el dios Neptuno, representado por el segundo contramaestre que era un italiano, *oratore di prima forza*, y otros cinco tripulantes. Tuvieron la buena ocurrencia, de traer cada uno, desplegada, la bandera de una de las naciones allí representadas; y al llegar á popa, en donde había bastantes pasajeros—algunos de ellos, capitalistas fuertes—el contramaestre orador, hizo la presentación de cada personaje, según la nacionalidad de la bandera que sostenía; y estuvo tan feliz y elocuente en sus peroraciones, y tuvo tal tino para dejar satisfechos á italianos y franceses, á españoles y platenses, que al volver la cabalgata á proa, llevaban sus organizadores, no sólo la alegría del rico vinillo de Jerez que denunciaban sus encandilados ojos, sino la de los sendos *patacones*, que les bailaban en los bolsillos.

Hubo viaje en que se organizaron bailes al aire libre, ó veladas, en las que discretas señoritas, lucían sus habilidades tocando el piano ó cantando, y poetas inspirados, como el navarro don Carlos M. Egozcue, recitaban versos *fresquitos*, y de cosecha propia, haciendo la presen-



tación de la *troupe* al fiero dios, que, ni aun á la belleza quería dejar libre del consabido tributo; y hubo otros, en que ocurrían escenas de color más ó menos subido, como una que voy á referir.

Entre tantos millares de marinos, como han pasado sobre la imaginaria Línea equinoccial, pocos habrá, sin embargo, que hayan podido decir al hacer sus observaciones y cálculos astronómicos, «en este momento cortamos La Línea;» sino que, al hallar la latitud del día en que han pasado, de uno á otro hemisferio, habrán obtenido una latitud de tantos grados ó tantos minutos, al N. ó al S. del Ecuador.

Pero á nosotros nos ocurrió en uno de los viajes, que, por coincidencia, que yo conceptúo rara, al ser medio día exacto, pasábamos, ó mejor dicho, estábamos sobre la misma Línea; pues el complemento de la altura verdadera del Sol, al estar en nuestro meridiano celeste, resultó exactamente igual á la declinación Sur de ese astro, y por tanto, el cálculo de la latitud, dió por resultado, cero, grados, cero minutos y cero segundos.

Mas ya comprenderán ustedes, que no es ese el sucedido cómico que iba á referir; pues yo, á las matemáticas y á la cosmografía, podré profanarlas, por ignorancia; pero no puedo convertirlas, en asunto cómico. Lo que ocurrió cómico, fué lo siguiente; ó *lo sucesivo*; como diría cierto *funcionario* subalterno, con pretensiones oratorias y con *autoridaz* de *ministro*, sin cartera, en un pueblo que conozco mucho.

La noche anterior, al día en que se cortó La Línea, y cuando muchos pasajeros andaban ya preocupados, con la esperada visita del *Dío Nettuno*,—pues no todos sabían que lo de sus furias y tributo, era una sencilla fábula—una jóven milanese—que, como guapa, era guapa—confió sus cuitas y temores, á un su paisano, joven de alguna instrucción, y al parecer no muy tonto; quien, viendo en la aflicción de aquella pobre muchacha, un motivo para pasar un agradable rato, la convenció de que, en todo caso, convenía más, estar alerta sobre cubierta para evitar las iras del dios; porque al llegar de noche y pasar la lista de pasajeros, podía ocurrírsele pedir un doble tributo ó imponer un mayor castigo, á quien, por estar durmiendo, no respondiese al llamamiento.

Y como la noche estaba hermosísima y calurosa—como noche de la equinoccial—y como, después de todo el galán que se prestó á ser su paladín, no era un tipo despreciable, sino un joven modesto, pero elocuente y fino, mi buena, buena muchacha, creyendo, á pies juntitos, las palabras del pérfido, se sentó á su lado sobre la cubierta; y en conversación animada, y, supongo que agradable, corrió para ellos el tiempo, quizás más de lo conveniente. Pues á cosa de la media noche, hora en que, según el reglamento de á bordo, debiera hacer largo rato, que las mujeres, todas, estuviesen en sus departamentos, un marinero, de los de guardia, que andaba

buscando, no se qué, con un farol en la mano, se fijó en la parejita, y vió que había allí una mujer.

Increpola por estar sobre cubierta á tales horas, y amenazó al joven, con dar parte al encargado de la tercera clase; mas apenas oyó aquel esta amenaza, temiendo sin duda algún castigo, huyó, como alma que lleva el diablo, dejando abandonada á su cariñosa paisana; pero, no sola, sino que quedó con ella, un gorro colorado, que cayó en la huída, de la cabeza del galán.

Enterose el oficial de guardia de lo que ocurría, y compadecido de la pobre muchacha, que, avergonzada, juraba y perjuraba, ser ignorante de que la hora del retiro era forzosamente la de las diez, y pedía *per l'amor di Dio e della Madonna que non se la facesse nessun male*, ordenó que se retirase callandito á su litera, sin que se volviese á hablar más del asunto.

Pero como ya he dicho, que esos días del paso de La Línea, son como los días de Carnaval, en que toda broma, por pesada que sea, parece que es tolerable, ocurrióseles á los marineros, amarrar el gorro á la driza de bandera de proa, é izarlo, á guisa de grimpolón, pero á media asta, para que se viese mejor desde la cubierta. Y al amanecer, como todos sabían que en aquel día se cortaría La Línea, la aparición del gorro rojo, que en estado normal de ánimo, hubieran considerado, en seguida, como una ligera broma,

antojóseles, cosa sobrenatural, á los que primeros subieron á cubierta, y bajaron rápidamente á dar cuenta de tal aparición,—que sin duda, algo tendría que ver con la del dios maripotente,—á los compañeros, que aun descansaban en sus catres.

Mas mi pobre milanese, excitada, sin duda, en su curiosidad al ver que las más madrugadoras pasajeras, quedáronse al pie del *bocaporto* mirando hacia arriba y no sabiendo si debían reirse ó asustarse, subió también á ver de que se trataba; y cuando vió el gorro denunciador, balanceándose en el aire, ruborizada y con el rostro más encendido que el *maledetto berretto*, dirigió una rápida mirada de compasión hacia el puente de guardia, y desapareció por el escotillón, para no reaparecer en todo el día.

*¡Sfortunata fanciulla!* Un pecadillo venial (pues de eso estoy seguro que no pasó) que en época normal, no hubiera tenido resonancia, la ocasionó un gran martirio por tratarse de día y sitio, en que, por autorización del dios del tenedor, de todo se hace comidilla y de todo se saca substancia.

\* \* \*

*Una misa á bordo.*—Otro de los viajes, además de las ceremonias que, para distinguir, llamaremos profanas, verificose, al pasar La Línea, una ceremonia religiosa, en el vapor

*Italo Platense*, en el que hice mis últimos viajes al Plata.

Llevábamos, entre los pasajeros de cámara, cuatro monjas carmelitas de un convento de Cuenca, que con licencia y por órdenes superiores, habían abandonado los claustros en donde creyeron, de acuerdo con sus votos, concluir sus vidas, para ir á Buenos Aires á fundar ó establecer un convento de su orden, costeadado por alguna persona piadosa. Todas ellas, llenas de virtud y sin mojigatería, hiciéronse simpáticas y respetables para pasajeros y tripulación; y más de cuatro veces, sus preces, entonadas á coro, acompañadas al piano por la madre organista, hacían suspender las conversaciones y juēgos, en que se entretenían los pasajeros, para agruparse en el salón á oír á nuestras monjitas.

La madre Abadesa, era una verdadera hija de la fundadora de su orden; pues en su talento, en sus virtudes, en su tacto y conocimiento del corazón humano, y hasta en su hermosura, hacía recordar á Santa Teresa; y había una madre María, joven y sencilla, que era una verdadera santa, á la que, ni en broma, podía decirsele que esperábamos una mala guardia ó que el barómetro iba bajando; pues constituyéndose en víctima del sacrificio, para que Dios enviase buen tiempo, se pasaba, la mayor parte de las noches, de rodillas, rezando y meditando.

Como con estas buenas monjas iba el capellán de su convento, que por cierto era hermano de

la madre organista, pensose, de acuerdo con él, y con gran contentamiento de ellas, celebrar una misa solemne, sobre cubierta, el día del paso de La Línea, que, próximos ya á ella, calculamos se pasaría en día de domingo.

Formose, al efecto, un altar adornado con banderas y cortinones, bajo la casetita de popa, alfombrándose toda aquella parte de la cubierta; vistiéronse seis marineros de uniforme, que, con fusiles y bayonetas, dieron la guardia al altar; los oficiales todos, de uniforme de gala, colocáronse, excepto el que estaba de guardia, á uno y otro lado; las cuatro monjas, arrodilladas sobre una alfombra, al frente; y multitud de pasajeros de rodillas ó de pie, extendiéronse por ambos lados del salón de cubierta. Estando todo, así preparado; con ambiente de solemnidad en la atmósfera que nos rodeaba; con el buque empavesado con todas las banderas nacionales y las de dos Códigos de señales, y alumbrado y realizado el conjunto, por un sol brillante y límpido que esparcía sus rayos sobre aquellos mares que alumbra con eterna uniformidad, apareció revestido el sacerdote, y dió principio y se celebró el santo sacrificio de la Misa, que oyeron todos los circunstantes, con una atención y religiosidad, á la que quizás, muchos de ellos, no estaban acostumbrados. No hay duda que la poesía, se hermana bien con la Religión.

En el momento de elevar la sagrada Hostia, oyéronse las notas de la marcha *real* española,

que salían del piano del salón, al mismo tiempo que las banderas se arriaban en señal de acatamiento; y mientras los marineros rendían armas al Dios sacramentado, los dos cañones de cubierta, descargados oportunamente, retumbaron con sonoridad y majestad inenarrables, «en aquella inmensa ruta solitaria del mar, en donde — como dijo un autor ya citado en este libro — es donde el hombre se reconcentra en sí mismo para elevarse por el pensamiento, hasta la sabiduría infinita del Creador del Universo.»

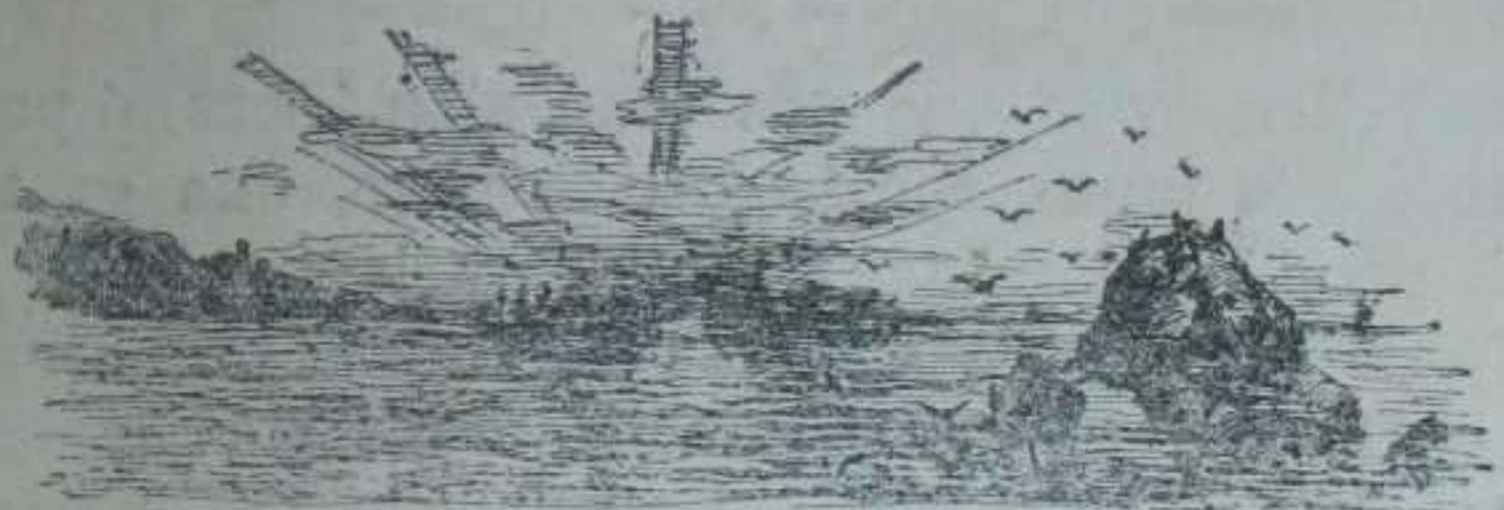
\* \* \*

Pero así como cuando se va á las romerías, que se hacen en las aldeas y pueblecitos, (aunque el verdadero objeto sea el divertirse, y lo del santo y su ermita, sea, — para los más, — un pretexto) casi todos lo que asisten, hacen una visita al santo, y se ve entrar y salir gente continuamente por la puerta de la iglesia, así también los creyentes y no creyentes en las fábulas y leyendas de la visita de Neptuno (salvo las personas ilustradas, que siempre las había entre los pasajeros) no se olvidaban, ni querían pasar el día de la fiesta sin ver por sus propios ojos, la tan decantada y encantada Línea. Al efecto, cual si fuera una peregrinación, á besar la reliquia de afamado santo, subían los pasajeros por una escalera del puente para bajar por la otra, en silenciosa formación, después de haber visto

la famosa Línea, de cuya forma y dimensiones, hacían mil comentarios; hasta que por la tarde, para sacarles de su ignorancia, se encargaba el contramaestre de decirles, que lo que habían visto, creyendo que era La Línea, era un hilo negro, colocado de antemano, por los oficiales, en el interior del anteojo. Había quienes creían las enseñanzas del contramaestre, pero otros no le hacían caso, y conservaban la ilusión de haber visto la verdadera Línea; pues no habían hecho un viaje por tan largos mares para no llevar á tierra algo maravilloso que contar.







## VIII

### Un paréntesis del "Diario de á bordo"

---

Puerto y ciudad de Génova.—Crisis de la Compañía de vapores.—  
Nuestra vida en Génova.—Las tertulias del Vicecónsul.—Con-  
curso culinario.—Una visita interesante.—Un reuma inoportuno.  
—Regreso á la patria.—¡Fondo!



L puerto de Génova era para nuestros vapores—como ya en otro lugar de este libro he dicho—el puerto llamado de armamento, en el que se hacían las reparaciones de buque y máquina, y el que nos servía al mismo tiempo de descanso de nuestros via-

jes al Río de la Plata; y no se si por eso, ó porque en la ciudad de Génova, había familias cariñosas, que nos acogían bien, ó porque volvíamos siempre con deseo de ver, en calles y paseos,

aquellas caras que nos eran simpáticas, ó por todo ello junto, sentíamos, siempre, una grata impresión, al avistar la torre de la *Lanterna* y los blancos edificios de la ciudad.

Ese puerto, que es, sin disputa, el más importante de Italia, y uno de los primeros de Europa, se ve frecuentado por infinidad de vapores de diversas nacionalidades, que se amarran—ó al menos por aquellos tiempos se amarraban—generalmente, con la popa al muelle viejo; y en la parte opuesta, dejando con las proas de los vapores, una especie de calle ó canal, está siempre fondeada una respetable escuadra de barcas, fragatas y bergantines goletas de tres palos, ó *bricks á palo*—como dicen los genoveses—y cuyos buques de cascos á la americana y arboladuras esbeltísimas, salen de los astilleros de la costa Ligure y pertenecen, casi todos, á la bandera blanca con cruz roja, que constituye la matrícula de ese puerto, en todo tiempo renombrado.

La ciudad no puede decirse que se distinga por su belleza, apesar de los centenares de grandiosos y marmóreos palacios de la linajuda nobleza genovesa, que se empujan y se sofocan, por decirlo así, los unos á los otros, en aquellas estrechas y tortuosas calles; pero como sucede con nuestra perla del Guadalquivir, con Sevilla, sucede también con Génova; que son ciudades donde hay vida, animación, alegría; que son ciudades que se hacen enseguida simpáticas.

Mas, no todas las calles son estrechas y tortuosas en Génova; pues si bien se encuentra, á cada momento, un *vico* ó callejón, ó una *salita* ó callejón en pendiente, vense también, calles limpias y bastante espaciosas y llanas, como la de Carlo Felice, en la que está el grandioso Teatro de su nombre, y en la que, todos los días festivos, lucía sus colores, la bandera española de nuestro Consulado; la vía Nuova y la Nuovissima; la moderna vía Roma; y magníficos paseos como el de la Acquasola, explanada hermosísima, á donde era forzoso acudir, á mirar y admirar, aquellas genovesas de ojos de fuego y de mantilla á la española, muchas de ellas; pues si no habíamos adquirido derechos, ni amistad suficiente, para acercarnos á ellas, teníamos, sin embargo, preferencia marcada por algunas, á las que, si ignorábamos los nombres de sus familias, conocíamos, entre nosotros, por nombres convencionales, para dar cuenta de las que habían estado ó habían faltado, al compañero que quedaba á bordo de guardia.

Lo mismo que para los vapores, era también para nosotros, Génova, el puerto de armamento; pues allí teníamos nuestro camisero, nuestro sastre, nuestro sombrerero y nuestro zapatero ó *calzolaio*; y aunque la ciudad es muy grande (200.000 almas) y la vía Carlo Felice, muy corta, todos esos proveedores de nuestra indumentaria, residían en esa calle; lo cual no se si fué efecto casual, ó resultado de algún cálculo nues-

tro, para pedir más pronto, en caso de necesidad la ayuda del Consulado.

En la salita de Santa Catalina, que sube hacia la Acquasola estaba nuestro estanco predilecto, y cuya estanquerilla—que carecía la pobre, de gracias naturales—se nos hacía simpática, sin saber por que; quizás porque nos llamaba *moretti* (morenillos) y nos daba cada cigarro *di cavour da sette centessimi*, que nos hacía recordarla durante quince minutos, mascando tabaco y gástando cerillas.

En la plaza *delle Fontane Morose* (vulgo, Plaza de la Posta) nos sentábamos, como cualquier indígena, guardando equilibrio sobre el pasamanos de hierro; leíamos con avidez *Il Movimento* y su *Supplemento della Sera*; éramos abonados temporeros al Teatro Politeama; comíamos con fruición, un plato de *tagliarini* ó de *ravioli* ó *raviêu*—como dicen en su dialecto los genoveses—y aun nos atrevíamos, de tiempo en tiempo, con la tradicional *polenta*, hecha con agua y harina de maíz; nos interesaban los discursos de Depretis y de Nicotera, que nunca llegaron, sin embargo, en su elocuencia, al que les dirigió, por aquella época, en la misma Roma, nuestro tribuno Castelar, causando la admiración y entusiasmo de la Italia entera; y en cuyo acto, después de arrancar vítores y aplausos de los hombres más eminentes de aquel país, con los hermosos y profundos párrafos de una peroración brillante como todas las de nuestro gran

orador, dándoles consejos para la mejor conservación de la conquistada unidad de aquella Italia que él tanto quería, dejoles extáticos, cuando, para concluir su hermoso discurso, dirigió su pensamiento y su mirada hacia Occidente, y, con la frente brillante y los ojos relampagueantes por la inspiración y el patriotismo, evocó el recuerdo de su Iberia adorada, en un párrafo que sería suficiente, para proclamarle—si es que no lo fuese—el primer ciudadano de España.

En una palabra, quería yo decir, que, aunque españoles por los cuatro costados en sentimientos y en nuestra vida íntima, cualquier forastero al vernos en la calle, hubiera creído que éramos *propriamente da Zena e d' a ciassa de Sarzan*.

\*  
\* \*

A principios del 1876, la gran crisis que se notó en Buenos Aires, después de la fracasada revolución á favor del general Mitre, repercutió en nuestra compañía, cuyos jefes eran todos ó casi todos, nutristas, y por causas que casi no se explican tratándose de una compañía de vapores, que navegaba continuamente con buenos fletes y muchos pasajeros, vino á crearse una situación que, con poco esfuerzo, hubiera podido ser salvada; pero que en aquellos momentos, en que otras más graves preocupaciones, sin duda, entretenían la mente de sus directores, se agravó hasta el punto de declararse en suspensión de pagos.

Con ese motivo después de haber obtenido, nosotros, una sentencia del Tribunal, que nos daba derecho á percibir nuestros sueldos más una cantidad decente para nuestra diaria manutención, estuvimos en Génova, cerca de un año, hasta que se resolvieron un sin número de incidentes y pleitos y se vendieron los vapores en pública subasta.

Pero lo mismo durante ese tiempo, que en las temporadas que pasábamos en Génova, entre viaje y viaje, deslizo nuestra vida, feliz y tranquila, aunque alguna vez nos cosquillease el recuerdo de algo que estaba lejos, ó la vista de lo que estaba más cerca, (teníamos 25 años); y para las veladas del largo invierno ó para celebrar las fiestas tradicionales, estaban allí, además de los cónsules don Ramón González Zabalá y don Miguel Jordán, que se sucedieron, uno á otro con sus respetables y apreciables familias, y el cónsul argentino don Eduardo Calvari con la suya, el vicecónsul de España don Ernesto Merlé (hoy cónsul en Tánger) con su distinguida y bella esposa, doña Teresa; y el agente don Pedro de Galindez con la suya, la buena doña Estanis, vizcaina á machamartillo, que se hacía un placer especial en obsequiarnos, y en que no nos faltasen nuestros platos clásicos de Navidad, y las tostadas en los días de Carnaval.

En casa de Galindez ó en la del vicecónsul, se celebraban nuestras tertulias ó reuniones ín-

timas, á las que asistía también un sacerdote español, don Juan Torrents, que residía en Génova de largos años, y quien, mezclándose en nuestra conversación ó discusiones, á hora ya avanzada, se veía, generalmente, obligado á suspenderlas y salir al pasillo ó carrejo, á recitar sus oraciones obligatorias, para volver, más tranquilo, á mezclarse en nuestras pacíficas contiendas.

Aunque hubo una época en que nuestras discusiones, basadas generalmente en la guerra civil, que todos, por igual, deplorábamos, tomaron un tinte de discordancia; y fué, cuando se discutía en las Cámaras españolas, la Ley abolicionista de los Fueros vascongados. Pero si la vehemencia de nuestro carácter, y nuestros buenos pulmones (Dios nos los conserve, aunque desgraciadamente, faltan ya, de este mundo, algunos contertulios de aquella época) daban á veces el carácter de discusiones, un tanto agrias, á las que seguían á la lectura en *La Epoca* de los discursos de Cánovas y consortes, y de los representantes del país vascongado y de otros buenos patricios que, como Pidal y Castelar, defendieron la causa del derecho, nunca llegaron á debilitar la buena armonía que reinó, siempre, entre aquella colonia española; pues ni nuestra educación lo permitía, ni lo hubiera consentido, la preciosa *Gilin*, encantadora niña de los señores de Merlé (que hoy será una arrogante señorita ó señora) quien con graciosa y oportuna interven-

ción entre los discutidores, nos hacía sellar los labios, para darla un merecido y cariñoso beso. <sup>(1)</sup>

Como no siempre se hablaba de política y cosas serias, en aquellas reuniones, vino un día la conversación á la cocina—distingamos, porque conviene distinguir—no es, que fuésemos á discutir á la cocina, sino que entre los hombres y las señoras—pero llevando éstas últimas la batuta—hubo pugilato, por si los platos peculiares del país valenciano, eran mejores ó peores que los del solar vascongado; y excitado el amor propio de aquellas dos buenas señoras, doña Teresa y doña Estanis, llegaron á formalizar un concurso, eligiendo, como platos, un bacalao á la vizcaina y una paella valenciana, y designando por jueces, á los maquinistas, comisario y médico de á bordo, que eran, respectivamente, ingleses, francés é italiano.

Trabajo costó encontrar un buen bacalao, que sirviese para la culinaria contienda: pero con dinero y decisión, todo se encuentra, y el bacalao también se encontró. Vinieron á bordo las dos señoras, á dar, de víspera, sus instrucciones y órdenes á los cocineros; y el día del concurso, estuvieron toda la mañana vigilando, cada una la confección del plato correspondiente; pero no,

---

(1) Al dar estas cuartillas á la imprenta, llego á saber que la que entonces, niña de unos tres años de edad, era el ídolo de los contertulios de los señores de Merlé, es hoy feliz esposa de uno de nuestros dignísimos cónsules en Asia y madre de dos preciosos niños; pero espero que esa señora me dispensará que no por eso omita lo que había escrito recordando á la niña, para no alterar los hechos ni las impresiones de aquellos tiempos.



simplemente, como amas de casa, que tratan de complacer al huésped ó al amigo convidado, sino comprendiendo la trascendencia del empeño en que se habían metido, metiendo en él, casi el honor y las glorias de las dos regiones españolas, á las que, ellas, tan dignamente allí representaban.

Llegó el momento de la comida, y sentáronse los que no eran españoles, bromeando cortesmente á las distinguidas heroínas de la fiesta; pero preocupados los vascongados, como si de aquella contienda, dependiera todo el brillo de nuestra historia; nervioso también el vicecónsul y los demás españoles, no vascongados, y afectadísimas, en grado extremo, la valenciana y la vizcaína.

Como se oyen las peroraciones de entrada, de los organizadores de un club ó reunión á que se asiste para oír á algún renombrado orador, con la misma impaciencia y con la misma indiferencia, recibiéronse y pasaron los entremeses y primeros platos; y entre los aplausos de los comensales, colocáronse, sobre la mesa, una gran cacerola de hierro, conteniendo la paella, y otra, no menos grande, de barro, con el bacalao de roja salsa. Había allí quien no comía, ocupado ú ocupada en mirar los gestos que denunciasen, mayor ó menor satisfacción ó agrado, por parte de los comensales, quienes—á la verdad—se chupaban los dedos, como suele decirse; y cuando la cacerola de hierro, descubrió el blanco barníz de su fondo, y la de barro, estuvo tam-

bién vacía, procediose á votación secreta, que se hizo rápidamente, temiendo alguna congestión de los encendidos colores, que se dibujaban en los rostros de aquellas dos buenas señoras.

Hízose el escrutinio, y aparecieron todas las papeletas en blanco.

¿Fué aquello el resultado de una delicada cortesía, ó fué que los votantes no acertaron á decidirse, en conciencia, por uno ú otro plato? Yo no lo se; pero yo, que cuando como un plato de buen bacalao, como enseguida el segundo, confieso también que, igual que entonces en Génova, me chupo ahora los dedos, cuando me sirven una paella, bien condimentada.

\* \* \*

Con esas tertulias y paseos, y visitando algunas veces los museos de la ciudad, y el cementerio, en el que, se ven maravillosos trabajos en mármol y esculturas que llevan tan retratado el dolor, que casi envidiaba uno á los muertos, cuyas sepulturas velaban eternamente aquellas interesantes y afligidas figuras de mujeres sin consuelo; con alguna gira á la quinta, que, sobre el río de la *Polcevera*, tenía el señor Ratto, canceller del consulado, y jefe de una familia, cuyas atenciones no olvidaremos jamás; con algunas otras excursiones agradables, de romería á San Remo, á Sestri ó á algún otro de los pueblecitos de la animada y floreciente ribera de la Liguria, ó á la *villa Pallavicini*, en cierta época, para

oír la misa del Excelentísimo Arzobispo de Granada, cuyo viaje de regreso á España, de la peregrinación, que, por aquel tiempo, capitaneó el señor Nocedal (antes del cisma), se vió interrumpido por disposiciones del gobierno de España; y con otros entretenimientos, menos interesantes—después de haber aprovechado un mes en ir á Cartagena á examinarme de piloto de derrotas ante Tribunal que por cierto presidía nuestro paisano, el hoy Brigadier de marina don Alejandro de Churruca—empleábamos, algunas horas, todos los días pasando las demás á bordo, entregado, cada cual, á su afición favorita.

Unos leían; otros jugaban á las cartas; otro se metía en su camarote (el pobre Cruz, que también ha muerto) y nos daba gratuito concierto de flauta; y este servidor de ustedes, que no despreciaba una partidita al mus, emborrataba, después, el cuaderno, que sirve de base á estas narraciones.

Como á Génova acude en verano, mucha gente del interior, especialmente de Milán, Turín, Florencia, etc; y como nuestros vapores, eran de los más airosos y elegantes, que, por aquellos tiempos, se veían en el puerto, los boteros traían muchas de esas familias, que *passeggiaban per mare*, á visitar nuestros buques; y esto que generalmente, lo veíamos con indiferencia—si no es con el gusto de que los negritos y guardianes, se ganasen una propinilla—ocasio-

nábanos, á veces, ratos agradables, acompañando á las personas visitantes, cuando por uno ú otro concepto, nos hacíamos un deber en ello.

Tal sucedió con cierta visita, que, por estar relatada en mi borrador, voy á referir aquí.

En uno de esos ratos en que, torturando mi imaginación, me esforzaba en ligar, como mejor podía, los acaecimientos de mis *Diarios* con lo que mi memoria recordaba; sofocado por el esfuerzo hecho y por la temperatura de 33° que señalaba el termómetro de mi camarote, subí á cubierta, á respirar un poco de aire puro, mientras fumaba un cigarro no tan puro. Pero cuando más tranquilo estaba, paseándome desde el palo mayor á popa, sentí el monótono y acompasado ruido que producen los remos, al zambullirse en el agua; y movido por simple curiosidad, asomé la cabeza, por encima de la borda, y vi que un bote, de los que se alquilan en el puerto, atracaba, conduciendo un caballero y dos señoritas.

No recuerdo si aquellos pasajeros venían en el bote, de cara ó de espaldas hacia el vapor, y por tanto, no se que parte de sus cuerpos divisé primero; pero sí recuerdo bien, que, *incontinenti*, dije para mis adentros: «este es uno de los casos en que debemos *hacernos un deber* en acompañar á los visitantes.» Y ahora juzguen ustedes, jóvenes lectores, si estuve ó no, acertado en mi resolución.

Se trataba de dos elegantes señoritas cuya edad, frisaría entre los 18 y 20 años (este dato

—según me dicen al oído—basta para justificarme); dos señoritas, cuyos rostros encantadores y cuyas gentiles formas, realzaban aun más los blancos vestidos, que aprisionaban sus esbeltos y airosos cuerpos. Eran hermanas; pero aunque una atenta observación, en la expresión de sus rostros, llegaba á denunciarlo, no lo hubiese creído quien las viera más ligeramente.

Eran en efecto dos tipos completamente diferentes; pues mientras brillaban en el hermoso semblante de una de ellas—arrogante morena—dos preciosos ojos de azabache puro, capaces de alterar el regular movimiento de la sangre más fría y más acompasada, con esas miradas irresistibles que subyugan é imponen amor y sumisión, ostentaba la otra, bajo su frente orlada de bucles de oro, dos luceros celestes;—no precisamente por lo azules—sino porque eran, como deben ser los ojos de los ángeles del cielo; ojos que daban expresión de dulzura infinita, á aquel rostro fino, blanco y ovalado, que dejaban ver los nacarados dientes de su diminuta boca, cuando sonreía. Una rubia encantadora que se hacía querer, aun quizás sin ella pensarlo ni soñarlo. (No dirán ustedes que no estoy inspirado).

Habiendo visto, sin duda, los galones de mi gorra de á bordo, preguntome el padre—pues tal era el señor que las acompañaba—si les permitía subir.

—*¿Ci permette signore?*—díjome en efecto, el autor de obras tan perfectas.

