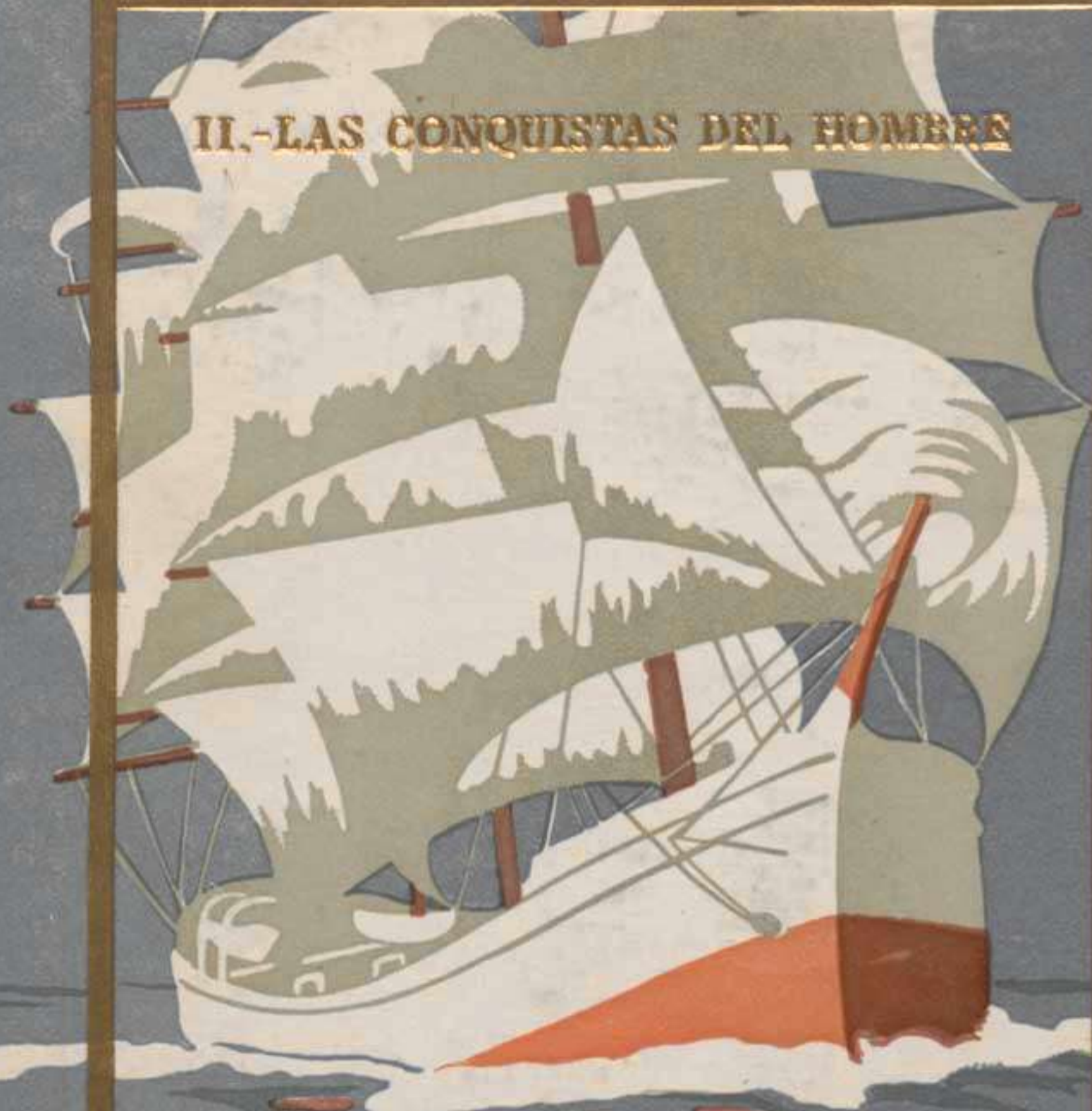
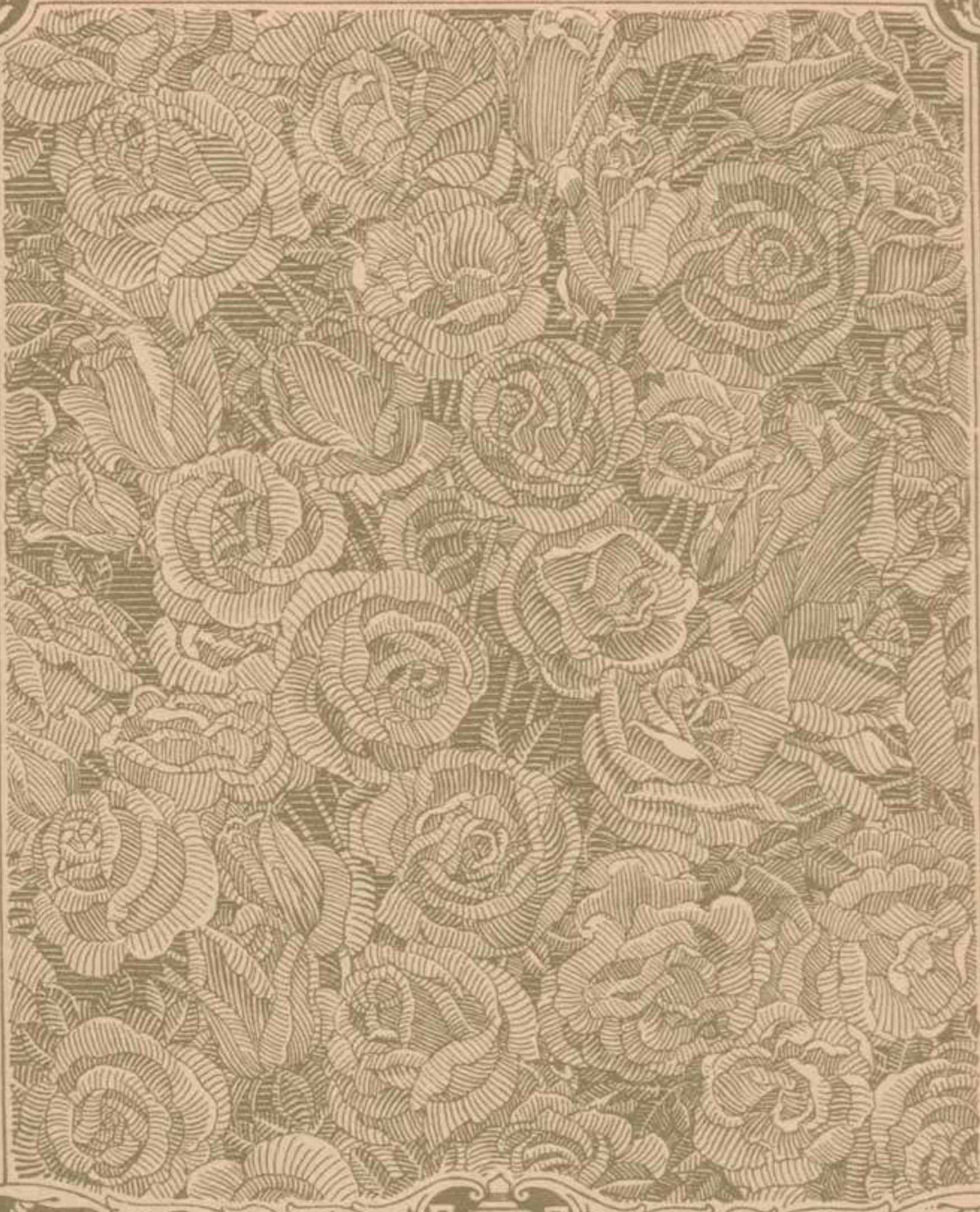


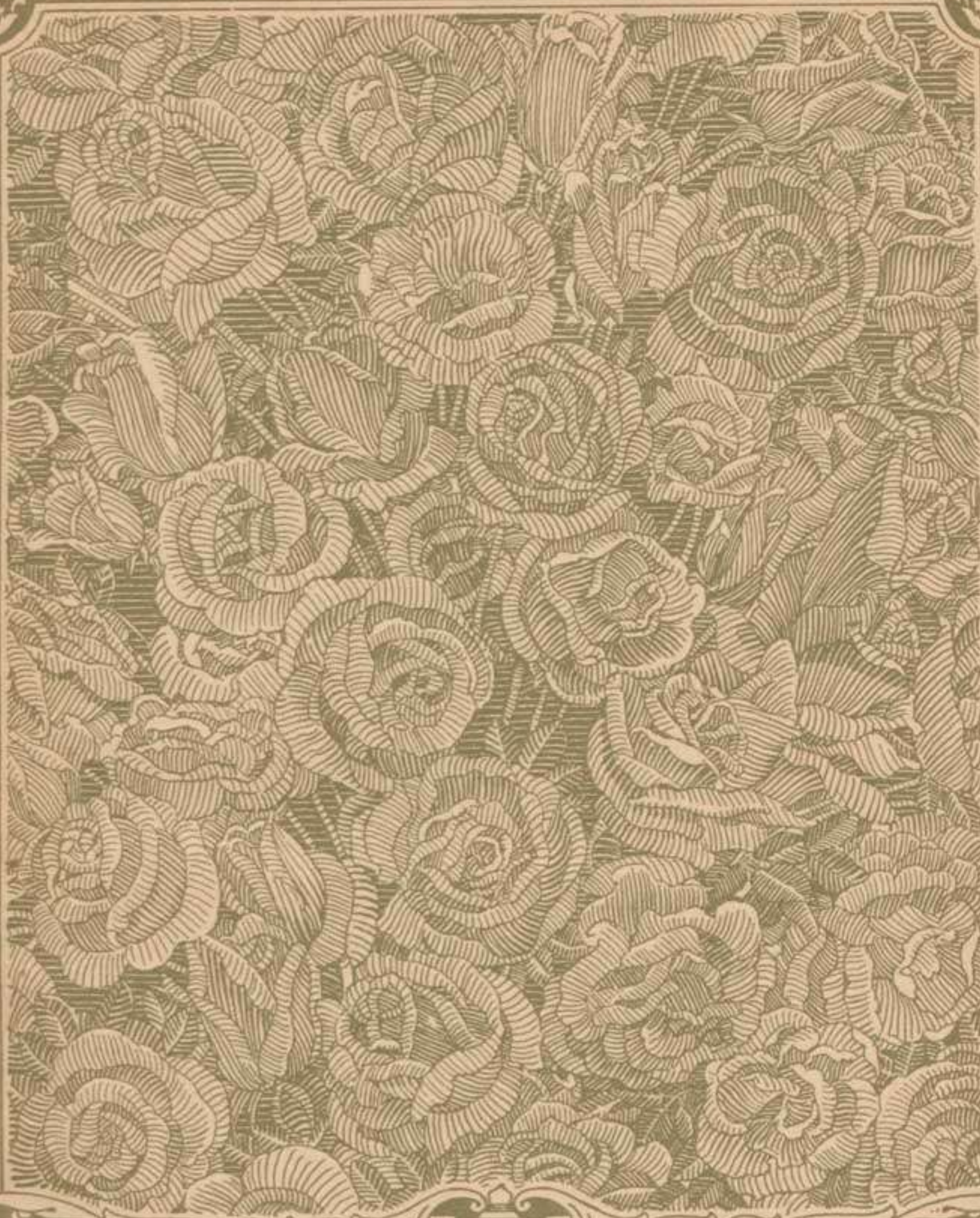
EL MAR

II.-LAS CONQUISTAS DEL HOMBRE





S. A. INDUSTRIAS GRÁFICAS



SEIX & BARRAL HERMS.

LE-3772



EL MAR

II

LAS CONQUISTAS DEL HOMBRE

EL MAR

I

EL MAR EN LA NATU-
RALEZA.

II

LAS CONQUISTAS DEL
HOMBRE.

III

LA VIDA SUBMARINA.

P. 18 pts. 3 vols.

CAPITÁN ARGÜELLO

EL MAR

II

LAS CONQUISTAS DEL HOMBRE

SEGUNDA EDICIÓN



1929



ES PROPIEDAD

COPYRIGHT, 1929, by Industrias Gráficas Seix & Barral Herms., S. A. - Barcelona



I

EL HOMBRE Y EL MAR

CONSTRUCCIONES NAVALES

La conquista de las aguas. — De los tres grandes elementos en que se nos aparece dividido, a simple vista, el universo físico que conocemos, es a saber, *la tierra, las aguas marinas y el aire*, sólo el primero era asequible naturalmente al hombre. La especie humana nació confinada en los límites de la tierra firme, y en apariencia condenada a no salir de ellos. El hombre es un animal terrestre, sin ninguna de las facultades especiales que caracterizan al ave y al pez, y por lo tanto hubiérase dicho que nunca podría elevarse en el aire ni surcar los mares, del mismo modo que los seres pobladores exclusivos de esos dos elementos, jamás han podido ni podrán frecuentar los que les están vedados.

Pero el hombre es un caso aparte en la escala de los seres creados, porque goza del don divino de la inteligencia. Gracias a ella, el hombre ha logrado vencer su propia naturaleza y proveerse artificialmente de las facultades que le faltaban. El ingenio humano es un mago maravilloso. Vió el mar infranqueable, y quiso surcarlo de orilla a orilla y sondear sus profundidades. Vió la inmensidad del aire, y deseó mecerse y remontarse en ella. No siendo ave ni pez, el hombre ha querido volar y navegar como si lo fuera. Y la falta de alas, la carencia de aletas, branquias y cola natatoria, las ha suplido

con una serie de *mecanismos* convencionales, fruto de su tenaz inteligencia. Al adueñarse de todos los elementos, aun de aquellos que parecían estarle prohibidos, el hombre se ha hecho el verdadero rey de la creación, el dominador de la naturaleza.

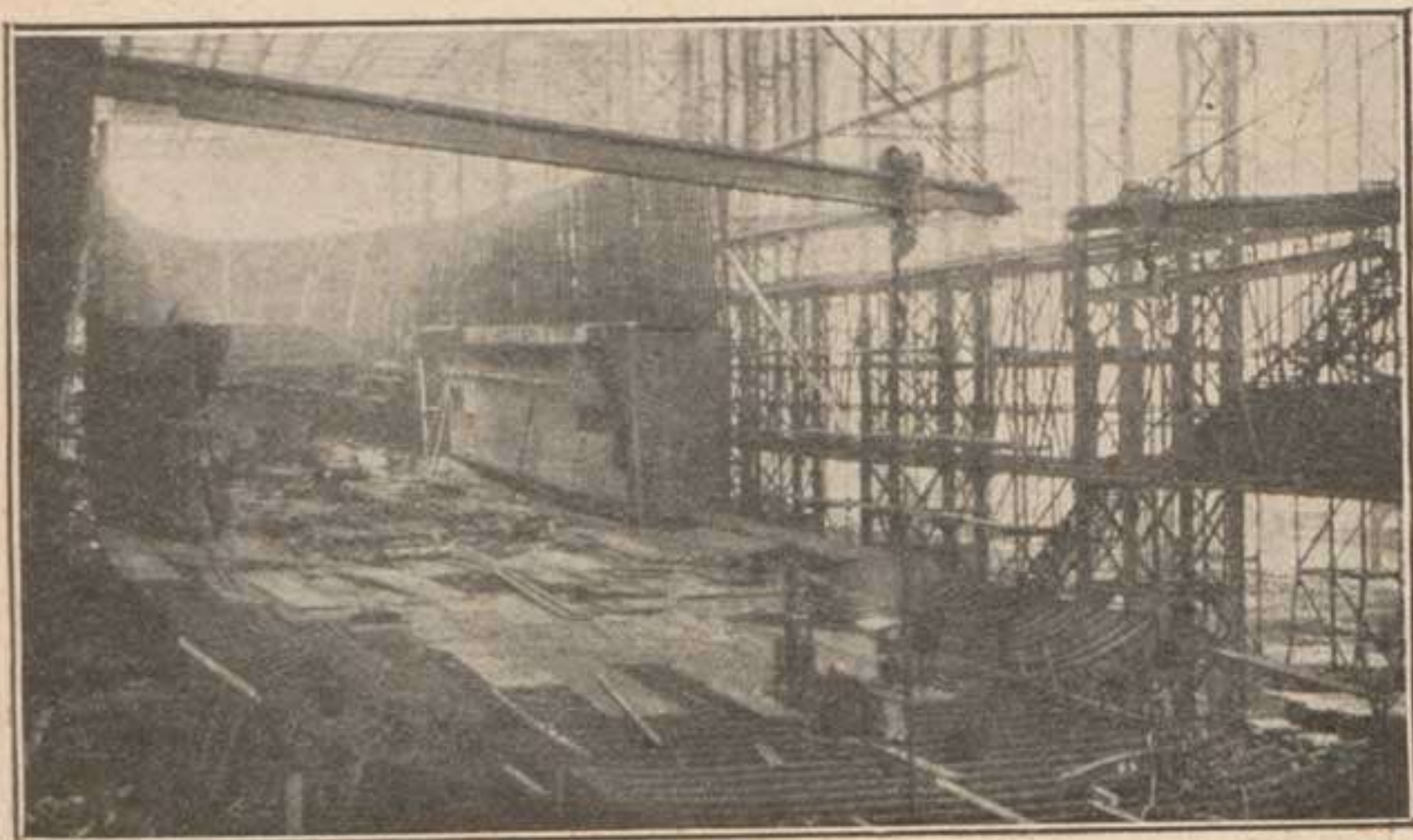
La conquista del aire es obra de nuestros mismos días y se halla todavía en sus comienzos. Pero la conquista del mar es una empresa humana antiquísima, ya milenaria, que hoy está alcanzando un grado de desarrollo y de perfección asombrosos. La historia de esta magna proeza puede decirse que corre parejas con la historia de la civilización. Si el hombre no hubiese logrado vencer su destino natural, saliendo de la estrechez de los continentes, el conocimiento del mundo y el progreso de la especie humana habrían adelantado muy poco. Las razas, aisladas entre sí, no hubieran podido comunicarse fácilmente ni reunir sus esfuerzos. Los mares ocupan una extensión infinitamente mayor que las tierras firmes. Y sólo conquistando los mares puede decirse que el hombre ha conseguido posesionarse de toda la Tierra. Cada vez que veáis un hermoso bajel surcando las aguas marinas, con las airosas velas desplegadas al viento o las chimeneas arrojando nubes de humo, pensad que ese admirable invento del hombre representa la magna conquista de la civilización.

Los astilleros.—¿Qué es un navío? Es una casa flotante y movable, la ingeniosa habitación que el hombre se ha fabricado para poder trasladarse, con los productos de sus manos y los ensueños de su alma, por la superficie del mar.

Desde la remotísima embarcación primera — que debió consistir en un simple tronco flotante, sobre el cual el hombre primitivo se encaramaba a horcajadas, provisto de una rama con que apartar el agua y empujarse —, hasta el majestuoso transatlántico moderno, parecido a un inmenso palacio marítimo, do-

tado de todas las comodidades, los navíos han sido siempre lo mismo: una casa ingeniosísima, más o menos complicada y perfecta, simple choza o mansión señorial, donde el hombre, refugiado en ella, puede surcar las aguas.

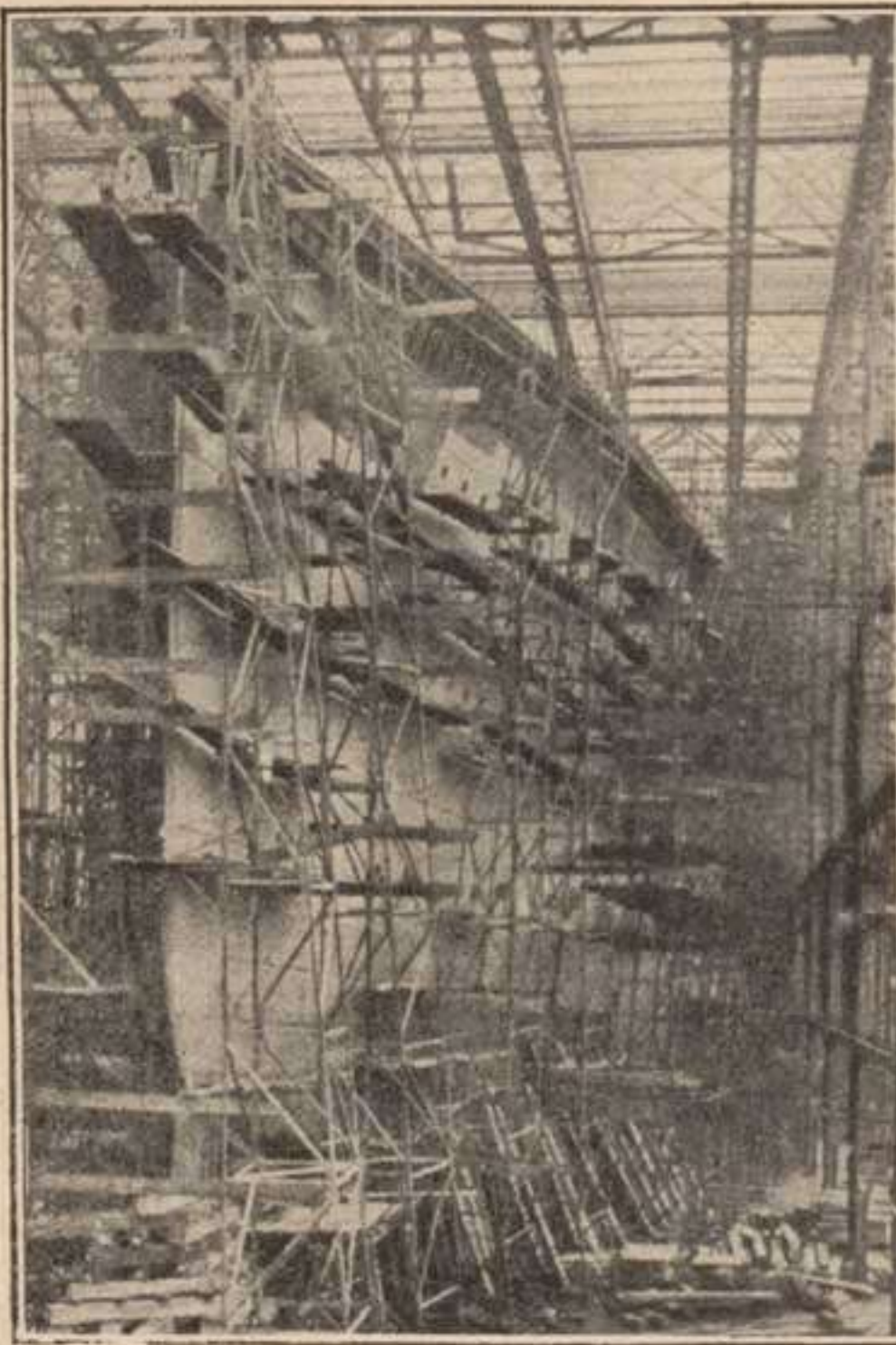
Tales casas flotantes se construyen en los *astilleros*. Se hallan éstos, naturalmente, a proximidad de la orilla y aun en



Interior de un astillero moderno con un buque en construcción

el interior mismo del agua, junto a la ribera, para poder *botar* con facilidad los navíos, una vez terminada la construcción del casco, que es su parte flotante. Los astilleros, como las mismas naves, han ido experimentando grandes cambios y desarrollos a través del tiempo. El astillero de los primeros hombres que se dedicaron a la construcción de naves, era la misma playa, así como sus embarcaciones se reducían a un tronco vaciado en forma de media caña, y sus instrumentos a un hacha. Desde entonces acá, los astilleros han ido evolucionando portentosa-

mente, hasta alcanzar en nuestros días las proporciones de fábricas gigantescas, donde trabajan millares de obreros con ayuda



La gran fábrica cubierta de cristalería, alberga la nave en construcción, que medio se oculta en el intrincado laberinto de andamios, grúas, escalas, etc., etc.

de máquinas complicadísimas y toda suerte de utensilios modernos.

Los navíos. —

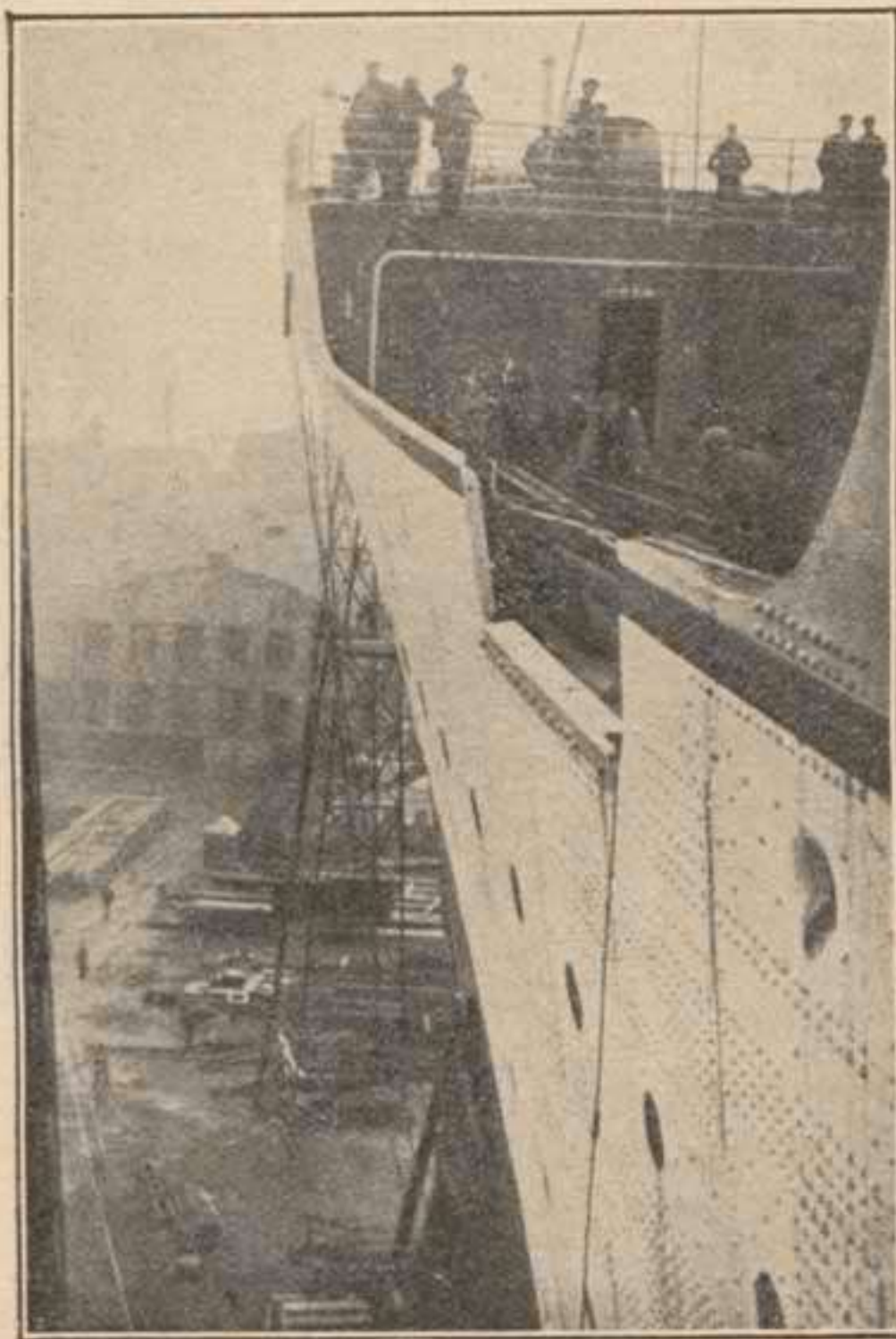
¿De qué se compone, en términos generales, un navío? De lo mismo que una casa, por rudimentaria que sea: una cavidad o espacio delimitado, donde el hombre se guarece con su equipaje y su carga. Esto es lo que se llama el *casco* de un navío. Pero como éste es, no una casa que está empotrada en el suelo, sino flotante en el mar, y su oficio no se reduce a abrigar al hombre, sino que al mismo tiempo debe

transportarle de un lado a otro por la superficie de las aguas; es decir, como que el navío no debe estar siempre *fijo*, como una casa terrestre, sino que debe *moverse*, además del casco necesita de algo que sirva para darle impulso. Esa segunda parte del

navío, exclusiva de él y que le distingue esencialmente de la casa terrestre, puede ser de tres clases, según la menor o mayor perfección de la nave:

el *remo*, en las embarcaciones propulsadas a mano; la *arboladura* y el *velamen*, en los barcos de vela, y la *máquina* o *motor*, en los buques mecánicos y automóviles.