Y yo, que, todavía no había vuelto en mí, completamente, desde que aquellos cuatro ojos me miraron mientras hablaba su padre, hice un esfuerzo, como quien sale de una pesadilla ó tiene algo que le estorba en la garganta, y pude apenas pronunciar:

—*Anzi*—(*Anzi*—para el que no lo sepa—es una locución italiana cuya traducción literal en español es *antes bien* ó *más bien*, pero que sirve en muchos casos, para responder, galantemente, á quien nos pide un favor, ó á quien nos da las gracias por cualquier acto de atención que hayamos tenido).

Pero como niñas y papá, tenían poca práctica para subir por escaleras tan pendientes y movibles, y me pareció ver algo que significaba, demanda de ayuda, descendí rápido por la escala real y alargando mi mano, primero á la morena y después á la rubia, las acompañé á subir, una después de otra, haciéndolo su papá, por su propio esfuerzo.

Al pisar la cubierta, me dijeron que deseaban visitar ó ver el vapor, y ya el morenito de Cabo Verde estaba allí preparado para precederlas y repetir su invariable cantinela, en un lenguaje especial, que ni era portugués, ni español, ni italiano, pero que tenía algo de los tres: «*questa es la camara di prima classe*»: «*questo es il piano*;» «*questo palo es di ferro, todo ferro*»; etcétera; pero ya comprenderán ustedes, que no iba yo á ceder, al marinero, el honor y el placer de acom-

pañar á mis visitantes, en su excursión por cámaras y salones. Híceles ver los departamentos de primera, segunda y tercera clase; y después que se hubieron fijado en todo, preguntando, con curiosidad infantil, el objeto y destino de cada cosa; y después de haberse quedado admiradas, á la vista de las literas ó catres, que les parecieron camas muy duras y muy estrechas, subieron al salón de cubierta, y accediendo á nuestra súplica, hicieron revivir los acordes del piano, cerrado hacía largo tiempo.

Disponíanse á marchar, siguiendo las indicaciones de su papá; pero como al asentir á ello, me pareció que no era porque tuviesen prisa por despedirse, sino por que, según manifestaron, creían haber visto todo el vapor, me atreví á insinuarles, si querían visitar mi camarote—que era entonces el correspondiente al capitán—y el departamento de máquinas, aunque, observé, que la bajada á la máquina, era un poco peligrosa por su posición vertical, y por estar dispuesta para gente de pantalones.

Como la curiosidad es femenina, y yo les advertiese, para animarlas, que en el departamento de máquinas, no había personal ninguno para temer una indiscreción, accedieron gustosas, y descendimos nuevamente al entrepuente, principiando por visitar mi camarote. Contestelas allí, como mejor y más de oportunidad, en tal momento, me pareció, al sin número de preguntas que me dirigieron, al ver los objetos y los

retratos que adornaban los mamparos; y cuando su curiosidad llegó á querer saber en donde estaba mi señora—«si es que la tenía»—y si estaba contento con aquella vida tan aislada; y si nos gustaban las genovesas; y si era cierto que las españolas eran tan graciosas, etc., etc., su buen padre, que se paseaba en el corredor, impaciente y sudoroso por el fuerte calor que hacía, y quizás por el giro que la conversación tomaba, asomose á la puerta del camarote, y recordó á sus hijas, que era ya tiempo de marchar, pues no habían venido á bordo, «á cansar la cabeza á aquel señor».

—¡Cansarme á mí la cabeza!; *¡ah! questo poi è troppo*; debí decir yo en aquel momento. A lo que quiero añadir ahora; ¿qué concepto tendría formado de los marinos, aquel buen señor que nos juzgaba tan delicados de cabeza?

¿Es que no nos consideraba de carne y hueso, y con nuestra alma en nuestro *almario*, como los demás hombres, para apetecer un rato de agradable conversación con sus encantadoras hijas? ¿O es que no le agradaba que tomasen tanto interés en saber, si tal retrato, recordaba á la esposa á la hermana ó á la amiga?

Obedeciendo las niñas á su papá, salieron de mi camarote; y como ni aun á la vista de la incómoda y peligrosa escala, que conduce al departamento de máquinas, desistieron del propósito formado, les aconsejé que recogiesen sus vestidos, y se afianzasen bien á mí, bajando yo por



delante de cada una de ellas, sosteniéndolas, materialmente, para que no cayesen; pero como apesar de todas las precauciones, no era posible hacer ese descenso, sin una continua y arriesgada *maniobra*—cuyos detalles dejo á la perspicacia del que lo haya verificado en circunstancias semejantes—no hay necesidad de que pondere los sudores y trasudores que yo entonces sentí, y que sólo podrían compararse á los que, aunque de distinto género, experimentó el buen padre, pesaroso de su condescendencia.

Visitado el departamento de máquinas, hube de invitarlas á limpiarse las manos en mi camarote; y como era el momento de la despedida, lo aproveché para decirles cuatro frases, de esas que nunca desagrada oír en aquella edad, y que con mucha discreción, cortaron ellas dirigiéndose al autor de sus días.

—*Siamo pronte*, papá,—le dijeron.

—*Allora, andiamo*;—contestó el buen señor, dando un suspiro de satisfacción.

Y después de haber estado á bordo, muy cerca de dos horas, despidiéronse mis dos incógnitas, dándome un apretón de manos á la inglesa, y dejándome casi sin fuerzas para alargár la mano á su padre, buen señor, á quien por un momento, dentro de mi loco egoísmo, consideré un tirano; cuando la verdad es, que, sin su complacencia, ni aun recordaría aquella agradable visita.

¿Quiénes eran aquellas jóvenes?—No lo se;

pues solamente me dijeron que eran de Milán, y que aquella era la primera vez que veían un buque interiormente. Unicos datos que me dejaron con el recuerdo de sus encantos y de su amabilidad, que me ha servido para aumentar media docena de páginas, á esta amalgama de casos y sucedidos, conque, quizás, pongo á prueba la paciencia de quien lee, buscando, en vano, algo interesante.

\*  
\* \* \*

En los últimos meses de nuestra residencia en Génova, al finalizar el verano de 1876, no se si las emanaciones terrestres—como al viejo contra maestre mister Wood, retratado magistralmente por el señor Novo y Colson en su interesante «Paseo científico por el Océano»—ó mi imprudencia de dormir, casi todas las noches, bajo el toldo de popa, sobre cubierta, (por evitar el calor y las punzadas de los mosquitos, en el camarote) acarrearónme un reuma articular, que me dejó completamente imposibilitado de estar sobre los pies; y gracias á las atenciones del señor cónsul y vicecónsul y á los cuidados de las familias españolas y amigos, á que en este capítulo me he referido, y á los bienhechores fangos calientes de Acqui, me encontré, á los cuatro meses, en disposición de venir á España.

Cuando llegué á mi pueblo, cansado—aunque todavía era joven—de traer y llevar mi pobre humanidad, de un lado para otro—á la

*driva*—como decimos los marinos, pensé en *amarrarme*; y aunque dicen que el casarse, es echarse una soga al cuello, yo huiré de ese tecnicismo de *soga*, que no suena bien en oídos marinos, y diré—que, con ancla, ya conocida—pues es la misma que como objeto de esperanza, presenté á mis lectores, en aquella cariñosa amiga que me despedía, desde el muelle, en mi primera salida al mar, *dí fondo* (y esta vez puedo decir en verdad que *dí fondo*, pues fuí yo mismo—y no el buque—quien se amarró), en el mismo pueblo de mi nacimiento.

Quizás pude haber estado—y no es extraño en tal edad—más ó menos expuesto á elegir fondeadero por lejanas costas; pero como en todas partes se aprende algo nuevo, aprendí yo también, en Italia, un proverbio que dice: *Moglie e buoi, dei paesi tuoi*; y aunque muchos, felices maridos, tendrán, seguramente, potentes razones para no prestar su conformidad á tal proverbio, lo traduciré de una manera libre é incompleta, á fin de no concluir el capítulo en lengua extranjera, diciendo: «Procura buscar mujer, donde te vieron nacer.»







## IX

### VIAJES EN VAPOR POR LAS COSTAS DE LA PENÍNSULA HASTA MARSELLA

---

¡Hombre á tierra!—El vapor *Nervi6n*.—Seis cañonazos y un vidrio roto.—«La Compañía de los Cabos.»—Accidentes descritos *por telégrafo*.—«No hay mayor placer que el de navegar.»—Sevilla.—Un salvamento.—Rápidas reseñas acerca de algunos de los puertos más importantes.—Un mayordomo filósofo.—Influencia del Cabo de San Vicente sobre los vientos del Norte y el espíritu de algunos pasajeros.—El viento *mistral* en el golfo de León.



A cifra romana que corresponde á nuestro número noveno, parece querer indicarme que debe ser este capítulo, el último de la jornada, y así es efectivamente; pues lo mismo que en las barras de nuestros puertos, al noveno golpe dicen que hace la mar una *callada*, así, yo también, voy á concluir con esta serie de narraciones, en las que, si como he mezclado diversidad de materias, hubiese sabido

combinarlas y darles color y vida, hubiera podido resultar algo agradable á los sentidos. Pero ya, poco queda; el puerto está á la vista, y por *mal dadas* que vengan, no hará á ustedes mucho daño, lo que falta por pasar.

No se quien fué—pero debió ser algún *marrullero escamado*, como el Jorge de la *Marina*—quien dijo, por vez primera, que «más ata pelo de..... mujer, que calabrote de navío;» y aunque esta afirmación, está hecha en términos un tanto materiales, la verdad es, que es más exacta que aquella otra—inventada por algún solterón ó *mutil zarra* empedernido—que dice que «el que se casa es *hombre al agua*;» pues mejor pudiera decir, al referirse á marinos, que «el que se casa *es hombre á tierra.*»

Así también me sucedió á mí; pues aunque después de unos cuantos meses de descanso en la nueva vida, salí otra vez á navegar, ya se acabaron aquellos viajes á observar el Sol de la Equinoccial y á visitar las *morenas* de Cabo Verde ó las blancas del Uruguay; pues cual si navegásemos en globo cautivo, que no puede pasar del acordado límite, nuestros viajes fueron reducidos á determinada zona, y concluían siempre en donde estaba el punto de atracción; el pelo atrayente, á que el refrán se refiere.

Redújose, en efecto, la última etapa de marino, de quien esto escribe, á navegar diez años, en vapores de gran cabotaje; principiando por el *Nerviön* en el que navegué durante tres años,

sin más contratiempos que un duro temporal, que al ir á Inglaterra en Diciembre de 1879, nos obligó á arribar á Santander y me ocasionó con tantas mojaduras, un nuevo ataque reumático que me tuvo recluso en casa mientras el buque hizo viaje con otro capitán, don B. San José.

Una avería, que no se si calificar de simple ó de gruesa, porque nuestro Código de Comercio tan deficiente en asuntos marítimos corrientes, no podía abarcar un caso raro, hicimos también —ó dicen que hicimos— con ese vapor; y por cierto que por haber dejado pasar el plazo legal para formar la Junta de marinos no se le han pagado aún los daños al perjudicado, mi buen amigo don Pedro Shade; un inglés que merecía ser español y de Portugalete.

Estábamos en Newport, con las escotillas ya cerradas para salir del doque á la pleamar, el 11 de Agosto de 1880; y con esa velocidad con que la imaginación corría, especialmente al navegar hacia los patrios lares, caímos en la cuenta de que entraríamos en Bilbao el 15 de aquel mes; día, que, no sé si por una especial devoción á la Virgen en su Asunción, ó porque se celebra en el centro del radiante Agosto, han elegido para su fiesta titular, infinidad de poblaciones; pues lo mismo en San Sebastián, que en Vigo, como en Portugalete y tantos otros, óyense en ese día y al voltear las campanas en su víspera, exclamaciones de ¡viva la Patrona! como saludo á esa Virgen que, bajo la advocación de Begoña, es,

como con la del Carmen, tan invocada por los navegantes.

Como yo no concibo que pueda amar á la Patria, que es tan grande, quien no principia por amar á la pequeña provincia, y, dentro de ésta, al pueblo donde ha pasado los mejores y más felices años de la vida,—aunque se habite en población tan hermosa y tan hospitalaria como San Sebastián—creo que todos sienten,—como yo la siento,—una debilidad—que no puede calificarse de egoismo de localidad ni de estrechez de miras—por el pueblo en que han nacido, y mucho más cuando, como yo tenía entonces, tiene uno en él la familia; así es que imaginándome antes de salir de Newport, el aspecto del muelle de Churruca, que me parecía ver ya empavesado y cuajado de colgaduras y embanderada también la plaza y la torre de la Iglesia, y oyendo, casi, las notas de la simpática charanga del pueblo, que estaría tocando bailables, á la hora del mediodía, en que entraríamos por la barra, creí un rudimentario deber, como navegante, devoto de la Virgen de Begoña, y como portugalujo, devoto de la Patrona, y como vecino, interesado en aliviar al erario municipal, costear una pequeña parte de la fiesta, comprando alguna pólvora, para tirar media docena de cañonazos, que sustituyeran á otras tantas descargas de los famosos *chupines*, que tanta alegría nos infundían al *retumbar* en ese día; y que nunca, jamás, serán verdaderamente sustituidos; pues por mucho



ruido que hagan los *marrones* y los cohetes de la moderna pirotecnia no podrán imitar aquel clásico estampido y aquel olorcillo á estopa quemada, sin el que no comprendíamos la alborada del día de la Patrona.

Amanecimos ese día, fondeados en el Abra de Bilbao, tras un viaje rápido y feliz; y como el Sol, al elevarse por detrás del monte de Axpe, recorría un cielo azul, que prometía un día espléndido, empavesamos el vapor—no en competencia—sino como continuación de la hilera de banderas del muelle engalanado.

A las doce, después de haber salido unos cuantos vapores, arriaron en la torre del piloto mayor, la bandera blanca de salidas, é izaron la roja, indicando la señal de entrada; y nosotros que, ya para ese momento, habíamos levado el ancla, y teníamos el número uno del semáforo de la Galea, nos dirigimos á la canal de la barra, que pasamos sin novedad.

Era entonces, alcalde en el pueblo, mi amigo don Fernando de Carranza; y como este señor, es de los que sienten, como yo y otros muchos, esto del amor á la *tierruca*, ó de ser buenos hijos del pueblo ó *errico-shemes*, como dicen aquí en San Sebastián, quiso responder á mi matutino empavesado, dándome una sorpresa, y al efecto, envió á la punta del muelle, algunos *chupines* y cohetes que me ensordecieran, al sorprenderme con tan cariñoso recibimiento. Pero se les aguó el proyecto; pues antes de llegar á la

cabeza del muelle, salió el primer cañonazo de nuestro vapor, que, si no hizo retirarse avergonzado al chupinero, fué por la subordinación de éste hacia su alcalde y quizás también por aquello del clasicismo.

Largamos el segundo cañonazo, estando ya dentro de la ría; y al ver la multitud de gente que se agolpaba en el muelle, nos acercamos tanto á él, que el tercer cañonazo—que hacía la mitad de la serie—tan fuerte como los anteriores, y disparado frente á las casas de la señora viuda de Epalza, rajó ó hendió, por la trepidación producida con el estrépito,—según dijeron—un hermoso cristal de una ventana que estaba cerrada en el mirador de la casa habitada por el amigo mister Shade.

Y esa es la avería, única, á cuanto recuerdo, que causé en mis viajes con el *Nerviön*; la que, como ya he indicado, quedó sin juzgar ni liquidar; y es lástima, porque quizás hubiera sentado jurisprudencia, y hubiésemos sabido, quien fué más culpable; esto es, quien debiera pagar los vidrios ó el vidrio roto; si un marino que saluda entusiasta—aunque quizás un poco *ruidosamente*—á sus paisanos y hace honores á su celestial Patrona, ó un señor, que, aunque extranjero, tiene títulos y antigüedad—como los tiene el simpático director de la Compañía de Galdames á Sestao mister Browne y otros ingleses, que residen allí de largos años—más que suficientes, para ser considerado como vecino *ho-*

*norario*, y sin embargo tuvo cerradas, con estoica calma, en tales momentos, las ventanas del mirador; sin abrirlas y asomarse á ver—siquiera por curiosidad—que buque era aquel que así contribuía á la fiesta del pueblo.

Siguiendo las instrucciones del armador don Ramón de Bergé, recorriamos con ese vapor *Nerviön*—no muy grande, pero barco valiente—unas veces el litoral de España, dirigiéndonos, otras, con mineral, á los puertos del canal de Bristol ó á la entrada del mar del Norte; pero por haber cambiado el buque de dueños, transbordé mi *petate* y demás efectos de personal pertenencia, en el dique seco de Bilbao, del *Nerviön* que se vendía, al vapor *Vizcaya* que se compraba por la Compañía *Vasco-Andaluza*.

En esta empresa marítima, llamada hoy de *Ibarra y Compañía*, ó «Compañía de los Cabos» como gráficamente se la titula por estos puertos—desde que, abandonando los nombres Béticos y Vascos, puede formar con los de sus vapores, geográficamente colocados y unidos, sabiamente, por líneas más ó menos curvas ó quebradas, el mapa del litoral ibérico—recorrimos, mes tras mes, y año tras año, en dos de ellos como piloto, y en los demás como capitán en los vapores *Vasco-Andaluz*, *Luchana*, *Triana*, *Vizcaya*, *Cartuja* y *Cabo Trafalgar*, los principales puertos de la costa española; entre Bilbao y Sevilla, y entre Bilbao y Marsella.

Pero, ¿qué voy yo á estampar aquí, ni qué entresacaré de los *acaccimientos* de estos viajes, que pueda leerse con mediano interés ó curiosidad?

Hojeo mi diario, y sólo encuentro aridez y monotonía: «Salimos de tal puerto; vimos el faro tal; doblamos el cabo cual y abocamos en tal otro puerto». Es verdad que, aunque con detalles muy ligeros, se leen en algunas hojas, indicaciones de temporales corridos ó accidentes de pequeña importancia, en las entradas ó salidas de algunos puertos; pero sin variación de lo que ocurre todos los días; pues como en los viajes de costa, tantos vapores pasan por los mismos sitios y tanto se repiten, parecidos accidentes; y como afortunadamente, durante los años que he mandado vapor—y á Dios sean dadas las gracias—no nos ha ocurrido avería sensible, difícil me sería escoger una situación ó caso especial, cuya detallada descripción diese una pequeña amenidad, por los nuevos datos aportados, ó por las circunstancias en que ocurriera.

Me contentaré por tanto, con hacer una rápida indicación de esos accidentes, en la seguridad de que no se diferenciará gran cosa de lo que uno y otro viaje han anotado en sus Diarios, los que me han precedido y los que contemporáneamente navegaron y navegan ahora, por nuestras costas españolas.

Dígaseme si no; ¿qué marino entre los que

hacen el cabotaje, no habrá experimentado, los efectos de los S. O. ú O. duros y sucios, ó del gigante N. O., con sus tendidas y elevadas mares, en la costa Cantábrica; y los tiempos cerrados del peligroso frontón de la costa N. O. de Galicia; ó de los nortazos, duros aunque claros, ó temibles travesías y no menos temibles nieblas, de la costa de Portugal; ó de alguna arribada á Puente Mayorga, en el fondo de la bahía de Gibraltar, cuando el viento del E. sale como una furia, y la mar que ocasiona, choca con la corriente que entra y produce un *arboleo* que imposibilita el acceso al Mediterráneo; ó de algunos temporales de este mar interior, que, aunque hay quien lo dude, sabe ponerse feo, cuando al segundo cuadrante se le arruga el entrecejo; ó de algún *golpazo* del furibundo *mistral* que, soplando con violencia espantosa, levanta una mar *piquera*, que pone en grave aprieto, aun á los buques de gran tamaño, que hacen cuestión de dignidad marinera, el atravesarlo *á largo*?

Pues si nos referimos, ahora, á los puertos, tampoco sería de gran novedad, ni entre marinos ni entre *terrestres*—aunque cada capitán guarde en su pecho el recuerdo perenne de más de cuatro trances, cuya importancia sólo comprende el que en ellos se ha visto—una entrada en la barra de Bilbao, cuando la mar imprime velocidad y hace revirar la proa del buque, en los momentos en que convendría poca marcha y

buen gobierno, entre las rompientes del banco por babor y el espigón del avanzado muelle por estribor; ó una salida *dudosa* de ese mismo puerto, en triste anocheada, con viento duro y cariz amenazador, como si aun no hubiese nacido el ingeniero Churruca, y los bilbainos no hubiesen hecho el esfuerzo, que dió por resultado el tener una canal fija y hondable, sin temor á que por perder una marea en la salida, esté el buque encerrado por quince días en el puerto; ó una lucha para montar el Cabo Quejo y entrar de noche en Santander, cuando el temporal sopla duro y al llegar á la boca del puerto no se avista farol ni lancha de práctico; ó una entrada ó estancia en el puerto de Gijón, en días de gran resaca ó de *cachon*, como dicen por aquella costa; ó una arribada á la ría del Barquero ó, mejor dicho, al fondeadero de la Estaca de Vares, después de intentar, en vano, doblar el Cabo Ortegál, para llegar, si no á Coruña, á la hermosa ría que conduce á la tranquila y espaciosa bahía de Ferrol. O cuando por la cerrazón, que obscurece la costa, se va á abocar las espaciosas rías bajas de Galicia, entre el temor de acercarse á tierra, exponiéndose á tropezar con alguno de los salientes y ocultos bajos de Corrubedo ó de los que circundan á las islas Sálvora y Ons, y la necesidad de acercarse, si se ha de reconocer la boca y asegurar el puerto de Carril ó el de Villagarcía en la ría de Arosa, ó el de Marín en la no menos pinto-

resca de Pontevedra; ó una entrada forzada, por el irresistible temporal, á media noche, en la ría de Vigo, cuando apenas se divisan los perfiles de la isla Cies, viendo, casi encima de nuestras cabezas, los destellos de su faro, turbios entre la densa y húmeda neblina, y no viendo en el mar, más que el *blanquizar* de las rompientes de la mar agitada, que se confunden con las de los bajos que salen del Cabo Silleiro y de las Estelas y los del islote Boeiro, oculto en la obscuridad, hasta que, con tino y ojo marinerero, se pasa esa serie de escollos, que forman, á manera de un rompeolas, que da resguardo y tranquilidad á la espaciosa ría de Vigo, capaz para contener las escuadras de Europa, aunque un prudente portugués, dicen, que fondeó, con su balandrito, por dentro de la Cies, y envió al piloto, con un bote, para asesorarse de su cónsul en la ciudad, si habría suficiente fondo para subir con su *navío*; ó alguna embarrancada, sin consecuencias, en el manso y fangoso Guadalquivir; ó alguna *riada* en Sevilla, desatracando el buque del muelle con puntales y *tangones*, para no irse navegando á visitar la famosa catedral, como parece trató de hacer cierta goleta, que al retirarse las aguas, quedó en seco sobre el muelle; ó algún susto en la movable barra de Huelva, ó en aquella ría que, hasta llegar frente al histórico monasterio de la Rábida, sólo tiene visible una orilla; ó algún levante duro en Cádiz, que deja á los buques incomunica-

dos, como si estuviesen ó peor que si estuviesen, en la mar ancha; ó por último, alguna entrada en Málaga ó entrada ó salida en algunos otros de los puertos artificiales del Mediterráneo, cuando los vientos duros del N., atrayendo hacia ellos la proa del buque, convierte en maniobra difícil y desesperante, la de amarrarle ó la de poner su proa enfilada á la estrecha boca, para salir sin causar averías.

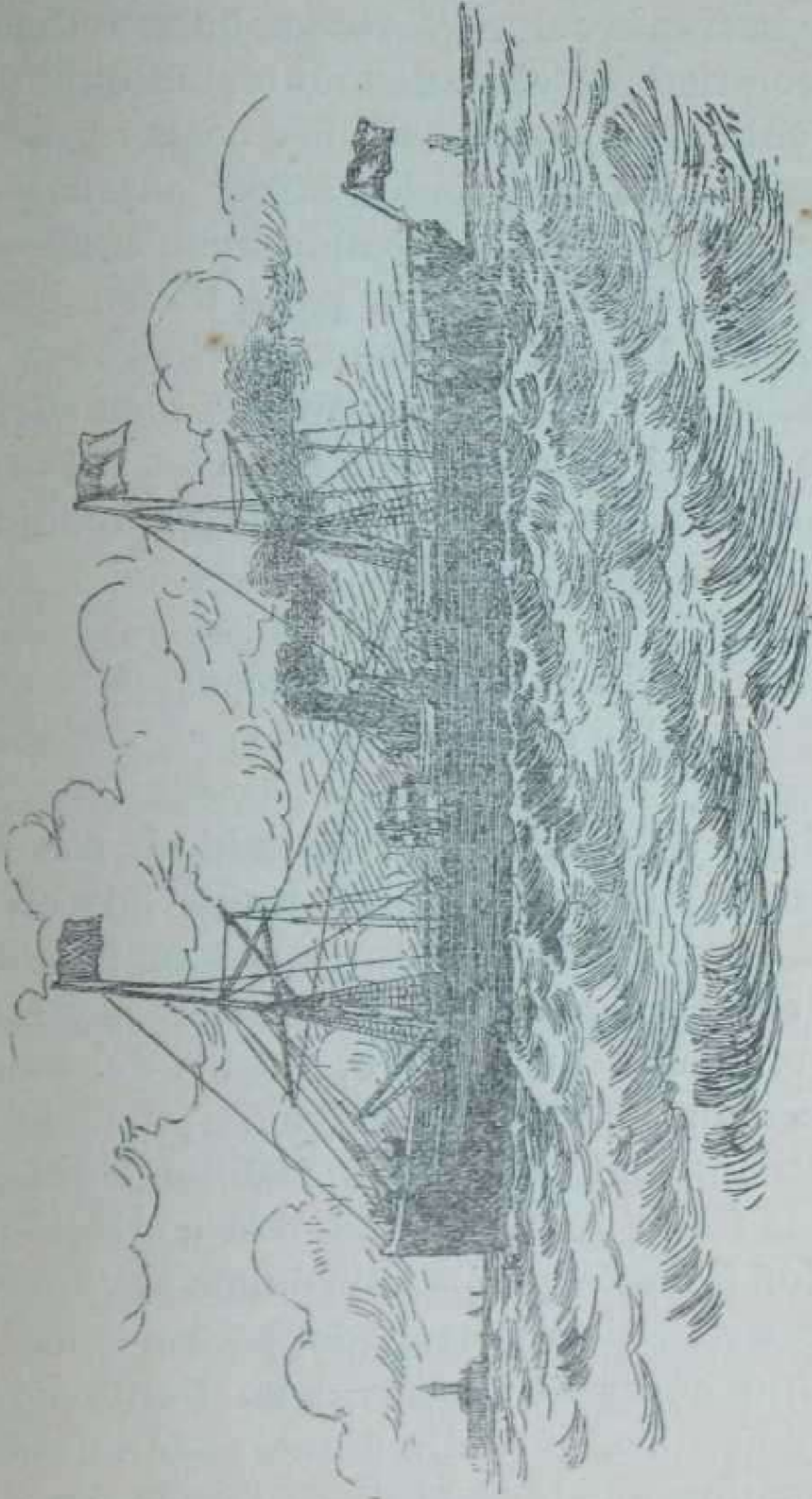
Todos estos accidentes ó acaecimientos— aunque fuera yo capaz de describirlos con lujo de detalles—no llegarían á despertar interés; pues aunque en sí lo envuelvan, y aunque en la navegación costera, es donde más se ejercita el sentido *antinatural* del marino y aun donde más se prueba su valor, hay, repito, la circunstancia de ser muchos los que experimentan los mismos efectos, y eso parece que quita cierto mérito á sus esfuerzos; como se lo quita también, ante el que *navega* en tierra firme, la corta duración de cada viaje, como si en la travesía, por ejemplo, de Coruña á Carril, ó en la de Cádiz á Vigo, ó Marsella á Barcelona, no pudieran pasarse—y se pasan, muchas veces—mayores apuros y temporales más fuertes, que en un viaje, con buen vapor, de América á España.

\*  
\* \* \*

Claro se ve, que he citado, conforme á mi propósito, los acaecimientos que reflejan malos



tiempos; pues en los casos contrarios, esto es,



Vapor «LA CARTUJA»

cuando el viento bonancible convida á largar

velas para contrarrestar el retroceso de la hélice ó ayudar á dar tiro á la chimenea, ó viene á refrescar la frente calurosa en los buenos días del estío; con tiempos claros en que se dibujan perfectamente, los perfiles de las costas y se ven con claridad las luces de los faros; entonces... si la bodega va repleta, acusando buen *sobordo*, y la máquina marcha bien, y se tienen buenos compañeros á popa y buenos marineros y contramaestre á proa; con la despensa bien surtida, —como lo está generalmente la de los vapores— y si se lleva además, la agradable compañía de buenos pasajeros, entonces.....