La extremidad del casco situada en dirección a la marcha de la nave, se llama *proa*; y la extremidad opuesta, donde va el timón, es la *popa*. Un observador situado a popa, mirando hacia proa, ve extenderse a su derecha e izquierda, respectivamente, los dos costados del buque: el primero, el de la derecha, es la *banda de estribor*; y el de su

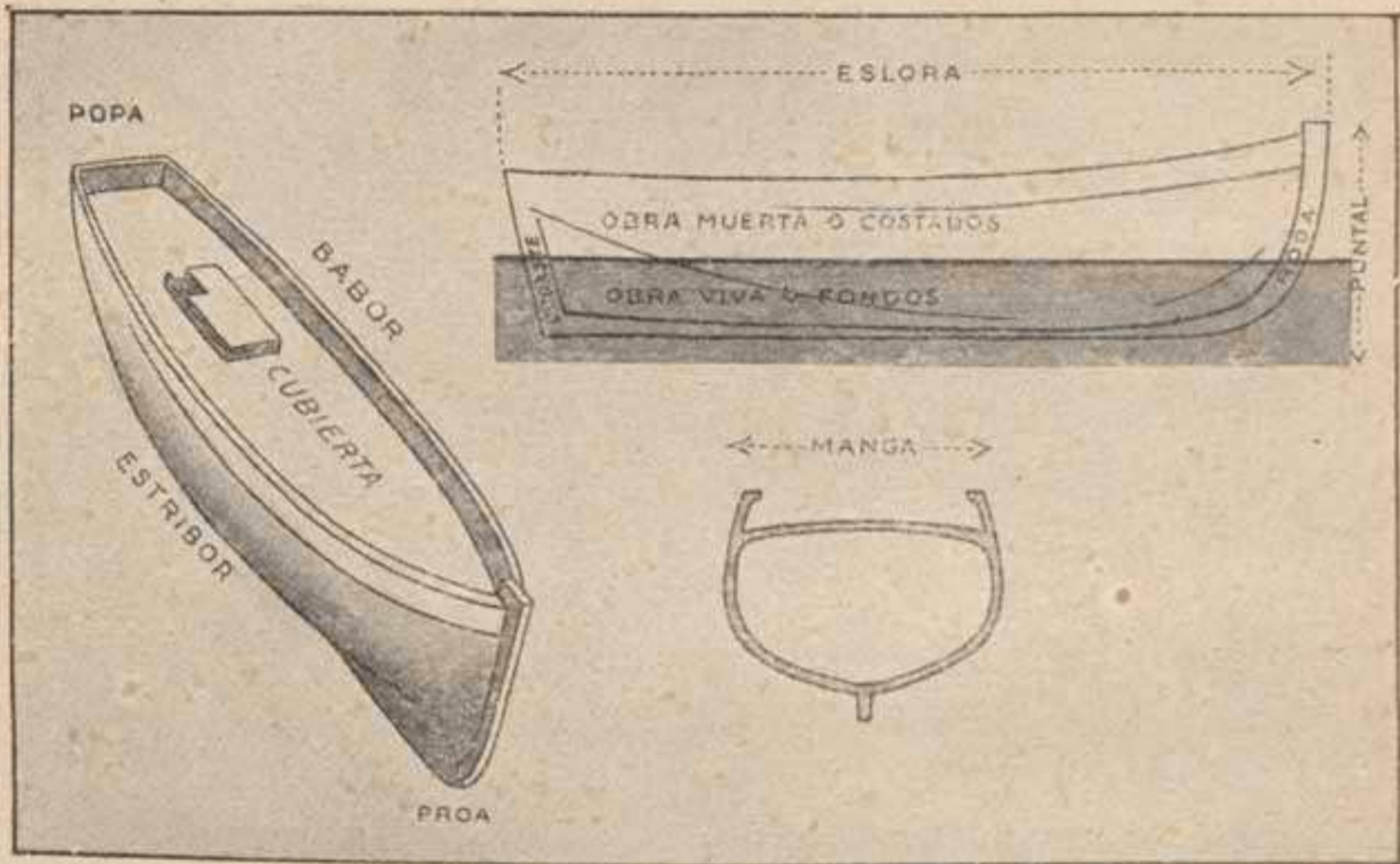


Los hombres encaramados en el castillo de proa de un gran transatlántico en construcción, divisan los edificios y talleres vecinos, como desde el terrado de una altísima casa

izquierda, la *banda de babor*. A la longitud del casco se le llama *eslora*; a su anchura, *manga*; y a su profundidad, *puntal*. Cuando el navío se halla en el agua, los marinos suelen denominar *obra viva* o *fondos* a la parte del casco que está sumer-

gida, y *obra muerta o costados*, a aquella otra parte que sobresale, desde el nivel del agua hasta la *borda* o baranda del buque.

Las *cubiertas* son los suelos superpuestos en que aparece dividido el casco, como los pisos de una casa. En las embarcaciones más sencillas hay una sola cubierta; pero las más com-



Diversas partes del casco de un barco

plicadas tienen varias, que se denominan *alta*, *baja*, *primera* o *principal*, etc. En los navíos de guerra, la cubierta suele dividirse, desde antiguo, en dos partes: la de proa se llama *castillo* (castillo de proa), y *alcázar* la de popa. En los navíos mercantes, además de la cubierta principal hay otras menores, que se llaman *toldillas*.

Para poder subir fácilmente de las profundidades del casco, y bajar a ellas, los grandes buques modernos tienen escalinatas suntuosas y monumentales. Pero los navíos menos importantes

se contentan con simples escaleras que asoman generalmente al centro de la cubierta, por una abertura rectangular, y aun a veces con las aberturas solas. Estas son las *escotillas*.

En los costados de los buques hay unos agujeros circulares o cuadrangulares, que son como las ventanas de los camarotes y otras dependencias de las casas marítimas. Están cerrados con gruesos cristales, para evitar el embate de las aguas, en horas de temporal, y pueden abrirse a voluntad para ventilar las cámaras. Estas aberturas se llaman *portas de luz y lumbreras*.

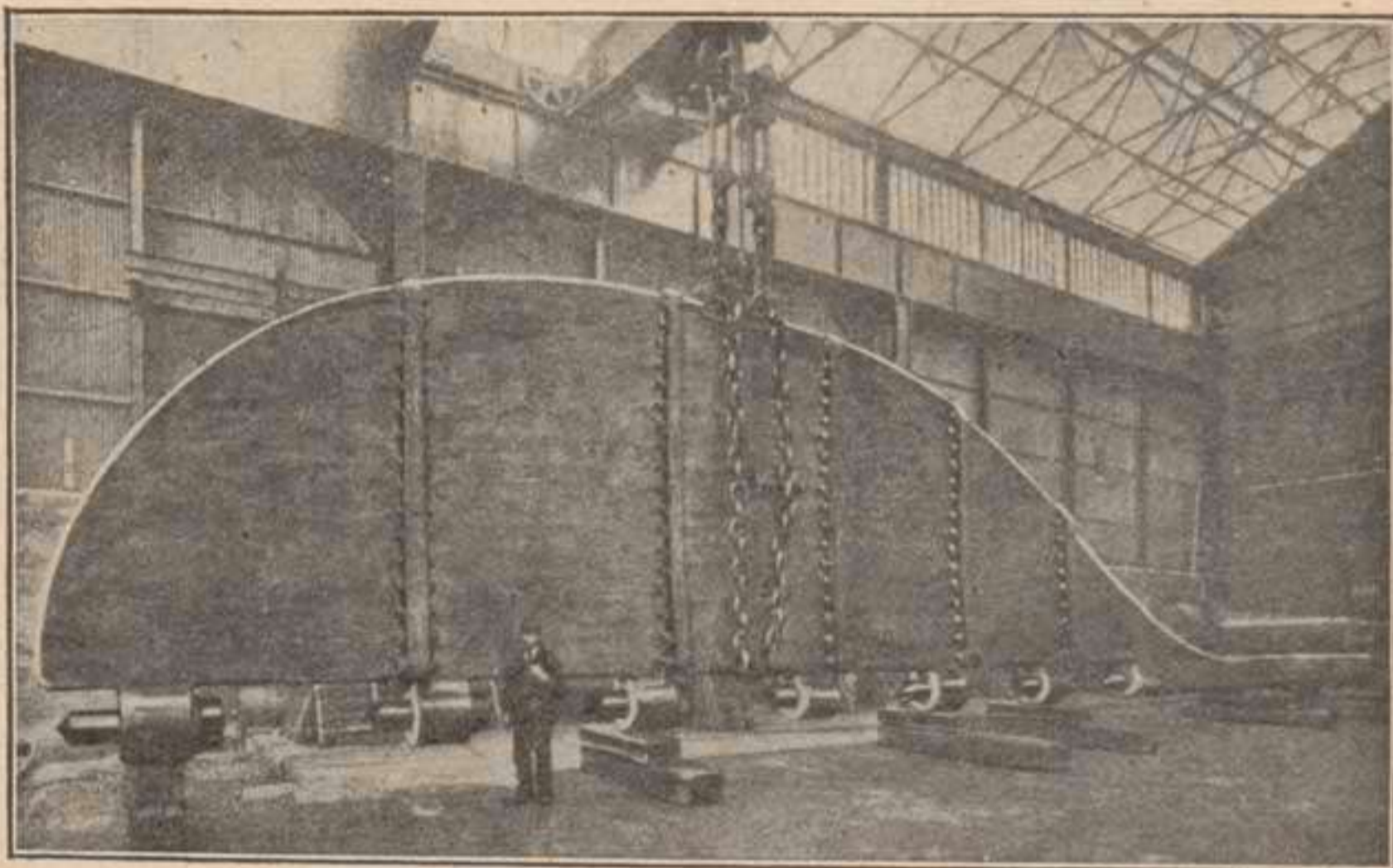
Los *portalones*, como en las casas terrestres, son en los navíos los huecos abiertos en la borda, a cada una de las bandas, para dar acceso a las *escaleras* por donde suben y bajan la gente de a bordo y los pasajeros.

Cámaras y *camarotes* son estancias interiores del navío, destinadas las primeras a la oficialidad y los segundos a los viajeros. El lugar donde se aloja la marinería en los navíos mercantes, está generalmente situado a proa y se llama *rancho*.

Los *pañoles* son grandes y hondos espacios del interior del casco, destinados a guardar víveres, jarcias, velas, cuerdas, etc. Son como los sótanos y alacenas de las casas terrestres. La cámara secreta donde se deposita pólvora y municiones de combate, es la *santabárbara*.

Finalmente, la *sentina* o bodega está en el sitio más hondo del casco, casi tocando ya a la *quilla* o espina dorsal del costillar del navío. Prescindiendo, pues, del factor que lo impulsa, y por lo tanto del aparejo o la maquinaria correspondientes (de todo lo cual hablaremos más tarde), un navío, como ya dijimos, es una verdadera casa flotante, más o menos cómoda y grande, con sus terrados o azoteas, sus comedores, dormitorios, cocinas, salones, etc., exactamente semejantes a los que poseen los edificios asentados sobre la tierra firme.

El timón. — Pero estas casas acuáticas que llamamos navíos, nadan y se orientan como los peces, y por lo tanto necesitan para ello un órgano esencial, que es la *cola*. La cola de los navíos — tanto de los más simples como de los más complicados, y lo mismo si son movidos a mano, como si les impulsa el viento o el vapor —, se llama *timón*.



He aquí, desmontado, el timón gigantesco de un gran transatlántico

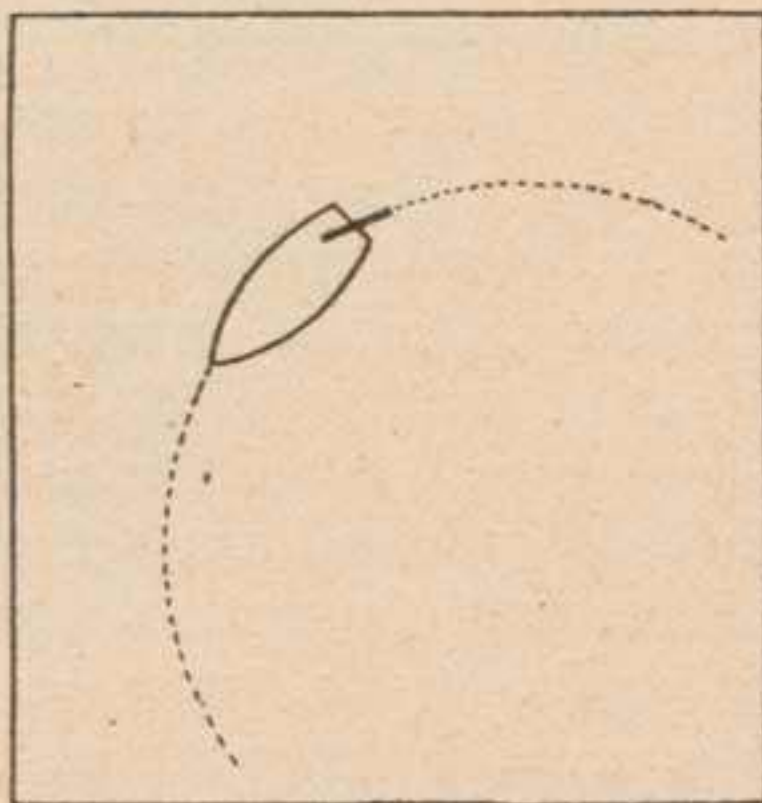
Es un aparato que se coloca en la popa o parte trasera de la nave. Tal como hace el pez con su cola, el timón, al inclinarse a una u otra banda, *gobierna* el rumbo del navío. En las embarcaciones menores (barcas de pesca, balandros, etc.), el timón se acciona generalmente por medio de un brazo de palanca llamado *la caña*; y si la embarcación es ya mayor, va regido por cuerdas

o cables que se enroscan en el cubo de una rueda, llamada *rueda del timón*. Esos cables se denominan *guardines*.

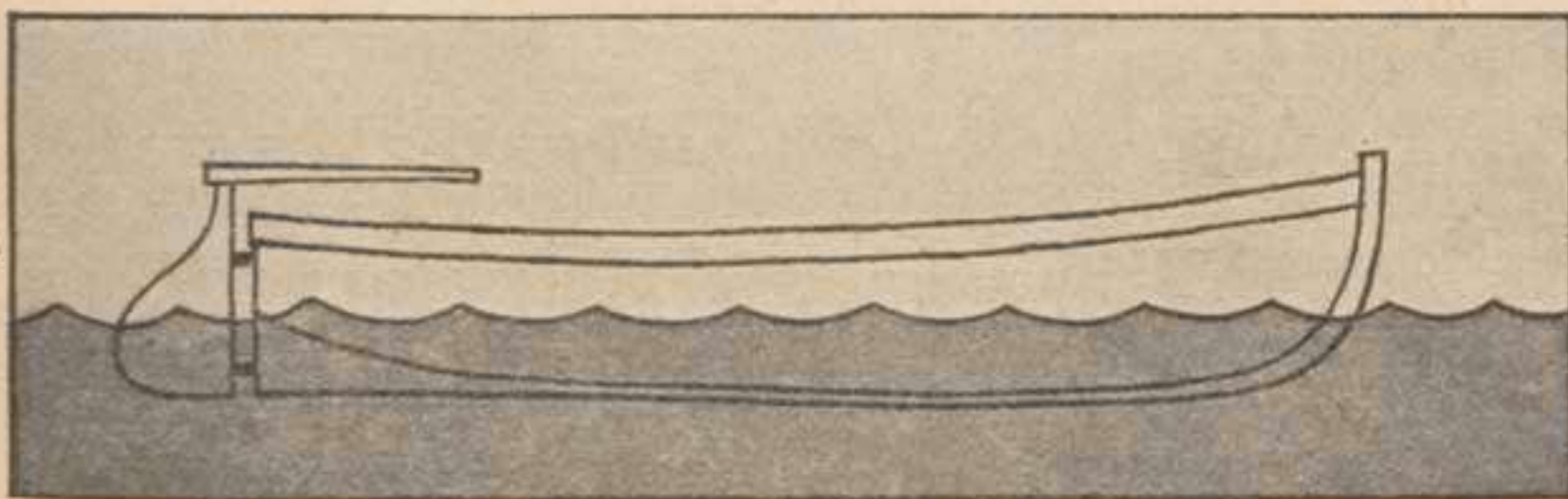
En los transatlánticos y otros buques de gran tonelaje, el timón está movido por *motores* eléctricos, hidráulicos, de aire comprimido, etc., y a menudo por varios de esos sistemas combinados entre sí, para tener la seguridad de que, si uno falla, le substituyan los otros. En todos los casos, además, el timón puede ser movido, en último término, a fuerza de *brazos*, ya que un navío sin gobierno quedaría instantánea-

mente abocado a los mayores peligros, aun dentro de un puerto.

Así como un pez está perdido si pierde su cola, lo mismo le



El timón sirve para dirigir el barco, como hace el pez con su cola



El timón colocado en la popa de un bote

ocurre al navío que pierde el timón. De ahí que, en caso de avería en alta mar, los marinos se apresuran a substituir la

acción de aquella pieza esencial, por varios procedimientos ingeniosos, que no es del caso describir aquí.

Un descubrimiento inverosímil. — Desde los más remotos orígenes de la navegación, que se pierden en las tinieblas de los tiempos prehistóricos, todos los navíos, cualquiera que fuesen su complicación y tamaño, se construían con madera, en virtud de la flotabilidad natural que caracteriza a esa materia. Y así se continuaba esta tradición marítima, durante siglos y siglos, cuando a un industrial inglés, John Wilkinson, que vivía en el condado de Lancáster, en 1750, se le ocurrió cambiar inesperadamente el material que habían venido empleando, sin excepción alguna, todos los pueblos navegantes del mundo, chinos, indios, egipcios, persas, fenicios, griegos, romanos, normandos, españoles, portugueses, italianos, franceses, etc., etc., hasta aquella fecha.

John Wilkinson era un enamorado de los interesantes descubrimientos mecánicos que se realizaron en su tiempo. Durante el transcurso del siglo XVIII, el tráfico inglés aumentó considerablemente; su comercio marítimo se extendió por todo el mundo; y esta fué la causa primordial de la grandeza que a partir de entonces ha logrado alcanzar el Imperio Británico, fiel a su lema de que "el dominio de la tierra pertenecerá siempre al pueblo que alcance el dominio del mar". Wilkinson, pues, que era un industrial metalúrgico, fabricante de artículos de fundición, se servía de los canales del interior de Inglaterra, para llevar sus productos hacia el litoral, donde los embarcaba y expedía a países remotos. Y deseoso de bastarse a sí mismo, sin tener que recurrir a los astilleros ajenos, se le ocurrió la idea de construir una barcaza de hierro, con la cual transportaría por los canales el carbón, el mineral y todo cuanto convenía a su industria.

Cuando en la comarca de Cartmel, donde residía Wilkinson, se supo el extraño proyecto de éste, se levantó una verdadera algazara de burlas y cuchufletas contra el inventor. La población en masa, el populacho, los obreros, las damas aristocráticas, se mofaban de Wilkinson, y hasta los ingenieros y profesores no dejaban de sonreirse irónicamente ante tamaño proyecto. ¡Un barco de hierro! “Pero, ¿acaso el hierro flota en el agua?”, se decía la gente. Y cuentan que un día, en presencia de Wilkinson, el viejo herrero del pueblo cogió una herradura, y arrojándola en un cubo de agua, exclamó dirigiéndose al escarnecido inventor: “¡Así nadará tu barco!”

La herradura, claro está, se fué a pique en seguida, golpeando con sordo y grotesco rumor el fondo hueco del cubo. Todos los circunstantes prorrumpieron en carcajadas burlonas. Pero, llegado el día de la prueba, las mofas se trocaron en un profundo y corrido silencio de estupor general. La embarcación de Wilkinson, hecha de hierro, flotaba magníficamente, soportando la carga dispuesta.

Esta barcaza se llamó *The Trial*, que significa “El ensayo”. Y el nombre bastó para dar una idea de la admirable modestia del inventor, quien no podía entonces ni imaginar siquiera que, sólo al cabo de un siglo, todos los gigantescos y portentosos buques que cruzarían los mares, serían también, gracias a su invento, de hierro.

Lo que se necesita para construir un gran buque.

— La cantidad de materiales imprescindibles para fabricar un navío moderno, como por ejemplo el gran transatlántico *Mauritania*, de la “Cunard Line” inglesa, uno de los mejores del mundo, es algo fantástico.

Los astilleros donde se elaboran esos palacios del mar, son fábricas metalúrgicas de inaudita grandeza. La quilla del navío,

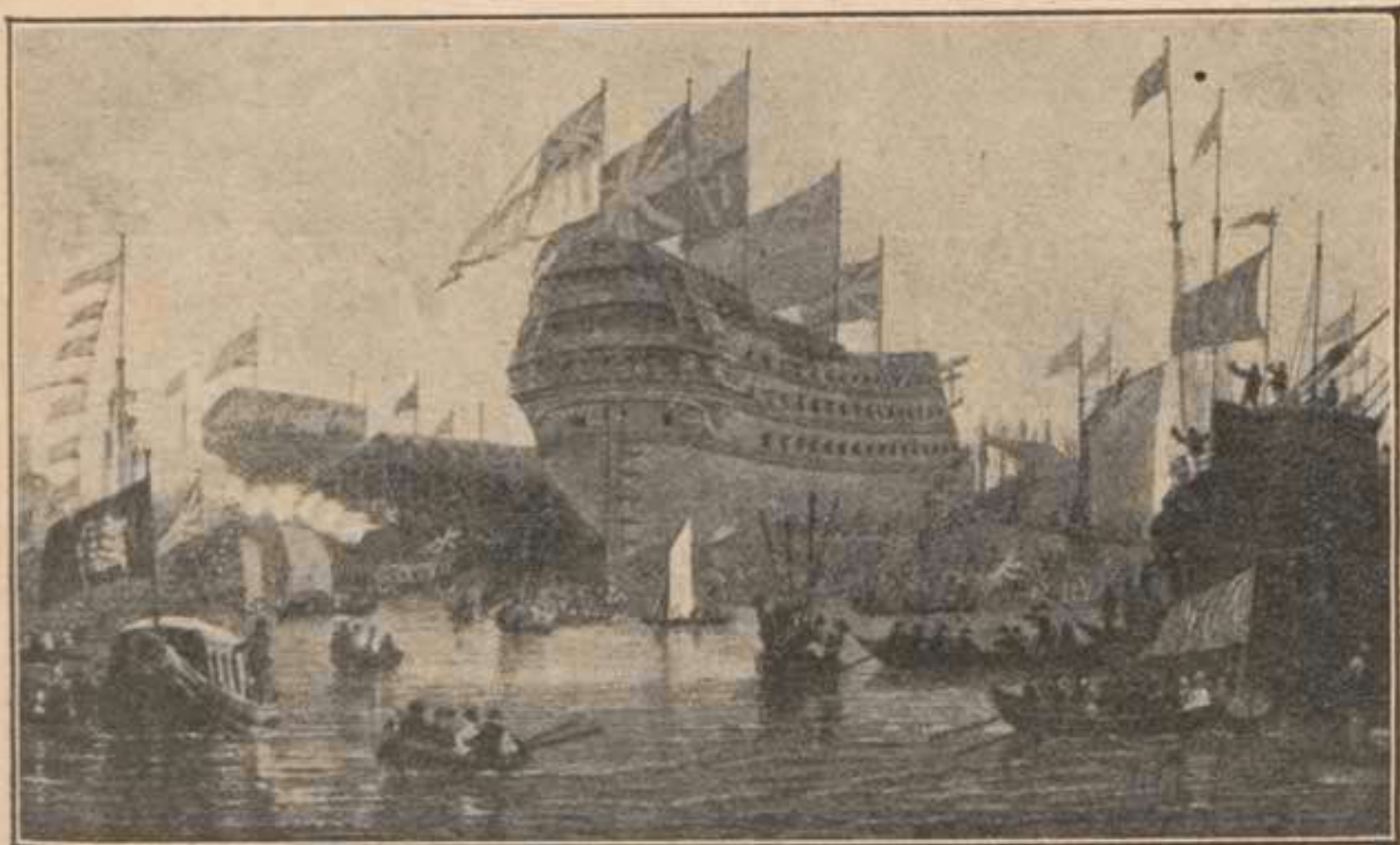
el costillaje y su forro, que constituyen el armazón esencial o casco, se construyen entre dos murallas de andamiajes colosales, de diez a doce pisos, donde los obreros pululan a millares — como los enanos en torno y por encima del cuerpo de Gulliver dormido, o como las hormigas por el abandonado esqueleto de un elefante —, provistos de todos los utensilios y máquinas inventados por las industrias del acero. Inglaterra, desde antigua fecha, y actualmente los Estados Unidos de América, son las naciones que poseen los más formidables astilleros o fábricas de construcciones navales.