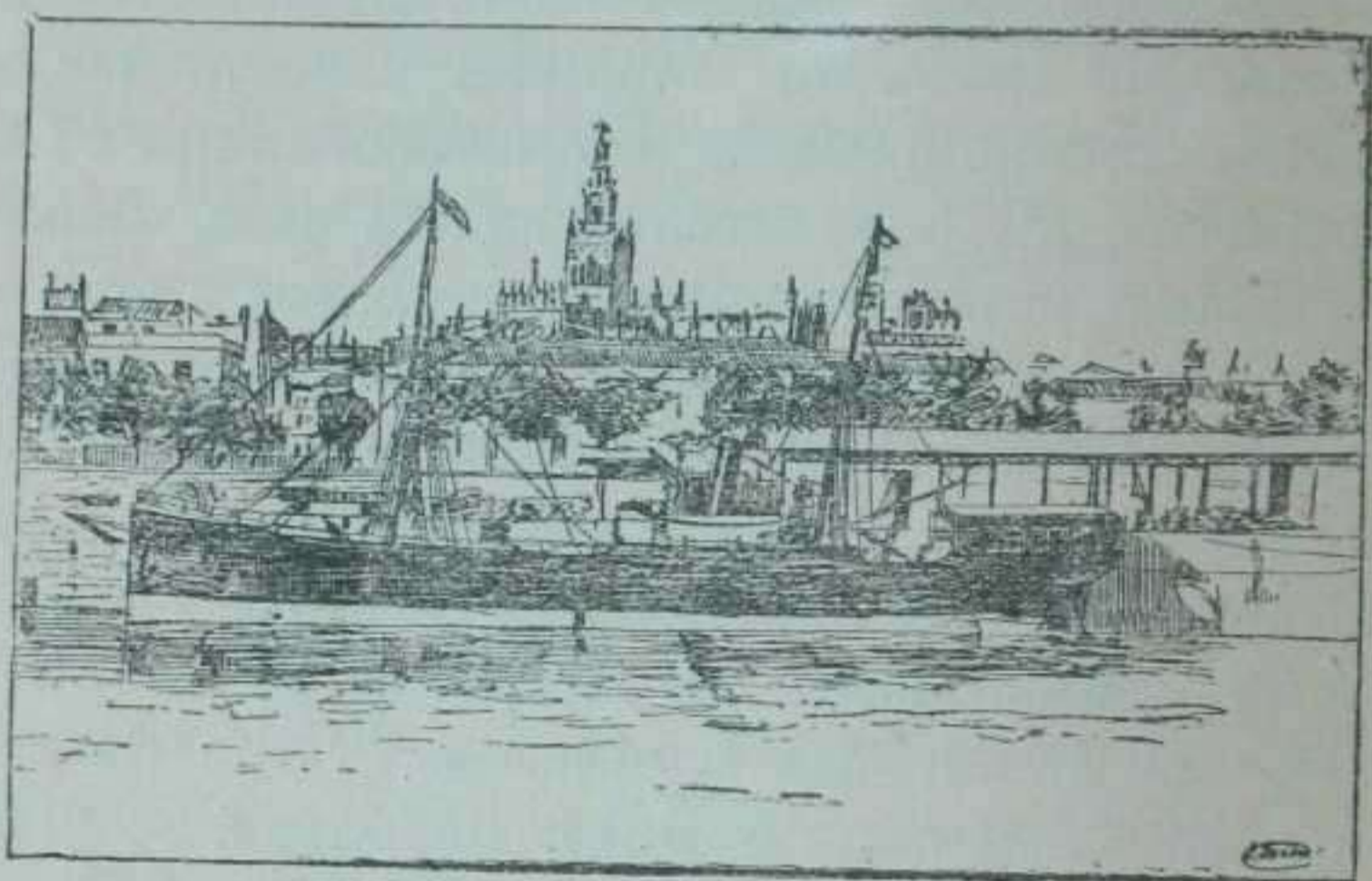
«No hay mayor placer  
Que el de navegar,»

pues llega á hacerse una necesidad, esa vida errante y semiaventurera, de comer hoy en Bilbao las sardinas de Santurce, y tomar mañana el café en el del Ancora de Santander, y fumar al día siguiente un cigarro, de los del amable don Nicandro Fariña, consignatario de la Coruña, y contribuir el otro á festejar con los de Carril, la fiesta de San Fidel, ó la traslación, en procesión flotante que pasa próxima al vapor, de la Virgen de la isla Cortegada, en la víspera del Corpus; ó hacer el Carnaval en Pontevedra ó Marín y asistir al otro día á una sesión del Gimnasio con los amables hijos de Conde, en Vigo.  
Como es agradable y sirve de compensación

á las penas de la mar, aprovechar en Huelva un día festivo, para merendar con el consignatario señor Sierra y con capitanes amigos, bajo la palmera cercana al monasterio de la Rábida, después de haber recorrido los históricos claustros y aposentos, que tantos recuerdos evocan y tanto respeto inspiran; visitar en Cádiz, á don José de la Viesca, marqués de los más amables y de los más demócratas, aunque profese ideas conservadoras; beber una botella de manzanilla con el sobrino de Perea en Bonanza, y mirar luego desde el muelle hacia la *broa*, recordando á los marineros, que, hace cerca de cuatro siglos, desde ese mismo punto, atónitos y cavilosos y mirando en igual dirección, veían, aquella nave misteriosa en cuya vela se destacaba una cruz rojiza que «era la Vera figura que dió la buenaventura» á aquella embarcación, que resultó ser la nao *Victoria*, que, maltrecha y rendida de trabajos, como sus inmortales tripulantes, venía de circunnavegar el mundo. Subir después á Sevilla, á mezclarse entre la bulliciosa y alegre multitud que invade, en las primeras horas de la noche, aquella calle de las Sierpes, en donde, podrá imponerse el silencio, cuando bajo toldos y entre damascos y sobre flores, pasa la procesión del Corpus, pero donde jamás entra la tristeza; beber, después, unas cuantas cañitas, para tomar posesión de la tierra, y visitar al otro día, al simpático consignatario don Joaquín; deleitarse y asombrarse, una vez más, bajo las elevadísimas

naves de la artística Catedral, y atracarse, sin saciarse nunca, de mirar aquel San Antonio de Murillo, para ir después á hablar de los asuntos del vapor, con los directores, señores Ibarra, celosos y rígidos en cuanto á la buena marcha de la empresa se refiere, pero complacientes y atentos con sus capitanes y oficiales.

\*  
\* \* \*



SEVILLA.—Vapor «NERVIÓN»

¡SEVILLA! ¡Cuántos gratos recuerdos evoca la hermosa capital de Andalucía, que se asienta á orillas del manso Guadalquivir!

Desde que subiendo por

«esa agua *limpia* y serena,»

avistábamos, desde la Puebla de Coria, la elevada y famosa Giralda, y aspirábamos el perfume

del azahar, recreados—sin desatender al timón ni al curso del río—con el canto de los ruiseñores que se albergaban en los frondosos árboles que el vapor rozaba casi con sus vergas, hasta que soltábamos los cabos amarrados entre el puente de Triana (pasado y repasado, durante todo el día, por aquellas trianeras tan repeinadas, tan floridas y tan almidonadas en sus ropas, como graciosas y risueñas en su porte y su semblante) y la histórica Torre del Oro—residencia hoy de la Comandancia de Marina y del peculiar *pro-hombre*—faltábanos tiempo, fuera de las horas de servicio, para los goces y expansivos entretenimientos, conque, sin menoscabo del bolsillo, nos brindaba la vida en Sevilla, con su general alegría, en sus calles y plazas llenas de luz y aromatizadas por el tomillo y el romero; sus museos y monumentos de arte; sus teatros; sus magníficos paseos sobre el río; con visitas á los toros en Tablada, y *encierros*, presenciados desde el mismo vapor, á la media noche; sus cafés; animados y bulliciosos y sus tiendas de montañés, como la conocida por el nombre de don Julián—por ser su dueño un tocayo mío—y otras, en donde nos reuníamos, á veces, cuatro ó seis marinos, con algunos terrestres paisanos, á correr, con manzanilla y la famosa frita pescadilla, alguna *juerguecita* honesta.

Allí, también, en Sevilla, recibí yo—por telegrama enviado por distinguida y cariñosa amiga—la noticia que más puede agradar y sa-

tisfacer á un buen esposo—anhelante futuro padre—al ausentarse de su casa; la de haber nacido la primera de mis hijas; y allí, después de concluídas las faenas de descarga ó carga; en aquellas plácidas horas del anocheer, dábamos fin á nuestra comida, recibiendo visitas de simpáticos paisanos, que, más que á respirar la fresca brisa del río, venían á impregnarse de algo que transcendiese á la *apartada tierra* que da jugo al famoso Roble. Allí, en una de aquellas veladas improvisadas, en donde se discutía mucho y se gritaba más, y á las que nunca faltaba el buen amigo don Narciso de Ingunza, vascófilo entusiasta y muypreciado de traer en sus venas alguna sangre del renombrado patriota Zamácola, inventose—antes que los políticos se acordaran de ello—el distrito nuevo de Vizcaya; pues en parodiado congreso de merindades, organizado, en la cámara de á bordo, nombrose á uno de los componentes, diputado por Baracaldo, (cosa que ignorará, aunque nada pierde en ello, mi distinguido amigo don Adolfo de Urquijo que es el diputado, *sin parodia*, por el nuevo distrito vizcaino); y allí, por fin, después de amistosas discusiones, entonábanse, casi á diario, esos hermosos *zortzicos* de letras vascuence ó castellana, que bajo la batuta del simpático *petrolero* don Angel de Zarraoa, cuya dulce y hermosa voz de tenor, realzaba nuestros coros, hacían detener, al costado del vapor, á los paseantes del muelle, que aplaudían á rabiar,

aquella música tan distinta de la suya—bella también—pero oriental y cadenciosa.

\* \* \*

Recorriamos además en estos viajes, los puertos principales del Mediterráneo, hasta Marsella; siéndome grato consignar, de una vez para todas, que de los respectivos consignatarios ó representantes de la Empresa, en esos puertos, conservamos aún la buena memoria de sus atenciones y deferencias.

Tocábamos, como primer puerto del Mediterráneo, en Málaga, cuyo reconocimiento es fácil desde larga distancia, por la elevada sierra de Mijas, y las dos prominencias que con su nombre dan á la ciudad uno de los requisitos principales de las *añas*, *iñures* ó *amas* de cría, y por la inmensa mole de la Catedral con su elevada torre, edificadas á orillas del puerto. Descargábamos allí, harina, hierro y otros productos del Norte de España, como en los demás puertos de esa costa; y como en ellos también, recibíamos, en cambio, los vinos y ricos frutos y productos de las industrias de nuestras provinciales meridionales y levantinas.

Por la cariñosa amistad que con él me unía, como paisano y contemporáneo, no he de olvidar, al hablar de nuestras rápidas pasadas por Málaga, las visitas recibidas y agradables ratos pasados, en los primeros viajes, con el malogrado é inteligente doctor en Ciencias, don Millán de

Vicuña; como recuerdo, también, las que me hacía en Alicante, el brillante abogado—y también paisano nuestro—don Ricardo de Balparda que buscaba alivio á la dolencia que le hizo sucumbir.

\* \* \*

En uno de esos viajes por el Mediterráneo, á principios del 1886 (pues no conservo datos escritos para fijar la fecha) como una hora después de haber salido de Almería, y navegando á montar, francos, el Cabo de Gata, vimos por la mura de babor y algo *aterrado*,—es decir, demasiado cercano á la tierra—un buque, cuya manera de navegar, llamó, un tanto, nuestra atención. Y como yo he llevado siempre la norma más general entre los marinos, de cerciorarse en caso de duda para prestar asistencia, si la necesidad se comprueba—aun á costa de algún pequeño retraso en el viaje—no quise continuar sin asesorarme de si aquel buque, tenía ó no, alguna novedad, y al efecto enmendamos el rumbo hacia tierra.

Al estar cerca de ese barco—que era un bergantín-polacra mallorquín—(y cuyo nombre siento no recordar) observamos que estaba desarbolado del bauprés y que tenía izada la bandera *amorrónada*, en el palo mayor.

Puestos al habla, y en vista de que nos pedían remolque, envié al piloto, con nuestro bote, para que se informase mejor de lo que les ocu-



rría y de lo que deseaban; y tanto por lo que entonces dijeron, como por las declaraciones que prestaron, después, en Almería, ante el señor segundo comandante de Marina, supimos: «Que la noche anterior, estando por las cercanías del Cabo Gata, y viniendo en vuelta de tierra, con viento duro del S. O. y horizonte cerrado por un chubasco, mandoles el capitán, cargar y aferrar el trinquete; y como la tripulación de esa clase de buques es bastante reducida, subieron á aferrar la vela, los tripulantes de ambas guardias, *babor* y *estribor*, incluso el cocinero; quedando sobre cubierta el contraмаestre que vigilaba y dirigía la ejecución de la maniobra ordenada por el capitán, y éste con el piloto, al cuidado del timón.

Estando sobre la verga, azotados por el chubasco y envueltos en la obscuridad, sintieron los marineros un sacudimiento seco y momentáneo, viendo, al mismo tiempo, cruzar por su proa, la sombra de una gran embarcación. Bajaron con la rapidez posible, comprendiendo que aquel buque les había embestido (aunque fuera de *refilón*) para apreciar las averías; y al llegar á cubierta, notaron con asombro, que habían desaparecido, el capitán, el piloto y el contraмаestre; por lo que supusieron que, por estar desprevenidos y sin asegurarse, al recibir el buque el choque, ó por otro accidente, que ellos ignoraban, habían sido arrebatados, por el mar, los tres oficiales.

Acordaron entonces entre ellos, que el cocinero, que era, al parecer, el más instruído, y el que—según su frase—«veía en la cámara andar con los planos al capitán y piloto,» tomase la dirección de la derrota; y al efecto, la tomó y á la verdad, no lo hizo tan mal; pues en cuanto amaneció, y después que quitaron, como pudieron, las velas altas, del palo de proa, navegaron á meterse en la ensenada de Cabo Gata, con idea (pues ni ellos mismos se atrevían á asegurar cual fué su pensamiento) de fondear cerca de tierra hasta que algún vapor les viese y les auxiliase.

Les dimos remolque con una buena guindaleza nueva que tenían; y con gran contentamiento de aquellos infelices y aun de nuestros pasajeros, que vieron con gusto el retraso del viaje, por motivo tan humanitario—especialmente un alavés, viajante de la casa Furnier, que, recuerdo que, en su entusiasmo, calificaba de «heróico» nuestro acto, tan sencillo como corriente—fondeamos nuevamente en Almería, tres horas después de haber salido. Y levantada el acta correspondiente, con las declaraciones prestadas en la cámara del bergantín, por aquellos tripulantes y por nosotros, ante la autoridad marítima del puerto, dejamos al cuidado de los señores Gay y hermano, el cobro del remolque (que creo se arregló en cinco ó seis mil pesetas) y volvimos á emprender nuestro interrumpido viaje.

El buque salvado iba en lastre; es decir; en

lastre, si se miraba á sus bodegas; pues en la cámara había un saco con cinco mil duros, en piezas de plata de á duro, para comprar un cargamento de garbanzo en la costa O. de Africa. Lo cual dice mucho en favor de aquella honrada tripulación, que sabía la existencia del dinero.

Algún tiempo después de haberse prestado este servicio, y enterado de él un ilustrado marino de guerra, á quien se debe, en gran parte, la organización y buena marcha de la Sociedad Española de salvamento de náufragos, me decía en una de sus honrosas cartas, que sentía mucho no hubiésemos dado cuenta á esa benemérita asociación, del servicio prestado; pues, añadía, que por una modestia excesiva de los marinos mercantes, ocurría á veces, como en aquel último año, que apenas tenían noticia de salvamentos realizados, para poder otorgar, por comparación y con el mayor acierto, el premio instituído por el caritativo francés Mr. Emilio Rubin para los oficiales del buque español que, en cada año, salve, con mayor riesgo, á la tripulación de un buque en peligro.

Yo creo, sinceramente, que el servicio relatado—y que tuvo su compensación mercantil para los armadores—no merecía ninguna recompensa personal, ni que hiciéramos de él una mención especial; aunque en caso de no haber habido en aquel año otro servicio, verdaderamente meritorio, ni mi segundo ni yo, hubiésemos rehusado gratificación tan honrosa; pero,

francamente, no estoy conforme conque la modestia, excesiva ó no, de los marinos, sea la causa de que queden ocultos, actos que deban ser conocidos.

Como no podemos asegurar, cual hubiese sido el fin de aquellos tripulantes, que lo mismo pudieran haber abandonado el buque y salvándose en los botes, que pudieran haber embarrancado en la próxima noche, y, faltos de serenidad haber perecido al querer ganar la playa, á nado ó en bote, quizás les prestamos un servicio, mayor que el que creímos y aun ahora creemos; pero en todo caso, no éramos nosotros los llamados á juzgar la parte, por decirlo así, sentimental, que—más que otra mira—nos impulsó á remolcar el buque.

Todos los presentes al acto de las declaraciones, vieron rodar por las mejillas de aquellos agradecidos mallorquines, las lágrimas conque compensaron de sobra, mi servicio, en la parte personal que me correspondía; todos oyeron—y en el acta se escribió—que querían que constase, que estaban desde el momento del choque tan asustados y emocionados y sin saber lo que hacer, que «si no es por el vapor *Cabo Trafalgar* hubieran perdido sus vidas.» Quizás la emoción y la gratitud les llevaba á la exageración; pero el caso es, que así lo declararon; y ¿era necesario que después de todo eso, fuese yo á dar cuenta oficial ni á encomiar tal servicio, que después de todo, repito, no consideré tan importante?

Como la Iglesia tiene doctores, la marina también tiene comandantes y capitanes de puerto, y si creyeron que no valía la pena de dar cuenta de tal acto á la Sociedad de Salvamentos, sería porque realmente no fué meritorio; porque si esa omisión tuviese sólo por causa, el orden de relaciones entre las autoridades de marina de los puertos y esa Sociedad, no serían tan inútiles estas líneas; pues demostrarían, para lo porvenir, la necesidad ó la conveniencia de que cierta clase de servicios que llegan á conocimiento de los jefes de puertos, fuesen transmitidos ó recomendados á la Sociedad; pues pueden llegar casos en que sin tratarse de un verdadero naufragio, preste algún marino servicios de salvamento que merezcan recompensa y no se le otorgue por desconocer la Sociedad de Salvamentos, el servicio prestado.

Pero—dirá alguien que movido por sentimientos de humanidad, haya leído con interés el accidente ocurrido á la polacra mallorquina— todo eso de recompensas y méritos, lo juzgará cada cual á su modo; mas ¿perecieron realmente los tres oficiales de aquel buque?

—No, señor; sino que se salvaron, y desembarcaron sanos y buenos en Gibraltar, en donde relatarían, á su vez, la pérdida del buque y los demás tripulantes.

—¿Cómo se salvaron?—Yo no lo se á ciencia cierta; pero creo haber leído ó haber oído contar algún tiempo después, que, cuando vieron re-

pentinamente aparecer la imponente silueta de la fragata que les venía encima, sobrecogidos de espanto por la inesperada aparición, y creyendo, fundadamente, dentro de lo que puede pensarse en un segundo de tiempo—cuando de ello depende la vida ó una muerte horrorosa—que su buque iba á ser dividido en dos, corrieron á proa, y con esfuerzo sobrehumano, saltaron á la fragata, en el momento de la colisión. Y como el furioso viento y la obscuridad, no les permitió maniobrar con rapidez, perdieron de vista á la polacra y siguieron navegando en vuelta del Sur, por temor á la cercana costa. ¡Creyendo, probablemente, que la polacra se había sumergido con sus aterrorizados tripulantes!

\*  
\* \* \*

Después de visitar el puerto de Cartagena el mejor y más seguro, ya que no sea el más grande entre los españoles del Mediterráneo, y en el que por rara coincidencia nos cruzamos, entrando, cuando salía la fragata de guerra *Blanca* á su viaje al N. de Europa, y nos cruzamos también, al salir de ese puerto, cuando entraba la misma fragata, de regreso de su viaje; y el puerto de Valencia, hermoso y abordable, desde que el muelle de la Providencia impide la entrada de la mar de travesía, y el muelle de Llovera (así llamado en memoria del inteligente piloto del Grao que tanto abogó por él) que impide que las

arenas y sedimentos del río Turia obstruyan la boca del puerto; y después de tocar en Tarragona, no sin sufrir antes las correspondientes colladas del duro viento N., que suelen despedir los golfos de Valencia y de San Jorge, entrábam<sup>os</sup> en el hermoso puerto de Barcelona, del que ya me he ocupado en anterior relato, aunque sea tan superficialmente como lo hago de los demás puertos, y como corresponde á mi objeto.

Desde Barcelona continuábam<sup>os</sup> á Palamós, Cette y Marsella; pero de estos puertos hemos de tratar más adelante, diciendo algo sobre valizamientos y sobre los vientos del golfo de León.

\* \* \*

Tras la superficial y ligera indicación de los acontecimientos, que, con pequeñas variantes, ocurrieron en estos viajes de costa, y de nuestro paso por los principales puertos del itinerario recorrido, correspondería indicar, también, las derrotas seguidas en esas navegaciones, y las precauciones tomadas y enfilaciones que nos servían de norma en las entradas de los puertos; pero todo marino comprenderá, que, siendo la verdad única, como es única la línea que une á dos puntos, sean éstos, dos cabos en la costa ó dos objetos conocidos en un puerto, no hay medio de que sin salirme de la verdad, pueda yo hacer una descripción de derrotas por la costa y casi siempre á la vista de tierra, sin aparecer

plagiando ó copiando un derrotero, ó trasladando al papel, el fácil trabajo de arrumbamientos y distancias entre cabo y cabo y entre puerto y puerto de nuestro litoral, tomadas de la carta de las costas de la península ibérica. Pues reduciéndose nuestra navegación á montar los diversos cabos, á unas dos millas de distancia los libres de escollos, y á la distancia conveniente y prudencial los que en la carta aparecen rodeados de peligros, bastará echar líneas rectas entre los cabos más salientes al mar, ó entre esos cabos y las bocas de los puertos, para saber cuales eran nuestras derrotas y las distancias á cada rumbo, recorridas. Así es que, sólo por no aparecer esquivando toda narración de la táctica empleada en estas navegaciones, me ocuparé de las entradas en los puertos, sin atenerme más que á observaciones propias; indicando, de pasada, las deficiencias, que, en mi modesta opinión, se notaban respecto á boyas, valizas etc. para señalar escollos y facilitar la navegación; aunque sin meterme á describir los objetos, edificios ó islas que sirven de marcas ó enfilaciones, porque este trabajo, lo dan también hecho, los derroteros; y grande sería mi satisfacción, si al estampar aquí mis modestas opiniones, facilitase á algún joven marino el más claro estudio de las cartas y de esos libros, guías de las costas.

Pero como las notas que conservo respecto á boyas y otras señales que consideraba necesarias para facilitar esa navegación, tienen ya diez



años de fecha, he creído conveniente hacer algunas preguntas á marineros de los que hoy navegan y después de dos horas de charla y de confrontación de mis notas á la vista de los planos locales con don C. de Echevarría capitán del vapor *Cabo Nao*, en Pasajes, he sabido con gusto, como marino y español, que algo—aunque aun queda muchísimo—se ha hecho de mis tiempos á los presentes; y por eso teniendo en cuenta las observaciones que á ese respecto me ha hecho ese capitán, que viene de recorrer la costa; y con la satisfacción de que, lo mismo que antes á otros, le haya parecido á él, oportuna la publicación de estos ligeros apuntes, los intercalaré dentro de lo poco que voy á ocuparme de las entradas de los puertos.

\* \* \*

PASAJES.—No hay duda de que todos los navegantes que por primera vez se dirigen al puerto de Pasajes, después de haberse informado de que es un puerto excelente, por su gran sondaje de 20 á 24 pies en bajamar y por los recursos con que cuenta, sufren una amarga decepción y creen ser víctimas de un engaño ó de informes interesados, al avistar desde la mar, aquella boca del puerto, que, formada por dos elevados montes á los que siguen extensas y altas cordilleras, y limitada por las dos lenguas de peñascos que forman el Arando grande y el

Arando chico, parece que sólo puede permitir entrada á pequeñas embarcaciones de pesca. Pero sin que nadie tome el consejo á mala parte, conviene decir enseguida; «no hay que asustarse;» pues aquella boca que tan estrecha se presenta, y que—empleando una expresión muy usada entre marinos—parece una ratonera, tiene más de 100 brazas, ó sean cerca de 200 metros



*Puerto de PASAJES*

de ancho; es decir, que es bastante más ancha y mucho más hondable, que la mayor parte de las de nuestros puertos de barra del Cantábrico y que las que dejan entre sí los muelles que forman nuestros puertos artificiales del Mediterráneo. Es, pues, simplemente una cuestión de óptica, por la comparación entre el alto y el ancho de aquella abertura, lo que hace que muchos ma-

rinós se encuentren indecisos para acercarse á la boca de Pasajes, hasta que divisan la lancha del práctico.

Pero, salvo en muy excepcionales casos de muy duro temporal de mar, en que las rompientes que entren por la boca, pueden hacer peligrosa esa entrada,—aunque nunca lo será tanto como la de los puertos cercanos—debe el marino acercarse confiado, cuidando de coger la medianía de las puntas Arando chico y Arando grande, pero dando resguardo á la Banca del O., que, como se sabe, sólo tiene de 15 á 20 pies de agua, y rompe la mar sobre ella, en días de temporal.

Para zafar la Banca, basta enfilear el castillo derruido, llamado de Santa Isabel, que se verá como primer edificio y de color obscuro á orillas del mar en la orilla ó costa E., ó la punta de las cruces en la parte O. de la ría ó canal de Pasajes, con la ermita de Santa Ana, que se destaca perfectamente por su blancura y aislamiento, sobre la población de Pasajes de San Juan.

Una vez en la boca, ya se verá la lancha del práctico, si por el mal tiempo ú otra causa no hubiese salido á la mar, y en todo caso no hay más que navegar por la medianía del canal, cuidando, si hubiese mucha mar, de acercarse, en pasando las puntas exteriores, á la ensenadita del O. más bien que á la del E., para evitar el bajo llamado de Micanao, que no es peligroso con buenos tiempos y puede pasarse sobre él.

De la punta de las Cruces (parte O. del canal) sale un trozo de murallón de construcción reciente, por dentro del cual quedan los peñascos y escollos llamados de Las Sepes; y por tanto, la canal entre esa punta Cruces y la costa del E., queda limpia y bien determinada; por lo que, salvo el cuidado, necesario siempre, cuando se navega por sitios estrechos, por donde entra la resaca de la mar, no hay más que hacer que conservar la medianía, hasta que aparece la espaciosa bahía. Esta bahía que será mucho más extensa cuando se drague su parte del E. en la que sólo hay un estrecho canal, señalado por boyas blancas y negras, que conduce á la gran fábrica de plomo de la Real Compañía Asturiana, tiene hoy ya espacio dragado y larga extensión de muelles en la parte del S., suficiente para el actual tráfico que llega á unas 300.000 toneladas por año.

Y al citar esa cifra, que indica, aproximadamente, el movimiento anual de mercancías en ese puerto, al que, hace apenas veinte años, no le quedaba más que el recuerdo de antiguos y prósperos tiempos, en que tenía los famosos Astilleros del Rey, y dió vida á célebres capitanes, como el héroe Blas de Lezo, vencedor en Cartagena de Indias, y más tarde á las típicas bateleras de Pasajes, que representadas aún, por varoniles y gallardas marineras, que con igual destreza manejan el remo que la aguja de hacer calceta, no son, sin embargo, más que

sombra—y sombra sin sombrero—de las de tiempos que ya han pasado; al citar, decía, aquella cifra, viene á las mientes—como al hablar de Bilbao, el nombre de Churruca, proyectista y ejecutor—aquí, el de don Joaquín Jamar, hombre que con su prodigioso talento y su actividad asombrosa, puestos la una y el otro al servicio y defensa de todos los intereses comerciales, especialmente de Guipúzcoa y de Pasajes y aun de la región vascongada, fué el alma de la Sociedad de Fomento del Puerto, creada bajo los auspicios y con la poderosa ayuda de la Ilustrísima Diputación Foral—y á la que sucedió la actual Sociedad General formada por los señores Barón de Ezpeleta—quien dirige actualmente la explotación general del Puerto—y don Ernesto de Mourgues—para hacer de Pasajes un gran puerto comercial y de refugio.

Sería igualmente injusto omitir el nombre de don Francisco Lafarga, ingeniero que estudió y formó el anteproyecto de esas obras; y como yo no he de cometer en ningún caso, una injusticia á sabiendas, mucho menos lo haré cuando se trata de un ilustrado y respetable paisano mío.

Están hechas una gran parte de las obras, por lo que puede ya considerarse al puerto con las dos últimas indicadas cualidades; y de esperar es que siga aumentando el tráfico y continúen esos trabajos, hasta que se realice el ideal de los iniciadores y de los guipuzcoanos todos, interesados en la prosperidad de ese puerto de

primer orden, para las necesidades de sus importantes industrias y servir á las de las provincias del interior, y para exportar también los productos y ricos caldos de Navarra, Aragón y ambas Castillas.

Entran en este puerto todos los meses, sin interrupción, además de numerosos vapores á cargar vinos para Francia y á descargar carbón y mercancía general, dos ó tres trasatlánticos de más de 4.000 toneladas de carga, sin que hasta ahora hayan corrido ningún riesgo; y hay en sus muelles—recorridos por los vagones del ferrocarril del Norte—un buen número de grúas de vapor para la rapidez en las descargas, y una potente grúa de mano para bultos que pesen de 3 á 15 toneladas.

Un proyecto que debe estar en tramitación, ó que al menos viene removiéndose por la Sociedad del Puerto de Pasajes desde hace algunos años, es el del establecimiento de dos luces de enfilación para las entradas de noche; y no se comprende como se retrasa esa obra que tan benéfica sería para los navegantes en general, y muy en particular para los que tripulan los vapores y embarcaciones de pesca, obligados á embocar ese puerto de refugio, en obscuras noches, en que se ven sorprendidos por furioso temporal; pues con dos buenas luces rojas instaladas, la una en la ermita de Sta. Ana ó en la de la Piedad, y la otra en la parte más saliente del castillo de Sta. Isabel ú otro punto que se considerase más conveniente, se

convertiría á Pasajes en puerto asequible á toda hora, y se haría un grandísimo bien al comercio marítimo y á los que á él se dedican por estas desabrigadas costas.

\* \* \*

SAN SEBASTIÁN.—La entrada en la Concha ó bahía de San Sebastián, cuya busca y reconocimiento se facilitarán muchísimo para los malos tiempos, cuando se establezcan en la Zurriola las valizas propuestas por los Ingenieros del puerto, en la reunión de Corporaciones marítimas de que hablo en un párrafo más adelante, no ofrece dificultad ninguna con buenos tiempos; pues basta para ello promediar el canal ó paso que dejan entre sí la isla Santa Clara y la estribación O. del monte Urgull y fondear en el punto que el práctico indique, amarrándose, de popa, á una de las muchas boyas que hay al efecto, por toda la extensión de la bahía. Pueden fondear en ella vapores trasatlánticos, encontrando algún socaire al abrigo de la isla Santa Clara; y los buques que no calen más de 13 pies si no hay gran resaca, pueden entrar en el dique, en donde se hacen las operaciones de descarga y carga con toda tranquilidad y con las facilidades que prestan las grúas de vapor, últimamente instaladas.

Para las entradas de noche, además del faro de luz blanca con destellos rojos del monte Frío, y el de luz blanca fija de Santa Clara, se verá un farol rojo que está situado en el paseo de la Concha y que sirve de guía para buscar de noche el

centro del canal de entrada; aunque para que sirviese de verdadera utilidad práctica para los navegantes, sería necesario establecer otra luz en lo alto, detrás de la Concha, en punto que sirviese de buena enfilación.

En el derrotero redactado por el señor Riudavets y publicado en 1860—que es el único que yo conocía de esta costa—y cuyas indicaciones de tanto me han servido en mis navegaciones, noté sin embargo—y lo digo como prueba de franqueza—una afirmación con la que no estoy de acuerdo, en absoluto, y es, la de que es fácil el reconocimiento de la Concha de San Sebastián.

Es efectivamente cierto, que el monte Urgull con el castillo de la Mota en su cumbre por el E., y el elevado monte Frío por el O. con su antiguo torreón—sobre el que, por cierto, se proyecta elevar una estatua de la Virgen, á semejanza de la de Nuestra Señora de la Guardia, de Marsella—y la isla de Santa Clara en medio de ellos, señalan perfectamente *en tiempos claros*, la entrada de esa Concha, pero no es menos cierto, que cuando en tiempos cerrados, por chubascos ó *calimas*, se obscurece la parte alta de esos montes y se proyecta la isla sobre las tierras del fondo O. de la bahía, puede muy bien equivocarse el marino poco práctico, y creer que la espaciosa abertura de la Zurriola, en cuyo fondo divisa multitud de edificios, es la boca de San Sebastián, y acometer á ella hasta que re-



conoce su error, demasiado tarde, cuando es ya inevitable el naufragio.