Para cubrir el casco del *Mauritania*, por ejemplo, se necesitaron 26.000 placas de acero, de 12 a 16 metros de largo. Cada una de ellas pesaba de 4 a 5.000 kilos, y para desplazarlas se necesitaban grúas gigantescas. El trabajo de remarcarlas exigió el empleo de 4.200.000 roblones, cuyo peso total fué de 500.000 kilos. Estas cifras bastan para dar una ligera idea del titánico trabajo que representan las modernas construcciones navales.

La botadura. — Estas casas flotantes, construídas en tierra, deben ser luego depositadas en la superficie del mar. Esto es lo que se llama *botar al agua* los navíos.

Cuando se trata de grandes transatlánticos o buques de guerra, el acto del lanzamiento constituye, para la compañía naviera o la nación que lo ejecuta, una extraordinaria solemnidad. Se nombra una *madrina* del navío (generalmente una gran dama, reina, emperatriz, princesa o presidenta), y ésta hace con el buque lo que el cura con los recién nacidos, esto es, lo *bautiza*, dándole el nombre sonoro que se le ha designado. Para ello, la madrina rompe contra la proa una botella del mejor vino nacional, y al propio tiempo pronuncia el nombre de la nave. Con un rico martillo, de plata u oro — que hace las veces de

hisopo —, la madrina dá luego algunos golpes secos contra la proa, que son la señal convenida del lanzamiento. El astillero está empavesado, y ceñido por una inmensa muchedumbre de curiosos. Se hace un profundo silencio. La nave comienza a resbalar, casi insensiblemente; y los millones de kilos representados por su masa, al rozar con el lecho de andamiajes, llamado *cama*,

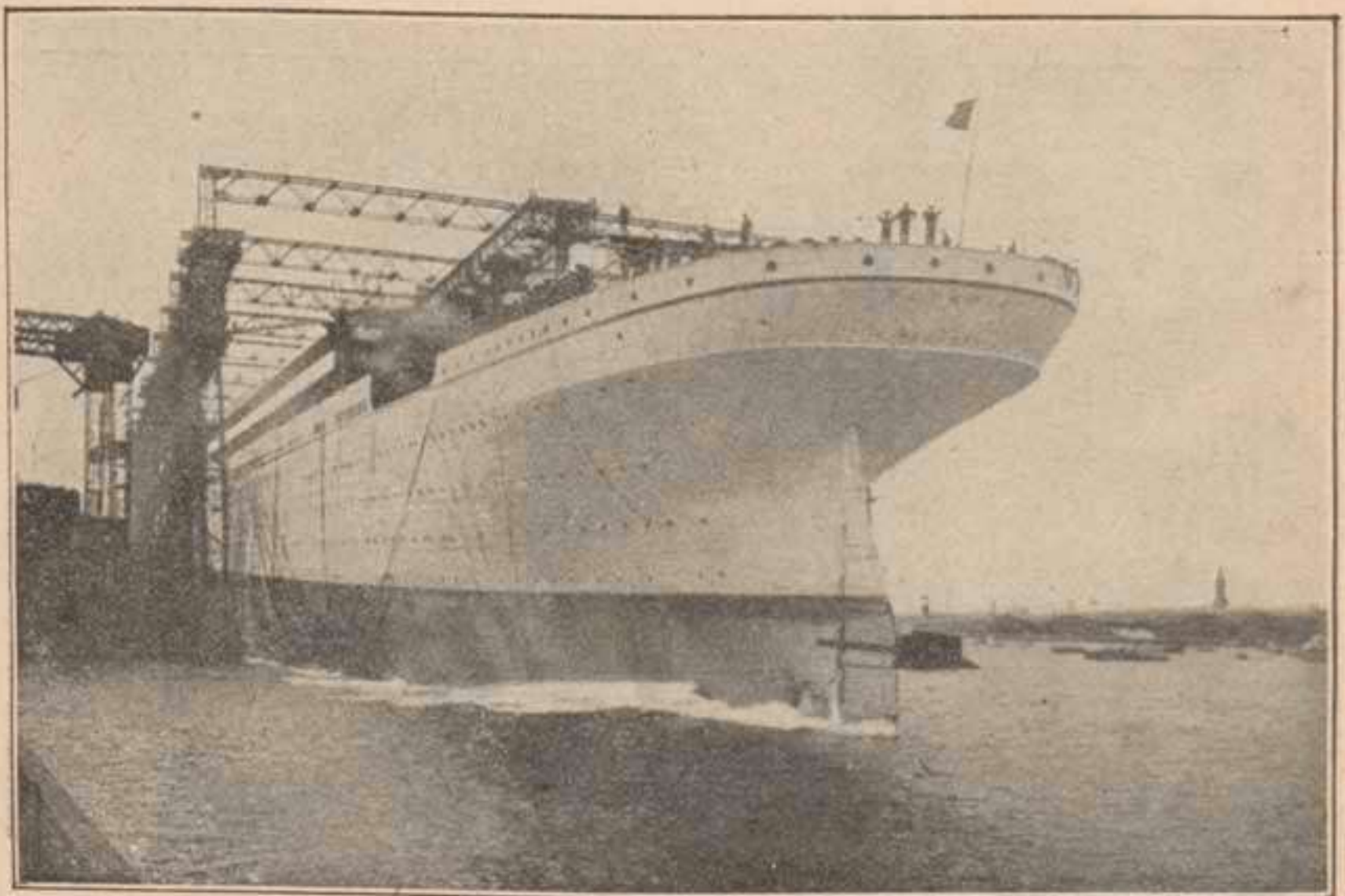


Botadura de un navío de guerra en 1814, según un grabado de la época

levantan majestuosamente densas nubes de polvo y de humo. Cuando el casco llega al final de la pendiente por donde resbala, la "roda" o parte de popa se hunde por primera vez en las aguas. La nave experimenta una leve y airosa sacudida al chocar con ellas. Y luego entra por entero en su nuevo elemento, y se queda inmóvil, flotando, mientras estallan todas las sirenas de los buques reunidos en torno al astillero, las bandas de música en-

tonan el himno nacional y la muchedumbre prorrumpe en aclamaciones estentóreas.

Al día siguiente, terminada la fiesta del lanzamiento, el trabajo prosigue, como los solícitos cuidados que se prodigan a un recién nacido, después del bautizo. La nave sólo tiene todavía el casco. Y entonces se procede a llenarlo y distribuirlo,



Botadura de un transatlántico moderno, el «Olympic»

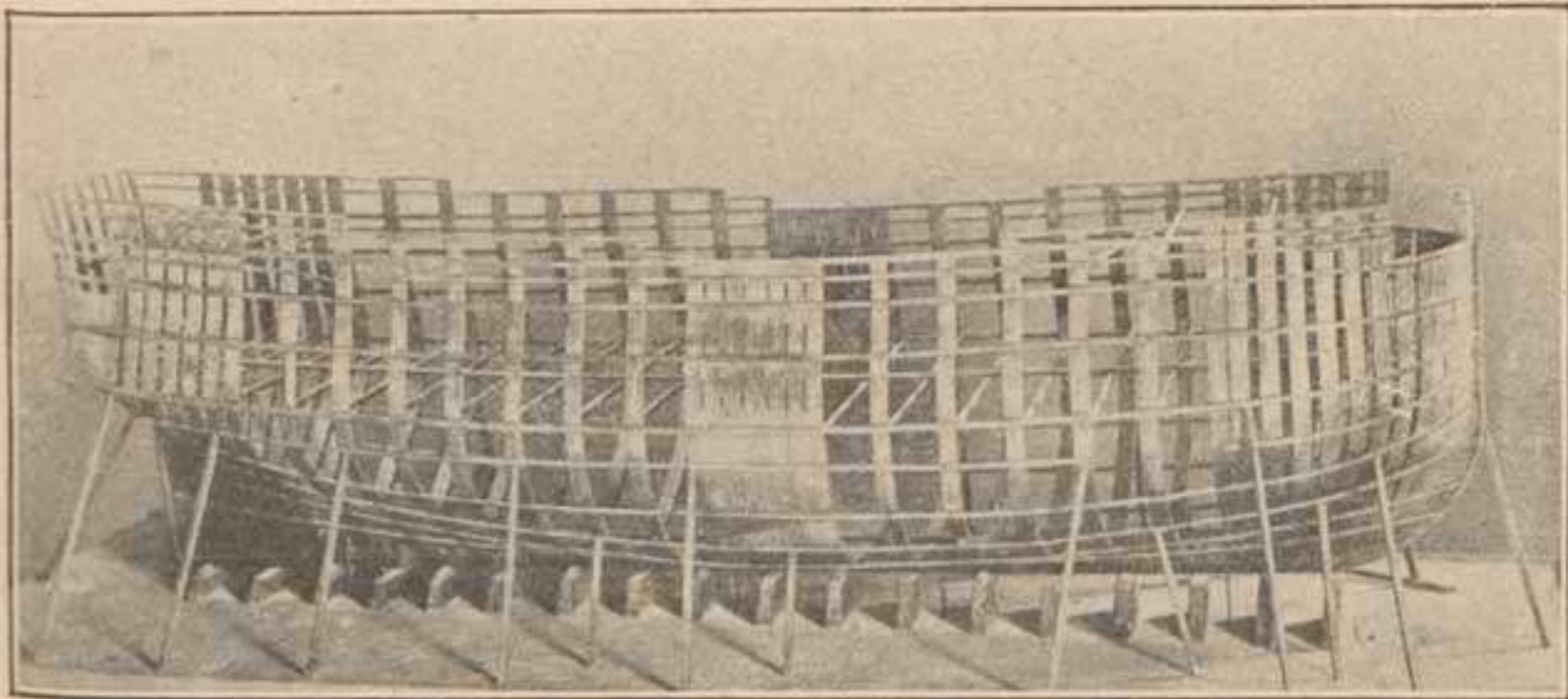
montando las máquinas y los camarotes; la arboladura, si el barco es de vela, y el artillado, cuando es de guerra.

Una legión de carpinteros, cerrajeros, tapiceros, electricistas, pintores, ebanistas, vidrieros, etc., etc., se encarga de dotar entonces al navío, si es un gran transatlántico, de todos los adelantos y comodidades propios de un palacio terrestre. Y cuando el buque es de batalla, se le dota de los mecanismos científicos

más perfectos y complicados, en cantidad tal, que sólo para enumerarlos y describirlos sumariamente se necesitaría un catálogo diez veces más extenso que el presente libro.

Es natural, pues, que los grandes navíos, de comercio o de guerra, sean un legítimo orgullo para las naciones que los construyeron. España posee algunos hermosísimos, tales como los transatlánticos *Reina Victoria Eugenia*, *Infanta Isabel*, y los cruceros *Jaime I* y *Alfonso XIII*.

Una industria que muere.— Este gran desarrollo del progreso mecánico aplicado a las construcciones navales, ha



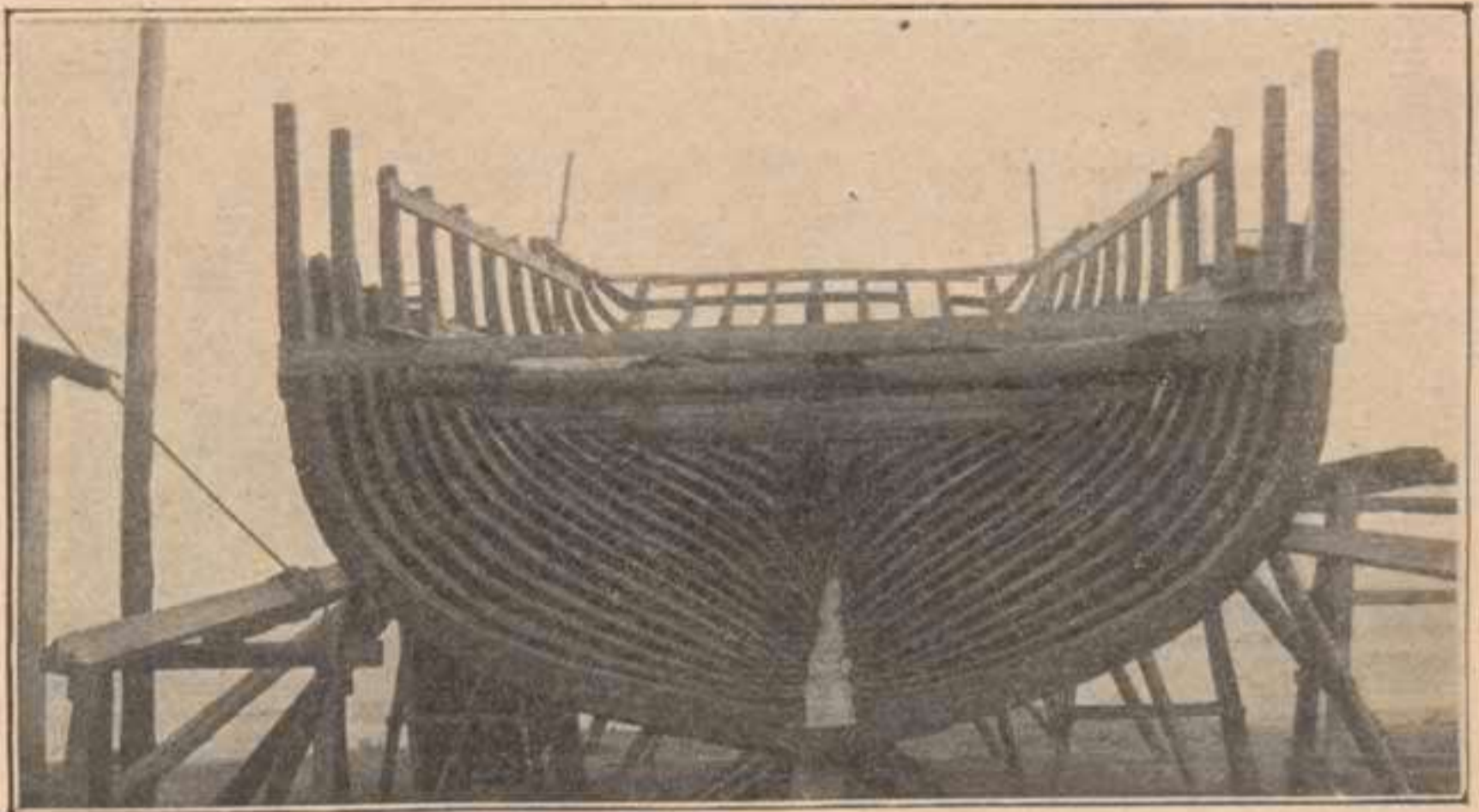
Modelo de un navío del siglo XVII, enramado y en construcción (Museo naval de Madrid)

sido, sin embargo, la causa directa de la rápida desaparición de una de las más bellas industrias que existían en el mundo: la de los pequeños astilleros costeros.

Durante siglos y siglos, mientras no se conocieron los cascos de hierro ni la navegación al vapor, no hubo tampoco ninguna necesidad de concentrar las construcciones navales en astilleros gigantescos y dotados de mecanismos costosos. Había, sí, talle-

res especiales para los grandes navíos y sobre todo para las esquadras. Pero la inmensa mayoría de barcos de vela y de remo, pescadores y traficantes, se construían en las mismas costas de su matrícula, a manos de esos obreros locales, expertísimos y muy amantes de su oficio, que se llamaron *carpinteros de ribera*.

En cada localidad marítima, en cada playa importante, al



Construcción de un velero en una playa. — Las cuadernas se unen insertándolas en la quilla, como si fueran las costillas de un gigantesco cetáceo

lado mismo de los pescadores y los marineros, había un pequeño, modesto y admirable taller que les construía sus embarcaciones. Para ello se utilizaban, sin grandes gastos innecesarios, las maderas que producían los bosques de la comarca, pinos, hayas, encinas, robles o abetos. Las naves adquirían, con ello, un aspecto singular y pintoresco, como producto de técnicas tradicionales y de materiales en cierto modo exclusivos. El trabajo de esos humildes astilleros dispersos a orillas del mar, tenía un encanto local y penetrante, que le daban la idiosincrasia de los

obreros, sus sencillas costumbres, su amor al oficio y los pintorescos distintivos de sus cofradías y gremios. Las naves salidas de esos talleres conservaban un imborrable sello de su procedencia, como frutos de una sabiduría tradicional y localizada. Y bastaba ver sus mascarones de proa, el pintado de sus cascos, el matiz de sus velas, o el nombre popular que tenían, simple y devoto como un lema de cancionero, para fijar su procedencia.

Fué aquel el tiempo de los rumbosos bergantines vascos, de los sólidos faluchos catalanes, de las esbeltas goletas gaditanas. Mas todo, o casi todo eso, se ha echado a perder. Los buques de hierro han ido arrinconando a los barcos de vela. La competencia de los grandes astilleros mecánicos, con sus ingenieros y sus inventores, ha muerto la industria de los pobres y humildes carpinteros de ribera. En poco menos de un siglo, la derrota de esos constructores tradicionales ha sido completa. Y ya casi no queda en todo el litoral español, ni rastro de aquel sonoro y alegre repiqueteo de mazos, junto a la orilla; de aquellos cos-



Los «carpinteros de ribera» cubriendo el casco del velero en construcción

tillares de naves en construcción, expuestos al sol como esqueletos de ballenas o monstruos marinos; de aquel típico aroma de brea, que flotaba, al atardecer, como un perfume de paz marinera, sobre las playas desiertas; de aquellos gangosos acordeones que resonaban en las romerías de los carpinteros; de aquellos faluchos y bergantines que eran como rústicas ermitas flotantes, llevando a bordo todo el incienso de nuestras costas y de nuestras antiguas colonias; ni de aquellos nombres de nave — *Santa María, San Telmo, Dos Hermanas, Pilar, La Albufera, Giralda, Cabritilla, Mosteiro y Guernica*, — que parecían arrancados de un cancionero popular ribereño.



EL HOMBRE Y EL MAR

El mar antiguo

MEMORIAS DE UN VIEJO MARINO

He tenido fama de indolente y optimista, de indiferente y apático. Según la gente de mi pueblo, la indolencia mía ha sido de esas extraordinarias: borrascas, tempestades, rayos, truenos, nada ha logrado sacarme de mi pasividad habitual.

Se han inventado anécdotas acerca de mi frialdad y de mi indiferencia. Una vez, un juramentado de Filipinas vino a mí, con el yatagán levantado, a cortarme la cabeza; yo le miré y bostecé de fastidio.

Es indudable que el fondo mío de pereza, de indolencia, ha dado pábulo a estas historias, no lo niego; lo inaudito para mis panegiristas o para mis detractores, sería si oyeran que con frecuencia me lamento de mi manera de ser. La preocupación por conseguir un fin nos intranquiliza a todos los hombres, aun a los más desaprensivos, aun a los más indolentes, y yo, por mi parte, hubiera deseado vivir todavía más en cada hora, en cada minuto, sin la nostalgia del pasado ni la ansiedad por el porvenir.

Este deseo es consecuencia de mi fondo de epicurismo y de la decantada indolencia que tanto me han reprochado, y que sin duda desarrolla y exagera la vida del marino.

Realmente, el mar nos aniquila y nos consume, agota nuestra fantasía y nuestra voluntad. Su infinita monotonía, sus infinitos cambios, su soledad inmensa nos arrastran a la contemplación.

Esas olas verdes, mansas, esas espumas blanquecinas donde se mece

nuestra pupila, van como rozando nuestra alma, desgastando nuestra personalidad, hasta hacerla puramente contemplativa, hasta identificarla con la naturaleza.

Queremos comprender al mar, y no le comprendemos; queremos hallarle una razón, y no se la hallamos. Es un monstruo, una esfinge incomprensible; muerto es el laboratorio de la vida, inerte es la representación de la constante inquietud. Muchas veces sospechamos si habrá en él escondido algo como una lección; en momentos se figura uno haber descifrado su misterio; en otros, se nos escapa su enseñanza y se pierde en el reflejo de las olas y en el silbido del viento.

Si a uno le coge mozo, como a mí, el mar le moldea de una manera definitiva, le hace marino para siempre; al que de niño se entrega a su poder con el alma cándida, con la inteligencia virgen, le convierte en su esclavo.

Para el pescador, para el hombre ignorante y sencillo que no puede apoyar sus ideas en las bases de la ciencia, el mar es un tirano, le engaña, le adula, le seduce, le ahoga. Para el pobre marinero, el mar es el *summum* del interés, del encanto, de la variedad. Esos trabajadores míseros cuya vida es una continua lucha y un esfuerzo titánico y desproporcionado, son muchas veces felices, y el mar, su enemigo, el mar, el monstruo incomprensible, llena su existencia y hace su felicidad.

Para nosotros los marinos de altura, el mar es principalmente una ruta, es casi exclusivamente un camino. ¡Pero qué camino!

Yo no olvidaré nunca la primera vez que atravesé el océano. Todavía el barco de vela dominaba al mundo.

¡Qué época aquélla! Yo no digo que el mar entonces fuera mejor, no; pero sí más poético, más misterioso, más desconocido.

Hoy, el mar se industrializa por momentos; el marino, en su barco de hierro, sabe cuánto anda, cuándo va a parar; tiene los días, las horas contadas... Entonces, no; se iba llevado de la casualidad, de la buena suerte, del viento favorable.

En aquel tiempo, todavía el mundo estaba mal conocido, todavía

había derroteros tradicionales y una inmensidad de océano en blanco, jamás visitado por el hombre. Como el caminante en el desierto sigue las huellas de otro, el marino en alta mar seguía la derrota de los antiguos nautas. Así, los que se dirigían al Cabo de Buena Esperanza, al llegar a las islas de Cabo Verde marchaban al Brasil, obedientes a la rutina y al viento, y atravesaban el Atlántico de nuevo.

Entonces, en la mayoría de los buques se deducía la situación más por conjeturas que por cálculos; los instrumentos de navegación empleados por la generalidad de los marinos, tenían errores de grados enteros. Claro que en Londres y en Liverpool había ya admirables sextantes y círculos de reflexión; pero muchos capitanes no sabían usarlos y navegaban a la antigua.

La variedad de formas y de aparejos era extraordinaria. Todavía se veían en los puertos, alternando con los bergantines y las fragatas vulgares, las carabelas turcas, las saicas grecorromanas, las polacras venecianas, las urcas de Holanda, los síndalos tunecinos y las goletas toscanas.

Todavía en el mundo había piratas, todavía había negreros, males todos — ¿quién lo duda? —, peligros que obligaban al marino a tomar ante los hechos una actitud gallarda. Todos estos riesgos exaltaban la imaginación, aumentaban el valor, daban el pensamiento de luchar contra el mal y de vencerlo.

A la gran barbarie del mar, correspondía la barbarie de su servidor el marino; a la brutalidad del elemento salobre, la brutalidad humana. En aquella época, un marino volvía a su rincón, con un anillo en la oreja, una pulsera en la muñeca y una cacatúa o una mona en el hombro.

Un marino, entonces, era algo extrasocial, casi extrahumano; un marino era un ser para quien la moral ofrecía otros aspectos que para los demás mortales.

— Te preguntarán cuánto has hecho — decían los padres a sus hijos, que se lanzaban a la aventura —, no cómo lo has hecho...

Hoy, el mar ha cambiado, y ha cambiado el barco, y ha cambiado

el marino. De aquellas airosas arboladuras que tanto nos entusiasmaban, no quedan más que esos palos cortos para sostener los vástagos de las poleas; de aquellas maniobras complicadas, nada se conserva.

Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante, como la ciencia..., una maquinaria en eterna transformación.

Antes, el capitán era un personaje sabio, un tirano de un poder inaudito, un hombre que tenía que bastarse a sí mismo; hoy es un especialista injerto en un burócrata.

Hoy, es la máquina la impulsadora del barco, algo exacto, matemático, medido; antes, era el viento, algo caprichoso, impalpable, fuera de nosotros. "Llevamos al Ángel de la Guarda en la lona de nuestras velas", me decía don Ciriaco, un viejo capitán de fragata, muy inteligente y muy romántico. "Llevamos la fuerza en nuestra carbonera", puede decir un capitán de hoy.

El carbón, ese dios modesto, pero útil, ha reemplazado las alas del poético Ángel de la Guarda que llevábamos en nuestras velas, y ha cambiado las condiciones del mar.

Antes, el mar era nuestra divinidad, era la reina endiosada y caprichosa, altiva y cruel; hoy es la mujer a quien hemos hecho nuestra esclava.

Nosotros, marinos viejos, marinos galantes, la celebrábamos de reina y no la admiramos de esclava.

Seguramente, no; el mar entonces no era tan bueno como hoy, ni tan pacífico; pero sí más hermoso, más pintoresco, un poco más joven. La belleza del mundo y del mar dependía, en gran parte, de su rutina y de su inmovilidad.

El mapa espiritual del universo de aquella época era como un plano de diferentes colores, en donde se apreciaban, no sólo las entonaciones fuertes, sino los más ligeros matices.

Hoy, estos matices se pierden; el mundo lleva el camino de confundir y borrar sus colores. Hoy, un japonés es un señor civilizado vestido a

la europea; un polinesio va como turista a la Meca, en un magnífico paquebot de quince mil toneladas. La musa del progreso es la rapidez: lo que no es rápido está condenado a morir.

Todo ello es mejor, ¿quién lo duda? Indica más civilización; pero para el que todavía conserva en la retina el recuerdo del mar antiguo, para ése, la confusión moderna es un espectáculo lamentable.

.....
¡Oh, gallardas arboladuras, velas blancas, fragatas airosas con su proa levantada y su mascarón en el tajamar! ¡Redondas urcas, veleros bergantines! ¡Qué pena me da el pensar que vais a desaparecer! ¡Amable sirena, que te levantabas sobre las olas azules, para mirarnos con tus ojos verdes: ya no te verán más!

¡Oh, días de calma! ¡Oh, momentos de indolencia!

¡Cuántas horas no habré pasado en la hamaca, contemplando el mar, claro o tempestuoso, verde o azul, rojo en el crepúsculo, plateado a la luz de la luna y lleno de misterio bajo el cielo cuajado de estrellas!

Sí, yo me alegro de que mis hijos no quieran ser marinos... Y, sin embargo...

PÍO BAROJA

(Fragmento de *Las inquietudes de Shanti Andía*.)



II

LOS CAMINOS DEL MAR

¿CÓMO SE ORIENTAN LOS NAVÍOS?

Los caminantes de las aguas. — Dice un adagio popular, que todos los caminos conducen a Roma. Esta sentencia antiquísima, seguramente nacida en los tiempos en que de todos los pueblos cristianos de Europa partían caravanas de devotos y peregrinos, que se dirigían caminando a la Ciudad Eterna, contiene una curiosa enseñanza. La mayoría de aquellas gentes no había salido nunca de sus tierras natales. Y a pesar de ser pobres, de no tener conocimientos de geografía ni estar conducidos por guías expertos que les orientasen, después de más o menos tiempo y peripecias lograban llegar a Roma. Esto quiere decir que los caminos terrestres son relativamente fáciles, y que unas buenas piernas bastan para correr el mundo sobre tierra firme.

El peregrino anda durante todo el día; nunca le faltan sendas que seguir, porque la tierra está cruzada en todos sentidos por caminos y vericuetos que nunca se borran. Si duda, si vacila al llegar a una encrucijada, le bastará con preguntar al posadero del mesón más próximo o al pasante que le depare el azar. Al llegar la noche, o si le sorprende el mal tiempo, el peregrino se guarece en la hostería hospitalaria, en la primera casa de campo que encuentra a mano, o en una choza o covacha de pastor. Así, mientras no le fallen las piernas y la paciencia,

preguntando, mendigando y dando largos rodeos, un caminante en tierra firme puede llegar, no sólo a Roma, sino a todas partes.

Pero, ¿y los caminantes del mar? Aquí todo cambia por completo. El distintivo favorable de la superficie terrestre, es que está poblada. La característica adversa de la superficie del mar, es la de aparecer como un inmenso desierto. En el mar no hay caminos fijos; todos se borran y desvanecen. Apenas ha pasado un navío, el surco o estela que dejó en las aguas desaparece muy pronto. Aquí no hay mesones, ni poblados, ni cortijos donde guarecerse. Cuando sobreviene el mal tiempo, hay que poder soportarlo. Tampoco se ven pasantes a quienes preguntar: son tan raros, tan escasos, en comparación de la inmensidad marina, que están como perdidos en ella, sin probabilidades de cruzarse unos con otros en sus opuestos caminos. En el mar, la distinción entre el día y la noche, las etapas de fatiga y descanso que representan en tierra, no existen. Hay que caminar, hay que navegar siempre. En una palabra: así como en tierra todos los caminos llevan al caminante a todas partes, con la ayuda de todos, en el mar, por el contrario, ninguna ruta lleva a ningún sitio, a no ser por el propio esfuerzo. El caminante del mar, el marino, es un solitario que debe forzosamente bastarse a sí mismo.

Los instrumentos de la navegación. La brújula. —

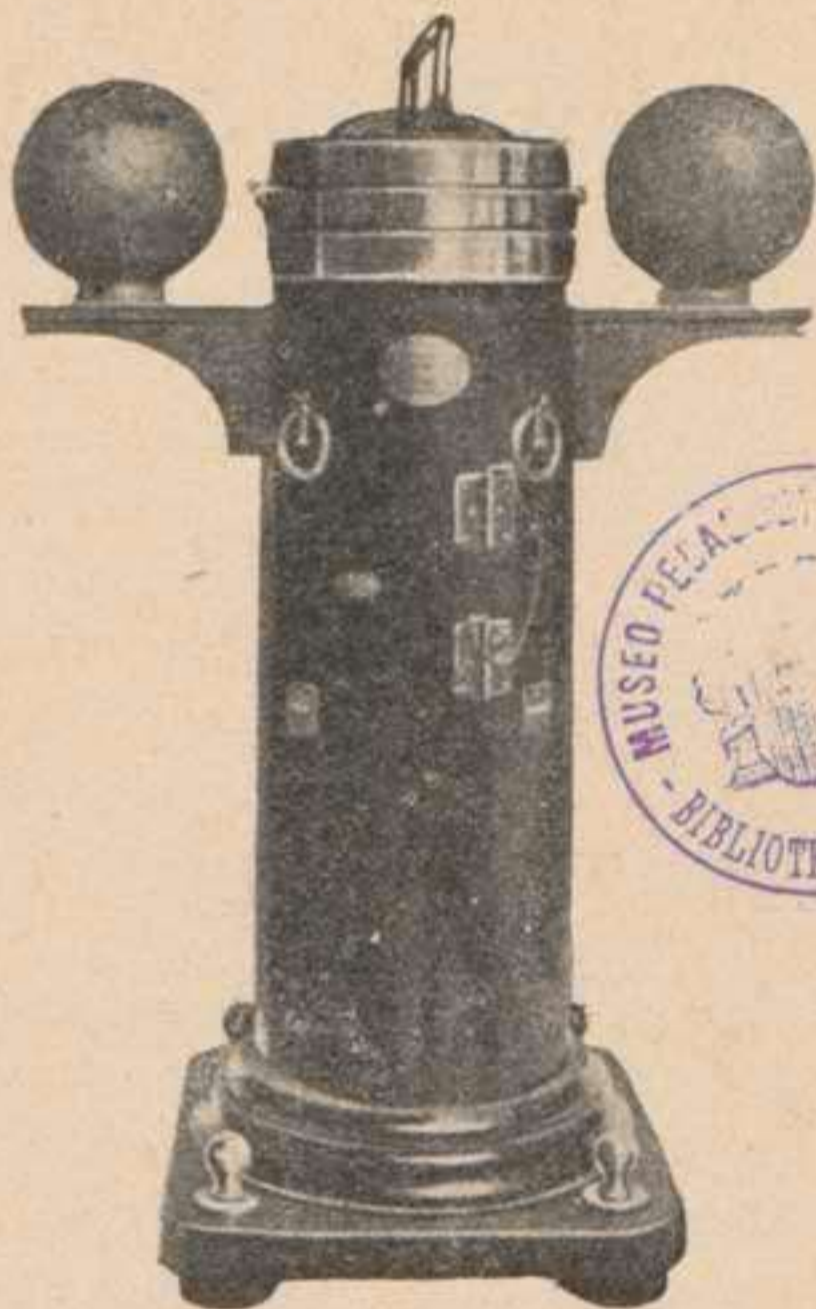
Ya tenemos un barco, de vela o de vapor. Ya está en el mar, con las áncoras levantadas, dispuesto a partir, la proa apuntando al lejano y misterioso horizonte. Y ahora ¿qué hacemos? ¿Acaso nos bastan el motor o las velas, para ir adelante? ¿Qué significa ese *adelante*? ¿En qué punto del horizonte se encuentra? Una vez estemos en marcha, ¿cómo sabremos si vamos o no hacia donde nos conviene ir?

Todo el arte admirable de la navegación consiste en saber contestar a estas preguntas. Cuando sólo se trata de navegar

por las proximidades de la costa, la cosa es todavía relativamente fácil, porque los ojos sirven para orientarse. No obstante, aun allí hay el peligro de perder de vista la tierra, ya que en todas partes es posible que sobrevenga, inesperadamente, la cerrazón de la niebla marina. Pero en alta mar, cuando no se divisa más que cielo y agua, la vista sirve de muy poca cosa. Allí se necesitan instrumentos más finos y seguros que los sentidos humanos. El principal es la *brújula*.

Trátase de un aparato que tiene algo de maravilloso, pues ha sido el verdadero propulsor y el guía de todos los grandes descubrimientos marítimos. Se compone de un cuadrante en cierto modo parecido al de un reloj, pero con la diferencia de que en vez de estar dividido en 12 partes, correspondientes a las horas, ese contiene 32, que se refieren a la dirección de los vientos; y de una sola aguja, que tiene la propiedad característica de señalar constantemente, sea cual sea la orientación del aparato, el Polo Norte. El cuadrante se llama *rosa de los vientos*, y la aguja es una *aguja imantada*.

La extraordinaria utilidad de la brújula salta a la vista. Puesta en el interior de un navío, en alta mar, donde todo



El compás de bitácora, donde se instala la brújula o rosa de los vientos. Dos bolas de acero, situadas una a cada lado, contrarrestan en parte el efecto que sobre la aguja imantada produce la gran masa metálica de un buque de hierro

es inestabilidad e incertidumbre, indica siempre hacia dónde está el *Norte*, y por añadidura permite deducir la dirección de los restantes puntos cardinales, *Sur*, *Este* y *Oeste*. Estos



La rosa de los vientos

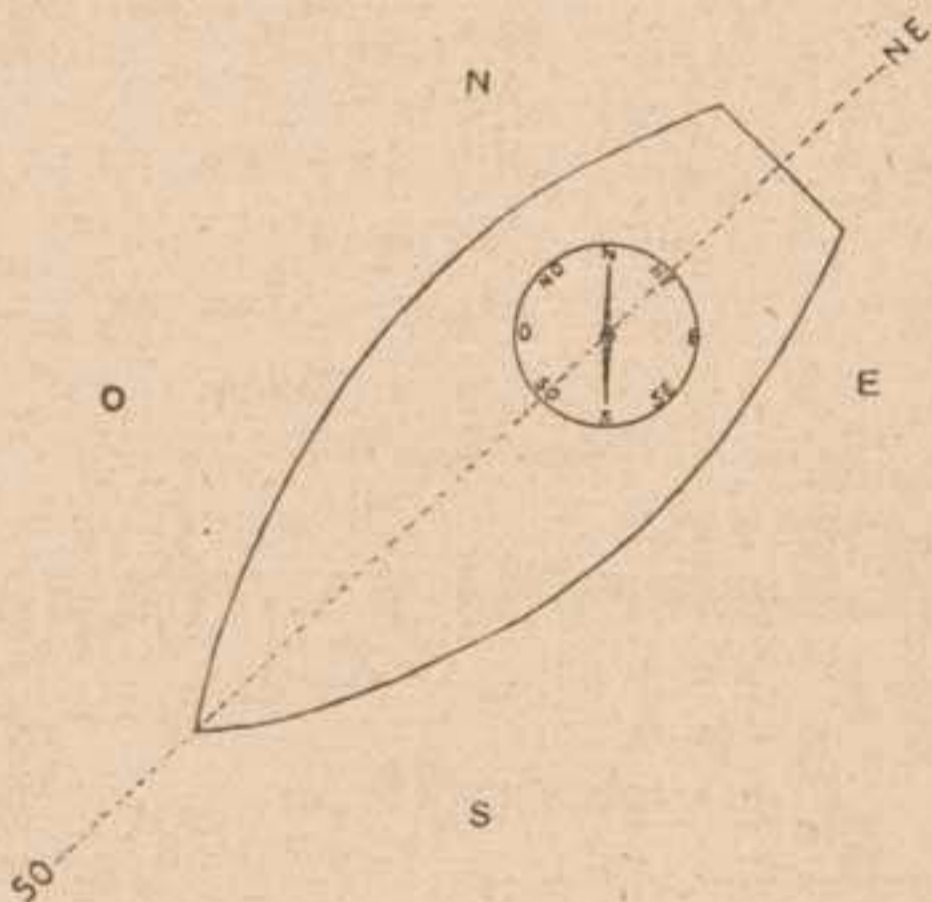
y sus grados intermedios (*Noreste*, *Noroeste*, *Suroeste*, *Sur-suroeste*, *Oeste-Suroeste*, etc., etc.) están minuciosamente marcados en la rosa de los vientos, mediante sus divisiones o partes, que también se llaman rumbos. Poniendo, pues, la quilla o eje del navío en la misma dirección del rumbo que se desea seguir, se obtiene la seguridad de que la nave marcha hacia su destino.

El esquema de la página 33, por ejemplo, indica la posición, regulada mediante la brújula, de un navío al que le conviene hacer rumbo hacia el *Oeste-Suroeste*, donde se halla el puerto que desea abordar.

No obstante, para determinar con precisión el rumbo de un navío, hay que tener en cuenta y corregir las *desviaciones* que sufre la aguja imantada de la brújula, a causa del magnetismo terrestre y de la atracción que sobre ella ejercen las masas de hierro existentes en el buque; de suerte que la exactitud deseada sólo se obtiene mediante varios cálculos y observaciones complementarios, cuyo conocimiento constituye una de las principales ramas de la técnica naval del marino. En los buques de madera, naturalmente, las desviaciones de la brújula son menos sensibles, porque la carencia de chapas férreas en el casco y maquinaria disminuye las causas de perturbación.

Los pueblos antiguos de Europa no conocían este instrumento maravilloso. Parece ser que los inventores, o por lo menos los que se sirvieron de la brújula con anterioridad a los demás pueblos históricos, fueron los chinos, cuya sutil y refinada

inteligencia ha precedido en muchos descubrimientos a la de los países occidentales. Los chinos utilizaban ya la brújula unos mil años antes de la Era Cristiana. Ellos comunicaron este precioso invento a los árabes, quienes a su vez lo trajeron a Europa y lo difundieron por Occidente. Esto ocurrió en tiempo de las Cruzadas, hacia el siglo XII. Hasta entonces, todos los pueblos navegantes del Mediterráneo y el Atlántico — egipcios, persas, fenicios, griegos, cartagineses, romanos, normandos y godos —, carecieron de este instrumento esencial, y para orientarse en alta mar se servían de procedimientos empíricos, tales como el curso del Sol y el caminar de los astros en el firmamento nocturno.



Esquema de un barco con rumbo al Suroeste

Las cartas de navegar. — Así como el viajero o excursionista que llega por primera vez a una ciudad o comarca desconocida, necesita llevar consigo uno o varios planos que le sirvan para orientarse en sus paseos y correrías, del mismo modo el navegante se ve obligado a recurrir con frecuencia a los mapas marinos. A éstos se les llama *cartas de navegar*. En sus hojas, que son como un itinerario gráfico del viaje, los capitanes y patrones de las naves van trazando, por medio de una raya indicadora, el derrotero que siguen.

Las cartas de navegar son documentos preciosos para juz-

gar el desarrollo del ingenio humano. Comparándolas unas con otras, desde las más remotas hasta las actuales, puede seguirse con la vista la evolución ascendente que han venido experimentando los conocimientos geográficos a través de los siglos. La forma de la tierra, el contorno de los mares, la situación de las islas y los continentes, las indicaciones sobre la fauna y la flora de los países remotos, varían en las cartas marinas según el siglo a que pertenecen. Hoy las viejas cartas griegas, que los eruditos han podido reconstruir, nos dan del mundo una idea que nos parece infantil. Están plagadas de errores y de fantásticas hipótesis. En cambio, las del siglo XV, contemporáneas de Cristóbal Colón, asombran ya por el detalle y las profundas presunciones que contienen.

Una de las más famosas y bellas cartas de navegar, que aún se conservan, de los siglos de oro de la geografía naval, la tenemos en España. Es debida al famoso navegante Antonio de Vallseca. Se conserva en los archivos del "Institut d'Estudis Catalans", de Barcelona, y dicese, con fundamento, que fué la que empleó en sus viajes Américo Vesputio, a quien debe su nombre el Nuevo Mundo.

Correderas, sextantes y cronómetros. — Para poder marcar exactamente la posición del navío en un momento determinado, al capitán no le bastan las indicaciones que le da la brújula. Tiene que recurrir, por lo tanto, a otros procedimientos.

Uno de ellos consiste en averiguar la marcha del navío, es decir, *lo que avanza por hora*. Esto se consigue mediante la *corredera*. Llámase así un aparato muy sencillo, compuesto de una pequeña hélice sumergida en el agua y que se lleva a remolque del navío, por medio de un cable tendido a popa. Al girar la hélice al impulso que la arrastra, marca, según su mayor o menor velocidad, el camino recorrido. La corredera, pues,

se parece mucho a los taxímetros o cuentakilómetros que usan los automóviles, aunque la exactitud de aquélla es inferior.

Otro de los procedimientos marinos para fijar la posición de un buque, desde a bordo mismo, es el cálculo de observación astronómica, vulgarmente conocido por la frase *tomar la altura*. La altura que se pretende tomar es la del sol o, en su ausencia, la de algún otro astro. Esa operación se efectúa por medio de un aparato especial, llamado *sextante*, cuya misión consiste en medir ángulos. Y como para realizar este cálculo se necesita previamente conocer la hora exacta, de ahí que los *cronómetros* de marina sean los más finos y famosos del mundo, y que a bordo se les haga objeto de una vigilancia y un cuidado especiales. A pesar de ellos, las variaciones cronométricas son causa de frecuentes errores en esos cálculos astronómicos.



Oficial de guardia, en un velero, tomando la altura del sol, mediante un sextante

La T. S. H. — Para evitarlos, se cuenta en la actualidad con uno de los más novísimos y portentosos descubrimientos humanos: la *telegrafía sin hilos*. La mayoría de los buques que hoy surcan los mares, llevan a bordo una estación telegráfica de esa clase. Y gracias a ella pueden recibir las indicaciones

astronómicas exactas que desde tierra les envían los grandes postes mundiales. La torre Eiffel, de París, por ejemplo, señala diariamente las *12 de la noche*, en el instante preciso, a todas las naves que se hallan en el mar. Estas recogen puntualmente, en sus aparatos, el misterioso aviso, y regulan sus cronómetros con exactitud matemática.

Un capitán *de altura*, es decir, el comandante de un buque que realiza travesías de alta mar, está obligado a hacer personalmente o con ayuda de sus subordinados, por lo menos cada 24 horas, todos los cálculos y operaciones necesarios para marcar en la carta de a bordo el punto exacto en donde se halla el navío. Haciéndolo así, aun después de una larga travesía (30 días, por ejemplo), sin haber visto en todo ese tiempo la tierra firme, se puede fijar casi exactamente la posición del buque, con un error máximo de tres o cuatro millas marinas.

Compases giroscópicos y marcadores de rumbo.—

En los grandes buques modernos la orientación se obtiene por medio de un aparato especial, el *compás giroscópico*, que es la antigua brújula ultraperfeccionada. Pero lo más curioso es que en Francia, Inglaterra, los Estados Unidos y Alemania, se emplean ya actualmente, y con innegable éxito, unos mecanismos sutilísimos, llamados *marcadores de rumbo*, que trazan automática y simultáneamente, en la carta marina de a bordo, un gráfico de lo que anda el navío, es decir, de su *velocidad*, y al mismo tiempo su itinerario o el *rumbo que sigue*.

Este invento increíble, que substituye con ventaja los cálculos humanos por el ciego pero certero trabajo de una máquina, se implantó por primera vez en la marina de guerra de Francia, y se debe a un francés, el teniente de navío M. Baule. El aparato se compone, esencialmente, de una mesita de hierro dulce, que se desplaza o mueve muy despacio, mediante un

electroimán conectado con la corredera de a bordo, y un motorcillo dependiente del compás giroscópico. Una fina bolita de acero, recubierta de un fieltro entintado, va dibujando en la carta marina extendida sobre la mesa, y obedeciendo a las ligeras oscilaciones del aparato, una línea sinuosa y quebrada que corresponde exactamente al rumbo seguido por la nave.

En un mismo buque puede haber instalados varios aparatos de esos; de suerte que todos los oficiales superiores, sin moverse de sus cámaras y sin la menor molestia, con sólo mirar a la mesita móvil, pueden observar la marcha del navío simultáneamente con el piloto de guardia.

La previsión del tiempo. — Si los excursionistas terrestres, antes de emprender un viaje, una ascensión o una jira, tienen buen cuidado de consultar las probabilidades que presenta el cariz del tiempo, es natural que a los marinos les interese todavía mucho más este problema meteorológico, que es capital para ellos. Como antes decíamos, los caminantes pueden casi siempre refugiarse en alguna parte, caso de que les sorprenda el mal tiempo; pero en el mar, es muchas veces imposible. De ahí la legendaria perspicacia que la gente marina tiene en prevenir los cambios atmosféricos.

El marino costeño, el pescador de ribera, a fuerza de experiencia y de años llega a poder precisar con admirable exactitud sus pronósticos, con su sola observación personal; y no es raro el caso del viejo "lobo de mar", a quien le basta escrutar con la vista el horizonte, la dirección del viento y el cariz del oleaje, para predecirnos con una adivinación casi infalible el tiempo que reinará al día siguiente. Mil detalles sutiles, desconocidos del profano y hasta del marino forastero, le sirven de indicios seguros.

Pero eso no basta en la navegación de altura. Cuando se

trata de surcar la extensión de los océanos, para predecir el tiempo se requieren procedimientos y datos más complicados y científicos, menos instintivos. Para conocer las posibles variaciones y la fuerza del viento, la proximidad de los temporales o calmas,



Nubarrones en la costa

los marinos de altura disponen de tres instrumentos esenciales: el *barómetro*, que indica el grado de la presión atmosférica, el *termómetro*, que señala la temperatura, y el *psicrómetro*, que fija el grado de humedad del aire.

El marino se sirve, además, de unas *tablas* que indican el nivel barométrico normal correspondiente a cada región marina. Si el barómetro está por *encima* de ese nivel, será probable que

se desarrollen vientos procedentes del *polo más próximo*; y en caso contrario, si el nivel está *por debajo* de la normal, los vientos probables soplarán del *polo más distante*. Las observaciones hechas con el termómetro y el psicrómetro son parecidas a aquéllas. Y gracias a las indicaciones simultáneas de los tres aparatos,



Celaje marino a la puesta del sol

tos, el marino puede, en muchos casos, con diez o doce horas de anticipación, deducir los probables cambios del tiempo.

Actualmente, la previsión de los cambios atmosféricos comienza a realizarse de una manera superior y admirable, por el mismo procedimiento que anunciamos al tratar de la determinación de la hora, esto es, por medio de la T. S. H. Todas las grandes estaciones meteorológicas del mundo se hallan en co-

municación constante, gracias a ese invento; de modo que la marcha, la velocidad y dirección de las tempestades, observadas al paso, son perfectamente conocidas. Las noticias que de la tormenta se van recibiendo, quedan centralizadas en una estación principal de T. S. H., por ejemplo, la de la torre Eiffel, de París; y ésta las comunica sin pérdida de tiempo a todos los navíos dotados de un aparato receptor, que hoy son la inmensa mayoría. Así han podido evitarse ya grandes catástrofes, pues los navegantes, puestos sobre aviso acerca de la vecindad del temporal, a pesar de que a veces navegan en completa calma y sin indicio desfavorable alguno, corren a guarecerse en algún puerto o tuercen el rumbo, y así evitan el embate tempestuoso que les amenazaba. La ciencia humana, gracias a los ímprobos, pacientes y honestos esfuerzos de los sabios, va triunfando lentamente de las bárbaras fuerzas naturales.

Refranero marino español. — Pero hay todavía, y la habrá por mucho tiempo, una inmensa zona de la vida marinera que está como al margen de esos grandes descubrimientos e instituciones de la alta ciencia. Los pescadores costeros, los humildes del mar, no saben ni quieren saber nada de tamañas ventajas. La ciencia les parece cosa de magia, arte de prestidigitación, y la T. S. H., caso de querer oír hablar de ella, les repugna como algo diabólico, como casi todo lo que viene de las grandes ciudades. Aferrados a la tradición, a la rutina, y a su finísimo instinto marino, que van transmitiéndose de padres a hijos y de generaciones en generaciones, desde tiempo inmemorial, esas gentes sencillas prefieren atenerse a lo mismo a que se atuvieron sus antepasados. Durante siglos y siglos, su dolorosa experiencia del mar ha ido creando también entre ellos una especie de ciencia rústica y rudimentaria, que se expresa por medio de fórmulas simples, pintorescas, casi siempre exactas y siempre impreg-

nadas de relente marino y sabor popular. Los marineros españoles han llegado, así, a crearse un extenso y gustoso refranero, desconocido de la mayoría de las gentes cultas. He aquí algunas flores de ese jardín imaginativo que ha brotado a lo largo de nuestras costas hispanas, entre marejadas y vientos:

PROVERBIOS RELATIVOS AL CIELO Y A LAS NUBES

*Nubes barbadas,
viento a carretadas.*

*Cielo jaspeado,
viento fresco agarrado.*

*Nubes con franja o ribetes,
aferra bien los juanetes.*

*Si en forma de globo están,
viento o nieve traerán.*

*Después de lluvias neblina,
hacia buen tiempo camina.*

*Nube baja y como humo,
que trae agua presumo.*

*La niebla que al aclarar
se amontona en sitio dado,
el viento viene a anunciar
ciertamente de aquel lado.*

*Neblina en el valle,
pescador a la calle.*

*Neblina sobre la montaña,
pescador a la cabaña.*

*Noche de invierno sombría,
el siguiente hermoso día.*

PROVERBIOS RELATIVOS AL ASPECTO DE LOS ASTROS

*Sol no afeitado,
pronto es aguado.*

*La luna puesta a salida,
a vigilancia convida.*

*Luna amarilla o rojiza,
que lloverá profetiza.*

*Luna al salir colorada,
anuncia que habrá ventada.*

*Estrellas con luz brillante,
cambiará el tiempo al instante.*

PROVERBIOS RELATIVOS A TEMPESTAD Y CHUBASCOS

*Cielo claro y relampagueante,
tiempo bueno y sofocante.*

*Un trueno no repetido,
nunca buen tiempo ha traído.*

*Mucha luz y pocos truenos,
agua trae por lo menos.*

*Si relampaguea y truena,
viento habrá de donde suena.*

PROVERBIOS RELATIVOS A VIENTOS

*El Noroeste, aunque suave,
seco es, como el hombre grave.*

*Si del Sur el viento es,
botas de agua a los pies.*

*Si un Norte se te ha perdido,
por el Sur anda escondido.*

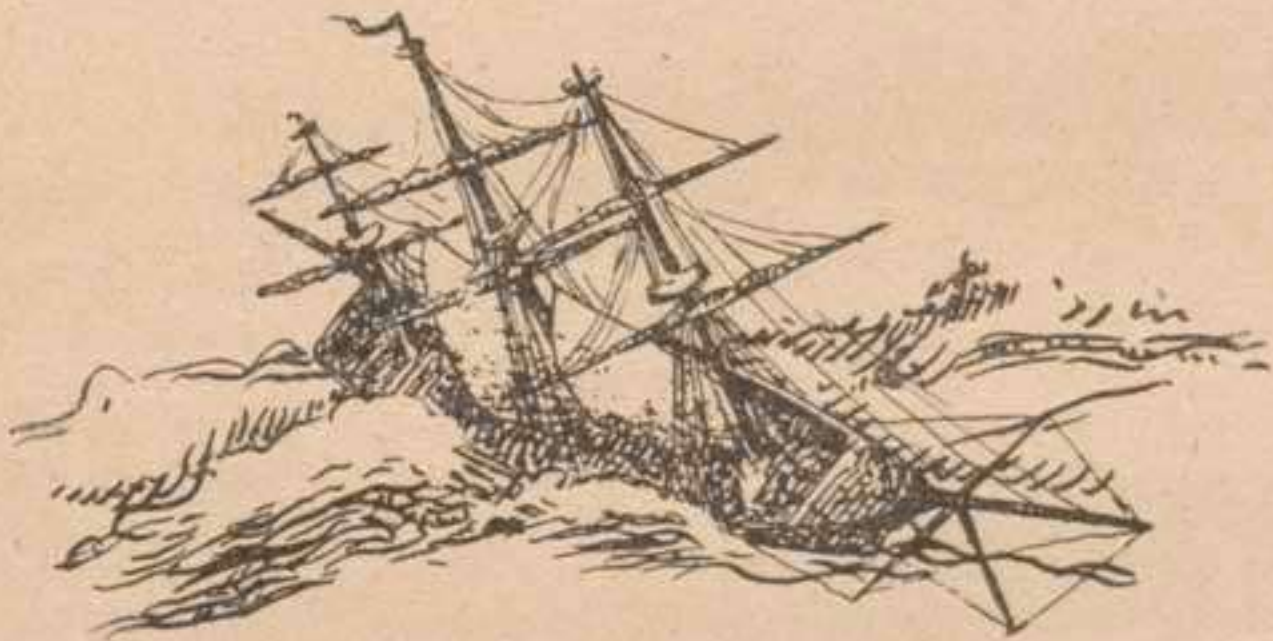
*A joven Norte y Sur viejo,
no les fies tu pellejo.*

*San Telmo en la arboladura,
mucho viento es lo que augura.*

*Mas si en la cubierta brilla,
pues cierra bien la escotilla.*

*Con tiempo muy seguro en el verano,
el sol conduce al viento por la mano.*

A eso se atienen los humildes del mar, y no a las invenciones modernas. Porque esa es la ciencia suprema que aprendieron de sus padres y abuelos, y que comprobaron experimentalmente, entre peligros y juegos, desde su más tierna infancia.