Son varios los buques que han embarrancado, por esa causa, en la Zurriola, en estos últimos tiempos; por lo cual, puestas de acuerdo la Cámara de Comercio, la Sociedad de Salvamento de náufragos y las autoridades marítimas, han estudiado y acordado un plan de valizamiento y señales, que evite esa clase de naufragios; y entre los puntos acordados por esas Corporaciones, es uno de los más principales, la construcción de dos torreones de mampostería, con grandes bolas, en la punta E. del monte Urgull y en la del O, del monte Ulía, que, por la baja situación de esas puntas ó estribaciones avistará el navegante con facilidad, durante los tiempos foscos, y cuyas valizas le anunciarán el peligro que corre, al mismo tiempo que le señalarán que debe dirigirse al O., si va á San Sebastián, ó al E., si prefiere entrar en Pasajes.

No he hecho mención de la Bancha que está cercana por el N. de la isla Santa Clara, porque, como ya he dicho, no tengo pretensiones de escribir un derrotero, y con uno de esos excelentes libros y el plano del puerto, verá, en todo caso, el marino, cuan fácil es navegar libre de esa Bancha.

Existe hace ya muchos años y agítase, de tiempo en tiempo, entre distinguidas personalidades de San Sebastián, el proyecto de unir la parte occidental de la isla de Santa Clara con la

costa á ella vecina, para evitar la entrada, por el boquete que dejan entre sí, de las mares producidas por los temporales del N. O.

No hay duda, que construído ese malecón, y mucho más si se construyese otro pequeño que salga de la punta E. de la isla, se convertiría, una gran parte de la desabrigada bahía, en aceptable fondeadero para un buen número de buques de regular calado y para la escuadrilla de vapores pesqueros, que se ven obligados á abandonarle é ir á refugiarse en Pasajes, en circunstancias, muchas veces, difíciles y arriesgadas, de día ó de noche. Pero aunque á los habitantes, todos, de San Sebastián, halagaría poder ofrecer á los buques un fondeadero seguro, y sería sin duda un gran elemento de tráfico para esta ciudad, la construcción de muelles de descarga, con un ramal de ferrocarril que fuese á llevar y traer las mercancías al costado de los buques, témese, sin embargo, por una gran parte de aquellos habitantes, que el remanso de las aguas que produciría el cierre de la isla, pudiese influir, como influiría, en opinión mía, en la marcha de las corrientes de esta bahía; y como las arenas son tan caprichosas y tan inconstantes (y no precisamente porque sean femeninas) cuando algún agente extraño las agita, ó cuando por cualquier obra ó alteración se hace variar su natural curso, suscítase la duda, de si la construcción del aludido muelle, pudiera venir á perturbar el suave declive y la uniformidad conque

se extienden estas finas arenas, por toda la extensión del semicírculo que forma la playa de la Concha, que como playa, no tiene rival, ni aun en la de mi pueblo, á la que tanto tengo ponde-



SAN SEBASTIÁN.—Vista de la bahía de la CONCHA

rada. Y como esta Concha, es una verdadera mina Concha, para la sin par *Donostia*, es preciso convenir en que, por fuertes y atendibles que

sean, como lo son, las razones que aducen los partidarios del cierre de la isla, no puede prescindirse de las consideraciones que hacen los del bando opuesto; porque, aunque es muy difícil—como se ha visto en las obras de diferentes puertos—asegurar el giro que las arenas tomarían, al faltar el impulso de las aguas que entran por el actual boquete, puede sí, conjeturarse que variando la corriente y amortiguándose ésta en la parte cerrada, se acumularían las arenas en el remanso; aunque yo no me aventuraré á emitir mi opinión, sobre si esa acumulación de arenas, sería ó no, á costa de las que hoy van depositándose suavemente y como alineadas y niveladas con cariñoso cuidado por alguna hada protectora de esta joya del Cantábrico.

En todo caso, si no hubiese á la distancia de 3 á 4 millas (próximamente una legua) de San Sebastián, el hondable y abrigado puerto de Pasajes, daría yo también, *en firme*, mi modesta opinión en favor de la construcción del muelle; y aun teniendo tan cercano y con buenas vías de comunicación ese vecino puerto, si sólo me acordase, en este momento, de la calidad de marino retirado, en que escribo estas cuartillas, mostraríame también ardiente partidario del cierre pretendido; pero, francamente, si se me pidiese una opinión como vecino desinteresado, ó hubiese de emitir un voto, en circunstancias en que pudiera tener valor ó influir á que se llegase

á una ú otra solución, lo pensaría y lo pesaría mucho, antes de decidirme.

Y no lo hago ahora, primero; porque nadie me llama á ello; y segundo, porque sería una presunción y más que todo, una ligereza, el emitir parecer fijo sin oír y atender las razones que, afianzados en observaciones más detenidas que las que yo haya podido hacer, y aun en circunstancias y proyectos especiales de transcendencia para el porvenir, que yo ignore, pudieran aducir los ilustrados partidarios del cierre y los del *statu quo*; pues si me he extendido un tanto en este punto, lo he hecho solamente llevado por el cariño y el agradecimiento hacia esta ciudad, á la que debo cariñosa hospitalidad y honrosas é inmerecidas distinciones, que nunca podré olvidar.

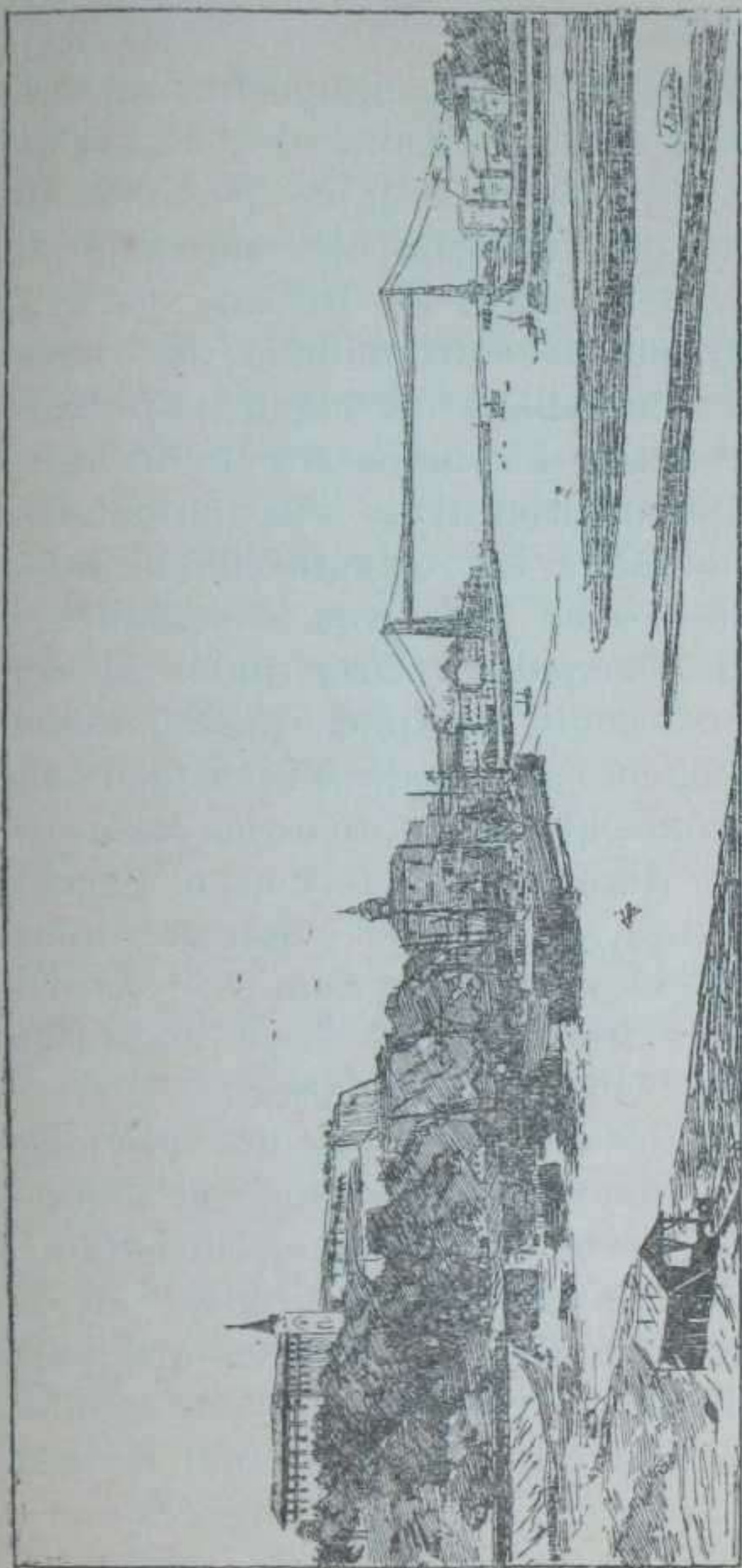
\* \* \*

BILBAO.—Aquella—por lo peligrosa—legendaria barra de Bilbao, tan temida de los navegantes, y que les obligaba á tomar por antepuertos á Santoña y Santander, para esperar la caída de los temporales ó las mareas vivas, si tripulaban buque que calase 13 ó 14 pies, pertenece ya á la historia; pues la prolongación del muelle de Portugalete—obra soñada, como útil, desde hace muchísimos años—estudiada y llevada felizmente á buen término por el tan sabio como modesto ingeniero don Evaristo de Chu-

rruca, ha dado por resultado una canal fija entre ese muelle y el banco del N. E., con amplitud de 80 á 90 metros y con fondo de 23 á 26 pies en pleamares vivas; resultado que nunca entró en el *sueño* de los que hace muchísimos años preveían la utilidad de la obra.

Por circunstancia—que creo es casual—hase edificado la torre del Colegio del Carmen, que se destaca en primera línea en el alto y á la izquierda del dibujo adjunto, y cuyo Colegio ha levantado la generosidad de una ilustre señora, doña Sotera de la Mier—según ya se dijo en el primer capítulo—en tal punto, que su enfilación con la vieja torre en que aun hace las señales el piloto mayor, indica perfectamente la dirección en que debe navegarse á pasar la barra, hasta que se llega á la proximidad de la cabeza del nuevo muelle, que sirve de guía y de rumbo para embocar la ría.

Pero sin perjuicio del magnífico servicio de prácticos que hay en Bilbao, y que, desde que por evitar las desgracias que ocasionaba la antigua y desastrosa lucha en competencia con sus lanchas abiertas, hacen servicio fijo en el mar con preciosos vaporcitos, y sin que desaparezca el piloto mayor, que vigile el canal y señale, por medio de bolas y luces, los pies de agua y aun niegue la entrada en especiales circunstancias, es ya hora de que en Bilbao, también, se establezcan luces de enfilaciones, que combinadas con la verde de la cabeza del muelle, guiarían,



BILBAO.—Vista de PORTUGALETE y el Puente VIZCAYA

perfectamente en la entrada y salida á los buques por la noche.

No juzgo necesario ni oportuno el extenderme sobre este punto que ha ocupado ya la atención de corporaciones y de personas de más autoridad; pero francamente, que en el renombrado y rico puerto de Bilbao—por el que se exportan más de cuatro millones de toneladas y se importa un millón—se hagan las señales para llamar y dirigir los buques á la entrada, como en los tiempos primitivos, con una bandera que en días de calma, cae, desfallecida, al lado de su asta, y ni se sabe si es roja ó es blanca, ni si está izada ó arriada, es cosa que no se concibe, cómo se consiente por quien puede remediarlo.

Actualmente se trabaja en la construcción de los malecones que arrancan de las costas de Santurce y de Algorta para formar el puerto exterior del Abra, y es preciso evitar el tropiezo con el malecón de la parte de Santurce, para lo que hay en su extremidad una boya que ostenta de noche una brillante luz blanca.

Los efectos de este muelle del Oeste del futuro puerto, que harán de Bilbao el mejor y más espacioso puerto de esta costa, se notan, desde ahora, por el socaire que produce en días de temporal; y debido á la fuerza que pierde la mar, al batir y *reventar* contra esa escollera y á la mucha agua que hay en la canal de la barra, se debe que, así como años atrás, era una rareza que estuviese franqueable para la salida, tres



días seguidos, ahora es raro que la mar rompa en esa canal. Cuando la mar está movida, es hoy más peligrosa la entrada que la salida de los buques; aunque ni una ni otra, navegando con precaución y sin atropellos, ofrece más peligros que las de la mayor parte de los puertos de esta costa.

Y como puerto de recursos para aprovisionarse y hacer cualquiera reparación, puede competir el de Bilbao, con los principales de España y aun con los del extranjero; pues aparte los magníficos talleres que se ven á lo largo de su ría, y de sus diques secos, cuenta hoy con los astilleros del Nervión, de donde han salido tres buques que, quizás, son los mejores que hoy tiene nuestra marina de guerra.

\* \* \*

SANTANDER.—La entrada de Santander no ofrece, en general, dificultad ninguna, aunque haya de hacerse sin práctico. Viniendo del O. ó del N., se entra por el canal principal que forman la isla Mouro y la costa de la punta del Puerto. Si es de día, debe seguirse la enfilación indicada por los derroteros, del monte de la Cavada y el alto de Ruballo que son fáciles de conocerse, y si es de noche, acercarse algo más á la costa que á la isla.

Como el banco de las Quebrantas y los demás del interior de la ría, están perfectamente

valizados con boyas, la navegación interior se hace fácil, y cuando por la obscuridad no se vean las boyas, basta tener cuidado de enmendar el rumbo hacia dentro, en el momento en que se vea la luz roja de la Capitanía del puerto, y llevar la proa al muelle contiguo, llamado muelle de la Monja, pasado el cual, si no se hubiese tomado práctico, se encontrará el amarrador para dirigir el buque hasta el fondeadero ó hasta alguno de los magníficos muelles de Maliaño.

Cuando se viene del E. y se entra por entre la isla de Mouro y la de Santa Marina, se procurará ver la isla Horadada, que, además de su arco ó cortadura, tiene una torrecita blanca encima, y se navegará llevándola por la mura de estribor, navegando después en la forma dicha anteriormente.

Pero como, según parece, las obras del dique que se está construyendo en San Martín, impiden hoy ver desde la entrada de la ría, la luz roja de la Capitanía, que, como hemos dicho más arriba, señalaba el oportuno momento para navegar, libre, hacia dentro, se desprende claramente la conveniencia grandísima de establecer sobre la Horadada, una luz roja, ó mejor una blanca de destellos continuos, para verificar las entradas de noche con alguna seguridad.

\* \* \*

GIJÓN.—Del puerto de Gijón, que sólo cito

por su importancia y su creciente prosperidad, y porque era de los comprendidos en el itinerario de nuestros viajes, nada puedo decir por cuenta propia. La práctica aprendida entrando bajo las instrucciones del práctico del puerto y la lectura del derrotero, nos hicieron adquirir bastante conocimiento de la canal de la barra y de la maniobra que debía hacerse á la entrada; pero como de entonces á la fecha, se han hecho importantes obras y muelles en Gijón, y como en todo caso para las maniobras de entrada se requiere el auxilio de alguna lancha del puerto, creo que no debe intentarse aquella entrada sin tener á bordo un práctico.

Cuando estén concluídas las obras del puerto del Musel, al abrigo del Cabo Torres, podrá entrarse con facilidad y amarrarse con la seguridad que requiere un puerto tan frecuentado de buques, por las importantes industrias que radican en Gijón y sus cercanías, y para la mayor facilidad de la exportación de carbones que va en progresión notable.

\* \* \*

CORUÑA.—Paso por alto los puertos que no visitábamos periódicamente con nuestros vapores, ó los que como el importante del Ferrol, son de fácil acceso y tienen sus peligros valizados perfectamente, y por eso he saltado de Gijón á la Coruña.

La entrada en la Coruña, que no ofrece dificultades con buen tiempo, debe hacerse con cuidado en ocasiones de mar gruesa, y los derroteros dan claras instrucciones para verificar esa entrada por el canal sin rompientes que queda por cerca de la costa en que está situada la torre de Hércules. Sábese también que para evitar las peñas y bajos que existen al N. del castillo de San Antón, debe *sacarse* á tiempo el castillo de San Diego por el E. del de San Antón, antes de gobernar en demanda de la bahía.

Para entrar de noche, cuando no puede verse el castillo de San Diego, nuestra norma solía ser, después de reconocer bien la luz de San Antón, tirar hacia la costa E. hasta poner aquella luz al S. S. O. corregido ó ver la luz roja del muelle por fuera de San Antón, y navegar al Sur hasta llegar á las proximidades del castillo, yendo después con cuidado y muy poca máquina á elegir fondeadero.

Pero debe tenerse en cuenta, por el que no sea práctico en la Coruña, que la luz blanca del faro de San Antón, se confunde fácilmente con las de la ciudad, especialmente al venir de la parte del Oeste, lo que ha ocasionado sensibles naufragios, como el del vapor inglés *Furius* sobre las peñas de *las Animas*.

Para evitar esta dificultad de la entrada de noche en Coruña,—pensaba yo hace diez años, poco antes de retirarme de mi profesión—bastaría cambiar en rojo el color de la luz de San An-

tón, y si se tiene en cuenta que el medio de evitar los escollos durante el día, es sacar el castillo de San Diego por el Este del de San Antón, fácilmente se desprenderá, que si se estableciese una luz blanca ó verde en San Diego, no habrá más que navegar convenientemente, dando popa á la luz de Prioriño, á descubrir dicha luz blanca por el Este de la roja de San Antón, antes de enmendar el rumbo al S. S. O. en busca de la bahía; pero aun con el sólo cambio al color rojo de la luz de San Antón, se facilitará mucho la entrada, cambiando, si acaso, en verde, la de la punta del muelle, para no dar margen á confusiones.

\* \* \*

La navegación entre Coruña y las rías bajas de Galicia, que comprenden, principalmente, los puertos de Carril, Villagarcía, Marín y Vigo, se hace generalmente en unas 12 á 14 horas hasta los primeros puertos citados, siendo el vapor de marcha regular; pero son 12 horas, casi siempre de prueba y de cuidado continuo, para el que dirige el buque.

Hoy habrán disminuído los inconvenientes de esa travesía, con el hermoso faro eléctrico del Cabo Villano—que dentro de mi modesta opinión hubiera hecho mejor servicio en el de Toriñana—pero ahora, como antes, la navegación por ese trozo de costa, casi siempre cerrada y oculta;

con el continuo cambio de rumbos para no apartarse mucho de ella; con el cruce de la multitud de vapores que recalán á Finisterre ó Villano en sus viajes del S. al N. y del N. al S., procedentes de las Indias Orientales, del Mediterráneo y de Africa, ó viniendo del N. de Europa y destinados á la Península ó á las lejanas costas de los países citados, y la serie de escollos que circundan toda esa costa—algunos de ellos á distancia de cinco ó más millas—ha de ser la navegación más dificultosa de los mares de nuestro litoral español, como se comprenderá, por el que no haya recorrido esas costas, con sólo tender la vista sobre la carta hidrográfica.

Pero hay especialmente, en ese trozo de costa, dos peligros sin valizar; el bajo de Farelo ó Toriñana y los llamados de Corrubedo, que han ocasionado horrorosos naufragios, seguidos, casi siempre, de la pérdida de preciosas vidas, como sucedió también en el del vapor francés *Dom Pedro*, acaecido sobre el bajo de la Pragriña, hace cerca de un año.

Durante los malos tiempos, la navegación de noche, se hace aún mucho mas dificultosa; y si por resguardarse de esos escollos, se navega á larga distancia de tierra, se pierde ésta de vista, y queda para el amanecer, el grave problema de buscar la tierra corriendo paralelo, en costa en que es más fácil dar con un bajo, que con la boca de una de las rías; pero navegando de día, las mismas rompientes del mar sobre esos bajo-

fondos, señalan su existencia, y disminuyen el peligro.

Mas aun con los buenos tiempos, es preciso, también, navegar con especial cuidado y marcando á cada momento los cabos de Finisterre, y Corrubedo y las islas de las entradas de las rías; pues el menor descuido, aun navegando á prudente distancia de la costa, puede hacer que el buque que surca aquellas aguas, tranquilas y azuladas, tropiece con uno de esos temibles escollos, que abrirá tal brecha en sus fondos, que no le dará tiempo para llegar á embarrancar en las playas que estarán á la vista.

Nosotros, cuando de noche no podíamos apreciar bien la distancia á tierra, dábamos rumbo desde Villano á pasar francos del bajo Toriñana, y no enmendábamos más hacia el S., hasta que se descubría la luz de Finisterre. Poníamos entonces proa de S. ó S. S. E. corregido hasta montar Finisterre, y navegábamos después al S. del mundo ó S. verdadero, hasta divisar las luces de las islas Sálvora, Ons y Cies, cuyas marcaciones nos servían para evitar los bajos de Corrubedo; y en casos de duda, por la cerrazón, seguíamos al S. hasta que, una cuidadosa estima, nos situaba en el paralelo de la luz de Sálvora.

De día y con tiempos claros, á poco que se conozca la costa,—y como puede comprobarse en la carta—hay una marca segura para no perder camino y no pegar en los bajos, y es la de

llevar siempre abiertas, formando un pequeño canal, el islote Centolo ó cabeza Norte de la isla Ons y la punta meridional de la Sálvora.

No tengo noticia de que se hayan colocado valizas, ni hecho mejoras en los faros, desde que tomé estos apuntes que transcribo, y en los que, sin otro objeto que el de estampar, por lo que valiere, una modesta opinión, decía yo, que para evitar ó disminuír siquiera, los naufragios, y dar alguna tranquilidad á los que navegan por esas costas, era indispensable: 1.º Hacer más potente la luz del Cabo Corrubedo, ó mejor, para que no se confunda con la de Monte Louro ó con otras luces de la costa, cambiar esa luz por otra de destellos continuos y brillantes, por el estilo de la, entonces nueva, de Cabo Espichel. 2.º Fondear, bien amarrada, según está proyectado de hace muchos años, una boya de campana, que señale el bajo La Pragriña, que es el peligro más lejano de la costa. 3.º Cambiar la luz de Sálvora, cuyos destellos rojos, son demasiado débiles, por otra que tenga un sector rojo y fijo, que abrace desde el Norte hacia el Oeste, hasta el radio que pase tangente al mencionado bajo Pragriña, con lo que quedarían todos los peligros, dentro de la zona roja del faro.

\* \* \*

*Rías bajas de Galicia.*—Las hermosas y profundas rías de la costa O. de Galicia, frecuentadas por grandes buques de vapor y de



vela y aun por las escuadras de casi todas las naciones, están plagadas, especialmente la de Arosa, de bajos fondos, situados, muchos de ellos, en el centro de este grande y abrigado brazo de mar.

El navegante que tiene un poco de práctica, la que se adquiere más fácilmente con un cuidadoso estudio del derrotero, y el plano á la vista, navega tranquilo, á poco horizonte que haya; pero sería tan fácil y tan poco costoso, el señalar con boyas y barras de hierro, la piedra Seca, el bajo Ter, la piedra de la Barsa, las Novias, la restinga de la Malveira, el bajo del Porrón, los Camucos, el Pan de Centeno y tantos otros peligros situados en el paso de los buques; y sería tan útil para las entradas de noche en Vigo, la luz roja, que se proyectó hace años, para el islote Boeiro, que no se comprende, como no se lleva á cabo, con decisión un valizamiento general, como se hizo con casi todos los peligros del interior de la ría de Vigo.

\* \* \*

Como la mayor parte de la carga que se recibía en Carril, y que era la que producía mayor flete, consistía en cajas de huevos y jamones, que se preparaban después de verificarse las contrataciones del mercado semanal de Padrón y pueblos vecinos, era siempre necesario estar allí dos ó tres días, que aprovechábamos en limpiar y pintar el buque, cuando el tiempo lo permitía.

Servíannos también esos dos días, como de verdadero descanso para el cuerpo; pues no habiendo en tierra, teatros ni atractivos que nos incitaran á perder ninguna hora de la noche, en cuanto charlábamos un rato, con el buen señor de Buhigas y sus hijos, y dábamos, al anochecer, con ellos ó con algún otro de aquellos simpáticos amigos, un paseito por la preciosa alameda que se dirige á Villagarcía, nos metíamos á bordo, levantábamos la escala y después de comer los oficiales y la tripulación, todo era paz y tranquilidad en el vapor. Oíanse, sin embargo, hasta las nueve y media ó las diez, las notas de la *filarmonía* ó *acordeón*, que algún marinero tocaba dentro del rancho, y á veces llegaban también hasta la cubierta de popa, los ecos de la animada discusión que de sobremesa ó tomando el té, sostenía la gente *del medio* del buque.

Una noche, de esas que convidan á contemplar la naturaleza, y á gozar, fumando un cigarro, paseando sobre cubierta, en aquella preciosa bahía, que, en tranquila noche de luna, con sus islas, pueblecitos, ensenadas bosques y montes—sobresaliendo unos encima de los otros—supera en belleza y poesía á cuanto puede forjar y trasladar al lienzo la imaginación y habilidad del mejor *marinista*, noté que en el comedor del mayordomo, estaba entablada animada y, sin duda, importante controversia.

Y deseando conocer las ideas que allí se emitían, libres de todo embozo, puesto que ni re-

motamente pensaban en que nadie pudiera oírles, fuime á pasear al puente de guardia, desde donde se percibía mejor cuanto hablaban. Por el eco de las voces, deduje que la discusión que versaba en aquel momento (¡sabe Dios cuántos diversos asuntos habrían ya tratado!) sobre Religión, era sostenida, por el segundo maquinista, el carpintero y el mayordomo.

No recuerdo bien las extrañas teorías, que, entre otras sanas y razonadas, allí se expusieron; pero nunca puedo olvidar la frase con que se batió en retirada el mayordomo, al cercarle los otros, para que confesara de una vez, que creía en Dios.

Es de advertir, que ese buen mayordomo, que era también un buen hombre, natural de un pueblecito de la costa de Vizcaya, creía en Dios —yo, al menos, estoy en esa persuasión—y en cuanto la Religión enseña, como creo yo y puede creer el lector más creyente que tengan estas páginas; pero lo que él no creía era, que, cuando se cogía una buena noche tranquila en el puerto, sin descarga y sin tener que trasnochar nadie para encender la máquina ni salir á la mar, fuese lícito acostarse, sin reunirse en secciones, según categorías, á tomar el té con una ó dos copitas, y discutir durante un par de horas, sobre cualquier tema. Política, religión, sobordos, armadores ó consignatarios, novias ó mujeres; lo mismo daba; la cuestión era hablar y dar pareceres y *desembuchar* lo bueno ó malo leído en ciertos

periódicos y folletos muy del agrado de gentes del temperamento de nuestro mayordomo; en una palabra; *pasar el rato*.

En esa noche, le dió sin duda la vena por echárselas de filósofo y pensador profundo; y á su modo, y con su oratoria especial, contestaba y trataba de echar por tierra, los argumentos de sus contrarios, explicando ó tratando de explicar, de la manera mas disparatada, los misterios de la Religión, ante el asombro del cocinero y del camarero, que abrían una cuarta de boca, al ver la elocuencia y verbosidad incomprensible, de su jefe.

Mas llega el momento en que el segundo maquinista, aunque filosofando también á su manera y dándole la razón en algunos puntos, le dice:

—Pero, hombre; ¿cómo quiere usted que este mundo, con todo cuanto sobre él existe; y la luna y el sol con sus movimientos fijos y determinados; y nosotros mismos, y esos sabios que tantas maravillas inventan, hayan nacido espontáneamente, sin que existiese un Ser único y superior á todos, y que á todos ha creado, dándoles leyes ó infundiéndoles ese espíritu inteligente que tanto les eleva?

¿No es más fácil creer en la existencia, sin principio, de un Creador, que no en la generación casual de tantas maravillas como vemos, y de las que están aun ocultas y se van descubriendo á medida que adelantan las ciencias?

Sí, hombre; confiese usted que hay Dios, y que usted cree en Dios, como nosotros.

—«Hombre,»—y esta es la famosa teoría de nuestro mayordomo—«yo ya se que todo esto no se ha hecho ello por sí solo, pero eso no quiere decir, para que yo diga, como cuatro beatos, que hay que creer en Dios, y andar siempre á vueltas, conque si Dios arriba ó Dios abajo. Yo lo más que creo es que pueda haber un *Eterno*; pero, ¿Dios?..... Eso es cosa de la gente beata que quiere *embalucar* á los que son tontos.»

Una carcajada general de sus contertulios, acogió la dislocada y metafísica manera de discurrir de nuestro discutidor mayordomo; y como yo también estuve á punto de *soltar el trapo*, aproveché el rumor de las risas y exclamaciones, para retirarme á popa, antes de ser notado. Y al dirigirme á mi camarote, iba pensando en que por las exajeraciones de los directores de la extrema derecha y de los de la extrema izquierda, muchos de nuestros sencillos y honrados menestrales, ó caen en un ridículo fanatismo que llega, á veces, hasta hacerles faltar á sus impulsos caritativos, cuando el prójimo es alguien que no piensa como ellos, ó llegan, en sus extravíos, al indiferentismo y excepticismo para todo lo que es creencia y respeto, con grave perjuicio para su mismo bienestar, y con más grave, quizás, para la sociedad en que todos vivimos.

Nuestra navegación por la costa de Portugal, tanto de bajada como de subida, la hacíamos invariablemente dando rumbo desde la altura del Cabo Silleiro ó del de San Vicente, á pasar cerquita del Cabo de la Roca, por dentro de las islas Berlingas, que, como se sabe, dejan ancho y hermoso paso entre ellas y la costa.

Pero debo anotar una observación hecha en casi todos los viajes, al ir del S. en busca de la boca de Vigo, y es la de que casi siempre, cuando estaba obscurecido el monte de Santa Tecla, que domina al río Miño, recalábamos demasiado á tierra, ó sea algo aconchados, por las cercanías de Viana y Espozende aun llevando con cuidado el rumbo; por lo que, cuando la práctica nos convenció de la existencia de ese fenómeno—que podía ser efecto de alguna corriente local ó influencias de marea—tomamos la precaución de navegar 5 grados al O. del verdadero rumbo, desde la altura de Oporto, siempre que estaba el tiempo cerrado ó reinaban vientos del S. al O., aunque la mar no incomodase al buque.

El Cabo San Vicente que forma la extremidad S. O. de la península Ibérica y del continente europeo, hace el efecto de una barrera, que detiene á los temporales del N., que tan á menudo reinan en la costa de Portugal; pues lo mismo que cuando se va de Cádiz ó el estrecho hacia el N., navegando con mar llana y agradable N. E., suele encontrarse—en cuanto se dobla el cabo—mar muy arbolada y viento

duro del N., que obliga á los buques de vela y aun á los vapores de poca fuerza, á retroceder al socaire de Sagres ó á la bahía de Lagos, así también, cuando se viene del N., corriendo temporal de esa parte con gruesas mares, que de tiempo en tiempo mojan la cubierta y hacen enmudecer y meterse en la cámara ó bajo los toldos agalerados, á los pasajeros más ó menos mareados, es un momento de expectación el en que se dobla el Cabo San Vicente; pues apenas se monta ese Cabo, se verifica una rápida y completa mutación de escena.