LOS CAMINOS DEL MAR

Una tarde de pesca

COSTA DE CATALUÑA

¡Qué tarde más espléndida! ¡Qué cielo tan azul, y qué revuelo de golondrinas y vencejos en todo el espacio visible! ¡Quién tuviera alas, como ellos, para solazarse libremente en los aires, hasta la lejanía, por encima de los campos y de las montañas! ¡Era muy triste tener que enchiquerarse en una aula cerrada, llena del tufo de la soleada y de la turba de párvulos! Vamos, ¡era una lata tener que ir a la escuela, dejar que las piernas colgasen de un banco, como cosas inútiles, cuando tenían fiebre de salir corriendo, y arrastrar por entre las letras de un libro la imaginación, atraída y fascinada por los chillidos de las golondrinas, el fluir de la brisa, y el temblor de cada hoja, de cada brizna de hierba! Era tristísimo, pero no quedaba más remedio: era necesario ir a la escuela. Y a ella me encaminaba yo lentamente, con las orejas gachas... ¡y una pena más honda! A cada paso me paraba a suspirar. ¡Dios mío, y cómo estaría de agallas el robledal! Las moras y endrinas ya debían haber madurado. ¡Ah, si hiciese novillos!...

Estaba llegando ya a la vista de la escuela, cuando una voz conocida me hizo estremecer de la cabeza a los pies. Era la voz de Volivarda, un muchacho pescador, que con un — ¡Eeeeh! — alargado me llamaba desde el fondo de una callejuela.

¡Ay, qué chico! ¡Vamos! ¿Y quién había de pensar en él?... En seguida se me alegró la cara y por la fantasía me pasó como una visión del mar y de la costa pintoresca. ¡Aquel muchacho y yo habíamos na-

dado juntos tantas veces! ¡Nos habíamos divertido tanto, pescando pulpos y cogiendo cangrejos en las rocas!...

— ¿Adónde vas, Volivarda? Acércate, hombre, que hablaremos. Anda, que tengo que entrar en la escuela.

— ¡Maldita sea! ¡La pena que me daría a mí, si me encerrasen en ella! ¿Y qué, tú vas ahí cada día? ¡Anda, haz novillos, concho!... Vente conmigo: ¡un día es un día! Vararemos el bote del tío Valencia. Nos lo deja para que vayamos a cogerle un cubo de erizos, ¿sabes?... ¡Es cosa hecha!... Yo sé una rendija donde los hay más espesos que los pelos de mi cabeza. Los cogemos en un santiamén, y aun nos quedará toda la tarde para pescar con volantín..., con uno de seis anzuelos, que traerá el Canario: ¡hay que ver!... Mira, ahora vengo de buscar caracollillos para el cebo. He cogido un pote lleno, ahí mismo, en los hinojos del Campoabierto. ¡Concho! ¡No eres hombre si no haces novillos!

Yo me rascaba la cabeza, pensativo, mientras iba escuchando. El corazón me palpitaba en el pecho, como una mariposa en el puño de un niño. ¡Oh! ¡Lo que me tentaban aquellas ofertas!

— En casa cenamos a las ocho — dije débilmente.

— A las siete y media estaremos de vuelta — me contestó Volivarda. Y viendo la desconfianza reflejarse en mis ojos, añadió, besándose el pulgar cruzado sobre el índice —: ¡Por esas!

En esto, las manos de alguien que se me había acercado por la espalda me taparon los ojos, y un hálito caliente me humedeció al mismo tiempo el cogote. Di media vuelta brusca, y me encontré de bruces con la placentera faz de Paiús, un muchacho gordo, recio y grasiento. Antes de volver la cara, lo había adivinado ya por el tufo de alquitrán y arenques podridos que despedía a todas horas. ¡Qué feo era ese muchacho! Tenía hinchados los carrillos, la nariz chata, y tan baldíos y desmayados los párpados, que para mirar necesitaba echar la cabeza atrás, como los que jugando a la gallina ciega procuran espiar por debajo de la venda que les tapa los ojos.

Me cogió por la cintura y me dijo:

— Tú eres de los nuestros, ¿eh? ¡Concho, lo que vamos a divertirnos esta tarde!

Mientras tanto, el otro lobito marino, Volivarda, que era alto, esmirriado, de color de centeno, carilargo, y con el pelo tan enmarañado que le brotaba a flecos por debajo del borde y por los agujeros de su apolillada barretina, me tiraba del brazo y me acariciaba el cogote.

¿Qué podía yo hacer? ¿Quién no hubiera, en mi caso, abandonado la escuela? Mi virtud fué incapaz de resistir una tentación semejante.

Mientras atravesábamos la aldea, me sentía alarmado. La conciencia me hurgaba por dentro, y a cada paso me parecía que iba a chocar con mi padre, de improviso, en la primera esquina. Pero al divisar la playa, el bote y el mar, todos los miedos y escrúpulos desaparecieron, como buhos dispersados por los rayos del sol. ¡Viva la libertad! ¡Viva la alegría! Remaríamos, visitaríamos caletas ocultas, quizás cogeríamos peces desconocidos; veríamos los bancos vivientes donde se crían las conchas irisadas que adornan las playas, y hallaríamos... ¡quién sabe lo que éramos capaces de hallar!...

— ¡Vivo, muchachos, que tendréis buen tiempo! — díjonos Valencia —. Ved qué alegre está la vieja del manto azul. Si gruñe como un perro, es porque encuentra las rocas duras de roer y porque las arenas le dañan las encías, pero no está de mala luna. Os mecerá sobre sus rodillas como una buena niñera. ¡Arriba, muchachos! El viento y la corriente os ahorrarán la mitad del trabajo y, a la vuelta, ya el viento habrá caído.

El Canario nos estaba aguardando, puesto a gatas delante del bote, dándonos cebo a los parales para botarlo al agua. Al verme me saludó con una sonrisa de simpatía.

Los marineros ancianos, que tomaban el fresco al pie de las peñas, a la sombra de los azulados pitacos, nos miraban con satisfacción y, charlando entre sí, nos señalaban con los tubos de sus pipas. Las mujeres que remendaban redes levantaban la cabeza y, bromeando, nos decían

a gritos: — ¡Alerta que no acabéis con el pescado! A ver si cogéis una serpiente marina.

Nosotros ni siquiera les contestábamos; charlad, ya podéis charlar; otra tarea nos absorbía. Estábamos pasando revista a la embarcación: — ¿Ya habéis tapado el agujero de desagüe? — ¿Dónde está la sásola? — Tampoco encuentro la caña del timón. — Mirad, Valencia, este estrabo se romperá a las primeras sacudidas. — Movíamos gran algazara. Y el bueno de Valencia nos mostraba lo que le pedíamos, contestaba a nuestras advertencias y reía como si le hiciesen cosquillas.

Un muchacho que acababa de arrojarse de cabeza al mar, desde lo alto de una roca costeña, se nos acercó nadando a grandes brazadas.

— ¿Me dejas, Volivarda? — gritó, con los ojos cerrados, después de escupir el agua que se le escurría de los cabellos y le entraba en la boca.

— ¡Vivo! — contestó Volivarda, lacónicamente.

El nadador salió del agua en seguida, dando diente con diente, resoplando y temblando. Con unas cuantas manotadas se sacudió el remojón que se le escurría por brazos y piernas, púsose la camisa y unos calzones de pana, atándoselos a los hombros mediante unas cintas que hacían las veces de tirantes, y ya estuvo a punto de marcha. Nosotros habíamos seguido varando sin aguardarle, pero llegó de sobras a tiempo. Apenas botamos la embarcación al agua, se agarró a la popa, saltó al interior, se apoderó de un remo y fué el primero en armar.

Luego, comenzó la boga, y entramos resueltamente mar adentro. Íbamos a cuatro remos, y el Canario llevaba el timón. ¡Qué ardor! ¡Qué entusiasmo! ¡Cuán grato era recibir, en las mejillas y en la frente, el soplo del viento impregnado de polvillo y rociadas salobres! Un fresco lebeche, juguetón e inquieto, volaba ampliamente sobre la llanura del mar, alborotando las aguas sin embravecirlas. Todo era vida y movimiento. Aquí y allí se desplegaban las olas, rodando, saltando y dando tumbos con embriagada alegría. Se encrespaban, irguiendo sus crestas verdes, finas, diáfanas, que flameaban un momento y luego se comprimían hasta romperse en copos de espuma. Unas se perseguían

amorosamente, besándose, al cogerse, con un lánguido y gracioso desmayo; otras se entreabrían suavemente, como unos labios que revientan de risa. Venían a palpar y golpear los costados del bote, como una banda de chicuelos curiosos, y se escurrían por debajo, dándole un esquinazo al pasar, o venían a estrellarse locamente en el tajamar de proa.

— *¡Salta, salta miralta!* — cantaba gozosamente el Canario.

Hacia el lado de tierra, en dirección al sol, era imposible mirar las aguas sin verse obligado a cerrar los párpados, llenos de lágrimas. Allí el mar fulguraba con relámpagos de oro y de azogue, y parecía diluirse en cascadas de vidrio pulverizado; y hacia la cala, en el remanso de poniente, las aguas amarilleaban como una gran balsa de aceite.

Un atún que pegó un bote en el aire, entre un torbellino de rocío, a pocos metros del bote, nos dejó inmóviles y boquiabiertos. — *¡Contra, qué pescado más grande!* — exclamamos a una. Y permanecemos alerta, acechando su reaparición; pero, a lo mejor, un recio bramido se llevó el encanto.

— *¡Vira, vira!* — gritó Volivarda —. Todos al remo ¡y con alma! El viento nos arroja hacia los escollos, ¡contra! ¿No oís cómo ladran esas rocas malditas?

En efecto: nuestra distracción nos había abandonado a la corriente, y ésta nos impelía hacia un peligroso paraje, a la punta de unas rocas que debíamos doblar para seguir la derrota de levante. Nos encontramos rodeados de escollos que, al refluir las aguas a su alrededor, asomaban aquí y allá su áspero lomo, y al volver el embate nos rociaban de espumarajos y chorros. Su rumor era espantoso, porque se acrecentaba al regolfar en las oquedades de las peñas, donde también el viento roncaba pavorosamente. Y no obstante, el tiempo era bueno; pero, al oír aquel estruendo, costaba esfuerzo creer que no acababa de desencadenarse un furioso temporal. Lo cierto es que estábamos desconcertados: unos bogaban, los otros ciaban, y el bote iba dando vueltas como si estuviese preso en un remolino, a riesgo de estrellarse contra un macizo rocoso. Suerte que Volivarda conservó la serenidad y logró tranquilizarnos.

— ¿De qué tenéis miedo, so gallinas? ¿Acaso no sabéis nadar todos? — nos dijo.

Y señalando el punto hacia donde debíamos poner la proa:

— ¡Vamos derecho a la hondonada, Canario! — gritó —. Los demás, que cierren los ojos, ¡y a bogar con alma! Aquí no gobierna nadie sino yo.

Una vez acordados, salvamos en un instante el peligro, dejando muy atrás los escandalosos escollos.

Y luego entramos en un remanso sombreado, donde la marejada casi no se dejaba sentir y en cambio se respiraba un aire suave, gratamente impregnado de olor a marisco. Allí descansamos un rato, y nos pusimos a pescar. Volivarda se apoderó del famoso volantín del Canario, lo cebó con los caracolillos que le descascaramos nosotros, y en seguida se puso a calarlo en el mar, hasta que el plomo llegó rozando a las algas del fondo. Hubo un momento de emoción. ¡Con qué afán nos asomamos a la banda, ansiosos de ver acudir los peces al aparejo!

El agua era purísima y estaba impregnada de una luz verdosa, que permitía distinguir hasta las más sutiles briznas de la hierba negruzca que tapizaba el fondo marino.

Al cabo de un momento Paiús me tocó el brazo, diciéndome:

— ¡Ahora, ahora! — Y entonces, tal como se levanta en torno de un caminante, al atravesar una ciénaga, una nube de moscas y libélulas que estaban escondidas entre los juncos y mimbreras, vi brotar de las praderas submarinas un enjambre de peces coloreados e inquietos que se alzaban en torno del volantín. Hervían, relampagueaban, subían, bajaban y mordían atrevidamente en el cebo, acometiéndolo con recias embestidas y disputándose los pedacitos que podían arrancar del anzuelo.

— ¡Concho, cuántos hay! — exclamaba el Canario. Pero Volivarda fruncía el ceño y murmuraba: — ¡Eso es porquería, escabeche!... No cogemos ni uno. Son niños de teta, y lo que a nosotros nos importa es ir por los viejos.

Siguiendo los consejos de Volivarda, de cuando en cuando dába-

mos un golpe de remo, para cambiar de sitio. Paiús estaba impaciente.

— ¿De qué diablos vendrá esta maldita suerte? — iba murmurando.

Y de pronto exclamó: — ¡Contra, ya lo sé! Hoy no me he santiguado —. Mojóse los dedos en el mar, como quien los mete en la pila del agua bendita, y se persignó devotamente —. ¡A ver si ahora, ¡concho! se deshace el hechizo!

Habíamos llegado a un soleado paraje, y de pronto vi proyectarse sobre el fondo marino, borrando la red de hilos luminosos que extendía allí el sol, la sombra gigantesca de dos peces que se escurrían como dos centellas. Tuve un sobresalto, pero no tiempo de gritar: — ¡Mirad! —. Ya Volivarda había cobrado rápidamente el aparejo y lo sacaba enjorado con dos largas pintaditas, coleteando aún, y mostrando por ambos lados la irisada coloración de su cuerpo, tan viva y tan fresca, que parecía imposible cogerlas sin mancharse las manos. ¡Dos pintaditas! ¡Con qué alborozo las recibimos a bordo! No creo haber gozado jamás de una tan pura alegría.

— ¡Ya está roto el hechizo! — exclamó Paiús —. ¡Cala, cala, Volivarda; afloja de nuevo: aprovecha la ocasión, mientras muerda esa gente!

La ocasión fué, en efecto, magnífica. Sacamos un sin fin de pintaditas preciosas, de serranos salpicados de oro y púrpura, de "estudiantes" vestidos de negra escama, de tordos, de vaquillas... ¡Qué sé yo lo que llegamos a sacar del agua! Basta decir que hasta cogimos una escorpina, pequeño monstruo de venenosa punzada, que fué mirado con terror y, aun después de muerto a golpes de sásola, nos dió que hacer para arrancarlo del anzuelo.

— ¡Alerta! — nos avisó Volivarda —. Eso es un pez maldito. Lleva clavados dos alfileres de bruja, que ni con la muerte pierden su veneno. Hay que cortarlos con el cuchillo y tirarlos. ¡Dios nós libre de poner el pie encima!

— Por feo y maldito que sea ese pescado — interrumpió el Cana-

rio, manoteando de gozo —, yo no quisiera en la sopa otra maldición que la suya. ¡Ni el mismo pejesapo es capaz de compararse con él!

— ¡Cierto! — exclamamos todos. Y Paiús se lamió los labios, como si la pura imaginación hubiese bastado para darles gusto.

Estábamos absortos en nuestra tarea. No nos dábamos cuenta del aire, ni del sol, ni del curso del tiempo. Y cuando, por fin, miramos en torno nuestro, ¡Virgen Santa!, la noche se nos venía encima. ¡Cómo había pasado el tiempo! Ya la sombra de las montañas se extendía por todo el ancho mar. El lebeche había amainado. La llama en que Paiús encendía una colilla de cigarro, no oscilaba en lo más mínimo, y la cerilla estuvo ardiendo hasta que, arrojada al agua, se extinguió crepitando. El oleaje se había alisado, borrado, desvanecido... ¡Qué calma! ¡Qué silencio! El color blanquecino que forma el agua muerta de las ensenadas, se iba extendiendo mar adentro, como un velo invasor; y en ese velo liso y charolado se reflejaban serenamente las peñas, poco antes combatidas por la resaca, y sus musgos, todavía húmedos, derramaban una armoniosa cascada de gotas. De los montes cercanos descendía el aroma del romero y las flores silvestres, que en la frescura del atardecer suelen exhalar un hálito más profundo. El sol, cubierto por una bruma herrumbrosa, dejaba caer, como las rubias pestañas de un ojo que se adormece, el fleco de sus rayos, cubriendo todo el Montseny. El cielo comenzaba a verdecer. ¡Qué silencio! ¡Qué calma! La tarde se desmayaba lentamente, con una sonrisa de beatitud, con un dejo de serena modorra que iba apoderándose de la inmensidad.

Sólo faltaba atender al encargo del dueño del bote. Empuñamos de nuevo los remos y nos dirigimos hacia levante. La barca resbalaba por la superficie oleosa del mar, como un cacho de jabón resbala sobre un cristal plano. Con poco esfuerzo la impelimos hasta el sitio donde debía abordar; y después de amarrarla con un cabo de cuerda a un tosco saliente de roca, desembarcamos en masa.

— Allí está el escondrijo de los erizos — dijo Volivarda, mostrándonos la boca de una caverna donde de cuando en cuando el mar, hinchán-

dose lentamente, se sumía como si lo aspirasen por dentro, con un rumor parecido al de una deglución gigantesca.

Nos acercamos y, en efecto, lo que íbamos buscando abundaba allí. La peña submarina estaba materialmente cubierta de erizos, compactos, enhiestos de púas, ofreciendo en pequeño el aspecto que presentaría, apelonado en el fondo de un valle, un negro ejército armado de picas.

La tarea era fácil. Con un arpón de tres ganchos Volivarda se puso a rascar la peña, arrancando a manojos los espinosos mariscos. Paiús sostenía el salabre para recoger los que caían del tridente, y yo y los demás muchachos los tomábamos de uno y otro con las manos, y los colocábamos en el cubo de a bordo.

A veces, al tirar los que nos parecían demasiado pequeños, uno de ellos se rompía, y su jugo y su pulpa rojiza se diluían en el agua, atrayendo a una especie de quisquillas verdosas y menudísimas, que brotaban del fondo, densas como niebla, y como ella se desvanecían una vez terminada la golosina que les había enjambrado.

— Eso son pulgas de mar — díjome el Canario —. Son más pequeñas que mosquitos, pero hay más que granos de arena en la playa. Si embisten las redes o los espineles, se comen la presa y tan sólo dejan las puras espinas. Nada les asusta. Verás... tiéndeles una pierna, y te picarán en seguida. ¡Malditas sean! ¡Así no quedase ni rastro de semejante ralea!

Terminada la faena, nos estuvimos buscando conchas. ¡Teníamos un apetito!... Y hubimos de contentarnos con cuatro almejas pequeñas y una cebolla que Volivarda traía, repartiéndola como entre buenos hermanos, y salpicándola, por todo aderezo, con un poco de la sal que, procedente de las fuertes resacas, había cristalizado en los huecos de las rocas altas. El ágape fué frugal, pero ¡qué sabroso!

Todavía me parece estar en aquellas peñas, rodeado de mis compañeros. Veo a Paiús, tendido de bruces, junto al Canario. Veo a Volivarda y al otro muchacho, sentados en lo alto de una amplia peña, con las piernas colgando sobre mi cabeza. Oigo a lo lejos el toque de

oración, el lento resonar de los cencerros, al descender las cabras de las cimas abruptas, y el chirriar de los grillos sonando acompasadamente, como el alma de un gran reloj invisible: ric, ric, ric... El día va agonizando despacio, despacio... El horizonte se vuelve amoratado, la calígene asciende lentamente sobre su lejanía, y el mar, liso como un cristal, destaca allí como un piélago de oro luminoso y pálido, sólo comparable al fulgor de la luna al declinar a altas horas.

¿Será necesario llegar al punto lamentable, para decir cómo en casa descubrieron mi diablura y me condenaron a acostarme sin cenar, con harto dolor del hambre que me roía por dentro?

JOAQUÍN RUYRA

(Fragmento de *Marinas y frondas.*)



III

LOS REFUGIOS DEL NAVEGANTE

PUERTOS Y CANALES

Estaciones, posadas y hoteles marinos. — Los navegantes, decíamos, a diferencia de los que viajan por tierra, deben estar prevenidos para bastarse por completo a sí mismos, porque los campos del mar son desiertos, las rutas inseguras, y no hay en ellas sitios donde guarecerse o apearse fácilmente, en caso de necesidad. Pero esto sólo en parte es cierto. La inmensidad de las aguas, en efecto, muchas veces obliga a los navegantes a permanecer en alta mar varios días, librados a sus propios recursos, sin que en las diversas etapas de una sola jornada, y al cabo de cada una de ellas, les sea posible, como a los viajeros terrestres, detenerse a descansar unas horas y dar reparación a sus fuerzas. Sin embargo, aunque no con la frecuencia y facilidad de los apeaderos terrestres, también en el mar los hay para los navegantes, y al término de todas sus travesías y en el decurso de ellas, éstos llegan o *abordan* a verdaderas estaciones, posadas y hoteles navales de categoría e importancia diversas. Son los *puertos* del mar.

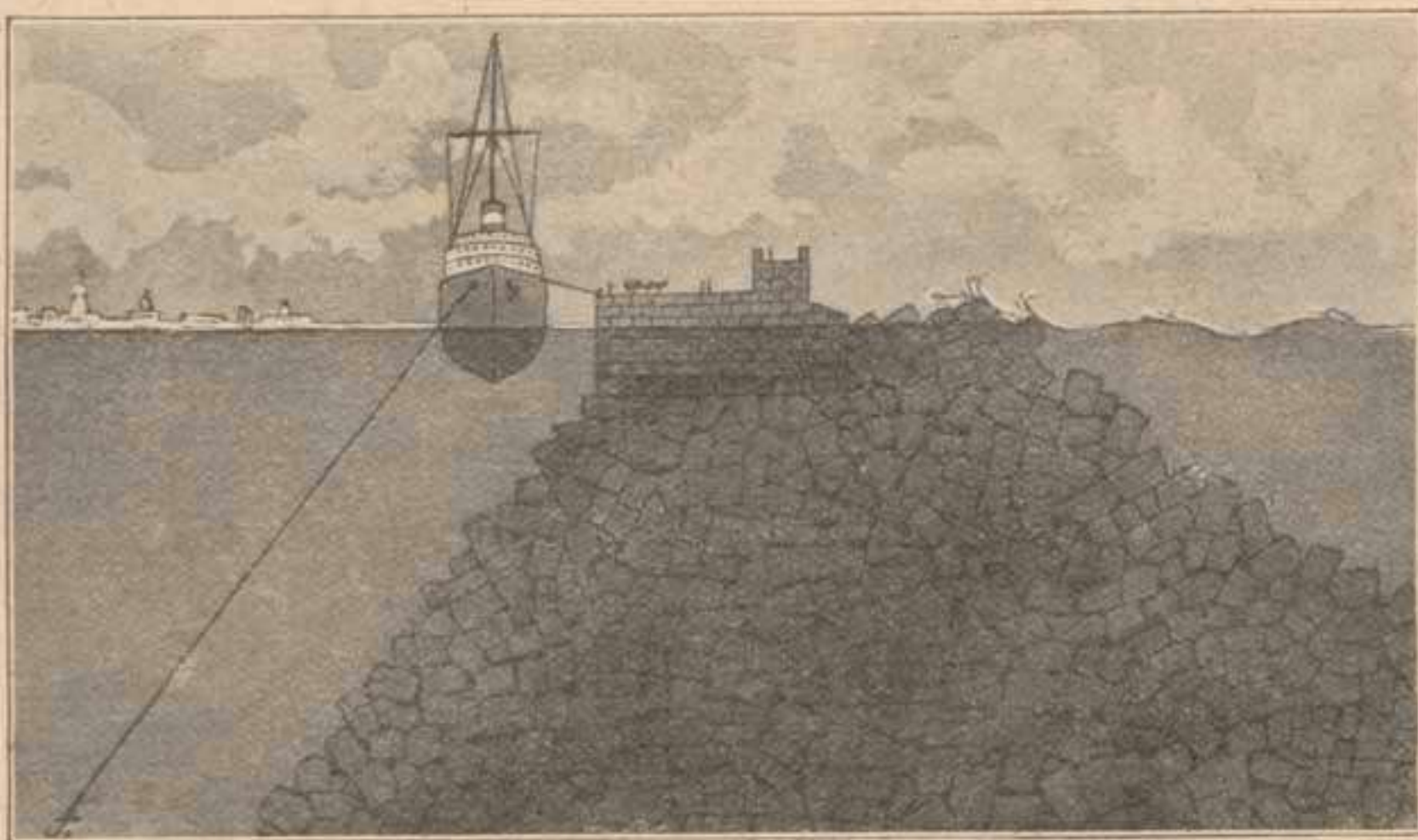
Así como el viajero que va en tren o automóvil durante largas horas, al cabo de ellas, cubierto de polvo, zarandeado y molido de cansancio, suspira por el término de su viaje o por la gran estación de tránsito donde bajará a estirar sus piernas entumecidas, del mismo modo, pero con un afán infinitamente

mayor, los navegantes, después de una larga y a veces penosa travesía, ven con inmenso júbilo el momento de tocar en tierra. Allí, por fin, se pondrán al abrigo de los muelles y defensas de un puerto, en aguas sosegadas como las de un estanque; allí podrán descansar en tierra firme, gozar de la sociedad y de los placeres que suavizan la vida del hombre; allí el navío plegará sus velas o apagará sus fuegos, y será cuidado, limpiado amorosamente, reparado de los desperfectos y estragos que sufrió en alta mar. Hay puertos que para los navíos sólo son como estaciones de paso o *escalas*. Otros, pequeños y poco importantes, constituyen a manera de humildes posadas para los viajeros del mar, con mesa frugal y lecho duro. Otros, en fin, son a manera de grandes y magníficos hoteles modernos, donde los navegantes y sus embarcaciones encuentran todas las comodidades apetecibles.