Llégase en efecto á un punto al pasar rascando el islote del Cabo, en que la última mar producida por el viento del N., muere á la mitad del largo del vapor sin llegar á su proa, como si allí mismo concluyera la jurisdicción de esa mar ó como si hubiese una fuerza invisible que detuviese al oleaje. Despéjase al mismo tiempo y como por encanto, el horizonte de los gruesos nubarrones; y al navegar por las tranquilas aguas del Saco de Cádiz, sintiéndose los efluvios de las plantas y flores de la cercana costa meridional, produce todo ello, tras 36 ó 40 horas de golpes de mar y rociadas de salitre, tal bienestar y contento, que se refleja en los semblantes de tripulantes y pasajeros, despertando la locuacidad de éstos, con especialidad la de los que han estado antes en tierra de Andalucía y vienen de *dar una vuelta* de la patria *terra*. Siendo cosa muy común el que estos *veteranos*, apenas sienten el olorcillo

de la tierra gaditana, no quieran ya confundirse con los *bisoños* que acaban de salir de Galicia, y abandonando el acento peculiar de su hermoso país, que se les notaba marcadamente en lo poco que hablaban por la costa de Portugal, se esfuerzan en imitar la típica pronunciación de los andaluces, hasta el punto de que si no fuera por cierto *deje* inevitable, harían dudar de si son ellos los mismos pasajeros embarcados en Vigo y en Carril, ó son *polizones* <sup>(1)</sup> que salen de su escondrijo al saber que el puerto está cercano.

\* \* \*

RÍA DE HUELVA.—La costa de Huelva, rasa y arenosa, requiere un especial cuidado por parte de los buques que navegan cerca de ella, y más si van en busca de la barra de su principal puerto.

Es, ó lo era al menos hace diez años, la entrada en Huelva, una de las más difíciles de los puertos españoles, por su movilidad, y porque lo que constituye la orilla meridional de la primera mitad de su ría, es una serie de bancos que se cubren en pleamar, y que obligan á navegar, á ojo de buen cubero, para no irse sobre ellos ni acercarse demasiado á la arenosa orilla opuesta. Dicen que se nota que el canal de esa barra, se

---

(1) Llamase *polizón* al individuo que deseando hacer un viaje económico, y confiado en los sentimientos humanitarios del capitán, se embarca en el puerto á escondidas y va oculto á bordo hasta que se le halla en su escondrijo, ó el hambre le hace salir de él á entregarse á discreción y sufrir el castigo que se le imponga.



viene corriendo, desde hace muchísimos años, invariablemente, hacia el Este, y en prueba de ello, da como muy probable, el señor Riudavets, que cuando salió el inmortal COLÓN para buscar y darnos el Nuevo mundo (que ahora todos quieren pleitearnos) pasó por el canal de la isla Saltes, que está frente á la boca del río Tinto ó de Palos.

Con boyas y con dos luces de enfilación de poca intensidad, estaba marcada en nuestro tiempo la canal de la barra; mas como era tanta la deficiencia de valizas para tomar la ría y navegarla, anotaba yo en mis apuntes, la necesidad de boyas de campana y de luz, que señalaran los veriles de los bancos, para poder navegar con relativa seguridad de día y de noche, dentro de lo que me dictaba mi personal criterio. Pero como se me haya dicho, que hoy está bien validada aquella ría, que surcan vapores, hasta de 4.000 toneladas, que van á cargar los ricos productos de las minas de cobre de aquella comarca, dejo mis apuntes en su borrador, con mucho gusto y como recuerdo de tiempos que fueron, y sigo en mi cómoda y *socaireada navegación de gabinete*, hacia Sevilla, Cádiz y el Mediterráneo.

\*  
\* \* \*

#### BARRA DE SAN LÚCAR Ó DE SEVILLA.

—La navegación del río Guadalquivir, que tan difícil y misteriosa parece al que por primera

vez la efectúa, no lo es tanto desde que las cortas y obras de encauzamiento han dejado fuera del canal navegable, los peligrosos bancos ó bajos de fango movibles de la Mora, la Abundancia, etc., que exigían una continua observación y reconocimiento, que no siempre bastaba á evitar las varadas de los buques dirigidos por los prácticos; así es que hoy, aunque no se debe prescindir de estos hombres inteligentes, en los primeros viajes, llégase muy pronto á saber navegar el Guadalquivir si se pone un poco de atención y se maneja con destreza el buque, al tomar las numerosas vueltas ó *tornos* que hace ese río. Y en todo caso, aunque se tuviese la desgracia de embarrancar, como el fondo es fangoso, no habría más perjuicio que la pérdida de algún tiempo, ó cuando más, algún alijo de la carga.

Pero, en cambio, un accidente, de esa clase sobre alguno de los escollos que yacen en el abra de San Lúcar ó sobre el banco de la Riza, al entrar en Bonanza, sería de consecuencias desastrosas; pues todos esos bajos y bancos, son peñascos submarinos, sobre los que revienta, furiosamente, la mar, en días de mal tiempo.

Para conocer la situación de esos bajos y saber evitarlos, da el derrotero de esas costas, muy acertadas instrucciones, y conservo yo también apuntes propios de las enfilaciones del Picacho, Pollero, Galoneras, etc.; pero para indicar con fruto los objetos ó casas que deben enfilarse, se-

ría preciso situarse sobre el *terreno*; pues resultaría inútil hacer esas descripciones para el que no conozca, por ejemplo, la huerta de Mergelina, que es una de las marcas para el bajo Juan Pul, ó el Cortijillo de los árboles y la casa de Daza, que lo son para el Pollero. Y el que conozca éstas y las otras marcas, prueba que tiene práctica aprendida y no necesita lecciones de nadie.

Mas deseando, al transcribir estas notas, ponerme en comunicación con mis colegas profesionales, navegando mentalmente, aun á riesgo de dejar á la vista el escaso fondo de mis conocimientos, voy á copiar la derrota, que, generalmente, seguíamos para entrar en el Guadalquivir, que no se diferencia mucho, pero que tampoco se sujeta estrictamente, á la que señalan los derroteros.

Partiendo del principio de que se conoce bien la situación de los bajos del Picacho, Juan Pul, Galoneras y Pollero y la de la cabeza de la Riza y la Riceta, así que se haya montado la Salmedina, debe gobernarse al N. E.  $\frac{1}{4}$  E. hasta descubrir el pueblo de Bonanza y llegar á la enfilación del ángulo S. E. de su casa-posada con la torrecita de la punta de Malandar ó de las respectivas luces, si es de noche; y se seguirá por ella (que está arrumbada E-O.) hasta llegar á la altura de la cabeza de la Riza, que es cuando se enfila el castillo del Espíritu Santo con la casa de Colón, y desde aquí gobernábamos al castillo del Salvador, llevando éste enfilado con

una cortada bien perceptible de la arboleda ó bosque que se ve sobre el monte al tomar esa dirección, «la cortada de los Pinos», hasta que se descubría la casa de las salinas de San Carlos, que es una casa grande y blanca que aparece aislada más arriba de Bonanza. Pero cuando el buque calaba mucho, no llevábamos precisamente enfiladas las torres de Malandar y Bonanza, al montar la Riza, sino un poco abiertas ó mejor dicho cruzadas de manera que al estar en la canal de la barra, casi se ocultaba la torre del faro de Bonanza.

Para la salida del Guadalquivir, después que pasábamos la torre de Malandar, gobernando con la popa al castillo del Salvador, tirábamos un poco al N. á poner esa torre de Malandar con las casas de la parte S. de Bonanza, hasta que el castillo del Espíritu Santo (no el faro) se enfilaba con los primeros árboles de una arboleda que se veía en el alto. Enmendábamos entonces un poco hacia babor, á poner Malandar por el S. E. de la Aduana, hasta que el castillo enfilaba con lo último de la mencionada arboleda, y desde aquí poníamos proa al Santuario de Regla, para abrir un poco las torres de Malandar y Bonanza á fin de ir bien zafos del bajo del Pollero; y pasado el de Galoneras, seguíamos á montar la Salmedina.

Es preciso observar que, aun cuando se dice y se señala en las cartas como enfilación de entrada en esa barra, la línea que pasa por las

torres de Bonanza y Malandar, los navegantes prácticos apenas siguen exactamente esa línea; porque como puede comprobarse, pasa muy cerca del Pollero y muy cerca de la Riza, lo que es peligroso para buques de algún calado. Así es que, conociendo bien, como hemos dicho, las marcas de los bajos, deben llevarse esas torres un poco abiertas (la de Bonanza por el S.) hasta pasar el bajo Pollero, y en cuanto se está de través con este bajo, se debe tirar hacia el N. E. hasta cruzar ó abrir un poco en sentido contrario las torres, poniendo entonces la proa á Malandar.

Ahora se me dice, que para el desgraciado caso de que algún fuerte temporal destruyese la torrecita de la arenosa punta de Malandar, se está construyendo otra al E. del pueblo de Bonanza para que sirva de enfilación con la actual torre de ese pueblo.

No hay duda que la navegación del abra de San Lúcar y la entrada en el Guadalquivir, se facilitaría muchísimo, señalando con boyas los bajos ya citados; pero lo que constituía realmente una vergüenza,—que parece se ha corregido, en parte, colocando una torrecita de hierro —cuando nosotros navegábamos, era el extenso y peligroso bajo de Salmedina, que, desde que se cayó una especie de palo de escoba que habían plantado en su extremidad occidental, quedaba completamente cubierto por las aguas en pleamar, con grave riesgo aun para los nave-

gantes algo prácticos. Con tiempo hermoso y mar bella, nada indicaba la existencia de ese extenso bajo, y á poco que se engañara el ojo, al apreciar la distancia á tierra, podía muy bien embarrancar sobre él cualquier buque, como le sucedió, en los últimos tiempos de nuestra navegación, á un bergantín-goleta extranjero.

Y sin embargo, siendo un banco que queda completamente en seco á bajamar, nada más fácil que construir sobre él una torrecita y aun poner una luz como la de las Puercas de Cádiz.

Son marcas excelentes para librarse de ese bajo, pasando á corta distancia del mismo, llevar las torres de la catedral de Cádiz descubiertas por la punta Condor, ó ver las torres de Rota por los altos de la costa vecina.

\* \* \*

CÁDIZ.—La entrada en Cádiz, desde que los bajos están valizados y hay una torrecita con luz sobre las Puercas, no ofrece dificultad, á poca práctica que se tenga, consultando el plano y el derrotero. Pero hubiese sido, en mi concepto, más acertado, poner luz roja en vez de la blanca de las Puercas porque suele confundirse esa luz con las de la población, hasta que se está cerca de ella.

El trozo de costa entre Cádiz y el estrecho de

Gibraltar, está sembrado de bajos y *placeres* que exigen un cuidado especial al que hace esa navegación; pues ninguno de esos escollos, que se alejan bastante de la costa, está marcado por boyas ni señal ninguna.

Uno de los más peligrosos, entre esos bajos, es el de la Aceitera, que tiene más de una milla de extensión, y dista cerca de dos del histórico Cabo Trafalgar. En este bajo se fijó el pensamiento de millares de españoles, para explicarse el misterioso y triste naufragio del crucero *Reina Regente*; pues descartando la dudosa probabilidad de que con la mar de través pudiera haberse destrincado y corrido á una banda la artillería, ó la más remota de que un golpe de mar hubiese hecho zozobrar á tan hermoso barco, queda la de que, estando el bajo de la Aceitera en el camino de Tánger á Cádiz, podía muy bien en una noche obscura y de gruesa mar del Oeste, haber tropezado el crucero en uno de los picachos de ese bajo y haberse ido luego á pique en mayores fondos.

Como quiera que fuese, no pasaremos adelante sin hacer nuevos votos porque Dios haya acogido en su seno, las almas de aquellos honrados marinos, dignos de mejor suerte y de muerte más gloriosa.

Son muchos los naufragios que han ocurrido sobre ese bajo tan temido de los marinos, como en los Cabezos, la Bajeta y en el de la Perla, cuyos valizamientos piden á voz en grito, nuestra

civilización, la seguridad de las vidas de los navegantes y los intereses del comercio. <sup>(1)</sup>

Para evitar el peligro de la Perla, durante la noche, han dado los ingleses un sector rojo, en dirección á esa piedra, al faro de punta Europa, con cuya zona de luz roja y la blanca de Punta Carnero, se navega libre del escollo, váyase al Estrecho ó quiérase entrar en Algeciras ó Gibraltar; pero durante el día, á poco descuido que haya, puede vararse sobre la tal piedra, como lo hizo una fragata de guerra inglesa, en la mitad de un hermoso día.

\* \* \*

COSTA DEL MEDITERRÁNEO.—Las entradas en los puertos del Mediterráneo, artificiales todos ellos, y de cuya forma y arrumbamiento se puede cualquiera formar excelente idea con los planos particulares del Depósito Hidrográfico, no dan margen á que podamos anotar ninguna propia, pero aunque sólo sea para que conste un voto más, en favor de la necesidad que hay de que se atienda al valizamiento de los bajos que dificultan la navegación de cabotaje, he de repetir aquí, todas las notas que conservo escritas, aunque de una manera compendiosa.

---

(1) Decidida, según ahora se me asegura, la Dirección de Obras públicas á volar y hacer desaparocer los bajos de la Aceitera, Cabezos, Bajeta, Perla y Escomberas —por lo que merece un aplauso sincero— parece que se ha empezado por el bajo de los Cabezos, pero el fondo de 15 pies en bajamar en que lo han dejado, no es suficiente para que pasen tranquilos los vapores grandes y es de esperar que continúen los trabajos hasta conseguir un fondo siquiera de 25 á 30 pies.



Frente á los llamados «llanos de Almería», de los que hay que precaverse, especialmente de noche, para evitar una embarrancada en costa tan baja y arenosa, hay un banco también de arena, con poco fondo y bastante separado de la costa, al que llaman «*C... de Perro*».

Hemos visto varar sobre ese banco, en pleno día, á un vapor inglés, y han varado también en él algunos buques españoles.

Es otro peligro, sobre el que también vimos embarrancada una barca extranjera, la **punta del río de Almería**, que cada día venía avanzando con muy poco fondo, y que dificultaba la entrada en el puerto, aun á los marinos prácticos, por falta de una señal que les indicase, con precisión, el límite de esa punta submarina.

La **pedra del Cabo de Gata**, apesar de lo bien que el derrotero explica su situación, constituye otro serio peligro, por estar apartada de la costa y no ser visible. Sabemos también que ha sido causa de sensibles naufragios de algunos vapores.

Y debiera también señalarse con una boya, el **bajo de Santa Ana** en la entrada de Cartagena; pues aunque queda próximo á tierra, puede muy bien irse sobre él, un buque que entra, al tratar de librarse de otro que venga de salida.

\* \* \*

*Paso interior de la isla Tabarca.*—El paso entre la isla Tabarca y el Cabo Santa Pola, que

es ancho y espacioso para buques de regular calado, tiene en su medianía un *freu* con 11 á 12 metros de fondo por el que pasan los grandes vapores que van ó vienen de Alicante ó de la bahía de Santa Pola, mandados por capitanes prácticos de aquellos parajes; pero los que no tienen tanta práctica, van por fuera de la isla, perdiendo un tiempo precioso, por temor á aumentar la lista de los buques mercantes y aun de guerra que han varado al intentar ese paso.

Se ocurrirá á cualquiera, que con dos boyas podía señalarse perfectamente el freu de mayor fondo; pero como esas boyas, que harían durante el día un gran servicio, serían un peligro durante la noche, no vemos medio de señalar ese paso de noche si no es el de estudiar bien el plano y guiarse por marcaciones á los faros de la isla y á los de Santa Pola y Cabo de las Huertas. Pudiera ser quizás una solución, un sector rojo en la luz de las Huertas; pero como está á larga distancia del paso y nosotros también estamos á larga distancia, para hacer comprobaciones y refrescar la memoria un tanto ofuscada en este punto, apuntamos esa idea con mucha menos seguridad y mucho más temor en el acierto que en todas las anteriores.

\*  
\* \*

*Bahía de Palamós.*—Creo tener entendido que después de haber yo dejado el ejercicio de

la simpática y honrosa profesión de marino, se ha publicado alguna nueva edición del Derrotero del Mediterráneo, pero como no conozco más que la del año 1873, incluiré también la notita, fruto de mis pobres observaciones, respecto al puerto de Palamós.

La bahía de Palamós, que se presenta al navegante, espaciosa y limpia en apariencia, oculta bajo la tersura y tranquilidad de sus aguas, traidores escollos que han tragado cuantiosos intereses.

Tristísima es la impresión que produce en el ánimo de todo buen español, el abandono que se nota en nuestras costas, respecto á valizamiento, especialmente al regresar de los mares de Francia ó Inglaterra; pero cuando se presencia, como presenciarnos nosotros, á las dos de la tarde de un magnífico día del 1886, la embarrancada de un hermoso vapor francés sobre el *Bajo de fuera*, al dirigirse á buscar seguro abrigo para arreglar una avería de máquina en esta engañosa bahía, se siente uno, más que nunca, abochornado, al pensar que concepto formarían de nosotros, esos extranjeros, obligados á entrar en nuestras bahías, sin más guías ni señales—salvo algunos buenos faros—que las que da la Naturaleza; como si no fuesen costas de una nación civilizada.

Tres son los bajos que hay que evitar al entrar ó salir de Palamós; pero aun cuando prescindamos del del Molino, porque su distancia á

tierra es sólo de un cable, y aunque tampoco nos ocupemos del de la Llosa, que interesa á los buques que vienen costeando del O. y que se evita llevando descubierto el faro del Cabo San Sebastián por la punta del Molino, es de todo punto necesario—si es que no se ha hecho ya—señalar con una barra de hierro ó una torrecita con globo, el peligrosísimo *Bajo de fuera*, que yace á una media milla al O. de dicha Punta del Molino, en el centro de la entrada á la bahía. Y si hubiera dificultad para enclavar esa barra ó edificar la torrecita, bien fácil sería señalar el paso entre el bajo y la punta, colocando en tierra dos postes ó señales visibles, que correspondiesen en su enfilación, á la del cónico monte Agut con una casa amarillenta y vieja que había en la playa, y que servía de guía á los prácticos y á los que no lo éramos tanto, en nuestras salidas de Palamós para Cette.

Para señalar la dirección en que está ese peligroso bajo, me dicen que se ha colocado sobre la punta Grosa, una torrecita que enfilada con la de la punta del Molino, la indica perfectamente; pero hacen falta, sin embargo, las señales apuntadas ú otras que marquen el canal ó paso libre, ya que las antiguas boyas desaparecieron hace muchos años.

\* \* \*

Todo marino que haya leído las notas apuntadas respecto á valizamientos, habrá compren-

dido, por la forma y por lo superficialmente que están escritas, que no me ha movido á estamparlas aquí, ni el ridículo prurito de ostentar un espíritu de observación que no poseo, ni la pretensión de que estas cortas observaciones sean acertadas; pero decidido ya, como lo estoy, á seguir el consejo de quien me ha animado á publicar este Diario, creo casi un deber, emitir mi humilde voz en asunto de tanta importancia, como el del valizamiento de bajos y bancos de nuestras costas.

Pues si á opiniones tan modestas como esta mía, se uniesen otras de más valer, de capitanes, que, año tras año, con buenos y malos tiempos, claros ó cerrados, de día y de noche, pasan y repasan por las cercanías de los escollos mencionados y de otros que he omitido, porque quedan fuera de la derrota de nuestro itinerario, es posible que con la potente ayuda de los jefes y oficiales de nuestra armada, tan interesados en este punto como los marinos mercantes, llegase el rumor á conmover y decidir á la acción, á los que tienen el deber de ejecutar tales obras, por decoro de la nación, y como salvaguardia de preciosas existencias y de atendibles intereses.

Desde Palamós continuábamos navegando por esa costa de Cataluña, que, especialmente desde Barcelona para el E., es de lo más precioso y encantador, que nadie puede imaginarse; avistándose sucesivamente, á distancia que casi se distinguían las personas, pintorescas ciudades

y pueblecitos industriales y marítimos, situados á orillas del mar, como Badalona, Mataró, Caldetas, Areñs del mar, Canet, Calella y tantos otros, hasta las celebradas y cantadas playas de Lloret, que eternizó, al eternizarse á sí mismo, el maestro Arrieta; pero aunque la mar apenas mecía al buque, pues no llegaba á rizarla el flojito viento del N., que solía reinar y venía por encima de los montes de la costa, íbamos nosotros contentos y dichosos, hasta que al *asomar las narices* por el Cabo San Sebastián, recibíamos la mayor parte de los viajes, un sopapo, por el estilo del que, ya dije, pega el N. al montar el Cabo San Vicente; principiando el buque á cabecear con la piquera y elevada mar que producía el viento frescachón que allí reinaba, y que nos daba la medida del duro N. O. ó *mistral* que debía soplar en el golfo de León.

\*  
\* \*

No se quien fué el que dijo, ni recuerdo tampoco en donde lo leí, que

«*La Cour de Parlement, le MISTRAL et la Durance, Sont les trois fléaux de la Provence.*»

Lo cual, suponiendo que sea cierto, probaría, por lo primero, que si los españoles consideramos una plaga, el parlamentarismo, no hacía mucha gracia á los provenzales, ese alto Tri-

bunal de justicia que llevaba el nombre de Parlamento; pero ni lo uno ni lo otro importa á nuestro propósito. Tampoco tenemos por que ocuparnos de si los aluviones de *la Durance*, han causado más ó menos daño, aunque bueno es recordar que hoy dan provecho, alimentando canales de riego—en lo cual ya no podemos establecer semejanza entre ese río y los nuestros (sin que sea culpa de los ríos, dispuestos á dejarse llevar por donde el hombre quiera)—pero sí, hemos de hablar, aunque sólo sea de pasada, del otro azote de los habitantes del mediodía de Francia; del viento *Mistral*; que si bien nace en la nación vecina, se sale desatado y furioso de esos patrios lares, y entra en mares neutrales, y aun llega á nuestras aguas jurisdiccionales de Cataluña y Baleares, por lo que podemos ocuparnos de él, con pleno derecho.

Después de haber atravesado el golfo de León, de treinta á cuarenta veces, número suficiente para que, hasta los cepos de las anclas—como solía decirse, cuando las anclas tenían cepos—supiesen decir algo de esa peligrosa zona del Mediterráneo, no nos sería muy difícil, extendernos unas cuantas páginas, haciendo consideraciones sobre los vientos y corrientes y aun sobre las derrotas más convenientes para navegar por ese golfo, añadiendo á las propias observaciones, las de millares de marinos, que están recopiladas en derroteros españoles y franceses; pero no hemos de ser tan cándidos,

que, porque sepamos un poco del golfo de León, vayamos á poner más de relieve nuestra ignorancia en otros puntos, pasados de corrida, agarrándonos ahora á un viento que *arde*, para salirnos de nuestros límites y del objeto de este libro.

Relataremos, pues; que el que necesite guía para navegar el golfo, ya sabe que las Direcciones de Hidrografía, editan cuidadosamente excelentes libros, de los que todos nos hemos servido, y de los que nos serviríamos aún, si el caso llegara, apesar de la práctica adquirida.

Después del viento al S. E., que es el que produce los verdaderos temporales que es preciso evitar, si se puede, cogiendo á tiempo un puerto de arribada, porque obscurecen la costa, aconchando á los buques y produciendo horrosos naufragios, sobre los bancos de la costa arenosa que se extiende por las cercanías de *Aguas muertas* y de las bocas del Ródano, no hay viento más temible que el N. O. ó *mistral*; no tan sólo por la violencia con que sopla, especialmente en el invierno, sino porque con pequeñas variaciones á uno ú otro lado de aquel rumbo, reina en el golfo de León, por más de la mitad del año.

Este viento mistral, tan temido de los marinos que tienen que atravesar el golfo, como de los habitantes de Marsella, en cuya salud y comodidad influye—cuando sopla, como acostumbra, con verdadera furia y durante días y sema-



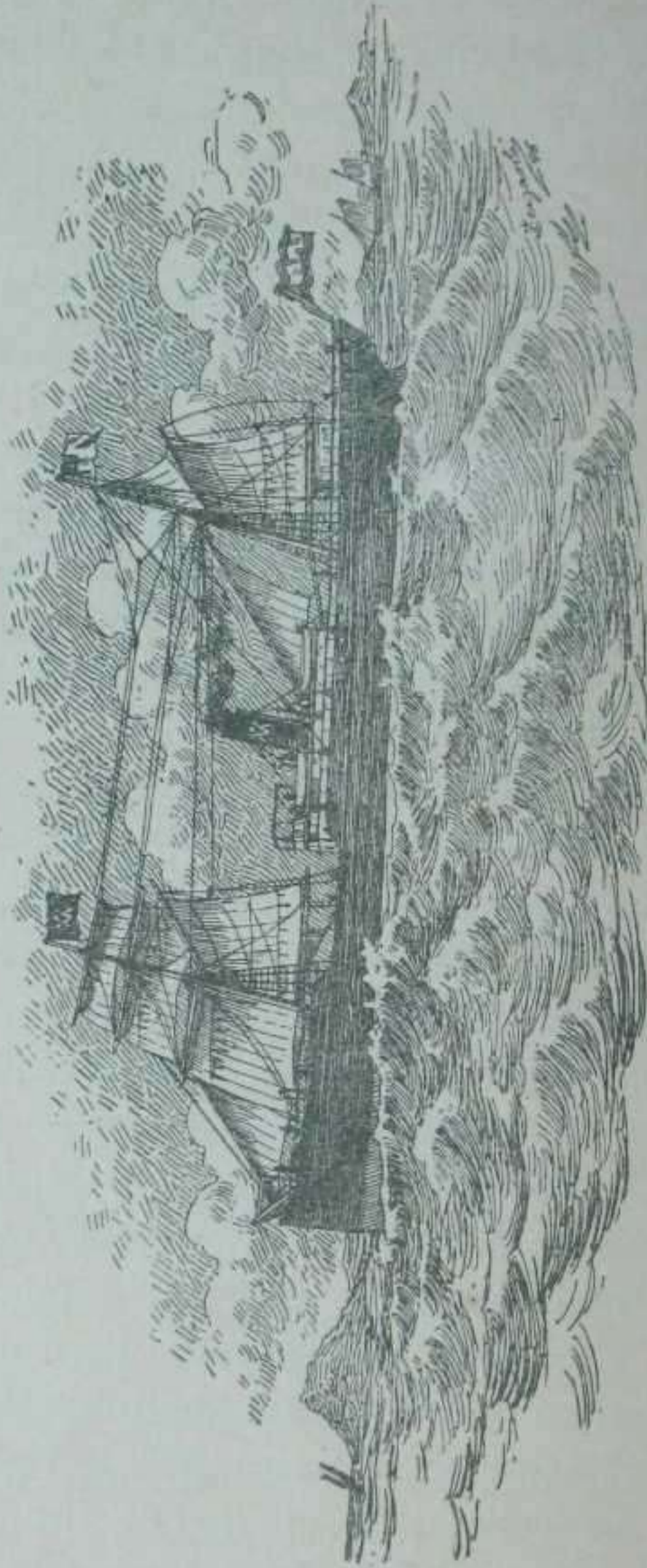
nas seguidas—se parece al viento S. de nuestras costas y al Levante de Cádiz, en que se presenta, también, con cielo claro y límpidos horizontes; y lo mismo allí, que aquí por nuestros vientos de tierra, suele decirse, que cuanto más diáfana está la atmósfera, más duro soplará el viento. Así es que casi todos los días que amanecen despejados, debe esperarse que, á medida que ascienda el sol, vendrá refrescando el N. O., aunque el barómetro se mantenga alto.

Suele ser también indicio de ese viento, una ligera bruma por la mañana, con cielo claro y barómetro alto; y recuerdo, que, uno de los más violentos mistrales que hemos sufrido, se anunció en esa forma.

Salimos de Marsella, un domingo por la mañana, con el vapor *Cabo Trafalgar*, con hermoso tiempo y viento calmoso, aunque notando en la bruma y en ciertos signos característicos—que se aprecian con la práctica mejor que se describen—*algo* que nos hacía temer que reinase el mistral en el golfo. Hicimos saber nuestros temores al práctico que nos dirigía á la salida del puerto, pero éste nos aseguró, que podíamos atravesar el golfo sin temor; pues él esperaba que reinaría N. E. con buen tiempo, durante el día.

Sin embargo, al ver poco después de la salida, que el horizonte se limpiaba de la bruma y que venía la brisa por el N. O., dimos rumbo *medio*; es decir, ni directo á las costas de España, ni costeando, precisamente, las de Francia; y de

este modo navegamos unas tres horas, notando



Vapor "CABO TRAFALGAR"

que el viento aumentaba y que la mar venía ca-

da vez más arbolada y gruesa. A las dos de la tarde, era imposible sostenerse de pie sin agarrarse á los pasamanos, para no ser derribados por aquel horroroso viento; y las gruesas y piqueras mares, que pegaban como mazas sobre el costado de estribor, saltaban y pasaban por encima del puente de guardia.

Eran tan violentos y de tanta amplitud los balances que el vapor daba, que nos vimos precisados á enmendar el rumbo, temerosos de que con aquellas mares tan gruesas y ampolladas que se metían á bordo, ó con aquellos bandazos tan terribles, nos ocurriese alguna desgracia lamentable, por lo que gobernamos, atentos á recibir las mares por la mura de estribor.

A nuestra vista y no á larga distancia, navegaba un vapor inglés, que, si mal no recuerdo, era el *North Tyne*, que había salido también de Marsella; y el que, creyendo sin duda, que nosotros, por ser españoles, tendríamos más práctica que él, seguía todas nuestras maniobras y cambios de rumbo.

No son para olvidar tan fácilmente, las dos horas de angustia y de cuidado que pasamos desde las dos hasta las cuatro de la tarde de aquel día, sin atrevernos á dar costado á las mares; y sin poder caminar una milla si la recibíamos de proa; dando tremendas cabezadas que metían todo el castillo debajo del agua y dejaban al buque parado y rendido; navegando, por tanto, con un cuidado especial, á recibir, co-

mo mejor podíamos, los golpes de mar, entre el costado y la proa, para que sin causarnos gran daño, nos permitiese hacer camino.

Y como sabíamos que ese violento mistral, ha llegado á veces á desarrollar una fuerza verdaderamente huracanada, obligando á los buques de vela y á algunos vapores á dejarse correr hacia el S., para salir de la zona de su mayor acción, temíamos vernos también nosotros forzados á hacer lo propio, si la mar seguía aumentando, lo que nos hubiera hecho perder algunas horas de camino, alargando y desluciendo nuestro viaje. Mas, afortunadamente, después de resistir cuatro horas, entre aquel hervidero de mares que el vapor recibía como cansado de tanto luchar; y soportando, nosotros, sin movernos del puente, aquellas continuadas y verdaderas bofetadas de viento y cascadas de agua salada en la cara y por todo el cuerpo, pudimos comprobar, al *trabajar* la estima, á las cuatro de la tarde (después de haber observado á mediodía la latitud por altura de sol) que nuestro punto de situación, que resultó bastante al N., por la precaución tenida por la mañana, al navegar á estribor del rumbo, nos permitía arribar bastante, sin perder una milla de camino. En efecto, enmendando el rumbo tres cuartas hacia el S. y largando el velacho y un foque, corrimos con el barco descansado y escapando á las mares, en demanda del Cabo Creux.

Pusímonos entonces á comer, sin bajar del

punte; y estando á la mitad de nuestro fortalecedor refrigerio, avistamos, por la mura de estribor, los montes cercanos á Port-Vendres, reconociendo al poco rato, por la misma proa, el Cabo Creux, mas, entendámonos, no el vapor *Cabo Creux*, sino el genuino y legítimo cabo que constituye el límite oriental de España.