Los puertos y sus características. Una obra titánica. — Hay puertos *naturales* y puertos *artificiales*: los primeros son obra de la naturaleza misma; los segundos han sido construídos por el hombre. Los puertos naturales son las *radas* y *bahías*, es decir, las grandes bolsas formadas por sinuosidades costañas, y en las cuales la poca profundidad de las aguas, la naturaleza del fondo marino y la estructura del litoral, permiten a los navíos anclar junto a la orilla y resguardarse relativamente de los vientos y los temporales. Pero casi todos esos puertos, para que sean útiles a los navegantes, deben ser completados con obras humanas (escolleras, muelles, etc., etc.). Así, los puertos *mixtos*, en que el hombre ha aprovechado y perfeccionado la obra de la naturaleza, son los mejores y menos costosos.

Pero a menudo es necesario construir un puerto en costas lisas, bajas y completamente abiertas, porque en ellas se asienta una gran ciudad cuyo tráfico comercial exige un fondeadero

seguro. Tal ha ocurrido, por ejemplo, en Barcelona. Entonces no hay más remedio que construir un puerto completamente artificial, luchando con el mar y levantando en su mismo seno enormes barreras que lo contengan, y compartimientos que lo



Esquema mostrando el amontonamiento de bloques para servir de base a una escollera

dividan en numerosos y tranquilos estanques intercomunicables. Es una obra titánica, una de las mayores maravillas del ingenio humano. Se comienza por arrojar al fondo marino millares y millares de bloques gigantescos (generalmente de hormigón armado), para crear, mediante su amontonamiento, una base de arrecifes artificiales donde asentar luego las *escolleras* o murellas del puerto, y los *muelles* o desembarcaderos.

Imaginemos una playa desierta, sobre la cual vienen a morir las olas, mansas o furiosas, según los días, pero siempre libérrimamente, sin que el menor obstáculo se oponga a su caprichoso e irresistible empuje. Imaginemos luego, en el mismo lugar, a

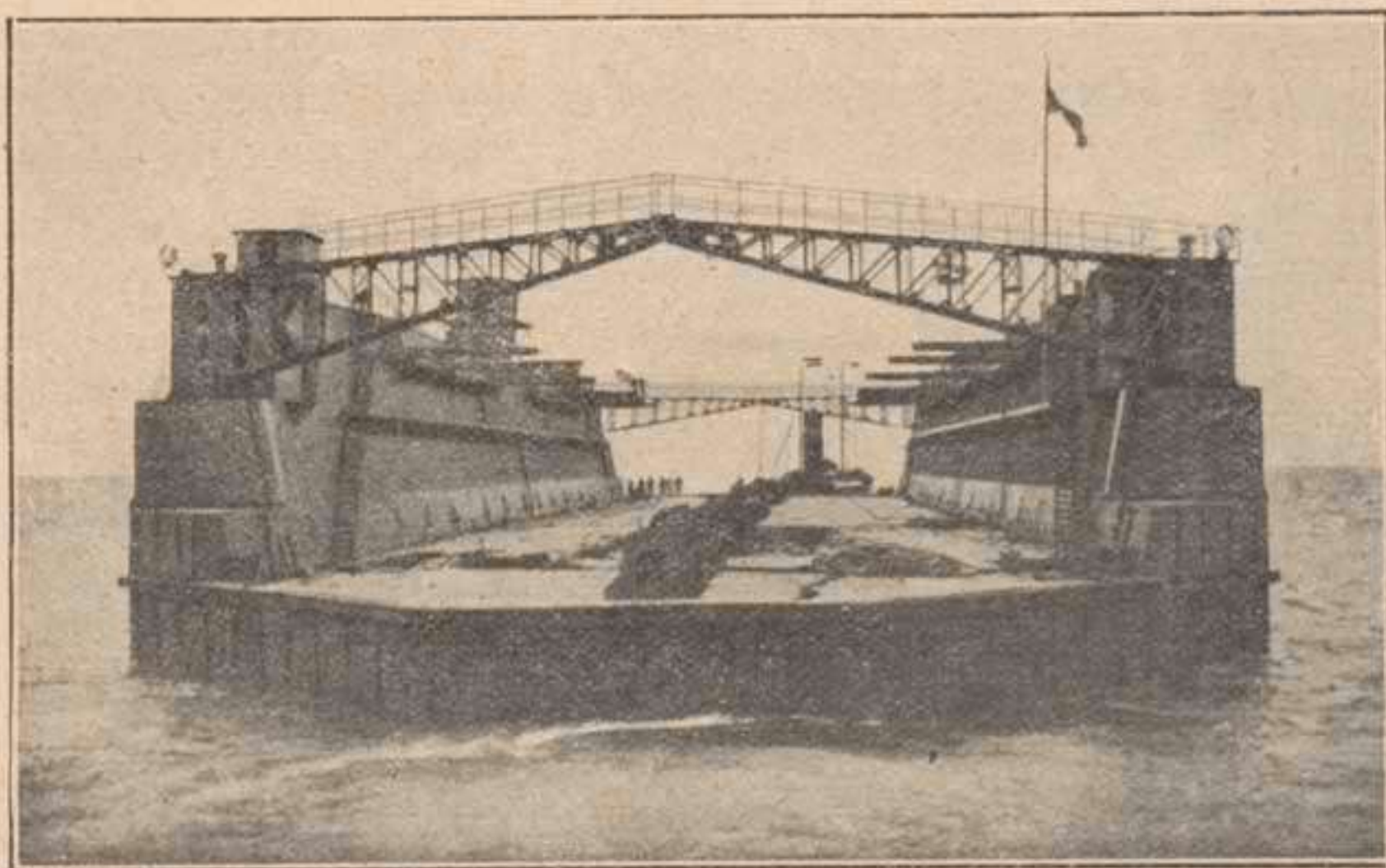
una patrulla de obreros transportando, con gran lentitud y esfuerzo, sobre una barcaza, un bloque de cemento que al fin acaban por arrojar al agua, a algunos centenares de metros mar adentro. El bloque desaparece en el abismo, entre un chorro de espuma. ¿Qué ha hecho esa gente? En apariencia, nada. Mas, ¡este es el primer paso para construir un puerto artificial! Por grande que sea el bloque, ¿cuántos se necesitarán para formar, desde el fondo hasta la superficie, un montón lo bastante sólido para sostener luego una muralla de piedra? Téngase en cuenta que estas murallas de los puertos, las escolleras, una vez terminadas son verdaderos y amplísimos paseos, que miden muchos metros de anchura y una longitud kilométrica. Añádase a esto, los departamentos interiores de los puertos artificiales, muelles, dársenas, diques, tinglados, estaciones marítimas, comandancias, etcétera, etc. Todo ello está asentado en pleno mar y debe sostener, a su vez, el aplastante peso de las grúas colosales y otras máquinas necesarias al tráfico marítimo. ¡Y dígame si no es una maravilla asombrosa la de edificar, en el seno de las aguas, donde sólo había una playa desierta y un mar soberano, una verdadera ciudad-taller, de tal tamaño y de una solidez tan fantástica! Este trabajo exige largos años y esfuerzos sin cuento. La construcción de un puerto artificial al empezar las obras, es algo que parece tan ridículo, de parte de un puñado de hombres, como lo sería la empresa de un pelotón de hormigas que se propusiese edificar su nido sobre la superficie de un lago, y para ello comenzase por ir arrojando a su fondo granitos de arena. Esta hormiga fabulosa, y a pesar de todo triunfante, es el hombre.

Un puerto a vista de pájaro. — Un gran puerto moderno, visto desde una altura, de suerte que se pueda dominar toda su extensión y al propio tiempo distinguir sus detalles, es

uno de los espectáculos más sorprendentes del mundo. Los ojos, los oídos y el olfato quedan suspensos y como entontecidos ante la formidable avalancha de sensaciones que viene a zaherirles. El aroma salobre del mar, del alquitrán con que se embadurnan los barcos pesqueros, de la pintura con que se remozan los acorazados y transportes, de los muelles donde se descarga el carbón, de los frutos y especias exóticas, del humo, del sebo marítimo, de jarcias y velas, de aparejos y mercancías, embriaga y aturde. El estruendo es todavía mayor. El aullido de las sirenas, el férreo rodar de las grúas, las voces y gritos de la gente de mar, la trepidación de los trenes que circulan por los anchos muelles, los automóviles y coches conduciendo viajeros, el golpeteo de los remeros, el sordo estampido de las canoas automótiles, el rumor afanoso de los talleres, diques, dragas, dársenas, ensordecen con su continuo tumulto. Los ojos divisan por todas partes una agitación nunca vista, un movimiento, un color, una vibración indecibles. Y entre tanto estruendo y tanta algarabía, lo único que en la inmensa colmena naval permanece como apartado del vértigo de todo y de todos, móvil también, pero silencioso y suave, es el fino resbalar de los barcos de vela, como encantado en su noble sosiego, y el blando y sereno vuelo de las gaviotas.

Las clínicas de los navíos. — Ninguna descripción, por minuciosa que fuese, podría dar idea completa y exacta de lo que son los puertos. Los que nunca hayan visto uno de ellos, difícilmente podrán formarse una imagen cabal de su grandiosidad y sus complicados servicios. Baste decir que son verdaderas ciudades marítimas, muchas veces de proporciones colosales, y que para enumerar únicamente sus partes, utensilios, máquinas, etc., etc. se necesitaría un tomo grueso como un diccionario. Sin embargo, conviene hacer hincapié en alguno

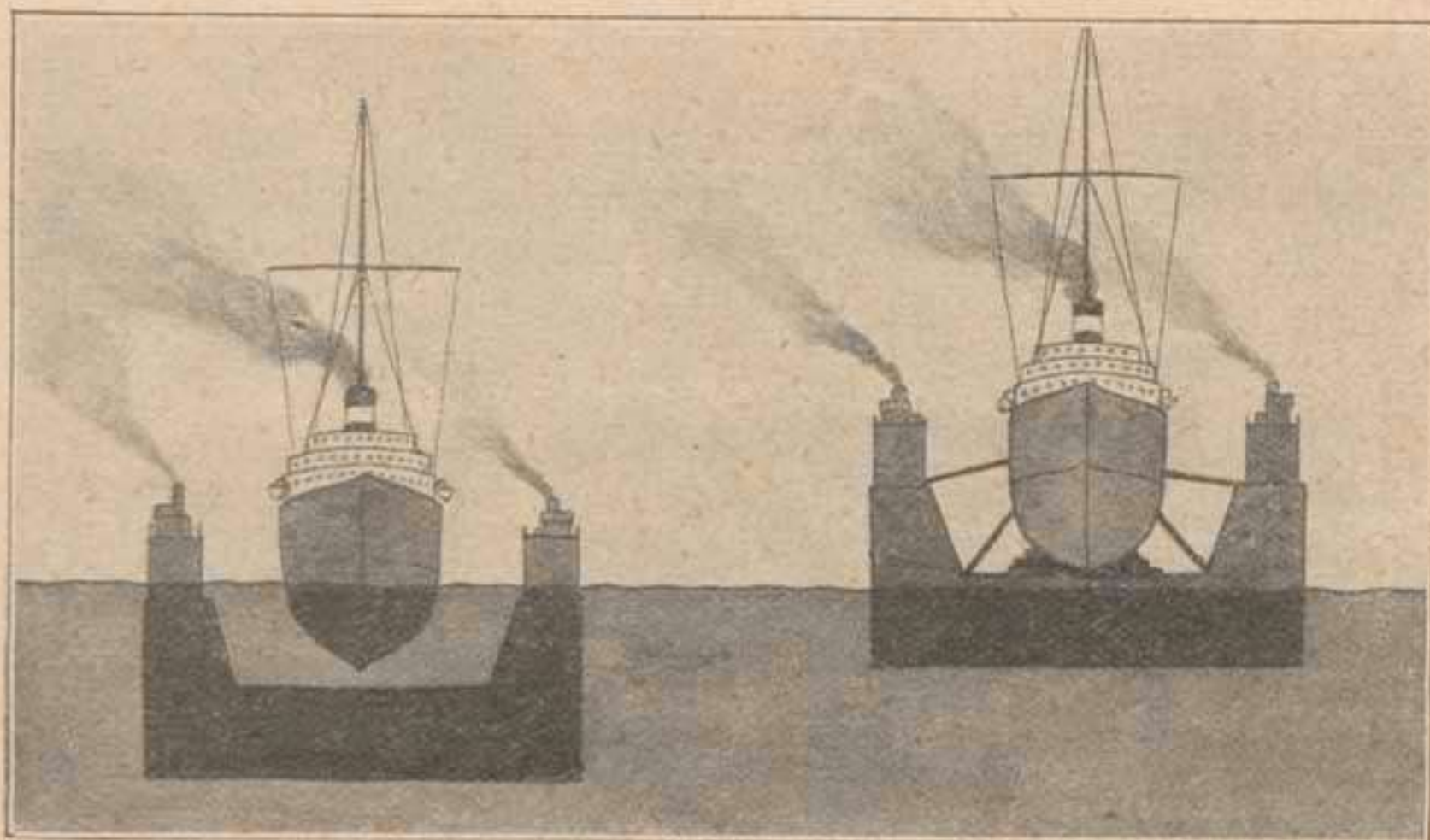
de los aspectos esenciales de los puertos modernos, especialmente en esas curiosas instalaciones suyas donde se repara y atiende a los barcos gastados de tanto navegar, y que bien podríamos decir que son como las clínicas de los navíos. Nos referimos a los *diques*.



Un dique flotante, a remolque de un vapor, al ser trasladado desde un puerto a otro

Todos los barcos, en efecto, se fatigan y desgastan en virtud de sus audaces correrías por los mares, contra viento y marea. Llega un momento, pues, en que es necesario darles descanso para atender a sus desperfectos y quebrantos. Hay que *limpiar fondos*, como se dice en el lenguaje marino, calafatear el casco, quitarle la herrumbre y los parásitos (algas y moluscos) que se le adhieren en sus largas andanzas, repasar el velamen o la maquinaria, hacer por manera, en fin, que el navío, cansado de nave-

gar, se repare y quede de nuevo en condiciones de proseguir sus viajes. Cuando semejante fenómeno de desgaste, general a todo lo de este mundo, ocurre en los hombres, éstos ingresan en una clínica, casa de curación o establecimiento termal; cuando se da en las máquinas terrestres, locomotoras o automóviles, por



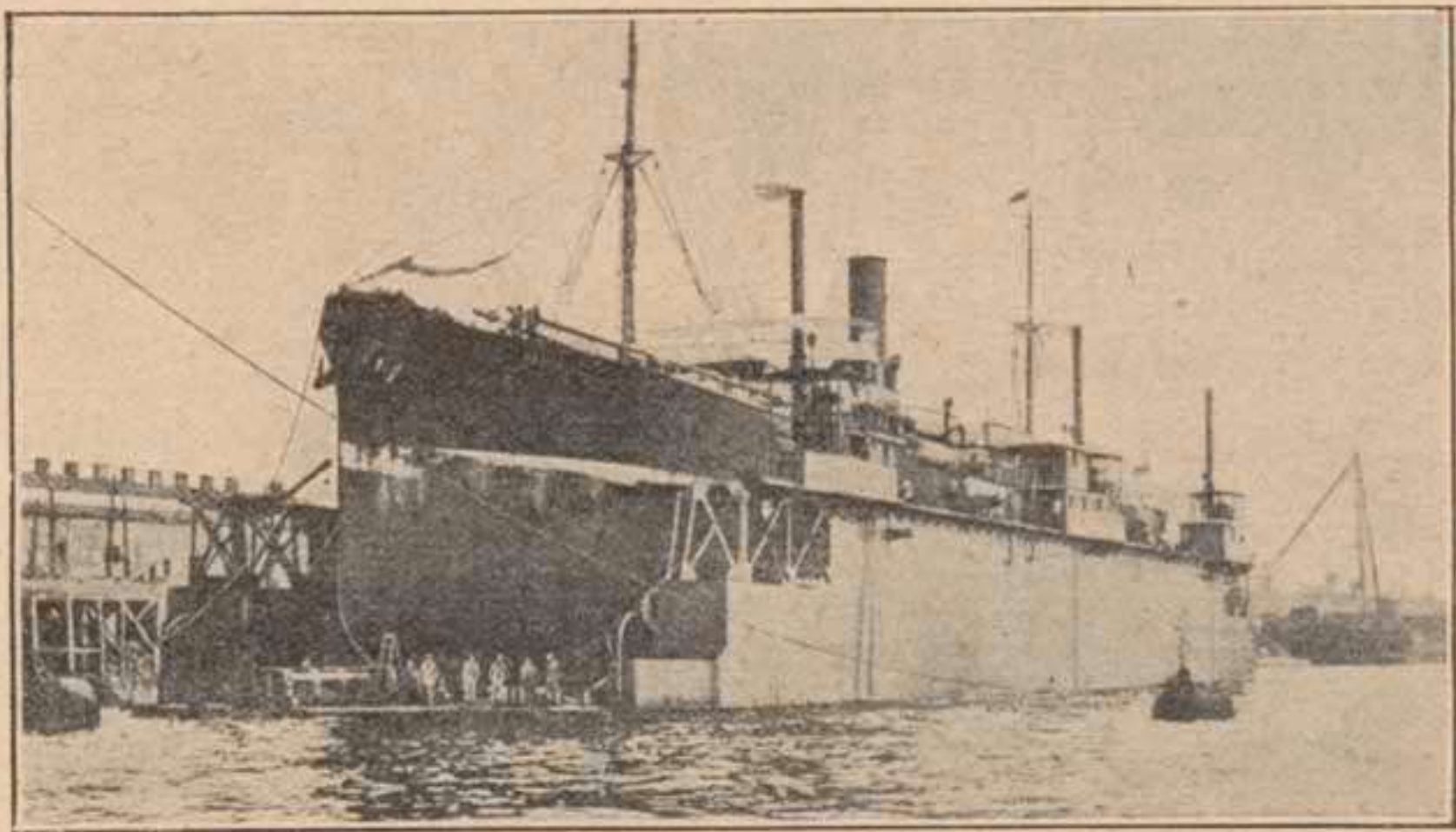
Esquema del funcionamiento de un dique flotante

ejemplo, se las lleva al taller de reparaciones o garage; y cuando se trata de barcos, se les pone en un dique.

Los hay de dos clases: diques *flotantes* y diques *secos*. El dique flotante, elemento esencial en todos los grandes puertos, es un poderoso mecanismo instalado en el agua y compuesto, en resumen, de unos compartimientos metálicos muy capaces, que pueden hundirse y flotar a voluntad, según que se llenen de agua o la expulsen. Cuando el dique está sumergido, se introduce en él el navío; luego se hacen funcionar unas potentes bombas que extraen el agua de los compartimientos, con lo cual

éstos ascienden lentamente hasta emerger a la superficie. Entonces, el buque puesto en el dique y levantado por él, queda a seco, es decir, en disposición de que se pueda trabajar cómodamente en todas las partes de su casco.

El dique seco sirve para los mismos fines. Es un gran espacio



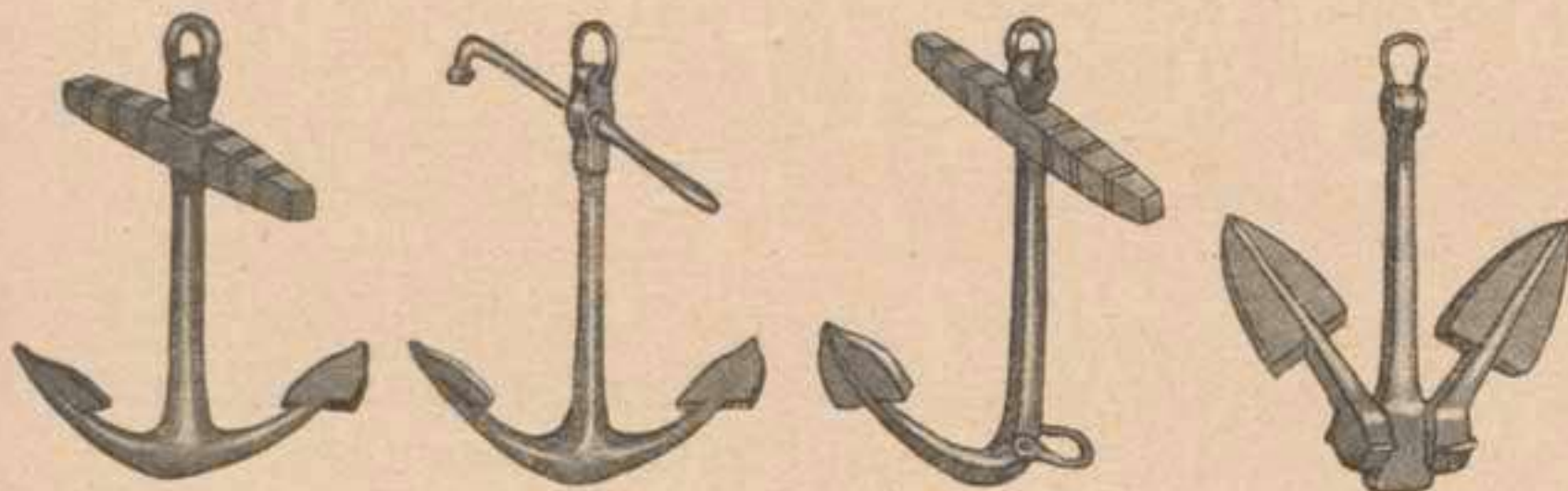
Barco limpiando fondos en un dique flotante

del puerto, cerrado por los lados y el fondo, y abierto por arriba, a manera de estanque. Se introduce el navío en él, se cierra la abertura lateral o *compuerta* por donde entró, se saca el agua del interior, mediante bombas adecuadas, y así el dique y el navío quedan también, como en el caso anterior, a seco. Entonces se apodera del barco una legión de obreros especialistas, como los practicantes de una clínica, y le limpian y remozan de arriba abajo.

También los puertos mismos, como construcciones artificiales que son, necesitan cuidados y reparaciones. El fondo de los

puertos, por ejemplo, se encharca con la acumulación de residuos que continuamente las aguas depositan en él. Para limpiarlo, pues, hay unas máquinas especiales, llamadas *dragas*, que sacan la arena, los desperdicios, etc., todo lo que es capaz de disminuir la profundidad necesaria a los buques que van a refugiarse en los puertos.

En todos ellos hay, además, un verdadero ejército de empleados a cuyo cargo están el *salvamento de náufragos*, la *sanidad* marítima, los *faros y señales*, las *aduanas*, la *policía* naval, etcétera, etc. Y estos diversos servicios están regidos por una



Diversos tipos de áncoras, de las cuales se emplean infinidad de formas. De izquierda a derecha: los sistemas más antiguos hasta llegar a un tipo moderno

autoridad superior, la *Comandancia del puerto*, desempeñada casi siempre por expertos oficiales de la marina de guerra.

Fondeo y salida de los navíos. — Lo primero que se le ocurre a cualquiera que contempla, desde una altura dominante, el incomparable tráfico de un gran puerto, es lo siguiente: ¿cómo es posible que los navíos, algunos de ellos colosales, puedan entrar y salir en tan gran número por las angostas aberturas de los puertos, y dirigirse cada cual a su atracadero correspondiente o tomar su rumbo con el mayor orden, sin chocar unos con otros ni perderse en el complicado laberinto de esco-

lleras, dársenas y muelles? ¿Cómo se entienden tantas abejas en una tan estrecha colmena?

Esta maravilla de disciplina y regularidad es obra de unos humildes pero expertos funcionarios, a quienes se llama *prácticos*. Son los guías del puerto. Forman, en los principales, un numeroso gremio o colegio encargado de señalar, a cada barco que llega, el sitio exacto en donde debe *fondear* y *amarrar*, y de acompañar a los que salen, hasta la *boca del puerto*. Para ello los prácticos usan lanchas automóviles y remolcadores, que ostentan la insignia o bandera distintiva de los guías del mar. Ningún navío, sea grande o pequeño, puede entrar en un puerto o salir de él sin la venia de su correspondiente práctico. Este sale a recibirle, éste le acompaña, éste le conduce y despide, hasta que queda amarrado o que sale a mar abierto.

Salir, parece claro; pero, ¿cómo atraca, cómo fondea y se inmoviliza un navío en el puerto? Para ello todos los barcos, aun las lanchas pequeñas, van provistos de uno o varios instrumentos especiales, las *anclas*. Son éstas enormes garfios colocados al extremo de recias cuerdas o cadenas, que al ser arrojados al mar se agarran fuertemente al fondo y mantienen sujeto el navío durante su permanencia en el puerto. El tronco del ancla se llama *caña*, sus garfios son las *uñas*, y en los tipos más corrientes de anclas la caña lleva un travesaño denominado la *cruz*. Actualmente se usa mucho otra especie de ancla que por su forma ha sido llamada *galápago*. Los agujeros del casco, por donde bajan y suben las cadenas del ancla, se llaman *escobenes*.

A la maniobra que consiste en dejar caer las anclas al mar (cosa muy complicada, a veces, para los barcos de vela), se le llama *fondear* o *dar fondo*. La operación contraria es la de *levar anclas*. Para ello los barcos de vela emplean los *molinetes*, aparatos movidos a mano, que sirven para recoger el ancla arro-

llando la cuerda que la sujeta. Los vapores usan, en vez de molinetes, los llamados *cabrestantes*, maquinillas parecidas a las anteriores, pero más poderosas y movidas a vapor o eléctricamente. El levar anclas, a pesar de que éstas se hallen muy agarradas, es fácil, porque al tirar de ellas en sentido *vertical*, se desenganchan suavemente. El fondear bien es una maniobra indispensable. Si el ancla no se adhiere al fondo marino, el barco no queda fijo, sino que, como dicen los expertos, *garrea*, esto es, se mueve y oscila, dando entonces lugar a choques y otros graves incidentes en el interior de los puertos. De ahí que en éstos, para asegurarse de la inmovilidad esencial del navío fondeado, se empleen, además de las anclas, fuertes *amarras* o cables, que se *trincan* (arrollan y atan) en los *pilotes* (postes de hierro y piedra) que hay a lo largo de todos los muelles.