Corría, entonces, nuestro vapor, unas doce millas por hora, ayudado por el viento y por la mar que nos empujaba por la aleta, y que fueron amainando hasta quedar en calma al acercarnos al Cabo San Sebastián.

\*  
\* \* \*

Claro es que todo marino que haya navegado ó navegue por ese golfo de León, habrá experimentado y experimentará viajes iguales y peores que el que queda someramente relatado, y aun el que esto escribe, ha cruzado, otras veces, ese golfo, en circunstancias parecidas; pero como á los marinos mercantes, en general, *no se les permite* sufrir temporales que retrasen el viaje, cuando la carga está esperando en el puerto; ni se les consiente recibir golpes de mar ó de viento que causen averías, creo que no está de más el consignar, que, no pocas veces, al llegar risueños á tierra y contestar con la mayor sencillez y naturalidad, que «no ha habido novedad», á la pregunta corriente, acerca del bueno ó mal viaje, guardan, dentro de su pecho, relatos interesan-

tísimos, que, descriptos con colorido y confirmados por algún «Excelentísimo señor», que hubiese ido de pasajero, servirían para otorgar distinciones á más de cuatro de esos modestos y oscuros héroes, cuyas proezas sería preciso rebuscar en aquellas pocas líneas de los *acaecimientos* del diario de á bordo, que, en cuanto se llena el libro, se arrojan, muchas veces, con los papeles viejos; porque al luchar, como al escribir, se pensó nada más que en que se cumplía sencillamente el deber de capitán, y al entrar en puerto, se dejó todo por la popa, y sólo preocupa el saber si hay ó no mucha carga á recibir, para que los armadores queden satisfechos del resultado del viaje.

Y por eso, los marinos que se hallen en ese caso, no deben creer que yo—que no pasé nunca de ser de los del montón—hago estas descripciones de malos tiempos sufridos, porque las conceptúe extraordinarias; sino como una prueba de lo que se sufre y se pasa, desde que, riente y satisfecho, se dice ¡adiós! al consignatario del puerto que se deja, hasta que atento y risueño se saluda al del puerto á donde se llega. Mi mayor satisfacción sería, la de que, al referir y comentar hechos ó accidentes que me han tocado de cerca, fuese intérprete del pensamiento de otros compañeros de profesión.

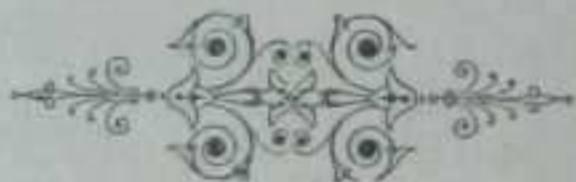
\* \* \*

Pero esa navegación del golfo de León, tan temible y dificultosa cuando reinan duros los vientos del N. O. y se atraviesa el golfo directamente, se hace con comodidad relativa si se navega (hablo siempre de buques de vapor) bordeando la costa á distancia de unas tres millas; pues aunque el viento sople borrascoso, no levanta mar, cerca de la costa. Así, nosotros, cuando encontrábamos el viento N. al montar el Cabo San Sebastián, *arranchábamos* la costa, cubiertos por el Cabo Creux, y después de montar este Cabo, tirábamos hacia el de Bearne, costeando, luego, cerquita de las playas, á distancia conveniente para ir libres de los bancos que hay entre Port Vendres y Cabo Laucate, hasta que avistábamos la luz giratoria del monte de Agde, que nos servía de guía hasta entrar dentro del radio de la fija de Cette, para acercarnos á este puerto.

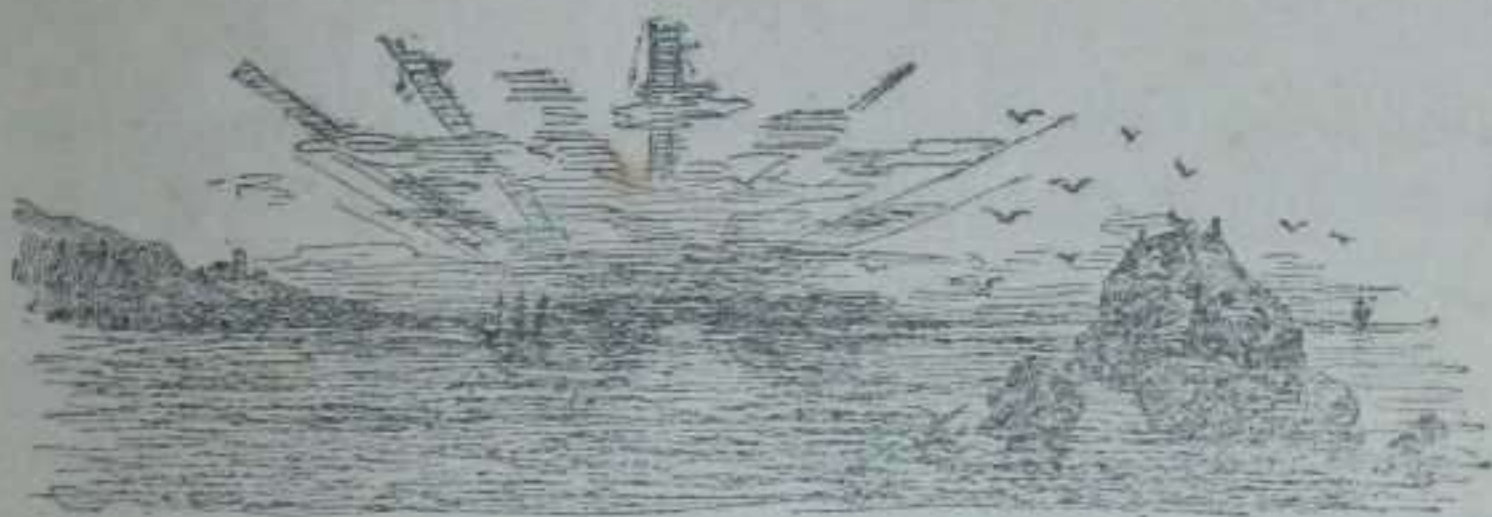
Durante el día, la navegación es también muy fácil, cuidando, si hubiese cerrazón, de dar á la mar—según de donde venga—el correspondiente resguardo, así como á las corrientes, que siguen la dirección de las mares. Y si hubiese alguna duda en el reconocimiento de Cette, por la semejanza de su monte con el de Cabo Agde, no debe olvidarse que debajo del semáforo del monte de Cette, se avistarán numerosas casitas por las faldas de la montaña, la ciudadela y la ciudad edificada en anfiteatro con su torre ó campanario, coronado por una Virgen dorada; y á orillas de la superficie del mar, los muelles con las torres

de los antiguos y modernos faros, que hacen que, aunque á larga distancia, se confundan bastante, como hemos dicho, los montes de Agde y de Cette, que se presentan igualmente aislados y cónicos al navegante que los avista á distancia, no pueda continuar esa duda, cuando se esté á pocas millas de la costa.

La navegación entre Cette y Marsella ó viceversa, la hacíamos también, sin mayores dificultades—aunque con precaución si reinaban vientos del S. E.—guiados por los faros de Fareman, Cabo Corona y Planier.







## APÉNDICE

---

Mis últimos viajes por mar, en calidad de *terrestre*.—En el vaporcito *Machichaco*.—En el yacht *Laurae-bat*.—En el caza-torpederos *Destructor*.—Un Ministro maniobrando.—Las cofradías de Mareantes y la unión de los prácticos de Bilbao.—Constitución de la Junta local de Salvamento de náufragos de Portugalete.



HECHA la recopilación de los *acaecimientos* anotados en mis *Diarios*, y agotados, por otro lado, en mi memoria, los recuerdos de anécdotas ó sucedidos de mis viajes como marino, debieran darse por concluídos estos apuntes; pero como aun las noches son bastante largas, y puedo dedicar á este trabajo algunos ratos—sin

menoscabo de mis ocupaciones habituales del día—voy á decir pocas palabras, acerca de tres cortos viajes de recreo (aunque uno de ellos no lo resultó) hechos pocos años después de mi *pase á la reserva*, y de otros sucesos que se relacionan con la navegación y en los cuales me cupo tomar alguna parte activa.

De los viajes indicados, fué primero el que hicimos en el vaporcito *Machihaco*, el cual vapor—como los extremos se tocan—llegando al límite de la disminución gradual de arboladura, que, cada vez más, se nota en los grandes paquetes y acorazados, se ha quedado sin ninguna, él, que es más pequeño que una lancha calera.

Galantemente invitados por el que era su armador, nuestro paisano y amigo don Gerardo de Múgica—viajero incansable, que cuando no pisa la cubierta del vapor es que va sentado en el velocípedo—nos embarcamos unos cuantos amigos, en la mañana de un domingo, y navegamos con rumbo á Guetaria.

Pero aunque la gira resultó, en conjunto, muy agradable, no es mi objeto, ni sería pertinente al carácter de este libro, el hacer una reseña minuciosa de un viaje que, exceptuando la travesía de San Sebastián á Guetaria, verificada sin *acaecimientos* marítimos de importancia, ni cuaderno de bitácora para tomar notas, fué, más bien, un viaje campestre, cuyo principal objeto era pasar un día de campo y hacer honor al cocinero del Gran Hotel de Zarauz.

Así es que, si hago mención de este viaje, es, más que por otra cosa, por ser fiel á mi sincero propósito de dejar aquí estampado, todo cuanto conservo en mi memoria por haberme afectado en uno ú otro sentido; y aunque ahora no se trata de accidente ni suceso marítimo, de esos cuya impresión queda grabada en quien los sufre, no he de omitir—ya que lo recuerdo—la circunstancia de que, si bien entre los pasajeros ó excursionistas *terrestres* de aquella corta travesía, se veían caras, cuyo color pasó del de los extremos al central de la bandera patria—cuando el vapor *zambullía* la cabeza con la mar del N. O.—sólo dos *ex-marinos*, que íbamos muy ufanos, cantando alegres en proa, hubimos de hacer *calderón*, para dar salida al chocolate mal digerido, que, sin duda, nos estorbaba para alcanzar las notas. Aunque, en honor á la verdad, debemos también decir, que nadie nos ganaba á buen humor, apesar de la *indigestión*, y que pasado ese corto *mutis*, continuamos el canto, como si allí no se hubiese cambiado moneda alguna; pues sin otra novedad, seguimos hasta fondear en Guetaria, cantando los unos y declamando los otros, aquello de,

«Dichas y amor de mujer  
Engañosas como el mar;

. . . . .»

sólo que á la conclusión, enmendando la plana á Sellés—y echando á perder un pensamiento her-

moso, aunque excéptico —decía uno de los *náu-fragos*:

«¡Cuánta hermosura al mirar!  
¡Cuánto amargor al *verter!*»

\* \* \*

Otro de los viajes, que quiero unir á los de mi carrera, es el verificado entre San Sebastián y Cabo Higuer, con parada y *restaurant* en la bahía de Pasajes, en el *yacht* «*Laurac-bat*,» propiedad de *cuatro* Chávarris, refundidos *en uno*.

Este viaje tuvo cierto carácter oficioso (por no decir oficial); pues aunque es cierto que íbamos allí, algunos simples mortales, invitados en calidad de paisanos ó amigos de los armadores y anfitriones (nunca me ha hecho gracia esta palabra *anfitrión*, pero para correr mas fácil, sigo la corriente) el objeto del viaje, era obsequiar, como obsequiaron aquellos señores vizcainos con la gira y espléndido banquete,

«bajo el cielo y sobre el mar,»

al señor Sagasta, Presidente del Consejo de Ministros, al señor Rodriguez Arias, que era Ministro de Marina y á otras autoridades, que asistieron, además de un buen número de Senadores, Diputados y personas distinguidas, que, ó veraneando ó con motivo de la estancia de la Corte, residían en San Sebastián.

No he de intentar—ni debo hacerlo—meterme á cronista del succulento y animado banquete, que—después de todo—describieron, cual lo merecía, ilustrados periodistas que á él asistieron. Tampoco recuerdo accidente ninguno que merezca especial mención (los pocos que se marearon, eran del gremio terrestre) en aquella navegación, sobre un mar tan tranquilo, que parecía que el furioso Cantábrico se hubiese *fusionado* con el apacible Mediterráneo; pero recuerdo sí—y aquí va lo que, principalmente, quería decir—que con esta manía, ó tal vez necesidad, que tenemos la generalidad de los vascos, de cantar *zortzicos*, para mejor digerir las comidas que se salen de lo corriente, el capitán Bilbao y este servidor de ustedes, que íbamos en el timón al salir de Pasajes después de la comida, en cuanto montamos los Arandos, cual si hubiésemos estado convenidos, entonamos la primera estrofa del mágico himno de la Euskal-erría; del «*Guernicaco Arbola*». Y, á la verdad, que tripulando un *Laurac-bat* que navega, no se que canto pudiera ser más apropiado, que el que tiene la virtud de conmover y enardecer, al unísono, á todos los naturales de ese otro LAURAK-BAT, que se asienta sobre duros cimientos y está defendido del mar, por las rocas de la alta costa que teníamos cercana.

Dos ó tres señores, de los que no formaban parte del elemento oficial, se unieron á nosotros, y se llegó á constituir un coro aceptable para

escenario tan grande y un tanto movible. Así es que, después de asegurarnos de que nuestros cantos—cuyos ecos llegaban á popa, apesar de la animada conversación allí entablada—á nadie desagradaban, continuamos cantando, hasta agotar el pequeño repertorio; bien ajenos, por cierto, de que tan inocente desahogo y la benevolencia de los que nos oían, sirviesen, como sirvieron, de comidilla para la menuda política (y tan menuda, si con estas pequeñeces se alimenta) hasta llegarse á aventurar suposiciones, completamente infundadas, respecto al motivo de esos cantos, y de quienes eran las personas, que en ellos tomaron parte.

\* \* \*

Entramos ahora en el tercero de los viajes indicados, que es el último de los que he hecho por mar (y en el que iba sin otro carácter que el de invitado, ó, mejor dicho, *admitido, no oficial* de última hora) y cuyo viaje llegó á ser de resonancia, por un sensible accidente que nos ocurrió en la travesía.

Balanceábase, con suavidad, sobre las tranquilas y aristocráticas aguas del mes de Agosto de la Concha de San Sebastián, el caza-torpederos *Destructor*, orgulloso del renombre adquirido por su andar ya probado, y dispuesto también á justificar su nombre, en cuanto la ocasión se presentase, preparado y elegante con su blanco

*ropaje* para conducir á Bilbao al Ministro de Marina señor Beranger y á otras autoridades—ya que, á última hora, habían decidido que la Reina iría por tierra—á presidir el acto de la botadura del crucero *Infanta María Teresa*, construído en los astilleros del Nervión. Y estaba yo—como otros muchos entusiastas del arte naval español ó de ir á pasar un par de días buenos por Bilbao y su ría—con mi maleta preparada para tomar el tren, ese día 30 de Agosto de 1890, cuando en el cruce del bulevar con la calle de Garibay, me pareció ver *bolisa larga*; y, en efecto, si no era realmente la misma *bolisa*, era sí, en cuerpo y alma, uno de los pilotos mayores de la barra de Bilbao; mi buen amigo y antiguo compañero don Antonio de Oriosolo, que había venido para servir de práctico en el viaje, al caza-torpederos.

Y como el señor Oriosolo obtuvo en seguida de la amabilidad del comandante del buque señor Barriere, que, mediante el *visto bueno* del señor Ministro, se me admitiese á bordo, aproveché la propicia ocasión, para hacer un viaje rápido y económico, y, sobre todo, para navegar en un barco, que ha sido más traído y llevado, entre marinos y políticos, que el agua que él ha cortado con su afilada proa.

Salimos de San Sebastián cerca de las nueve de la mañana; y como la botadura del crucero, estaba fijada para las tres y media de la tarde, habían calculado, aquellos señores, tener tiempo de sobra para llegar á la ría de Bilbao, salir á

recibir á la Reina y asistir, con oportunidad, á aquel solemne acto, que presenciaron millares de personas, y para cuya mayor brillantez, Bilbao, Portugalete, Baracaldo, Sestao y todos aquellos pueblos—que creían ver asegurado el planteamiento y el porvenir de la industria naval, tan necesaria y digna de ser protegida en nación de tan dilatadas costas—contribuyeron con sus recursos, y con entusiasmo, solamente igualado en las fiestas de la inauguración de los astilleros.

Navegamos con tiempo claro, aunque celajoso; viento flojo *terrero* y mar llana; llevando por la mura de babor, el monte de Santa Catalina de Lequeitio, y corriendo—sin forzar la marcha—á razón de catorce *nudos* (unos 26 kilómetros) por hora; y después de pasar el Cabo Ogoño, á unas dos millas de distancia, seguimos con rumbo á montar, franco, el Cabo Machichaco.

Apenas doblado este Cabo, varió completamente el aspecto del tiempo. Cubriéndose rápidamente el cielo, principió á soplar viento bastante duro, por el O. y O. N. O. levantando mar tan gruesa, que, á las embestidas del *Destructor*, entraban los maretones por la proa y baldeaban la cubierta hasta la popa. Y venciendo Neptuno á Marte, viéronse, pronto, palidecer algunos curtidos rostros, delatando otras tantas distinguidas víctimas, entre los invitados del elemento ajeno á aquel otro *elemento*. Mas, indiferente el buque, cortaba arrogantemente las



mares, y apenas si el choque de éstas contra las amuradas, ni las cabezadas del barco, quitaban un par de millas á su anterior marcha horaria.

Llegamos sin más novedad á la altura de Cabo Villano, que limita por su parte E., la pedregosa playa de Arminza, en las cercanías de la boca de Plencia; y precisamente al estar N-S. con ese peñascoso y escarpado Cabo, sobre cuyas rocas batía la mar con furia, esparciendo agua y espuma—hacia la hora de mediodía—notose que faltó el timón, y vimos, con espanto, que el vapor *reviraba* la proa hacia tierra. Juzgarase mejor, si había motivo para alarmarse, teniendo en cuenta, que apenas distábamos, según mi cálculo, dos millas del islote del Cabo Villano; distancia que, al ver la proa del buque en dirección á esa isla y la blanca faja de las rompientes que á ella y al Cabo rodeaban, nos pareció menor de dos cables, en el primer momento del accidente.

Más fácil que para mí el describirla, será para quien lee el imaginarse, la escena desarrollada, instantáneamente, en la cubierta del *Destructor*, cuando nos cercioramos, todos, de que el timón—que era de un sistema especial—se había desconectado, y no había posibilidad ni tiempo suficiente para arreglar la avería, ni para armar el timón de proa, con aquella mar tan gruesa y encima de aquel imponente trozo de costa.

Parose, inmediatamente, la hélice de la derecha, dejando la de babor girando á toda fuerza

de máquina; pero era tal la violencia con que pegaban las mares sobre la mura de estribor, que no se conseguía hacer caer la proa á esa parte. Maniobrose entonces con velas, acuartelando los focos al viento; y después de infinidad de tentativas y de arriar é izar velas, agotando allí todos sus conocimientos marineros, tanto el Ministro, como el comandante y el práctico mayor, que, desde el puente, atendían y secundaban, al mismo tiempo, los acertados pareceres propios que, desde cubierta, les comunicaba el Ministro, se consiguió poner la proa al N. O.

Ya era tiempo de que respirásemos todos; los unos, porque se vieron libres del peligro de rodar por la cubierta, con los terribles bandazos que el vapor daba, al recibir las mares, casi de costado; y los otros—los que teníamos motivos para conocer mejor el verdadero y mayor peligro—porque sabíamos que, en la crítica situación en que nos habíamos visto, si se hubiese tardado un cuarto de hora más en conseguir enderezar la proa, el *Destructor* hubiese encontrado su destrucción, al pie de aquellos escarpados; y lo que hubiese sido más doloroso y desgracia inmensa, que entre golpes de mar y golpes contra los peñascos, apenas hubiera salido uno de nosotros, con vida para contarlo.

He dicho que el Ministro comunicaba sus *acertados* pareceres á los que, por su cargo á bordo, cumplimentaban sus órdenes, disponiendo la maniobra; y debo confirmar que hubo real-

mente acierto en todo cuanto ese Jefe les indicó, como lo hubo en las disposiciones cumplimentadas en el puente y en las faenas de los que las ejecutaban.

No se me oculta que, para ciertas gentes—por aquello de lo que piensa el fraile—todo lo que sea aplaudir al que está alto, tiene tinte de lisonja; mas no por temor á pensamientos ruines (ajenos, seguramente, á quien esto lea) he de ser injusto, callando lo que debe decirse.

El señor Barriere como el señor Orioso, enérgicos y oportunos en aquel trance, recibían y cumplían las órdenes de maniobra, cuyo resultado fué, sacar el buque y sacarnos á todos del conflicto; pero el señor Beranger, á pie firme sobre la cubierta; recibiendo como los demás y aun más que muchos de los demás, los chaparrones de mar que pasaban entonces de banda á banda; sereno y desplegando su inteligencia marinera ante peligro tan inminente; torturada su imaginación—según expresó en uno de aquellos momentos—con el pensamiento de que, á no haber habido un providencial cambio de itinerario de viaje, poco antes de nuestra salida, pudiera haberse visto, la misma Reina, en situación semejante, es bien merecedor—por alto y emcumbrado que hayan podido colocarle otros méritos y servicios—de que le tributemos, en este caso, el aplauso merecido.

Pero si por estar muy bajo este humilde y tardío cronista, no llegaran mis aplausos hasta

el Ministro ó el Vice-Almirante, quedo, al escribir, tranquilo con mi conciencia, de que, ni la adulación—que nunca ni para nadie he usado—me ha hecho decir una palabra de más, ni dentro de la estricta justicia, para dar á cada uno lo suyo, podía decir ahora una de *menos*.

Y las he dicho, esas palabras, con tanto más gusto, cuanto que, en este bendito país, por hacer un chiste que mortifique á un hombre político, se pasa, á veces, por encima de todas las conveniencias.

Lo mismo se le atribuyen á Sagasta—que está allá, en la popa del *Laurac-bat*, simpático y sonriente, siendo el alma y sostenedor principal de animada conversación con graves y distinguidas personas—los *zortzicos* que entonan á proa, los que no osan codearse con el Presidente, que—probablemente sin otro motivo que el de estar el Ministro de Marina á bordo del *Destructor*—se lanza á la publicidad, la especie de que ese buque había roto el timón, «porque había tocado en los bajos de la isla Izaro.» Sin caer quizás en la cuenta, el que tal dijo, que, si semejante supuesto era *inocente*, para el marino práctico que comprendería que si el *Destructor* se hubiese salido de su derrota para *ir á buscar* los bajos de Izaro, no hubiera podido seguir navegando hasta Cabo Villano, podía perjudicar, tal suposición—ante los que no conocen bien estas costas—más que al Ministro ni al Comandante del buque, al piloto mayor de

Bilbao, con cuya pericia y conocimientos prácticos, con fundado motivo contaron.

Pues si el inteligente ó *inteligentes* que inspiraron el escrito á que me refiero—y en cuyo escrito se me aludía—lo hicieron á conciencia, y al mismo tiempo que se intentaba clavar un dardo político en la persona del ministro, se quería mortificar ó perjudicar en su reputación marinera ó de práctica, á los que mandaban desde el puente del *Destructor* y aun á este modesto relatante que no tenía allí atribuciones, pero que estuvo á las órdenes de todos en aquel trance, entonces

*«non ragioniam di lor»,*

y por mi parte, si es marino el que tan mal concepto formó ó tan mal quería á compañeros suyos, propongo que le nombren, cuando menos, práctico mayor de la isla de Izaro y costas adyacentes, entre Arriederra y San Juan de Gaztelugache, por los profundos conocimientos demostrados.

Y como todos hemos de tener nuestro premio por la mayor ó menor cooperación prestada en el accidente relatado, no puedo prescindir—aun á costa de quebrantar mi propósito de huír de todo lo que sea individualizarme—de insertar, textualmente, por respeto á la competentísima autoridad que lo afirmó, que «en tan apurado y peligroso trance renació el ánimo de todos los

marinos, y el capitán Salazar, cumpliendo con su deber, se presentó al Ministro (y por cierto que cumplió perfectamente) transmitiendo sus órdenes á los del puente, y contribuyendo así á salir de la peligrosa situación en que se encontraba el *Destructor*, de ser estrellado contra la costa.»

Libres ya del peligro, y haciendo proa de N. O. y rumbos próximos, navegamos á franquearnos de la costa, dispuestos á aguantarnos en la mar, hasta avistar algún vapor que nos remolcase; aunque con la esperanza de que, de no encontrarle, conseguiríamos ponernos á barlovento de la punta del Lucero, para maniobrar, allí, con foques y máquinas, convenientemente, á caer á babor, y meternos á fondear en el abra de Bilbao.

Pero antes de llegar al meridiano de la punta de la Galea, avistamos el vaporcito *Piloto*, de los prácticos del puerto; pues sabedores éstos, del viaje del señor ministro, salieron, en corporación, á darle la bienvenida; y aunque el objeto de los prácticos hubiera sido, el de no pasar de las aguas, por decirlo así, jurisdiccionales del abra, en cuanto vieron las señales que hicimos por las banderas del Código internacional al Semáforo de la Galea, se dirigieron hacia nosotros, á toda máquina, y nos tomaron á remolque para servirnos de timón, moderándose para ello, el andar del torpedero.

Por cierto, que estaban desconocidos algunos

de los individuos de la flamante Asociación; pues su indumentaria, era casi elegante, y era, sobre todo, la que corresponde á prácticos de puerto tan importante como Bilbao; porque aparte la importancia relativa de su cargo, consideran, sin duda, con buen acierto, que son la primera muestra de tipos del país que ve el extraño navegante, y bien sabido es la fuerza que ejerce en el ánimo, la primera buena ó mala impresión que se recibe al entrar por primera vez en un país, en una casa ó en el trato de una persona.

Pero si el *trajéo* de los prácticos me impresionó agradablemente, fué aún mayor mi sorpresa, al ver la *finura* que revelaban en sus modales y en su lenguaje. Yo conozco, por experiencia, el valor y la energía que presta á la frase, en momentos excepcionales, un ca.... lanzado á tiempo y pronunciado con voz entera, con *sostenido* en la primera *a* y marcando bien la *jota*; pero de eso, á estar siempre jurando y blasfemando y diciendo palabras groseras, porque á algunos se les antoje que no es posible mandar una maniobra, en momentos de apuro, sin traer revuelto todo el diccionario inmundo y mezclando en él los nombres de las cosas más santas y sagradas, hay una distancia enorme.

Y como yo quería conocer, entre aquellos buenos paisanos míos, algunos de los que, en otros tiempos, sostenían y practicaban la última teoría, no volvía de mi asombro al ver que, á pesar de las dificultades que hubo para tender

el calabrote de remolque y sostener las guiñadas del *Destructor*, sabían bien evitar toda frase mal sonante, y mandaban amarrar, arriar ó tesar—gritando sí, y con la viveza necesaria—pero sin salir de palabras suaves y hasta melosas; sin olvidar el *vuecencia* por babor y el *vuecencia* por estribor. Hicieron un derroche de tratamientos, que ¡vamos!; yo estaba en babilia y se me caía la baba, al oír á mis paisanos. Y cualquiera les iba entonces á dispensar el tratamiento—si es que las relaciones oficiales, lo permitían, que yo no lo se, porque de etiquetas entiendo poco—después que soltaron la lengua á la, para mí, difícil pronunciación de la palabra; pues les aseguro, por mi parte, que yo, que en mi vida he proferido una blasfemia (y he tenido mis apurillos como cualquiera) si me viese, en uno de esos momentos, obligado á maniobrar *en vuecencia*, me vería mal, y no acertaría á manejar el respetuoso vocablo, con la facilidad conque ellos lo repetían. Pondría todo el respeto posible en el acento, y demostraría mi sumisión con la pronta obediencia; pero que principiasen por dispensarme ó mandarme apear (como se dice) el tratamiento, porque, de lo contrario, no daría pie con bolo.

Mas—etiquetas aparte—tenía sin duda algo de hermoso ó al menos lo tenía para mí, que veía, por vez primera, aquellos vaporcitos *Unión* y *Piloto*, que me traían á la memoria polémicas y luchas sostenidas en pro de esa unión ansiada



entre los prácticos ó pilotos lemanes, como se les llama en las antiguas Ordenanzas del Consulado—el ver, al habla, (después del angustioso trance) en medio del mar, al Ministro de Marina, erguido sobre el castillo de proa del cazatorpederos, con aquellos honrados prácticos, satisfechísimos del servicio que prestaban á Su Excelencia y que nos prestaban á todos, aunque, quizás, para nada pensasen en nosotros, después del cariñoso saludo que nos habían hecho, al llegar al costado.

Pero si á ellos no les preocupaba ninguna otra, ante la personalidad del Jefe superior de la marina, yo no podía menos de recordar y unir el pasado con el presente; como si viese la realización de algo predestinado, en aquel auxilio prestado por los prácticos, montando su vapor, (proyecto perseguido como un sueño dorado pocos años atrás) al *Destructor* y sus tripulantes, contándose entre éstos el piloto mayor de la barra; otro marino que tuvo siempre al servicio de esa unión de los prácticos su pobre palabra y embreada pluma, y el mismo Ministro que dió la Real Orden del 11 de Marzo de 1886, que sirvió de base al Reglamento, por el que se estableció y rige esa Asociación, de tantos años anhelada.

Con la ayuda de ese vaporcito y la de un remolcador que vino después, llamado por los mismos prácticos—según órdenes que recibieron—nos metimos en el abra, dirigiéndonos á la barra, confiados en pasarla sin novedad, aunque la

marea bajaba; pero cuando estábamos cerca de la punta del nuevo muelle de hierro, vimos que la bandera roja de la torre, en que estaba de servicio el primer piloto mayor, se movía á una y otra banda, haciendo señales de negación de entrada. Y obedeciendo á esa señal, por lo que pudiera tener de fundamentada, y para evitar responsabilidades—graves en caso de accidente, después de arriada la bandera roja—nos remolcó hacia atrás el vapor que venía amarrado por la popa, y después de hecha la ciaboga, nos dirigimos á la Concha de Castro-Urdiales, en donde se aguantó el *Destructor* con los remolcadores, hasta que trajeron un ancla buena de tierra, con la que quedó perfectamente fondeado, al principiar el anochecer.

Allí desembarcamos todos los invitados y admitidos; y repuestos de las fatigas y disgustos del día, con la opípara cena que nos dieron en una fonda; adonde nos acompañó el señor ayudante de Marina (cuyo nombre no recuerdo) y quien se portó muy bien con todos, salimos de Castro, á las once de la noche, en un coche con destino á Bilbao, quedándome yo, al pasar, en Portugalete

El Ministro no quiso abandonar el buque, hasta que le viese seguro dentro de la ría de Bilbao, y quedó á bordo, en la Concha, con el comandante y el práctico, tomando disposiciones para amarrar el barco y combinar el viaje, para el día siguiente, con el remolcador; y quien le

vió y se fijó en detalles, no podría decir, en verdad, aun sabiendo cuanto deben ambas marinas, á la gestión ministerial del ilustrado general Beranger, que teníamos de Ministro, un marino *de oficina*.

\* \* \*

*Las Cofradías de mareantes y Asociación de prácticos de Bilbao.*—Preocupación constante y generosa (eso de los favores á plazo electoral, es aún, por aquí, cosa moderna) ha sido siempre para toda persona que, por uno ú otro concepto, se elevaba, más ó menos, de lo que llamamos vulgo, en los puertos de corto vecindario, la suerte y el bienestar relativo, de los tripulantes de lanchas de pesca, ó de los dedicados al servicio de lemanaje ó atoaje.

Pues aparte la consideración de que esos honrados marineros, constituyen la mayoría del vecindario, se ha tenido siempre en cuenta, que tales hombres, en la agitación en que viven, apenas tienen tiempo de verse tranquilos y reunidos para pensar y acordar lo que convenga á la Comunidad; y que por lo azarosa de su profesión —con la vida siempre en peligro—encuentran, quizás, suficiente bienestar, con el consuelo de pisar tierra firme y dar un beso á sus hijos, cada vez que llegan al puerto, después de haber vencido, una vez más, en esa lucha, casi diaria, que con riesgo de sus existencias, sostienen con los elementos, para ganar el pan de cada día.

De ahí viene seguramente que los gremios ó Cofradías de mareantes, además de la simpatía que sus individuos merecen á todas las clases de la sociedad en general, disfrutan—si no por Ley escrita, por Ley consuetudinaria—de ciertos privilegios que, sino despiertan los celos de otras asociaciones, como las de carpinteros, zapateros, etc., es, sin duda, por respeto á la antigüedad de aquellas Cofradías, y por esa consideración y simpatía que, he dicho, sienten todos hacia la gente de mar.

Así vemos que para los mareantes de los puertos de pesca y de lemanaje, no rigen en todo su vigor, ni aun los «Bandos de buen gobierno» ni los reglamentos de policía urbana; pues aunque por éstos esté establecido, por ejemplo, que los cafés-tabernas deban cerrarse á las diez ó las once de la noche, y que, pasada una de esas horas, no se permite gritar ni hacer ruido por las calles, no habrá un vecino que, en noche en que los marineros tengan que salir al mar ó haya salida de buques, se manifieste incomodado al oír, en hora intempestiva, los aldabonazos y llamadas, á grito pelado, que dan los *muchachos de lancha*, para decir á cada uno de los tripulantes, «que baje *pa la plaza*,» cuando se acerca la hora de la marea ó de salir por esos mares, en busca del cotidiano sustento. Como no se siente nadie perturbado—aunque el alboroto no le permita conciliar el sueño—cuando para pasar algunas horas de las frías noches de invierno, entran en

sus cafetines ó tabernas favoritas, (que para San Sebastián pudiera citar un *Calei-cale*), y que eran en algún tiempo, en mi pueblo, el *Café del Serrallo* ó *donde la de Fuegos* ó *en casa Babío*, y *mataban* el tiempo, delante de un mugriento cartón del *juego de la quina*, atentos al número cantado con voz estridente, que se oía en la mitad del pueblo, mientras *engañaban* sus estómagos, con el café y copa que les suministraban por la módica cantidad de dos cuartos, ó de cuatro al que se permitía el lujo de añadir una *gallofa* ó medio *fot*.

De aquella consideración vienen, también, las deferencias y atenciones de otro género, que les dispensan los Ayuntamientos; hasta el punto de que les ceden los salones de sesiones para sus juntas ó reuniones, y que para dar á éstas mayor solemnidad y garantía, siéntase, al lado del Mayordomo, el Alcalde, y oficia como Secretario el de la Corporación municipal, que conserva cuidadosamente en el archivo, como documentos importantes para la historia del pueblo, los libros de actas de la Cofradía. Del mismo modo, cuando llega el *día del Santo*, ó sea de la fiesta titular, sea la de San Nicolás ó la de San Pedro, además de la función religiosa y de los festejos que la Cofradía prepara, adorna el Ayuntamiento, con sus banderas y gallardetes, la parte de la plaza ó muelle en donde habitualmente se reúnen los del gremio; haciendo así, fiesta del pueblo entero, la fiesta de los marinos.

Yo no se si responden siempre, con gratitud, á todas estas atenciones y al buen deseo que hacia ellos se manifiesta, y aunque me viene á la memoria un refrán (no podrá decirse que estoy flojo en refranes) que en punto á gratitud, ni á marineros ni á frailes (¡pobres frailes!) ni á gatos deja muy bien parados, no lo quiero escribir; pues he tenido siempre, y tengo todavía, gran cariño á esa brava y, en ocasiones, heróica gente de mar, para decir, ni por cuenta ajena, nada que no sea en honor suyo, disculpando sus debilidades y aun sus ingratitudes, si realmente aparecen algunos ingratos. Pues, más que ingratitud consciente, es que muchas veces —para mal de ellos—no aciertan á comprender, que no puede fundarse ni sostenerse una asociación numerosa, sin que haya sacrificios de los unos en beneficio de los otros, y acarrear rompimientos y disoluciones de Sociedades ó Cofradías, que, en casos de vejez, enfermedades ó escasez de ganancias, pudieran ayudarles, sin necesidad de aceptar ningún socorro municipal ni ajeno, por falta del preventivo ahorro.

Tiénese también especial aprecio á la gente de la mar, en los pueblos, porque á pesar de sus fuertes discusiones, en que tratan de dilucidar el mejor ó peor servicio prestado, ó la oportunidad ó inconveniencia de tal ó cual maniobra, ó muchas veces, el mejor ó peor derecho á esta ó la otra ganancia, no dan ningún quehacer á la Alcaldía ni al Juzgado municipal. Gritan,

riñen y discuten, paseándose en cortos trechos, generalmente *de vuelta encontrada*; *viran* repentinamente, yéndose el uno encima del otro, los más fieros discutidores; casi tocan las barbas del uno, las manos del otro; pero, no haya cuidado; jamás se embisten; y no sería extraño que media hora después de lo más fuerte de aquel tremendo alboroto —que sólo atrae la atención de los curiosos *granujas*, y el asombro de algún forastero, al ver la tranquilidad conque se pasea la gente, que desde el muelle les oye, ó del alguacil ó *municipal* que anda por allí indiferente—no sería extraño, si no cosa muy corriente, verles, abandonar, uno tras otro, el sitio de reunión, é irse por *la calle arriba*, ni juntos ni separados—pero siempre discutiendo—á visitar la *ermita* en donde se ha *taponado* nuevo pellejo del clarete de Rioja ó alguna pipa del trasegado chacolí ó nueva cuba de la aromática sidra. Y con una *jarrilla* de lo primero, ó uno ó dos vasos de los segundos, mojan la boca los fieros contendientes, y se ponen á echar un *mus*, como si en la vida se hubiesen dicho una palabra más alta que otra.

No en vano decía—según dicen—años atrás, un respetable párroco de mi pueblo, que nunca se sentía más contento que, cuando, desde el atrio de la iglesia, oía los gritos de los marineros riñendo; pues eso le probaba que había ganancias, y por lo demás, ya sabía él hasta donde llegaban aquellas peleas. Y la verdad es que

cuando á nuestros mareantes se les ve pasearse silenciosos, ó recostados ó mal sentados sobre el pretil ó la verja del muelle, es señal de que no hay ni maniobra que censurar, ni *quiñón* que repartir. Que griten pues, y que Dios les dé salud y fuerzas para ganar, y pulmones para discutir.

\* \* \*

No hace aun mucho tiempo, hablábase en una reunión de amigos, de los libros del insigne Pereda, lo cual no tiene nada de particular; pero sí tiene algo, que no es general, que el más entusiasmado por el fecundo escritor, fuera un señor inglés, y el menos entusiasta, un español de la parte O. de las costas de Cantabria.

El inglés era un mister *moreno*, ya citado en el relato IX de este libro; y como ese señor es, tan competente como en minerales y su explotación y embarque, en armar un balandro ó pailebot de vela ó vapor y manejarlo con especial acierto—lo mismo en una regata que en un viaje por la mar—decíame, despuntando por su afición favorita. «¡Oh!, mire usted, Gulian; yo no ha visto en el mundo, una descripción tan bien hecha, de un buque y de un regatéo, con todos sus detallés, como las que hace Pereda en su *Sotilézca*. Y lo mas notable es, que según me dijeron en Santander, Pereda, ni ha navegado, ni ha entrado nunca en lancha ni en buque alguno.»



Pero el español, que empezó por declarar que no le desagradaban las obras del escritor montañés, decía; «que los libros de Pereda, tan interesantísimos como son; y con su estilo castizo y sencillo, que llega al alma, adolecen del defecto de ser demasiado montañeses; es decir, que sólo retratan tipos de su país, que no pueden amoldarse á los de otras provincias». Mas como yo no pude estar, completamente, conforme con esa idea, ni mucho menos con que se buscara el más leve motivo de censura, en que Pereda retrate las costumbres de su país, como nuestro buen don Antonio (q. g. h.) retrató las del nuestro, cojo ahora este momento, para repetir al aludido amigo, que, tan no estaba en lo cierto, al decir que aquellos personajes pertenecen *exclusivamente* á Santander, que yo, que no tengo noticia de que se haya borrado la fronteriza línea de Onton (ni hay para que, porque cada cual es de su casa y ama la historia de los suyos) al recordar, según escribo, los caracteres de algunas personalidades de las creadas ó retratadas por el precitado escritor, y compararlos con los de algunos marinos y gente destinada á la pesca en nuestros puertos, no titubearía en ir señalando con el dedo, desde el capitán *Bitadura* (aunque un tanto desfigurado por el tiempo transcurrido) hasta el honrado *Mechelin*; y muy fácil me sería, también, encontrar algunas *Sargüetas*; como encontraría, sin duda, á la interesante buena moza calle-altera, en alguna empinada

*Goyen-calle* de la costa vizcaina ó guipuzcoana.

Aunque, claro es que habría alguna variación en los detalles, por las diferentes circunstancias de lugar y tiempo; y sería preciso, por ejemplo, enviar, de cuando en cuando, á la buena tía Sidora, á ganarse un duro, yendo desde Ciérvana ó Santurce, descalza *de pie y pierna*, á dar las *albricias* de la corbeta ó bergantín—avistado desde la costa—á la *capitanesa*, que habitara en apartado puertecito de la parte del E.; como habría que dar cabida, entre la multitud de curiosos é inteligentes, que salían á la boca del puerto á ver entrar, á velas desplegadas, el barco de la matrícula, á los tamborileros que, desde las cercanías de la barra, caminasen por el muelle paralelos al festejado buque; infundiendo con sus ecos, mayor animación entre los comentaristas de tierra, y dulce y consoladora emoción, entre los que venían de atravesar el Atlántico, y recibían, envueltos en tales alegres ecos, los recuerdos de otros días felices y el cariño de sus familias.

\* \* \*

Todo cuanto acabo de decir, es para venir á parar, en que, en la rápida excursión hecha en los párrafos anteriores, por los puertos de nuestra costa, hemos llegado, insensiblemente, á la falda de un peñasco, ante el cual, hame venido

en seguida á las mientes, el recuerdo de esos escritores *de altura*; pues desde ese peñasco, si contásemos con fuerzas y elementos de que carecemos, para ascender, divisaríamos un hermoso panorama marítimo, en donde veríamos tipos interesantes y notables—cada cual con sus *cosas* especiales y genéricas—que reconocerían y mirarían con agrado, mis contemporáneos lectores ribereños, y acogerían con simpatía, los del interior, á quienes conmueve y encanta la sencillez y bravura de esta gente de mar. Y veríamos también escenas marítimas, unas veces pacíficas y otras veces de lucha, durante las faenas de la pesca, ó al dirigirse, dos ó más lanchas, á un tiempo mismo, á abordar el buque que apenas se ve en el horizonte; pero que por el *humazo* ú otra señal convenida, ha anunciado el tripulante que se dejó en la costa para hacer de atalayero; ó las de los regateos, organizados y premiados por las corporaciones populares, como los indispensables y más atrayentes entre los festejos del verano, dentro de los puertos; y en los cuales regateos, al llegar, primeros, á la meta ó valiza, jadeantes y con las blancas camisas empapadas en sudor y pegantes á los cuerpos, levantan, orgullosos, los vencedores, los remos al aire; mientras cada uno de esos marineros, dirige rápida mirada, por ver, si, entre la multitud que les vitorea desde el muelle, ó allá arriba, entre la gente que, huyendo del barullo, contempla la regata desde la falda del monte ó desde lo alto del cam-

po de la iglesia, se agita el blanco pañuelo de su hermosa Sotileza.

Llegaríamos también á ver espectáculos de luto y de tristeza, cuando al correr, huyendo hacia el puerto, esas pequeñas y abiertas embarcaciones, les alcanza la borrasca, é inclemente, posa sobre ellas su gigante zarpa; ó las sumerge, con furioso golpe de mar, en la barra de la entrada, indiferente á los gritos de desolación y de dolor, y á los alaridos que dan desde el muelle ó de la costa cercana, los hombres, buscando ó poniendo en práctica algún medio para auxiliar á sus compañeros, y las mujeres y niños, corriendo de uno á otro lado; llamando á los suyos; mirando al Cielo, y retorciéndose, como locas, con dolor de intensidad insuperable, al ver, momentos después del accidente, flotar, inanimados, entre la blanca ó amarillenta espuma, los cuerpos idolatrados del hijo, del esposo, del padre ó del hermano. O rasgos de heroicidad, como cuando se ve á esos valientes marineros, animosos y casi sonrientes, con la conciencia, del asombro respetuoso que causan en los que desde tierra les contemplan, tripulando la lancha ó las lanchas, que sólo esperan la orden de «en marcha»—si han de ir solos,—ó de «atraca» para recibir al guardarrías, ó al piloto mayor ó al Presidente de la Junta local de Salvamentos, y salir de «entre muelles» *para llegar* al costado del buque naufragado entre las rompientes de la agitada mar, y cuyos tripulantes de aquel buque, *hay que resca-*

*tar* antes que venga la nueva marea y desfonde ó deshaga por completo el averiado casco, en que se sostienen, mal agarrados, con las fuerzas casi exhaustas, mojados y ateridos, los pobres náufragos—españoles ó extranjeros—que ven pasar y oyen rugir, tocando sus pies y rociando sus cuerpos, aquellas olas que, en su traidora impaciencia mientras les llega el refuerzo de la alta marea, acechan el menor descuido de un pie que resbala ó de un brazo que se siente débil, para *jugar*, durante dos minutos, con el rendido cuerpo, y enviarlo, ya cadáver, como con ironía ó desprecio, á la contemplación de los aterrorizados y anhelantes espectadores de la vecina playa.

\* \* \*

Bien ó mal trazados, en tal punto quedan esos esbozos; pues si carecemos del talento é inspiración superior que se necesitarían para elevarnos á tratar esos asuntos, con el arte que requieren para que la verdad resalte en el colorido y el lector se sienta conmovido é interesado en su contemplación, tendremos, al menos, un poco de sensatez para no cometer profanaciones; y volveremos á ocuparnos—aunque ya por poco tiempo—de los individuos de nuestras antiguas Cofradías de mareantes, concluyendo de explicar, sucintamente, las causas que han concurrido á la transformación del servicio de prácticos en el puerto de Bilbao.

Comprendo perfectamente, que no el conocimiento de esas causas, sino el resultado beneficioso de la transformación, es lo que interesa á la navegación en general; y no será extraño que alguien me censure, por creer que solamente me ocupo de ello, halagado por el recuerdo de haber contribuído, *echando una mano*, á la realización de ese proyecto; pero sería censura injusta. Me halaga, sin duda, aquel recuerdo, como halaga —cuando uno mira hacia atras—la vista de todo aquello, á cuya realización ó mejora, se ha ayudado desde las diferentes situaciones en que las circunstancias nos han colocado en este mundo; pero, conste, que todo cuanto escribo acerca de nuestros marineros y prácticos, lo hago:

Primero: porque, aunque no quisiera volver, por nada de este mundo, á luchas pasadas, he tenido siempre—y aun lo conservo—especial afecto á esos hombres de mar, para que no les dedique un pequeño recuerdo, en este libro de mis impresiones marítimas.

Y segundo: porque—modestia aparte—lo que no se escribe no se lee; y quien sabe si para algún futuro escudriñador, entusiasta por nuestras antiguas Cofradías ó actuales gremios—como un académico correspondiente que en San Sebastián conocemos todos—no serán estas últimas líneas, las únicas de algún valor en este libro, que me temo que apenas valga lo que cueste el editarle.

Aunque, en todo caso, siempre queda, al lec-

tor que se aburra y por complacencia no quiera censurarme, el derecho de decir con verdad, que esto es *hablar de la mar*, y dar *virada en redondo*.

\*  
\* \*

En aquellos tiempos—que eran mejores ó peores que los presentes, según el punto de vista desde donde los contemplemos—en aquellos tiempos, digo, recordados en párrafos anteriores, en que el quechemarín de José Mari era buque que *figuraba*; en que el lugre del *Bolo* era un barco *de cuidado*—según frase del inolvidable piloto mayor señor Sampelayo, que con el intrépido guardarrías señor Arechavala, constituían, en ese puerto, la única autoridad marítima *tangible*;—en que la entrada de la barca *Lasarle* ó *Vizcaina*, era un acontecimiento; cuando la famosa *Reindeer-London* (que nosotros traducíamos por *Reina de Londres*, creyendo que era el barco mayor del mundo) necesitaba, para pasar la barra, todas *las fuerzas* (según Sampelayo) ó sea el remolque de todas las lanchas de las cuatro Cofradías de la entrada del Nervión; cuando el vapor *Lorenzo Semprun* volvía de Noruega, despertando júbilo en el pueblo, con el ruido de sus cañones; cuando el *Vasco-Andaluz*—que pasó á ser *Vicenta* y hoy es *Ripa*—(sin que se le vea apenas en el rincón de la ría en que se amarra) era un *barco mayor* y se veía obligado á esperar, en uno de los puertos del

Oeste, las mareas de sizigías, para poder entrar con sus 13 pies de calado; cuando el *Elena* (que aun va y viene de Inglaterra) era el vapor más grande que entraba en la ría de Bilbao; y, por último; en ese tiempo en que la navegación de ese puerto, lo constituían, en su mayor parte, lugres, goletas y bergantines franceses, algunos bergantines-goletas ingleses, pocas barcas noruegas, y los famosos *queches* ó galeotas holandesas, con sus abultadas popas, por cuyas anchas ventanas asomaba su cofia blanca la respectiva Capitana, entonces, nadie pensaba, apesar de lo ruda y trabajosa que era la faena de abordar esos buques para darles práctico, en introducir variaciones en la forma ó manera en que se hacía el servicio de *pilotear* ó de abordaje. Y no se pensaba en ello, porque no debía pensarse; porque hubiera causado, con justa razón, gran alarma entre marinos y armadores.

Reformar un servicio, que sólo hecho en aquellas condiciones, teniendo conciencia del bien que se prestaba y el aliciente de que el que más trabajaba y vigilaba la cesta, mayores ganancias conseguía, podía llegar á reportar á los capitanes de los buques que se dirigían á Bilbao, alguna tranquilidad y alguna garantía al acercarse á esta costa, sin saber si la barra estaba ó no transitable, ni la dirección y fondo de su canal movedizo, hubiera sido error muy censurable, y hubiera acarreado graves perjuicios al comercio marítimo de ese puerto y un seguro aumento en



los fletes. El grave riesgo que corrían las vidas y los intereses, al meterse un buque en el abra de Bilbao, en días de temporal, en que, por el poco fondo ó mala dirección de la canal, no era posible atravesar la barra; y la dificultad ó imposibilidad de salir del abra con las arboladas mares que casi siempre rompían entre el Lucero y Galea, exigían imperiosamente, si el puerto de Bilbao no había de ser abandonado por la navegación, que nuestros prácticos saliesen á *la mar* con buenos tiempos, y se aguantasen, con los malos, en los puertos de Santoña ó Castro, para dar práctico á los buques que recalaban siempre al O. de Bilbao, y que temerosos de perder el barlovento y ansiosos de recibir uno de esos hombres conocedores del estado y braceaje de la temida barra, bordeaban ó capeaban entre Castro y Santoña, con su más grande bandera izada al tope de proa, en demanda del necesario práctico.

Y esos prácticos, halagados, á un mismo tiempo, por el ansia con que los recibían los tripulantes del buque que, tras horroroso temporal, se encontraban indecisos y *comprometidos* á la vista de la brumosa y, en ocasiones, desconocida costa, y por la perspectiva de la ganancia que ese practicaaje les reportaba, y aun por el contento de verse pisando *una cubierta*, después de varios días de pisar las panas de su abierta lancha, entraban á bordo de los buques, con tan marcadas muestras de satisfacción, que infun-

dían tranquilidad y levantaban los ánimos de los, hasta entonces, contristados marinos, que, ágiles y gozosos, llevaban á cabo las maniobras que el práctico les indicaba.

Era, por tanto, asunto que afectaba gravemente á las vidas de los marinos y á los intereses del comercio, el de que el servicio de *pilotear* ó de practicaje se hiciese, en aquellos tiempos, en la forma de competencia que se hacía en el puerto de Bilbao, aun á pesar de lo trabajosa que resultaba aquella vida—cien veces más penosa que la de los pescadores—para los prácticos y lancheros que no podían, por otro lado, pensar en cambiar el tamaño ni el sistema de sus embarcaciones.

Pero, llegan después los tiempos en que las industrias siderúrgicas de Inglaterra, Francia y Alemania—que sólo en pequeñas cantidades venían recibiendo, por medio de los buques indicados, la rica vena ó mena de *los altos montes* de Triano—fíjanse, con especialidad, en esas minas de hierro de Vizcaya, para obtener de ellas la mayor parte de la materia prima necesaria á sus Altos Hornos; *invéntase*, más tarde el Campanil; y desarróllase, allá por los años del 70 al 74, una exportación de mineral, que, interrumpida por la guerra civil, renace á la conclusión de esta, hasta llegar á la enorme cifra de cuatro millones de toneladas anuales.

Como no era factible efectuar exportación tan grande, por buques tan pequeños como los

arriba citados y otros semejantes, principian á verse en Bilbao, vapores de 800 á 1.000 toneladas. Comprenden los vizcainos que su rico porvenir estriba en el mejoramiento y encauzamiento de la ría y barra de ese puerto; únense, con el carácter patriótico y emprendedor que siempre los ha distinguido; eligen, con gran acierto, para llevar á cabo sus planes, un ingeniero inteligente y trabajador incansable, y llegan á conseguir lo que, nadie, jamás, se hubiese imaginado. Una ría sin *Fraile*; <sup>(1)</sup> sin la temible vuelta de Axpe; sin la más temible vuelta de Elorrieta; sin *churros*; en una palabra encauzada y casi recta y suficientemente honda para que atraquen en los muelles de la misma capital—á donde sólo habían llegado buques de nueve á diez pies de calado y de cien á doscientas toneladas de carga—los grandes vapores de más de tres mil toneladas que entran continuamente por su barra, y suben por su ría, sin el menor obstáculo.

La barra de Portugalete, tan soberbia y tan fiera hasta hace veinte años, es domada por el genio del hombre, que, con obras hidráulicas, hizo aumentar su fondo, hasta el punto de que son contados los días que la mar rompe en ella en las horas de pleamar; aquella canal tan caprichosa, cuya dirección unas veces iba por el N. E. y otras por el S. O.; á veces recta y

---

(1) Valiza que señalaba un peñasco submarino que existía en medio de la ría, entre Portugalete y el Desierto.

otras formando una línea quebrada, es atraída y sujeta, cual por especial y poderoso imán, al nuevo muelle de hierro, formando—aunque con alguna mas estrechez—una simple continuación de la ría, que permite entrar y salir, en cualquier día del año, á los vapores de 18 pies de calado, y en las pleamares vivas ó de sizigías, á los que calan 22 y 24 pies, que llevan en sus bodegas—algunos de ellos—hasta 4.000 toneladas de esa piedra, seminegra y semirojiza, que tanta riqueza ha dado al país.

La aglomeración diaria de vapores en el abra, esperando la señal de entrada por la barra, y el número considerable de los que, listos de carga, pedían salida, hizo pensar en establecer, que, para evitar confusiones y averías, se izara, en la torre del piloto mayor, una bandera blanca para dirigir á los buques en la salida, quedando la antigua bandera roja para guiarlos á la entrada; y, más tarde, con el fin de concluir con las sensibles desgracias que ocasionaba el pugilato por pasar la barra, uno antes que otro, en cuanto izaban esa bandera roja—porque el orden de turno de carga se regía por el del pase de la barra—estableciöse, que ese turno lo diera el Semáforo de la Galea, sirviéndose de las banderas del Código internacional. Lo cual dió por resultado que desapareciese la impaciencia é imprudente aglomeración de buques á tomar el canal á un mismo tiempo, y que el pugilato ó regateo de los vapores, se trasladase á la mar

ancha, cuando se divisan unos á otros en las cercanías del abra y corren á toda fuerza de máquina para ostentar, cada uno antes que los otros, su señal distintiva, pidiendo al Semáforo el número de orden.

Variaciones tan radicales en las condiciones de la barra y ría, y de los buques que las surcan, así como las de otro orden que quedan enunciadas, y el excelente servicio de potentes remolcadores, que entran y sacan los buques de vela á toda marea y con viento contrario ó favorable, tenían que conducir forzosamente, á un cambio, radical también, en el sistema que se venía siguiendo para pilotear ó dar prácticos á esos buques y vapores; no solamente porque la lucha, innecesaria ya para el buen servicio y muy á menudo contraproducente para el más arriesgado, ocasionaba cada vez mayores desgracias, sino que, al evitarse la competencia en las condiciones en que los prácticos la hacían, debiera mejorarse el medio de acudir á prestar su servicio, y ponerse, por los elementos con que contasen y por su organización, á la altura de la importancia y la nombradía del puerto á que pertenecen.

Los buques de vela, que ya en ese tiempo recalaban en corto número, sabedores de que en toda época hallarían suficiente fondo para ellos en la canal de la barra, y de que no había de faltarles vapor remolcador, dirígense al abra tan tranquilos, cuando menos, como pueden

hacerlo á la boca de cualquier otro puerto, y confiados en que, en último extremo, no ha de faltarles el práctico antes de llegar á las cercanías de la barra; y por su parte los vapores que, una vez reconocida la costa, para nada necesitan el práctico por mares limpios y libres de toda dificultad, hasta llegar al abra, ponen la proa á la punta de la Galea, y si bien no les desagrada recibir el práctico antes de meterse entre puntas, peocúpales más, en la generalidad de los casos, la pronta llegada á divisar las banderas del Semáforo. Y esta es la causa de que si en su recalada veían algún otro vapor navegando á su mismo rumbo, dejaban *burlada* en la mar—por no parar la máquina—á la valiente, por no decir temeraria, tripulación de la lancha que había salido diez ó quince millas fuera de la costa, y recibían después el práctico que salía, descansado y cómodamente, del puerto, al avistar el vapor que montaba el Lucero ó la Galea, con la bandera al tope.

Pero como estas burlas—cruelles para los que tanto se arriesgaban, por mejor servir y ganarse su sustento—no constituían los casos generales, había siempre, piloteando, seis, ocho ó diez lanchas, que sabían por experiencia que los buques venían por el N. ó por cualquiera otro rumbo, directos á la boca del puerto, y que no servía el antiguo sistema de meterse en los pequeños *agujeros* ó *ensenaditas* de la costa, para salir á *cruzar* á la vela que se avistaba ó al

humo que delataba un vapor, antes de llegar al círculo del horizonte, casi siempre por el O.; sino que si se quería abordar buque, era preciso *estar en la mar*. Mas, al estar en la mar, resultaba, con demasiada frecuencia, que importunada cada lancha por la presencia de la contraria, *tiraban* hacia afuera, y tanto, tanto *tiraban*, que al verse sorprendidas (si es que sorpresa podía causar lo que debía esperarse) por una galerna ó por un viento S. duro, si no encontraban vapor que les recogiese á ellos y remolcase la lancha, pasaban horas muy amargas hasta ganar la tierra, ó iban ¡tristes é infelices! á aumentar el luctuoso catálogo de los que han perecido en la ineficaz é imprudente competencia.

Las consideraciones á que se prestaban la multitud de accidentes y acontecimientos más ó menos desagradables, que, someramente y sin detalles, dejamos indicados, y la falta de relación que, por las causas apuntadas ó por preferencias y favoritismos, existía entre el trabajo y el riesgo corrido y la ganancia recabada, hizo sonar la palabra «reforma», y más tarde las de «unión y reforma;» pero, sea dicho en honor á esos sufridos marinos, que siempre se han enorgullecido de saber que en ningún puerto de España se acudía tan á tiempo y oportunamente como en Bilbao á prestar aquel servicio, jamás pensaron en pedir un servicio por turno *en la boca del puerto*, como se hace generalmente en los demás; sino que su anhelo fué, desde un

principio, proveerse de embarcaciones mayores —á ser posible de vapor—y hacer el servicio, por turno sí, pero en la mar ancha y *siempre en la mar*, de día y de noche.

Estos deseos, manifestados por los prácticos en una serie de conferencias presididas por el señor Comandante de Marina, y á las que asistían representantes de todas las clases interesadas en la navegación, fueron acogidos con benevolencia, y apoyados después, con entusiasmo, por el señor Sanjurjo primero, y más tarde por su sucesor señor Carballo, quien llegó á redactar un reglamento que conciliase todos los intereses con el nuevo servicio; y por fin cuando ya los prácticos habían nombrado los dos comisionados que tuvimos la honra de presentar al señor Ministro, la razonada exposición en que pedían una reglamentación—para salir por el pronto del yugo á que, por la fuerza del número, les tenían sujetos los compañeros de Cofradía—apareció la Real Orden, concediendo la autorización ó mandato para hacer el servicio por turno.

Pero como antes de llegarse á conseguir tal disposición superior, hubo, en la localidad, agrias y desagradables polémicas—aunque el ilustrado y simpático redactor de *El Norte*, don Alfredo Alvarez, tratase, en ellas, con exquisita cortesía, al modesto contrario comunicante—y algaradas que llegaron á revestir cierta gravedad, porque á los deseos de los prácticos se oponían los tripulantes de lanchas, que creían se trataba de arre-



batarles *un derecho*, y se oponían también algunos armadores bilbainos—por temor, sin duda, á que el servicio se perjudicase—hubo en alguna de las discusiones sostenidas en las plazas públicas, con los ánimos enardecidos, amenazas de mal género, más ó menos embozadas, y retos, quizás no del todo prudentes en aquellas circunstancias; los cuales retos sin duda, hiriendo el amor propio de alguien que tuvo poder, ocasionaron—más que las deficiencias que pudieran haberse hallado en un servicio nuevo y hecho á regañadientes por parte de los tripulantes de lanchas—que el turno cayese por tierra al cabo de dos ó tres meses, renaciendo la libertad del practicaje y las luchas de la competencia.