Una vez fondeado convenientemente, el navío se abre — como nueva arca de Noé, después del Diluvio —, para descargar en tierra lo que lleva escondido y abrigado en sus profundos senos. Nada tan extraordinario, para los que lo contemplan por vez primera, como el espectáculo de un gran buque al tocar en el muelle de un puerto. Los pasajeros, alineados a lo largo de la banda y asomándose a las barandillas y puentes, después de agitar alegremente sus pañuelos, saludando a los que acuden a esperarles al muelle, se apresuran a coger sus equipajes, ansiosos de desembarcar. Los marineros tienden las pasarelas. Los inspectores del puerto suben a comprobar el estado sanitario del buque, y los aduaneros a vigilar sus mercancías. Y luego comienza el pintoresco trasiego del desembarco y descarga. Centenares y a veces millares de pasajeros descenden del buque, como hormigueros que resbalan por las angostas pasarelas. Los faquines del puerto trasladan montones de equipajes, durante horas y horas. Y cuando en la cubierta sólo queda la tripulación, se abren las sentinas y bodegas, funcionan

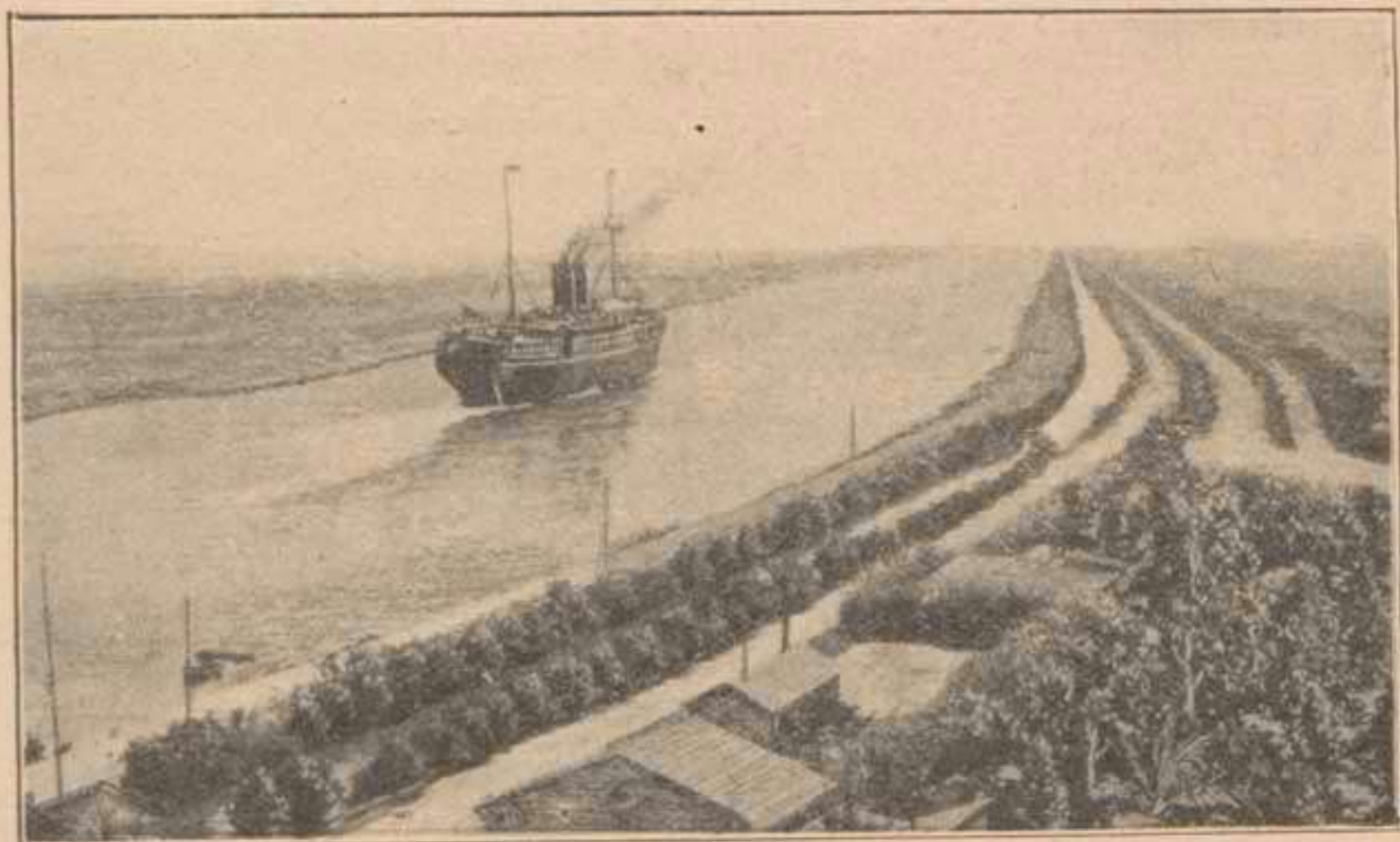
las grúas de a bordo y se da comienzo a la descarga. Del buque salen rebaños enteros de caballos, bueyes, terneras, cerdos, etc.; verdaderos bosques de madera; millares de sacos de trigo o harina; máquinas, herramientas, automóviles, locomotoras: todo cuanto la humanidad moderna necesita y acarrea de unos continentes a otros. ¡Quién sabe lo que tardó en descargarse el arca de Noé! Pero las arcas de Noé modernas, los grandes transportes transatlánticos, a veces necesitan varios días, una semana o más, para poder vaciarse.

Los canales. — Así como en los viajes terrestres, especialmente en las excursiones que se hacen a pie, es posible, cuando se conoce bien el terreno, encontrar entre dos puntos un camino más corto que el acostumbrado, un atajo que permita abreviar considerablemente el trayecto, del mismo modo también puede hallarse una economía semejante en los viajes marinos. Los atajos del mar, son los *canales*.

¿Habéis soñado alguna vez en la enorme importancia que tienen estos estrechos pasajes marítimos? Los pueblos antiguos se dieron ya tan buena cuenta de ella, que emplearon grandes aunque vanos esfuerzos en intentar abrir el Canal de Suez, entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, y el Canal de Corinto (Grecia), entre el Mar Jónico y el Egeo. En tiempo de Seti I, monarca de la 19.^a dinastía, que reinó 1.300 años antes de J. C., los egipcios iniciaron la construcción de un canal, aprovechándose de uno de los brazos del Nilo, que llegaba hasta las cercanías de Suez. El gran faraón Ramsés II, hijo del anterior, terminó el proyecto; no obstante, el canal era muy estrecho e incompleto, pues desde Suez hasta el Mar Rojo quedaba un espacio de tierra firme que obligaba a transbordar las mercancías. Los árabes, en tiempo del califa Omar (siglo VII), intentaron también abrir otro canal entre Suez y El Cairo. Pero el

gran proyecto no pudo realizarse hasta nuestros días, porque para llevarlo a cabo se necesitaban los admirables recursos de la ciencia moderna.

El Canal de Suez fué obra de un ilustre ingeniero francés, Fernando de Lesseps (1805-1894). El primer golpe de azadón,



El Canal de Suez

inaugurando las obras, se dió el 25 de abril de 1859, en Port-Said; y diez años después, el 17 de noviembre de 1869, el yacht imperial francés *El Aguila*, llevando a bordo a la emperatriz Eugenia, la dama española que fué esposa de Napoleón III, recorrió por primera vez, de un extremo a otro, el canal, acompañado de toda una flota representante de las más grandes naciones del mundo.

La longitud del Canal de Suez mide 164 kilómetros, y su

lecho ha debido ser ensanchado sucesivamente, para atender a la creciente afluencia de navíos, hasta alcanzar en la actualidad *11 metros de profundidad por 55 de anchura*. La obra importa *700 millones de francos*. El Canal de Suez ha producido una verdadera revolución en el tráfico mundial.

Colón y Lesseps. — Basta echar una ojeada al mapa. Para navegar desde Europa a las Indias, los navíos no tenían antes otro camino que el de ir siguiendo la costa occidental africana, hasta el Cabo de Buena Esperanza, y remontarse luego por el Océano Indico. La travesía era, no sólo interminable, sino además peligrosa, a causa de las furiosas tempestades a que estaba expuesta. Sólo faltaba cortar la estrechísima soldadura que mantenía unidas a Asia y Africa, entre Port-Said y Suez, en Egipto, para resolver este magno problema. Una vez hecho el corte, ya no habría necesidad de dar la vuelta a Africa, para dirigirse a la India, y de Europa a Asia podría pasarse fácilmente, a través de las aguas sosegadas y confundidas del Mediterráneo y el Mar Rojo. Si el Canal de Suez hubiese existido en tiempos de Colón, seguramente no se habría realizado entonces el descubrimiento de América, pues lo que el insigne navegante iba buscando, cuando se lanzó a cruzar el Atlántico, *no era una tierra desconocida, sino un nuevo y mejor camino para las Indias*, que ahorrarse el tiempo y los peligros a que exponía la única ruta posible, es decir, la descubierta por Vasco de Gama al doblar el Cabo de Buena Esperanza. Puede decirse, pues, que Colón no halló lo que buscaba, aunque sí algo mejor, pues en su camino hacia las Indias el enorme y misterioso continente americano salió a cerrarle el paso. Y en cambio, la verdadera idea de Colón, la de hallar un más seguro y rápido camino entre Europa y las Indias, no murió, sino que estuvo aletargada durante cuatro siglos, del XV al XIX, hasta

que Fernando de Lesseps volvió a tomarla por su cuenta y la llevó a la práctica mediante la apertura del Canal de Suez.

El maravilloso éxito obtenido por esta empresa, que parecía quimérica, sirvió de incentivo y ejemplo. En seguida se proyectaron otros canales: el de Corinto (abierto en 1893); el militar de Kiel (Alemania), entre el Norte y el Báltico (1896); y el de Panamá, el más importante de todos, puesto que rompe en dos pedazos el continente americano, por su parte central, uniendo el Atlántico con el Pacífico. Esta magna obra fué emprendida desgraciadamente por el propio Lesseps; pero no pudo inaugurarse hasta 1914, para ser abierto en 1915 a la navegación. Un dato bastará para revelar su importancia. Los navíos que aprovechan el paso del Canal de Panamá, *ahorran veinte días de viaje* cuando van de Nueva York al Pacífico, y *quince* cuando van de Inglaterra a la costa oriental de los Estados Unidos. La travesía del Canal de Panamá dura, por término medio, *diez o doce horas*.

Pero la gloria de haber descubierto, o mejor dicho, puesto en práctica estos atajos del mar, esos magníficos canales donde los navíos navegan con toda seguridad, sin peligros ni dificultades, y reducen a horas el camino que habría representado para ellos largos y penosos días, se debe a Fernando de Lesseps. La inauguración del Canal de Suez es uno de los mayores progresos humanos en todos los tiempos, y un acontecimiento sin par en los anales del siglo XIX.



LOS REFUGIOS DEL NAVEGANTE

Inauguración del Canal de Suez

(17 de noviembre de 1869)

I

Port-Said es una ciudad improvisada en el desierto. Su construcción obedeció tan sólo a la necesidad de contar con un puerto capaz, que sirviese de escala a los navíos, a la entrada del canal, y primitivamente no fué más que un centro donde se agruparon los ingenieros, los maquinistas y los capataces de las obras. Esto le da un aspecto de ciudad provisoria. A pesar de sus doce mil habitantes, la vida todavía es allí irregular e incierta. Todo parece una feria, que hoy gana y se anima, pero que se disuelve y dispersa mañana. Ni edificios, ni monumentos, ni casas sólidas y serias. Todo es ligero, barato, interino. La iglesia católica parece un barracón más grande que los otros. Y de ahí el aspecto triste que ofrece Port-Said. Cuando volví a pasar por allí, días después, una vez terminadas las fiestas y camino de Jerusalén, me pareció, a juzgar por la modorra y el silencio, que el desierto comenzaba a asomar nuevamente por entre aquella débil apariencia ciudadana.

Mas el 17 de noviembre, fecha de la inauguración del Canal, Port-Said, lleno de gente, cuajado de banderas, resonando con los estampidos de los cañonazos y los vivas de la marinería, teniendo en su puerto las escuadras de Europa, cubierto de flámulas, arcos, flores, músicas, cafés improvisados, barracas de campaña y uniformes, ofrecía un bello y poderoso aspecto de vida. La bahía estaba triunfante. Era el día

inicial de las fiestas. Había allí las escuadras francesas de Levante, la escuadra italiana, navíos suecos, holandeses, alemanes y rusos, yates principescos, vapores egipcios, la flota del Pachá, fragatas españolas, el *Águila*, con la emperatriz Eugenia, el *Mamudeb*, con el Khedive, y buques con toda clase de muestras reales, desde el Emperador cristianísimo Francisco José, hasta el caid árabe Abd-el-Kader. Las salvas retumbaban en el aire. En todos los navíos, empavesados y llenos de pabellones, la marinería, perfilada en todas las vergas, saludaba con estruendosos hurras. De todos los puentes brotaba el vivo rumor de las bandas militares. El azul de la bahía estaba rayado en todos sentidos por las canoas de remos, de vapor, de vela: almirantes con su pabellón, oficialidades de uniformes resplandecientes, gordos funcionarios turcos, extenuados y apopléticos, viajeros con las tocas cubiertas de velos y *cuffies*, se entrecruzaban ruidosamente entre los grandes navíos anclados. Las barcas decrepitas de los árabes, cuajadas de turbantes, desplegaban sus largas velas rasgadas de azul. Sobre todo esto, el cielo de Egipto, de un color maravilloso, de una profundidad infinita. Al llegar la noche, la ciudad se iluminaba y henchía de músicas y alborozos populares. Las escuadras tenían sus arboladuras y cordajes cuajados de hilos luminosos. Hasta la madrugada, los fuegos artificiales, a lo largo de la costa, dibujaban sobre el cielo obscuro un gran bordado de luz.

Al día siguiente de nuestra llegada a Port-Said, a bordo del *Fayum* — un navío viejo y enorme, que pertenecía al Pachá —, desembarcamos para asistir a la ceremonia de la inauguración. Del lado opuesto a los muelles, en las afueras de la ciudad, habíanse construido tres pabellones, estrados cubiertos de escudos y alfombras, sobre la arena húmeda de la espuma del mar. Allí debía celebrarse la ceremonia religiosa: los ulemas y los curas cristianos debían bendecir y consagrar, cada cual en su rito, el Canal de Suez. Un numeroso cortejo de invitados, precedidos por los príncipes, entre los cuales sobresalía la pensativa y bella figura de Abd-el-Kader, dirigióse al sitio indicado, entre dos filas de soldados egipcios, de arcos, banderas, e indígenas que abrían sus grandes y profun-

dos ojos. En el pabellón principal, de colores triunfantes, colocáronse los invitados reales e imperiales y cuantos podían caber; en otro estaban los ulemas mahometanos; y en el tercero, los curas latinos, griegos, armenios y coptos.

Cuando todos estuvieron en su sitio y el gran rumor de la llegada consiguió apaciguarse, los ulemas se prosternaron, vueltos de cara a la Meca, los sacerdotes cristianos comenzaron la misa, la artillería de las escuadras disparó sus salvas. Mientras tanto, la muchedumbre se apiñaba sobre la arena húmeda y alrededor de los estrados; la gruesa faz rojiza del Khedive estaba radiante, la Emperatriz mostraba un aire de satisfacción discreta, y el señor de Lesseps su bella e inteligente sonrisa. En torno, y hasta el fondo del horizonte, brillaba el mar sereno. Cuando la artillería enmudeció, Mr. Bauer, el delegado británico, se acercó al estrado y tomó la palabra. Míster Bauer es un hombre bajo, pálido, de cara luenga, femenina, y cabellos ensortijados que le tocan al hombro, aseado, afeitado, perfumado, delicado, y con una voz asombrosa. Lo que estaba diciendo eran palabras de fraternidad entre el Oriente y el Occidente, esperanzas en una humanidad más unida por aquel lazo marítimo, palabras afables para los invitados reales, y piadosos recuerdos a los esforzados trabajadores que murieron obscuramente en aquella ardua empresa. Al pronunciar Mr. Bauer el nombre del señor de Lesseps, la inmensa muchedumbre estalló en aplausos. Mr. Bauer terminó, y el cortejo, regresando a la playa, se dispersó a bordo de los navíos. Durante toda la noche los fuegos artificiales, los alegres clamores de la ciudad, el rumor de las canoas y las músicas, llenaron de animación la bahía.

A la mañana siguiente, los navíos comenzaron a moverse lentamente, encarando la proa hacia un punto de la bahía de Port-Said, donde se alzaban, como los montantes de una puerta, dos obeliscos de madera pintados de rojo. Era la entrada del Canal de Suez.

II

Mientras tanto, por todos los navíos corrían extraños rumores. Decíase que el *Latife*, pequeño vapor que había salido de exploración la víspera, había encallado; que los buques reales e imperiales, y los vapores egipcios con los invitados, no podían pasar por la angostura del canal, y que a pesar de estar aligerados de su artillería y sin lastre, desalojaban más agua de la que se contenía en la profundidad del cauce; que el virrey y el señor de Lesseps habían salido a examinar el *Latife*; que se había resuelto hacerlo saltar, en caso extremo; en fin: que se suspendían las fiestas, y todo regresaba a Alejandría, como en tiempos de la derrota de Accium.

Estábamos consternados. Realmente, después de diez años de tantos esfuerzos y penalidades, de tantos combates contra el desierto y tantas luchas contra la intriga, después de tantos millones tragados por los arenales, de tantas vidas aniquiladas, de tantas fiestas predichas, después de tantas bendiciones de Mr. Bauer y de las ovaciones hechas al señor de Lesseps, era doloroso ver que todo terminaba repentina y vergonzosamente, constatar que en un canal abierto para la navegación no cabían los navíos, que aquella era una obra ridículamente grandiosa, y que, en vez de acabar todo en triunfo, ¡todo se resolvía en carcajadas! Permanecimos en esta incertidumbre una parte del día. Por fin, al comenzar la tarde, los navíos volvieron a avanzar y las inquietudes se desvanecieron: el *Latife* había sido desencallado, el *Águila* proseguía adelante, y la obra del señor de Lesseps comenzaba a justificarse.

Entonces el *Fayum* penetró valientemente en el canal. Era el navío mayor del cortejo. Avanzábamos con sumo tiento: en medio del canal unas banderas blancas marcaban la línea que precisamente debían seguir las naves, para hallar la necesaria profundidad de agua. Todas guardaban minuciosamente entre sí la debida distancia; íbamos despacio, son-

dando, con más cuidados y escrúpulos recelosos, que si estuviéramos navegando por un laberinto de rocas.

Al salir de Port-Said, el canal atraviesa el Mensaléh, antiguo lago cenagoso. A ambos lados veíamos brillar sus aguas, muertas, pesadas y glaucas. Esta fué la primera grave dificultad de la empresa. Era necesario abrir un paso navegable y construir sus márgenes en aquel lodazal. Las dificultades crecían con la insalubridad de esos lugares infestados de miasmas. Los obreros europeos desertaron pronto. Tuvo que emplearse a los mismos indígenas, que se metían hasta la cintura en el agua espesa, y sacaban el lodo a puñados.

Después del lago Mensaléh el canal entra definitivamente en el desierto, hasta el lago Timsah, a orillas del cual está Ismailia. A la mitad del camino el *Fayum* encalló en la arena de la margen derecha, se desembarazó con gran esfuerzo, y prosiguió adelante; pero a poco encontró el paso obstruido por otro navío que también había encallado, y debió echar anclas durante la noche. Lucía una luna admirable, que iluminaba, a uno y otro lado, la blanca extensión del desierto. Aquel lugar donde estábamos atascados, había sido otra de las más difíciles etapas de la empresa. Llamábase El-Guisr. Había allí enormes dunas de arena, que era preciso remover. El viento del desierto dificultaba e impedía el trabajo. Más de 18.000 obreros iban sacando la arena, en unos cestos llamados *cuffins*. Y se calculó que el número de esos cestos empleados era tal, que colocados en fila, uno a uno, habrían dado tres veces la vuelta al mundo. También aquí los europeos, descorazonados por la extrañeza e inmensidad de aquella ruda labor, desertaron. Entonces vinieron a trabajar griegos, dálmatas, armenios, árabes. Todas las razas, todas las lenguas, todas las religiones orientales se reunieron allí. Desde el interior del desierto acudían tribus de beduínos, a pedir trabajo. Había enormes campamentos.

El señor de Lesseps andaba siempre inspeccionando los trabajos, cabalgando en su bello dromedario blanco, envuelto en el árabe albornoz y aclamado en todas partes por los operarios. Aquellas pobres razas de

la planicie y del desierto estaban fascinadas por dos cosas nuevas para ellas: — el trabajo remunerado y el agua abundante. Ahora, de aquel laborioso hormiguero sólo quedaba, de trecho en trecho, algún barracón abandonado.

Al día siguiente, por la mañana, entramos, entre fragor de salvas, en el lago Timsah. Al fondo divisábamos la ciudad de Ismailia. Allí debía celebrarse lo mejor de las fiestas.

Ismailia es la capital del canal. Es un puerto admirable, inaccesible a las tempestades y hasta a las más leves ondulaciones del agua; no es un puerto de paso, como Port-Said o Suez, sino una perfecta estación de descanso para los que van a Oriente. Y quizá con el tiempo Ismailia llegue a ser la capital europea del viejo Egipto, del mismo modo que Alejandría es su capital comercial y El Cairo su capital histórica.

III

Ismailia hallábase invadida por un gentío extraordinario, y la ciudad ofrecía, a aquellas horas, un aspecto poderosamente vivo y original.

Los regimientos egipcios habían acampado junto al lago. En el centro, en una larga explanada que está a la orilla del canal de agua dulce, se alzaban las tiendas de los cheiques, que son los jefes de las tribus árabes, o de las tribus del desierto. Las tiendas, abiertas por la parte delantera, dejaban ver sus grandes lámparas colgantes, y las alfombras de la Meca o de Damasco, donde descansaban, con las piernas cruzadas, las soberbias figuras de los cheiques, fumando gravemente su *narguilé*. Habíanse levantado barracones enormes, donde en todo momento se servían a los invitados, y a cualquiera que allí entrase, refrescos, vinos, ensaladas y comidas. Brindábanse toda clase de juegos, danzas y músicas. Las tribus beduínas acampaban allí cerca. Vi una de sus caravanas, descansando, en la plaza de los bazares: los beduínos tenían clavadas en el suelo sus lanzas, y en torno a ellas los caballos y los hombres, figuras recientemente esculpidas en bronce o altivamente envueltas en los albor-

noces, formaban un grupo extraño y pintoresco. El Emperador de Austria y la Emperatriz de Francia habían paseado por Ismailia, montados en dromedarios. Las calles estaban llenas de viajeros, sosteniéndose sobre las excéntricas sillas de los camellos. En todas partes había músicos, cantores, hechiceros y encantadores de serpientes.

Al cerrar la noche, cuando la ciudad apareció delirando de músicas, danzas y luminarias, unos carruajes enormes nos llevaron al gran baile de gala que iba a darse en el palacio nuevo de Ismail Pachá. Los jardines que rodeaban el edificio resplandecían con una iluminación de gusto oriental. Había luces esparcidas por todos los macizos de árboles, entre las hojas de las flores, en el interior de los búcaros. El césped estaba salpicado de puntos luminosos. El canal de agua dulce que se desliza junto a los muros del palacio, estaba lleno de barcas iluminadas, que pasaban con un rumor de serenata perpetua. Al comenzar la noche, entre las mesas puestas, a veces los árabes extendían sus manos, metían los dedos en una fuente, y se apartaban comiendo desdeñosamente. En las estancias el baile era apenas una sofocante oscilación de cuerpos, brutal y pesada. No había orden, ni espacio, ni aire, ni júbilo. La mayoría de los invitados se dispersó por la ciudad, a ver las iluminaciones y los festejos populares. Cuando yo salía acompañado de algunos oficiales ingleses, me encontré en el vestíbulo con el señor de Lesseps, que buscaba ansiosamente su abrigo.

Lesseps tiene una figura delgada y nerviosa, con blancos y cortos bigotes, y unos ojos que brillan negramente, llenos de franqueza y de inteligencia. La fisonomía, y sobre todo su sonrisa, revelan afición a las concepciones abstractas, pero también energía para vencer las dificultades de la vida. Es diplomático, orador, ingeniero, financiero y soldado. De todo ello tiene un poco, y esa armonía de sus cualidades es el secreto de su fuerza inquebrantable y de su continuado triunfo en la empresa de Suez. Un día, visitando el desierto líbico en compañía de Said-Pachá, entonces virrey de Egipto, se le ocurrió emprender la obra, con apoyo de aquél. Desde entonces acá, cuántas luchas, ora con Inglaterra, que

intrigaba en contra suya y procuraba difamarlo, ora con Turquía, que le quitaba los trabajadores, ora con los capataces, que retrocedían al ver sus planos, ora con el desierto, que contrariaba la ciencia de sus teorías, ora con el cólera, que diezmaba a los obreros; ¡cuántos combates, hasta poder buscar ansiosamente el gabán, durante una fiesta que se celebraba al término de tales y tamaños esfuerzos!...

A la mañana siguiente, la procesión de navíos salía del lago Timsah. Esta vez avanzábamos en dirección a Suez. Comenzaba ya a divisarse, junto al canal marítimo, el canal de agua dulce que allí va siguiéndole casi paralelamente, una de las mayores proezas de Lesseps. En esta región del desierto no había ni una gota de agua potable. Damietta estaba muy lejos. La ansiedad y la sed de los obreros eran inmensas. Entonces Lesseps se resolvió a ir hasta el Nilo, a treinta y cinco leguas de distancia, a buscar agua dulce y traerla por un canal que siguiese una línea casi paralela al canal marítimo, costease los lagos Amargos, pasase al pie de las montañas de Djebal y siguiese hasta Suez. Así el nuevo canal serviría, a un tiempo, para dar de beber a los obreros, para regar aquellos terrenos áridos y para la navegación de barquichuelas de río. Y nosotros, en efecto, veíamos que el canal de agua dulce estaba cuajado de velas, cuyas puntas afiladas y blancas asomaban por sobre las márgenes.

Al anochecer llegamos a los lagos Amargos. Toda la escuadra del cortejo ancló allí durante la noche. Brillaba una luna espléndida, que henchía de luz el lago y dibujaba vagamente, hasta el horizonte, las amplias ondulaciones del desierto.