Mas, como por otro lado, aquel paso bastó para que se avistase el nuevo horizonte, y se había demostrado—dígase lo que se quiera—que los prácticos, reglamentados, podían prestar un buen servicio, repartiéndose las ganancias más equitativamente y sin mermarlas con lo que solían dejar en las tabernas y posadas de los pueblecitos de la costa; y que ese servicio sería muchísimo mejor, cuando dispusiesen de embarcaciones mayores y de cubierta, no quedaba razón fundada para oponerse á su organización, y llegó á verse, que lo conveniente era ayudarles y ponerles en condiciones de adquirir el vapor ó vaporcitos, conque querían sustituir sus abiertas lanchas; dando así, al mismo tiempo, mayor brillo

al puerto, cuyos prácticos, tan bien equipados, avistasen los buques, á su recalada.

Y así aconteció al fin. La Real Orden reglamentando el servicio de prácticos en toda España, extendida por el Ministro señor Beranger en 11 de Marzo de 1886, con cierto carácter descentralizador, para que en cada puerto se siguiese el sistema más apropiado á las costumbres y condiciones de localidad, ordenó en su disposición 17<sup>a</sup>, el nombramiento de Juntas especiales para el reglamento y tarifas que habrían de implantarse; y, al efecto, se constituyó también la de Bilbao en 1889, bajo la presidencia del capitán de ese puerto, señor don Eduardo Guerra, y compuesta de navieros, capitanes, piloto mayor y prácticos del puerto.

\* \* \*

«*L'oblio* (el olvido)—dijo un clásico italiano refiriéndose al del dolor ó sentimiento moral—

«è la piú grande emanazione della Provvidenza»;

y aunque en esto de clásicos, apenas si yo conozco más que el *clásico* tamboril, me agrada hacer citas en la *dolce lingua*—que no en vano, hemos comido macarrones y hemos sufrido *tramontanas* y *libeccios* por las costas de la Liguria—para venir á decir, en nuestro solemne y rico idioma, que los bilbainos, olvidando pasadas discusiones, redactaron en el Reglamento,

un artículo 5.º, que autoriza la introducción de vapores en el servicio del practicaaje; y aun cuando, por disposición expresa de la citada real orden, quedaba subsistente la libre concurrencia entre los prácticos de Bilbao, todos ellos se acogieron pronto á los beneficios de la reglamentación, y formaron esa excelente Corporación de prácticos, que dirige una Comisión directiva de entre ellos mismos, y que tiene en Portugalete una elegante oficina, para recibir á los capitanes, y para recibir las órdenes de armadores y consignatarios, como tiene en la mar dos preciosos vapores de hélice, que cruzan continuamente, entre Santoña y Cabo Villano, dando prácticos á los buques que avistan con dirección al puerto.

Con lo cual, el servicio de los prácticos de Bilbao, que en todo tiempo ha aventajado á los de otros puertos, por la larga distancia á que aquellos salían á abordar los buques, les supera hoy, además, en la clase de embarcaciones, y les iguala, cuando menos, en la organización é indumentaria de sus individuos.

\* \* \*

*Junta local de Salvamento de náufragos.*— Hace apenas quince días—en uno de los primeros del corriente Abril—dejó de existir en Madrid, el eminente geógrafo, aunque hombre excesivamente modesto, don Martín Ferreiro; sin que apenas los diarios más importantes de la corte y

muy pocos de provincias, le hayan dedicado cuatro líneas necrológicas. Y, sin embargo; ese hombre estudioso, ese sabio y benemérito de la humanidad, ha dejado, tras sí, una asociación basada en ardiente caridad y amor para los navegantes, y que es de las que enaltecen á una nación, ante el mundo civilizado.

En este país, en donde tanto se abusa del *bombo*, revestido de gala ó con negros crespones, hasta para ensalzar nulidades y hombres funestos, que tienen suficiente osadía para imponerse y lengua expedita para *envolver* á muchos que sienten y piensan con honradez é inteligencia, y para formar su cohorte de gentes, demasiado superficiales para saber buscar el mérito, ó demasiado *profundas* para saber arrimarse á la corriente que se abre paso, no ha habido, apenas, quien haya hecho saber á España y á Europa, quien era ese señor que, oficialmente, no pasó de *Ilustrísimo*, pero que fué mucho más *excelente* que algunos que llevan este título en superlativo—sin que por lado ninguno se vislumbren sus excelencias—ese señor Ferreiro, que ha concluído su provechosa y fructífera carrera en esta vida.

Y con ese silencio, se ha cometido una grandísima injusticia. Injusticia, porque si se ha de mejorar la sociedad, y la prensa independiente ha de cumplir su misión de ensalzar el verdadero mérito, tanto más cuanto más éste se esconda en su modestia, no debiera nadie ignorar los servi-

cios y la honra otorgadas á la patria por el señor Ferreiro, con su trabajo asiduo, sus escritos y sus conferencias sobre asuntos geográficos; é injusticia grande, porque aquella alma, todo caridad y amor, es merecedora de que multitud de niños y de esposas, salvadas de la orfandad y de las tocas de la viudez, merced á los humanitarios servicios de la Sociedad española de Salvamento de náufragos, sepan que ya no existe el fundador de esa filantrópica institución, á la que deben su vida, el padre y el esposo salvados del naufragio, y rueguen á Dios que acoja en su seno, al que tanto bien hizo á sus semejantes.

No ha sido, ciertamente, con intento premeditado, que he dejado para el final de este libro, el decir dos palabras acerca de la Sociedad de Salvamentos; pero aparte de que, como dijo con frase elegante el señor Montaldo—en un libro ya citado—«esta hidalga sociedad será siempre la señora, y en donde quiera que al escribir de ella se la coloque, ocupará siempre el primer puesto», no pudiera yo haber hallado asunto mejor para dar fin á mi trabajo; pues instituciones semejantes, son merecedoras de todo encomio, y de que se aprovechen todas las ocasiones, para hablar de ellas, y para enviar un afectuoso saludo y tributo de admiración, á todos cuantos, desde su bufete ó desde su casa; desde el muelle ó desde las desiertas playas combatidas por furioso temporal, emplean su talento ó sus energías, en la bienhechora obra de salvar y

socorrer á los infelices tripulantes de los buques, que, entre rompientes de agua y espuma, perecerían triste y desesperadamente, sin la vigilancia de los desinteresados y beneméritos socios que esa Sociedad tiene en las costas, y la de los valientes hombres que están á su servicio; y sin los botes salvavidas ó los cabos que por medio del cañón ó del cohete, envían desde tierra para establecer comunicación con el buque naufragado.

Mas, con todo el respeto y el aplauso que merecen—y que yo les rindo con gusto—los escritores que valen y que escriben difundiendo la ciencia, como el señor Montaldo, no puedo estar conforme con una afirmación que este señor hace—si bien con alguna salvedad—al decir que, «debe tenerse en cuenta, que eso de salvar á los náufragos, exponiendo la vida para conseguirlo, una gente que estaba acostumbrada á lucrarse con los restos de los naufragios, y, en algunos puntos, hasta á procurar que ocurrieran, por medio de señales y luces equivocadas, no es tan sencillo como parece; se necesita que haya en esas personas un fondo de honradez, y mucha iniciativa y convencimiento en los que traten de despertarlo, trocando la codicia nativa en desprendimiento generoso.»

No hay duda que los *raqueros* á que alude el señor Montaldo, han existido y existen aún, y caen, como buitres, á las playas, en cuanto ocurre un naufragio, en busca de alguna *cabilla* de

cobre ó de algún objeto de más valor que llegue al alcance de sus ojos. Es también, dolorosamente cierto, que, aun en época reciente—según se dijo—ha habido *caribes* en costas de nación civilizada como la nuestra, que por apropiarse los bueyes que nadaban hacia tierra al mismo tiempo que los desfallecidos tripulantes del vapor naufragado, se dejaban ahogar (si es que algo más no se hacía) á los infelices náufragos y se procuraba salvar los bueyes; pero podemos asegurar, en cuanto nosotros conocemos, que no son esos hombres, criminalmente codiciosos, los que se han prestado y se prestan á servir como auxiliares importantísimos á las Sociedades de Salvamentos, tripulando botes salvavidas ó formando brigadas para el manejo de los aparatos lanzacabos.

En la mayor parte de los puertos en que nuestra Sociedad de Salvamento de náufragos tiene establecidas Juntas locales, los marineros que las sirven, no han hecho, por decirlo así, más que cambiar de jefes que les dirijan y cooperen con ellos á los salvamentos; pues, aunque es verdad que han visto con gran simpatía y satisfacción, el establecimiento de esas Juntas, que les proporcionan medios eficaces para la obra humanitaria, y recomiendan y premian sus valiosos servicios, casi todos han sabido exponer sus vidas ó las han visto exponer á otros—cuando ellos eran demasiado jóvenes—sin otro móvil que el que impulsa á corazones generosos, antes

de establecerse la caritativa institución que nos ocupa. Por lo que no puede, en justicia, afirmarse, sino como rara excepción, que «la codicia nativa se haya trocado en desprendimiento generoso.» Este desprendimiento, es proverbial en nuestros marineros, y lo afirmo sin prejuicios de ninguna especie, porque puede probarse con infinidad de salvamentos que recordamos de antes del 1880.

La verdadera, la grande utilidad obtenida con la Sociedad de Salvamentos, es que, por su organización, por el entusiasmo de los que están al frente de ella y de sus Juntas locales; por la emulación despertada entre ellos y entre los marinos que la sirven, y por el establecimiento de brigadas y aparatos de salvamento, en puertos y playas que carecían de todo recurso y vigilancia, la proporción de náufragos salvados, ha aumentado de una manera notabilísima y consoladora; hasta el punto de que, quien quiera que lea las estadísticas que de ello se ocupan, y tenga en cuenta el sublime—y de los principales—entre los mandatos de Jesucristo, de «hacer bien á nuestros semejantes,» difícilmente hallará medio mejor de hacer una obra de caridad más grata al Señor y que más satisfacción dé al generoso pecho de quien la hace, que el de contribuir con su óbolo anual, para los gastos de esa Sociedad, y para pagar á esos hombres encargados de prestar auxilio en las noches de borrasca, á los que, tras lucha horrorosa con los elementos, ateridos de



frío y faltos de todo alimento, dan con su desmantelado buque en las rocas de desconocida costa ó sobre las rompientes de perdida playa, y encuentran allí, mediante esa caridad organizada,—además de su salvación—consuelo, comida, vestido, asistencia; en una palabra, encuentran en aquella soledad y entre la obscuridad de la noche, la acción benéfica de las obras de misericordia.

Yo espero que el señor Montaldo, si llega á leer este modesto libro, no verá en esta discordancia mía, más que un desahogo sincero de quien siente como él—aunque no lo exprese con su estilo galano, ni posea sus vastos conocimientos—un ardiente entusiasmo por la Sociedad de Salvamentos y por los hombres que la sirven; pues sería para mí una verdadera contrariedad, que, por comentar un punto del artículo de su libro á que me refiero, fuese, yo mismo, el causante de que se diese una interpretación radicalmente opuesta, al entusiasmo con que leí ese articulito, como todos los de su instructivo y agradable libro, hasta el punto de que esa lectura fué, quizás, la que me afirmó en la idea de no concluir mi Diario de navegación, sin decir algo, yo también, del señor Ferreiro, y de su obra imperecedera por los inmensos beneficios que ha reportado, gracias—como dice el mismo señor Montaldo—á que «en España los sentimientos caritativos y generosos se abren paso siempre».

Pero como de la Sociedad de Salvamentos,

en sí, nada pudiera yo decir que no fuese repetición de lo que, con más autoridad y talento, han escrito los que han conseguido implantarla y hacerla conocer, recabando socios para su sostenimiento por todos los ámbitos del litoral y del interior de España, yo me concretaré á dejar consignada la partida de nacimiento, por decirlo así, de la Junta local de Portugalete; que por su situación á la entrada del puerto de Bilbao, tan frecuentado por los buques, es una de las que más servicios ha prestado; y como aún los ha de prestar muy valiosos, es posible que venga día, en que algún entusiasta por ella, lea con gusto estos detalles, que carecen de importancia material.

Y si para no desfigurar la verdad, me llegó á ver obligado á incluir en el relato, mi modesta personalidad, procuraré que entre lo menos posible; aunque ya se comprenderá que esta clase de asociaciones, en pueblos de corto vecindario, si habían de constituirse, necesitaban la acción directa de los marinos de la localidad, y por tanto había de estar la mía, al lado de la de mis compañeros.

La lectura de los escritos de propaganda del señor Ferreiro, para constituir en España una Sociedad de Salvamento de náufragos, por el estilo de las que, desde principios del siglo, vienen funcionando en Inglaterra y Francia, y desde hace más de cuarenta años en la mayor parte de las naciones marítimas de Europa, produjo

en toda España, y, muy especialmente en Madrid, y entre los marinos en el litoral, un movimiento, marcadísimo, en favor de la generosa idea; y después de haberse fundado las Sociedades independientes de Santander y de Guipúzcoa, al constituirse la Central española á fines de 1880, de la mayor parte de los puertos, respondieron hombres generosos, poniéndose á disposición de esta última, para ayudarla y llevar á la práctica, el humanitario fin que se perseguía.

En la *Revista Marítima* de Barcelona, de la que éramos lectores asiduos, nos empapamos de los conceptos generosos del escrito del señor Ferreiro, y concebimos entonces el deseo de que nuestro pueblo no fuese de los últimos en organizar una Junta local. Así es que, al volver de uno de nuestros viajes, paseando una tarde por el muelle de Portugalete, varios amigos y entre ellos don Fernando de Carranza, quien por su cualidad de antiguo marino y armador, y porque cuando no era Alcalde, andaba cerca de ello, tenía—y creo que aún tenga—cierto ascendiente en el pueblo—especialmente entre la gente de mar—le comunicamos nuestro pensamiento, instándole á dar algunos pasos para la constitución de aquella Junta.

—«Pues, precisamente, quería hablaros de eso; nos dijo, sin dejarnos concluir la peroración. Estoy tan entusiasmado como vosotros por la idea y tengo cartas de Madrid sobre ese asun-

to; así es que, antes de que vuelvas á salir á viaje, en el próximo domingo, haremos una reunión; pues mañana mismo pasaré la convocatoria á las personas que ahora designemos.»

Y, en efecto, el día veinte de Marzo de 1881, en el saloncito de la casa del señor Abarca que da á la plaza y á la calle de Santa María—y que servía de casa consistorial hasta que se reedificase la derruida por los carlistas en la última guerra—reunímonos todos los marinos del pueblo y un buen número de señores particulares; y apenas el señor Carranza que, como Alcalde, presidía, dió cuenta del objeto de la reunión, quedó constituida la Junta local de Salvamentos de Portugalete, que ha llegado á merecer, más tarde, tantas distinciones de la Central, y además de infinidad de medallas de premio, de bronce y plata y una de oro, para los que han efectuado los salvamentos, la calificación de benemérita y el título de vocal nato de dicha Central, para su presidente.

Constituyose esa primera Junta, nombrando presidente honorario al Ilmo. señor don Cesáreo Fernandez Duro, sabio académico y escritor erudito é infatigable, que nos ha hecho conocer la existencia de algunos y los méritos de todos los ilustres marinos vascongados; presidente efectivo, á don Fernando de Carranza; secretario, á don Alejo Martín, y vocales, á don Pablo de Carranza, don Manuel del Valle, don José de Madariaga y don Julián de Salazar; inscribién-

dose, en el acto, hasta 32 socios, que se comprometieron á contribuir con 18 pesetas anuales cada uno, subscribiéndose también, por mayores cantidades, el Ayuntamiento y la Cofradía de mareantes.

Y, poco á poco; con la ayuda pecuniaria y un aparato lanza cabos que envió la Central de Madrid; con un bote salvavidas que regaló el generoso caballero inglés, Mr. James Young, y con el decidido esfuerzo y cooperación de nuestros valientes marineros y de los de Junta local de Santurce, realizaron importantes salvamentos, rescatando, todos los años, un buen número de náufragos, que eran siempre cuidadosamente asistidos; pues aunque varían, anualmente, los individuos y el presidente de la Directiva, todos los citados, y más tarde los señores García, Oriosolo, Escalante, Lopez, Babío y cien más, han estado y siguen aún, llenos cada vez de mayor entusiasmo, y no sosiegan ni duermen, cuando hay un buque en peligro, hasta que le ven á salvo, ó sus tripulantes están en tierra, perfectamente alojados y asistidos.

Pero los fundadores de la Junta local de Portugalete, no contaban, ni podían contar, con que sus modestos recursos, recibiesen solamente la ayuda de la Central española, por decidida que ésta fuese, como realmente lo fué; sino que contaban, también, con llegar á tener la poderosa ayuda de los bilbainos, cuya caridad y dignidad proverbiales, no habían de consentir, que la esta-

ción de Salvamentos de la entrada de su puerto, estuviese á merced de los recursos que podían hacer falta en localidades más pobres. Tomó efectivamente la iniciativa para la formación de una vasta sociedad y de una importante estación, el Club náutico de Bilbao,—que presidía el inolvidable y simpático don Florencio Schmidt,— y que lo componían, navieros, consignatarios, marinos y ricos comerciantes, aficionados entusiastas á *andar* en botes y balandros ó—como se dice ahora entre los que lo creen de buen tono—al *sport* náutico; y llegó á constituirse esa Sociedad de Salvamento de náufragos de Vizcaya, con carácter independiente, por entender, sin duda, las dignas personalidades que la constituyeron, que la centralización—absorbente y de malos resultados, ciertamente, en otra clase de organismos—había de serlo también para los fines de esta Asociación.

Mas los individuos que componían la Junta de Portugalete, que en sentimientos descentralizados—como buenos vascongados—no iban á la zaga de los bilbainos, habían estudiado, también, el sistema de constitución y de funcionamiento de esas Sociedades en el extranjero; como habían visto que en España, se unieron á la Central, la de Santander y la «Sociedad Humanitaria de Salvamentos marítimos de Guipúzcoa» fundadas antes que la Española; y juzgando que era necesaria una acción común, y un equitativo reparto, por todo el litoral español, de los donativos de

las personas generosas de *toda* España, para el mayor éxito, se vieron en el desagradable caso, de no poderse poner de acuerdo con los de Bilbao, originándose una polémica, en la que, cada parte, emitió sus razonamientos, concluyendo por dirigirse, los unos y los otros, al público bilbaino, que, sea dicho en honor suyo, respondió con cuantiosas donaciones á una y otra Sociedades.

La Central española, que deseaba ardientemente ver en la entrada del puerto de Bilbao una estación bien provista para atender á los naufragios, siempre probables—dado el gran número de buques que lo frecuentan—esperaba, con ansia, el resultado de las gestiones del Club Náutico; y al convencerse de que, por fin, se decidían por la independencia, manifestó á la Junta de Portugalete, en frases, muy laudables por la elevación de sus conceptos, «que siendo el propósito de la Sociedad socorrer á los náufragos, todo recurso que se arbitre, todo medio que se prepare con este fin, merecerá su incondicional aprobación, y en tal concepto le es muy agradable que la villa de Bilbao, establezca una Junta de salvamento, aunque ésta sea independiente y se halle en absoluto desligada de la Sociedad General; que no cree contrario á los buenos frutos que puede seguir recogiendo la abnegación y arrojo de la Junta de Portugalete, la presencia de otra Junta y de otra estación inmediata que obre por inspiración propia, pues que en estos momentos supremos, por sólo la idea huma-

nitaria, acudirán unidas como si fueran una sola donde lo exija el peligro de sus semejantes; por lo tanto recomienda á la de Portugalete que procure, en primer término, sostener las más cordiales relaciones con su vecina, y considerarla hermana en el ejercicio de las armas humanitarias que para gloria suya esgrimen, y que sólo un noble estímulo la aconseje en todos los casos.»

Por su parte, la Sociedad de Vizcaya, animada de los mismos generosos sentimientos y ajena á todo egoísmo, al llegar el día de su funcionamiento práctico, puso, *incondicionalmente*, á disposición de la misma Junta de Portugalete, el bote-guindola y multitud de aparatos adquiridos con conocimiento de los modernos adelantos, para que se hiciese uso de ellos, en todos los casos que se creyese de necesidad, *como si perteneciesen á la expresada Junta*, llegando á existir tal cordialidad de relaciones y tal unidad de acción, que hicieron pronto ver la inutilidad del dualismo, en Asociaciones que, por idénticos medios, tendían á un mismo fin.

Vímonos, por aquel tiempo, honrados con la inesperada visita del fundador de la Sociedad Española, señor don Martín Ferreiro y por el inspector de la misma, ilustrado teniente de navío, don Miguel de Aguirre, que traían, como principal objeto de su viaje, el de conferenciar con los fundadores de la Sociedad de Vizcaya, á fin de buscar un medio y hallar una solución aceptable para que esta última Sociedad se re-



fundiese en la española, llegando ésta á conceder la reforma de algunos artículos de su reglamento para que destacase bien la autonomía que se concedía á las Juntas locales en la parte administrativa, como la tenían *de hecho* en la directiva; y estas gestiones y sucesivas conferencias, y la conveniencia demostrada por los hechos prácticos, trajeron, por fin, la anhelada fusión que dió por resultado el tener hoy en Portugalete—ó sea en la entrada del puerto de Bilbao—una estación modelo, regentada por personas tan entusiastas, cuando menos, como las que fundaron y dirigen la Sociedad de Guipúzcoa, de cuya estación de San Sebastián, aprendieron, prácticamente, los de Portugalete, el manejo y la utilidad de los lanzacabos y otros aparatos.

La Sociedad Española de Salvamento de náufragos, cuyo primer Presidente fué el Excelentísimo señor Marqués de Rubalcava y cuyo Secretario general viene siendo, desde su fundación, el señor don Pedro de Novo y Colson, acreedor al respeto y consideración general—aunque no tuviera los méritos de su talento—por el entusiasmo y asiduo trabajo desplegado en la buena marcha de la Sociedad y en sus constantes y cariñosas relaciones con las Juntas y estaciones del litoral, está hoy presidida por el señor Marqués de Reinosa, y cuenta ya con sesenta y cuatro Juntas locales en las costas de la Península y Puerto Rico, dotadas con treinta y cuatro botes salvavidas y lanchas de auxilio; con sesenta

y un aparatos lanzacabos de todos sistemas y con casetas para el resguardo de este material.

Lleva salvadas, merced á los socorros directos de este material, ochocientas diez vidas de náufragos, y ha premiado además á los salvadores de cuatro mil veintiuna personas que naufragaron en puertos donde la Sociedad no tenía elementos ó en alta mar. Ha distribuído en premios, seis medallas de oro, trescientas quince de plata y novecientas veintiocho de bronce; y en metálico ha entregado también, por premios, cuarenta y cuatro mil setecientas ochenta y cuatro pesetas.

La Junta Central ha auxiliado á las locales para la compra de botes y lanzacabos, con más de 300 mil pesetas.

\* \* \*

**¡Ochocientas diez vidas de náufragos salvadas** directamente por los socorros de la Sociedad, y premiados los salvadores de **cuatro mil veintiuna personas** que estuvieron á punto de perecer en puertos en que la Sociedad no contaba con elementos! He ahí el resultado práctico de esa humanitaria institución en los 16 años que lleva de existencia; y si se tiene, como se debe tener en consideración, que cada uno de los náufragos salvados, sería, probablemente, el sostén y consuelo de una familia, no es posible que nadie, pobre ni

rico—cada uno á medida de sus pequeños ó grandes recursos—quede sin inscribirse en esa Asociación. Por una peseta ó dos ó cinco al año, si pertenece á la clase modesta, ó por quince ó veinte ó veinticinco ó más, si á la clase media ó rica, puede sentir el donante, en medio de la impresión triste que le produzca la tormenta furiosa y desencadenada, una grata satisfacción cuando al oír el silbido del viento y la reventazón de la mar en las tristes noches del invierno, piense y recuerde que, merced á su óbolo y al de otros, ya que no pueden evitarse en absoluto los naufragios, hay gente atenta al salvamento de los que, por una cerrazón ó por la fuerza del temporal, se vean en peligro; aparte de que sabe también, que al contribuir con su cuota, lo hace á una Sociedad de Socorros Mutuos, pues por alejado que viva de las costas, no está libre de que él ó alguno de su familia no se vea obligado á hacer un viaje por mar y aun á verse necesitado de los auxilios de la Asociación; y debe además esperar que esa subscripción, esa limosna anual, hecha en beneficio del náufrago, conocido ó desconocido, español ó extranjero, y que aquel recibe sin ver la mano de quien se la envía, ha de reportarle *altos intereses* para el día de la liquidación final de las buenas ó malas obras que hayamos hecho y del amor ó indiferencia con que hayamos tratado á los necesitados.

Todos los años ocurren naufragios en nuestras costas, y por tanto, todos los años hay que

hacer gastos en pagos de brigadas y tripulantes de botes salvavidas y en premios á salvadores heróicos; y para ésto y para reparar el material existente y adquirir nuevo para nuevas estaciones, se hace preciso que todos, pobres y ricos, costeños y terrestres, acudamos con nuestra moneda anual.

Es cierto que en el corto número de años que la institución lleva de existencia, se han visto, además de rasgos heróicos llevados á cabo por hombres de corazón generoso, donativos muy importantes en dinero y en material y se ha elevado á un número considerable el de los socios suscritores; pero, sin embargo; todos, absolutamente todos los que nos preciamos de cristianos que debemos cumplir los mandatos de Cristo, y de hombres civilizados que debemos reciprocidad á las naciones extranjeras, que tanta importancia dan y tanto contribuyen para que el náufrago español como el suyo ó de cualquiera otra nación, sea auxiliado en sus costas, estamos obligados á ayudar y á encomiar y á propagar los beneficios inmensos que la Sociedad de Salvamentos reporta, para que nadie, absolutamente nadie, se prive de pertenecer á tan bienhecho-  
ra Asociación.



# ÍNDICE



	<u>Página</u>
Carta-prólogo de don Carmelo de Echegaray. . . . .	IX
¡Al lector!— <i>Advertencia</i> . . . . .	XVII

## I

Escuelas de Náutica.—La de Santurce, su fundador, sus profesores.—Primera salida al mar.—Viajes de agregado.—Llegada á la Habana.—El embarque del General.—Una buena Nochebuena.—Examen de piloto.—Vida del agregado á bordo y consideraciones sobre ella.—Regreso al pueblo nativo . . . . . 1

## II

### Viaje de España á Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza

Salida de Denia.—Gibraltar.—Las Canarias.—Navegación del Atlántico del Sur hacia el Sur.—Contrastes y temporales en el Cabo.—¡FUEGO Á BORDO!—Incendio del buque.—Buque salvador.—Anjer y Batavia.—De Singapore á Hong-Kong.—De Hong-Kong á Manila en la goleta de guerra *Circe*.—Llegada á Manila.—Sorpresa de los naufragos.—Un desahogo del alma.—Buen comportamiento de las autoridades y socorro prestado por los vascongados allí residentes . . . . . 53

## III

### Viaje de Manila á Zebú y Cádiz con arribada á Singapore

Mi nuevo buque.—De Manila á Zebú.—De Zebú á Macassar.—Regreso al mar de la China.—Varada en Balabac.—

Arribada á Singapore.—Descarga y reparación del buque.— Visita de un Rey.—Un marino misionero.—Preparativos de salida . . . . .	111
---	-----

**IV**

Viaje de Singapore á Cádiz

Salida de Singapore.—Navegación por el mar de China y estrecho de Carimata.—Anjer.—Entrada en el mar Indico y navegación por ese Océano.—Temporal de despedida y montada del Cabo de Buena Esperanza.—Navegación por el Atlántico del S. hacia el N.—Situación estimada y situación observada.—Isla de Santa Elena.—Napoleón I.—Isla de la Ascensión.—Atlántico del N.—Recalada á Cádiz.—¡Luz por la proa!—Cádiz visto desde el mar.—Entrada en el puerto.—¡Madre mía!—Descarga en Puntales y preparativos para nuevo viaje . . . . .

	143
--	-----

**V**

Viaje de Cádiz á Santander

Primer viaje de capitán.—Salida de Cádiz.—Recalada á Ortegual.—Cambio de tiempos en el Cabo Peñas.—Vista al Cabo Mayor.—Los días del capitán.—La mar del Noroeste.—En capa corrida.—De arribada.—En Guetaria.—La estatua de Elcano.—En Santoña.—Llegada á Santander . . . . .

	193
--	-----

NAVEGACIÓN EN VAPORES

**VI**

Viajes entre Génova y el Río de la Plata  
en el vapor argentino "PÓ,"

Una opinión.—Invento de los buques de vapor y su sustitución á los buques de vela.—Compañía de navegación *Italo-Platense*.—Nuestra llegada al vapor *Pó* y efecto que nos produjo.—Salida de Génova.—De Marsella á Barcelona.—La bandera española.—De Gibraltar á Tenerife.—Corte de La Línea y pérdida de los vientos *alisios*.—Un encuentro chistoso.—Río Janeiro.—Montevideo y Buenos Aires.—Regreso á Europa.—Triste ceremonia.—En Cabo Verde.—Un cura negro.—De Cabo Verde á Gibraltar.—Un español generoso.—Un brindis patriótico.—Llegada á Génova. . . . .

	225
--	-----



VII

Viajes entre Génova y Buenos Aires

Un pampero en las costas del Brasil.—¡Pobres pasajeras! —Un choque en el Mediterráneo.—El cólera á bordo.— Ochenta atacados y veintiún fallecidos.—Quince días de cuarentena.—Niebla en el estrecho de Gibraltar.—Paso de La Línea.—Fiestas de Neptuno.—Sfortunata fanciulla.—Fiesta religiosa.—La Línea á través de un vidrio. . . . . 261

VIII

Un paréntesis del «Diario de á bordo»

Puerto y ciudad de Genova.—Crisis de la compañía de vapores.—Nuestra vida en Génova.—Las tertulias del Vicecónsul.—Concurso culinario.—Una visita interesante.—Un reumático inoportuno.—Regreso á la Patria.—¡Fondo!. . . . . 305

IX

Viajes en vapor por las costas de la Península hasta Marsella

¡Hombre á tierra!—El vapor Nervión.—Seis cañonazos y un vidrio roto.—«La compañía de los Cabos».—Accidentes descriptos por telégrafo.—«No hay mayor placer que el de navegar».—Sevilla.—Un salvamento.—Rápidas reseñas acerca de algunos de los puertos más importantes.—Un mayordomo filósofo.—Influencia del Cabo San Vicente sobre los vientos del N. y el espíritu de algunos pasajeros.—El viento *mistral* en el golfo de León. . . . . 325

Apéndice

Mis últimos viajes por mar en calidad de *terrestre*.—En el vaporcito *Machichaco*.—En el *yacht Laurac-Bat*.—En el cazatorpederos *Destructor*.—Un Ministro maniobrando.—Las Cofradías de mareantes y la unión de los prácticos de Bilbao.—Constitución de la Junta local de Salvamento de Náufragos de Portugalete . . . . . 409



# Salazar y C.<sup>a</sup>

## PASAJES

AGENCIA DE ADUANAS

*C. Y. C.*

CASA DE COMISIONES, CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONE

UNICO SÓCIO GERENTE

### JULIAN DE SALAZAR

CORREDOR MARITIMO JURADO

#### PASAJES Y SAN SEBASTIAN

*Seguros Marítimos por compañía compuesta de miembros del Lloyd Inglés.*

ALCOHOLES DE VINO DE ZARAGOZA

DEPÓSITO DE CARBONES INGLESES Y ASTURIANOS



TELÉFONO

N<sup>os</sup> 81 y 242