IV

Los lagos Amargos son los restos del antiguo golfo Heropolita, aguas del Mar Rojo que llegaron hasta aquí. En este lugar pasaron los hebreos, guiados por Moisés; aquí quedaron sepultadas las legiones faraónicas,

quince mil hombres y mil doscientos carros. Hacia el lado de Egipto, la luna bañaba una extensa planicie: era Gesén, la tierra de los Patriarcas. Mientras contemplábamos el paisaje bíblico, los cohetes estallaban en el firmamento.

A la mañana siguiente nos acercamos a Suez. Ibamos despacio, porque la marea del Mar Rojo nos venía al encuentro. Este problema de las mareas y de la desigualdad de nivel entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, dió origen a una de las más recias oposiciones que se hicieron al proyecto de abrir el canal.

Decíase que, según los sondeos hechos bajo la dirección de Lepère, en 1799, el Mar Rojo tenía nueve metros más de altura que el Mediterráneo. Decíase también que la obra era irrealizable a causa de las arenas movedizas y los vientos del desierto; y añadíase, por fin, que la navegación por el Mar Rojo nunca podría constituir, por los peligros y dificultades que ofrecía, una verdadera ruta marítima. Una comisión internacional se trasladó al istmo para aclarar estas dudas. Era una legión de sabios, arqueólogos, geólogos e ingenieros.

Said-Pachá les tributó recepciones reales. Atravesaron el istmo, prosiguiendo sus estudios, desde Suez hasta Pelusa. Sondaron todas las ensenadas, todos los lagos, y examinaron todos los terrenos. Acampaban grandiosamente, e iban seguidos por una caravana de ciento setenta camellos. Los árabes acudían de todas partes para ver pasar aquel raro cortejo.

La comisión disipó todas las objeciones. El nivel de los dos mares fué declarado idéntico, después de nuevos y más perfectos sondeos; reconocióse que los arenales no eran un obstáculo, pues si las arenas impelidas por el viento debían sepultar al futuro canal, ¿por qué no habían cubierto ya los lagos Amargos, ni sepultado las ruinas antiguas, ni borrado siquiera las huellas de las caravanas que componían la última peregrinación a la Meca?... Todas las objeciones fueron cayendo, una en pos de otra. Y por último el Mar Rojo, contra todos los impugnadores del proyecto, fué declarado navegable.

Por las márgenes del canal comenzábamos a divisar muchos campamentos de trabajadores. Estos se acercaban a la orilla del agua, para aplaudir el paso de los navíos, agitando lienzos y velos. Se les contestaba desde los buques. Hacía un sol espléndido: el desierto brillaba hasta el horizonte. A nuestra izquierda se marcaba el camino de las caravanas que se dirigen a la Meca, a Medina, a Bagdad y a Damasco, en la lejana Siria. La Arabia y Asia quedaban más allá de aquel desierto. Hacia el lado de Egipto, en el fondo del arenal cubierto de salinas, se hallaba la obscura y triste ciudad de Suez. A lo lejos, esfumándose en la pulverizada luz del horizonte, entreveíase la cordillera del Sinaí. A mediodía entrábamos en Suez, entre grandes salvas.

Es una ciudad sórdida, miserable, decrepita; es el principio de otro mundo; casi es ya el Asia y la India. Su aspecto es mortuorio: el cólera y la peste aparecen a menudo por sus barrios lúgubres. Hasta hace poco, la carestía de agua era tal en Suez, que se conservaba en cajas de hierro traídas de El Cairo. El agua de la fuente de Moisés, que está a tres leguas de la población, sólo pueden beberla los camellos. En época de lluvia, además del agua de El Cairo se encontraba un poco a seis leguas de Suez. En tiempo de bonanza, la sed era una enfermedad. Había mercados de agua, con precios fabulosos, horribles. Los ricos bebían un agua medio salobre. Los pobres, la de los camellos, o ninguna, y morían de sed. En Suez no había (ni los hay todavía) un árbol, una hierba, una flor. Muchos indígenas, que no se habían movido jamás de su ciudad natal, no tenían ni la más leve idea de vegetación. Cuéntase que los árabes de Suez, al llegar a El Cairo por primera vez, huían de los árboles, como si fuesen monstruos desconocidos.

El canal de agua dulce lo ha transformado todo por completo. Ahora el agua se da de balde y con abundancia. El día que llegó el primer chorro, hubo un delirio en Suez. Los pobres árabes no podían creerlo: se zambullían en el canal, se hartaban de beber hasta reventarse, y extendidos en las márgenes daban gritos de verdadera locura. Algunos se aterraban al ver la pérdida de tamaña riqueza. Las turbas rodeaban

a Lesseps, prosternándose a sus plantas y besándole las manos. Y desde entonces todo tiende a revivir en Suez.

Allí se dispersó, por fin, el cortejo. Unos se quedaron en Suez, otros se fueron a El Cairo. Nuestra peregrinación por el canal había terminado. Las escuadras de Europa anclaban en pleno Mar Rojo: la obra de Lesseps estaba coronada.

Hacía diez años que un grupo de trabajadores, un lunes de Pascua, se reunió en una playa, en el mismo lugar donde después estuvo Port-Said. Entonces allí no había más que una bandera egipcia plantada en la arena.

Un hombre se destacó del grupo, y descubriéndose la frente dijo:

— En nombre de la Compañía de Suez, doy el primer golpe de azadón en esta tierra que ha de abrir al Oriente la civilización occidental.

Y cavó la arena con el azadón. El hombre que dijo aquellas palabras, era Lesseps. Y como se ve, desde entonces acá su azadón había seguido cumplidamente su camino.

EÇA DE QUEIROZ

(De *Notas Contemporáneas.*)



IV

LOS CENTINELAS DEL MAR

FAROS, SEMÁFOROS, T. S. H.

La noche en el mar. — Durante el día, nada en el mundo es tan luminoso y brillante como el mar. Las olas reflejan los cambiantes fulgores del cielo y las nubes. Y salvo las horas en que la cerrazón de la niebla empaña la inmensidad de las aguas, en ninguna parte es tan fácil moverse y descubrir tan amplios horizontes como en el océano. Pero al cerrar la noche, el mar se llena de tinieblas, la silueta de las costas se esfuma y desaparece. Sólo brillan en lo alto, cuando el tiempo es claro, las remotas figuras de las constelaciones. Entonces, así como al llegar el crepúsculo los vehículos terrestres — coches, trenes, automóviles —, se paran a encender sus faroles, también los navegantes se ven obligados a dar luz a sus buques, para reconocerse en la obscuridad.

Poco después de puesto el sol, en todos los mares del mundo los barcos en marcha encienden *tres linternas reglamentarias*: una luz blanca en el palo trinquete, un farol verde a estribor, y otro rojo a babor. Así, vistas de lejos, con sólo observar la relación de estas tres luces brillantes en la noche oscura, se puede precisar la posición del buque que las lleva encendidas.

Las linternas marinas son el único medio adecuado para que las naves puedan reconocerse entre sí, y evitarse a tiempo, en el mar nocturno. Por eso hasta las barcas pescadoras y botes



Reconstrucción de un faro en los tiempos de la Roma imperial

las usan. Y estas luces pequeñas y poco intensas son precisamente las mejores. A no ser que se trate de potentísimos reflectores eléctricos, como los que emplean grandes buques de guerra, los otros proyectores y lámparas de luz difusa más bien estorbarían a los navegantes, porque el reflejo de sus focos y el cabrilleo que produce en las aguas impide ver claro. En tierra, los faros de un automóvil, por ejemplo, permiten ver a larga distancia; pero los mismos faros, empleados en el mar, sólo iluminan de una manera vaga los primeros rompientes del oleaje que rodea el navío.

En los días de borrasca y de intensa niebla, las luces de a bordo pierden su eficacia, porque sólo se perciben cuando ya está encima de ellas. Entonces, en lugar de luces, es preciso emplear silbatos, sirenas y campanas, cuyos rugidos y percusiones alcanzan una mayor propaga-

ción a distancia que los débiles fulgores de las linternas.

La noche en el mar, es uno de los espectáculos más graves, hondos y soñadores del mundo.

Los faros. — Las luces y otras señales bastan a los navíos para distinguirse entre sí, durante la noche. Mas ¿cómo hacer para que, al mismo tiempo, divisen la tierra, sumida en las tinieblas, y mediante ella se orienten en el rumbo que les conviene seguir? Las cartas de navegar, extendidas a bordo, en la cámara del piloto, señalan con todo detalle los peligros que ofrece la costa, sus bajos, arrecifes, etc. Pero ¿dónde está la costa? La noche ha cerrado, negra como boca de lobo; hay ligera niebla; el temporal amenaza; y, sin embargo, el buque sigue navegando. ¿Hacia dónde? Así, a tientas, a pesar de las cartas puede estrellarse, a lo mejor, contra el peligro invisible.



Un antiguo semáforo o vieja torre de señales

Entonces surge a lo lejos, entre la cerrazón de la obscuridad y la niebla, un maravilloso centinela de luz, señalando exactamente la situación de la costa. Es un *faro*. Índice mudo, protector e infalible, marca inalterablemente, con sus haces propicios, el camino que deben seguir los navegantes perdidos en la hostilidad de las aguas nocturnas. Al verle brillar a lo lejos, el intrépido corazón de los marineros se sosiega y ensancha. Allí está el guía. Esa es la estrella benéfica que ha de conducirles al abrigo del puerto.

Los faros son numerosísimos en todas las costas del mundo. Y no sólo indican, en plenas tinieblas, la proximidad de la tierra, sino que al ver sus luminosas señales (el color que presentan, el número y la duración de los destellos, etc.), los navegantes saben también, con toda precisión, cuál es el punto de la costa que tienen cercano. Gracias a ellos, las cartas de navegar son utilizables durante la noche.

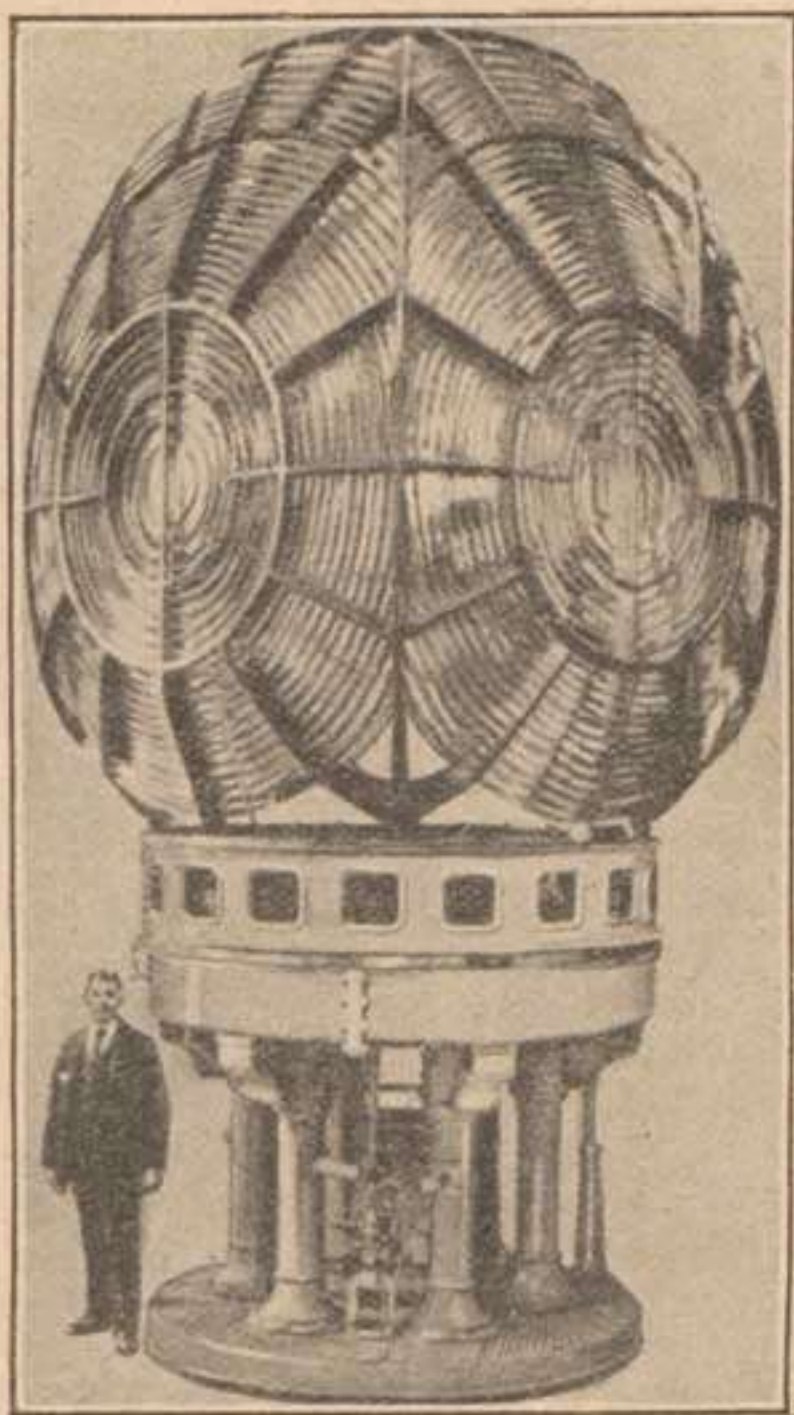
Diversos tipos de faro. — Los faros son, en general, de dos clases: *fijos* e *intermitentes*. Los primeros conservan siempre su inmovilidad luminosa, desde que se encienden hasta que se apagan; los segundos proyectan largos haces de luz, a intervalos exactamente regulados. Los eclipses de estos destellos, su intensidad y su color, varían a veces en un mismo faro.

Estos se componen, esencialmente, de una grandiosa y complicada *linterna*, que es un prodigio de óptica, cuyo foco u hogar luminoso ha ido evolucionando según los descubrimientos iluminatorios, desde el aceite hasta la electricidad y sus aplicaciones modernas. Las faros intermitentes regulan sus destellos mediante un ingente *aparato de relojería*, de una asombrosa perfección.

Los faros de luz fija son como grandes e inmóviles pupilas

fascinadoras, brillando en las tinieblas. Los destellos de los intermitentes, parecen parpadear, como un ojo luminoso y lejano que hace signos a los navegantes. Los faros *giratorios*, los más hermosos entre los intermitentes, son como prodigiosas estrellas cuyos rayos movibles surcan y rasgan la obscuridad de la noche, explorando la soledad marina.

Desde los más remotos tiempos ha habido luminosos centinelas del mar. En épocas primitivas, e incluso en nuestros días, en costas populosas, pobladas de pescadores rudimentarios, los faros se reducen a montones de leña, puestos en lo alto de un promontorio costero, y a los cuales se prende fuego en horas aciagas y noches de temporal. En los siglos IX y VIII antes de J. C., en las costas griegas de Asia Menor se utilizaban ya faros poderosos, alimentados con leña. Alejandría tuvo uno famoso, de 50 metros de altura, al decir de los historiadores árabes, y cuyos formidables restos todavía subsistían en 1304. Pero los grandes faros modernos — esas torres solitarias y recias, de varios pisos, con habitaciones y almacén de víveres para los torreros y sus familias, y la complicada y gigantesca



Los lentes de la linterna de un faro. El aparato entero gira produciendo los destellos intermitentes

linterna brillando en lo alto —, datan de los siglos XVII y XVIII, y de los progresos que entonces realizaron todas las ciencias. Un buen faro actual, es una pura maravilla de ingeniería, en cuya construcción colaboran los últimos adelantos de la arqui-



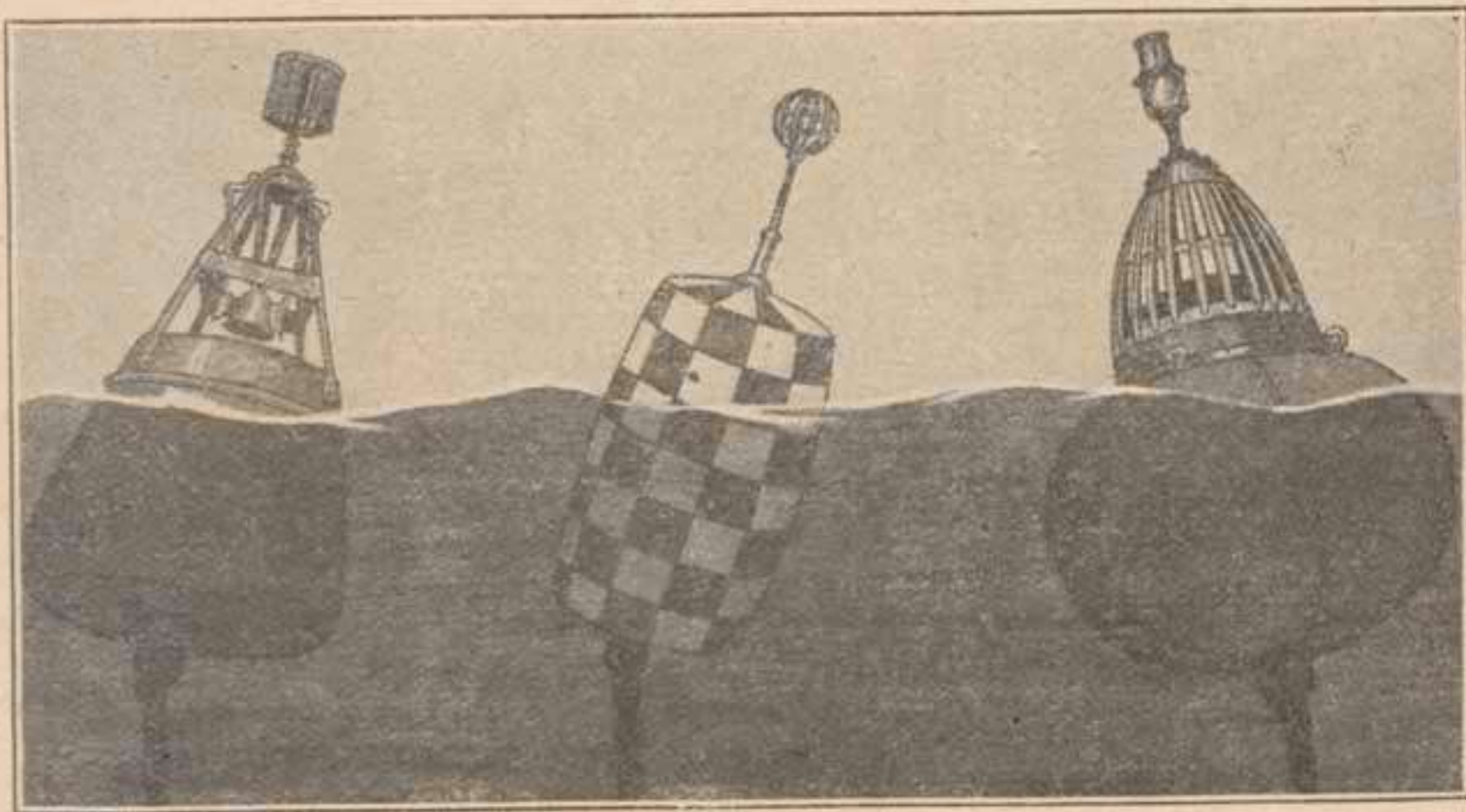
Un faro avanzado y solitario

tectura, la hidráulica, la óptica y la mecánica. Todas las bocas de los puertos y rías suelen tener un faro especial; y cuando no, se habilita para hacer este oficio el viejo campanario de la iglesia, en las aldeas costañas.

Pero todos estos suelen ser faros pequeños. Los más importantes se hallan en la alta proa de los promontorios que destacan de las costas abruptas, en lugares solitarios y casi inaccesibles. Pero los más asombrosos son los que están asentados en plena mar, en un islote árido e incluso sobre una roca submarina, de suerte que a la superficie únicamente asoma, sola,

rodeada de agua por todas partes, como un mástil de piedra, la torre del faro.

Los centinelas solitarios. — Donde más abunda esta clase de faros, es en las costas europeas del Atlántico y del



Boyas de señales

Mar del Norte, especialmente las inglesas, las más accidentadas y peligrosas de Europa. El de la isla de Fastenet, por ejemplo, al Sureste de Irlanda, es como un centinela avanzado, escrutando la inmensidad, camino de América. Asentado sobre un lecho de arrecifes, las poderosas olas del Atlántico baten a ese solitario gigante, y en horas de temporal las crestas espumosas llegan hasta salpicar copiosamente la linterna del faro situada a una altura de 30 metros.

Se ha calculado que el viento marino, en tiempo de borrasca, puede alcanzar un empuje de 275 kilogramos por metro cua-

drado. En cuanto al embate de las olas, Tomás Stevenson ha podido comprobar, por medio de un aparato perfectísimo, inventado por él mismo, que una sola de aquéllas es capaz de producir un choque equivalente a 33.000 *kg.* por *m.*² Una ola, avanzando a una velocidad de 28 metros por segundo, al tropezar con un obstáculo da un topetón equivalente a 61.000 *kg.* por *m.*² De suerte que un gran faro solitario, en determinados casos, debe soportar un choque de más de 100.000.000 de *kilogramos*. ¡Júzguese de la solidez que necesita tener esa columna abandonada en pleno mar, para resistir la embestida de las imponentes avalanchas de agua que se levantan como montañas!

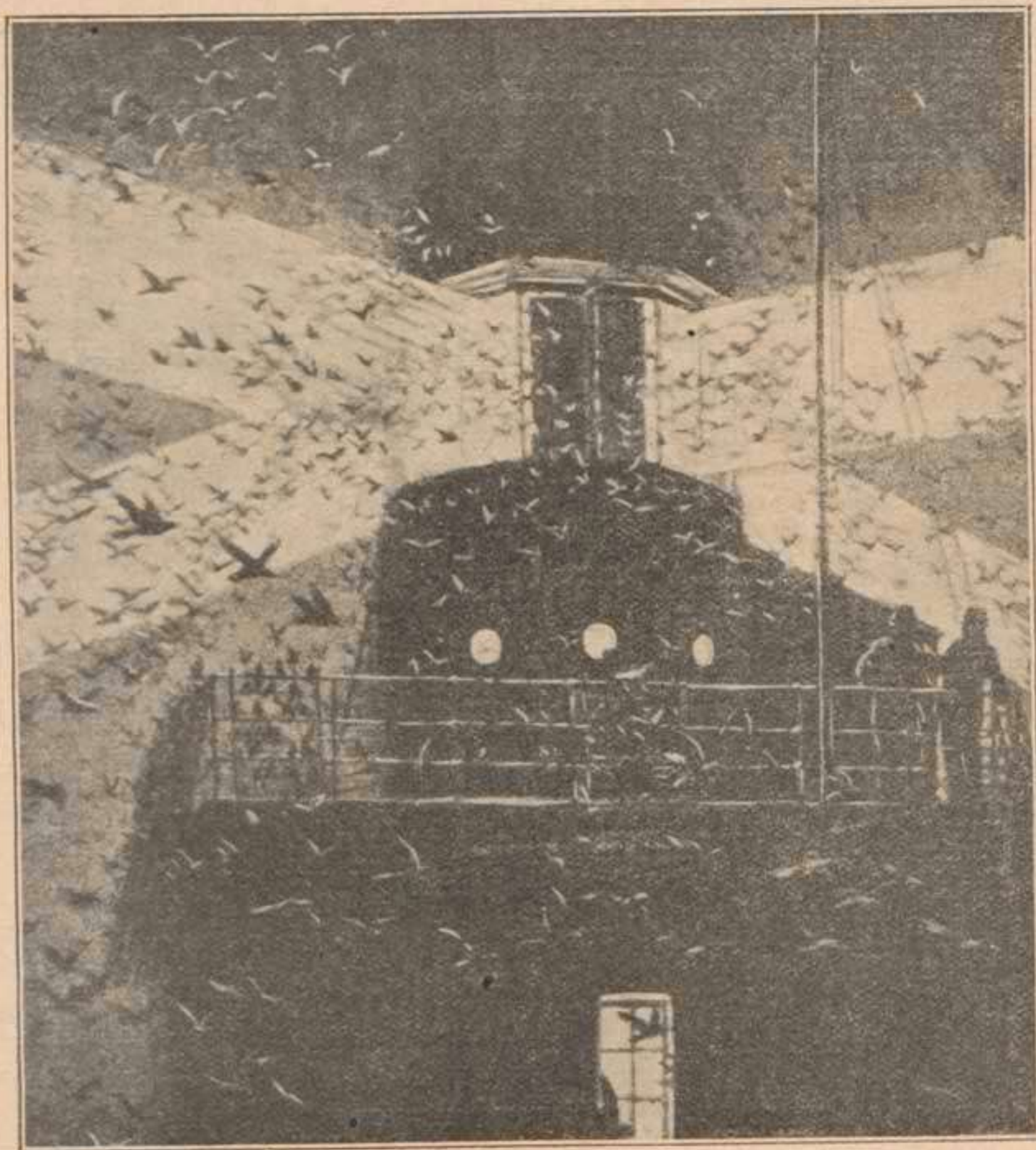
El citado faro de Fastenet, tiene un *fuego* u hogar luminoso cuya potencia es de 750.000 bujías. Y cada segundo lanza un destello cuya duración es $\frac{1}{25}$ de segundo. En la isla de Heligoland (Alemania), en el Mar del Norte, hay un faro cuyo fuego se considera el más potente del mundo. En el estrecho de Magallanes está emplazado otro de los faros más famosos, que los marinos llaman "El faro del fin del mundo", por hallarse en la punta extrema del continente americano. En España, la extensión y variedad de sus costas ha obligado a establecer un numeroso y admirable servicio de faros.

La distancia a que puede percibirse la luz de un faro es muy variable, porque depende de su intensidad luminosa y además del estado del tiempo. Desde lo alto de un palo de navío, y con tiempo claro, ha sido posible vislumbrar un faro a una distancia de 37 millas (unos 70 kilómetros).

Las vestales del mar. — En los pueblos antiguos, especialmente en Roma, había unas congregaciones de vírgenes, llamadas vestales, que estaban encargadas de velar noche y día, para que nunca llegara a apagarse el fuego que se mantenía per-

petuamente encendido en ciertos templos, el fuego sagrado. Las vestales respondían de su misión con la vida.

El mar tiene también sus vestales: son las heroicas familias



En las noches de tempestad millares de pájaros se estrellan contra los cristales de los faros

de los *torreros* encargados de cuidar los faros, encender puntualmente sus fuegos y velarlos durante toda la noche. Nunca agradeceremos bastante el sacrificio de estas gentes humildes. De ellas dependen las vidas de innumerables navegantes. Especialmente en los brumosos mares del Norte, en Inglaterra, Holanda, Escandinavia y Alemania, donde la pesca con embarcaciones pequeñas ha llegado a alcanzar un desarrollo industrial fabuloso, la existencia de centenares de millares de pobres pescadores está pendiente de la regularidad de los faros costeros. Uno solo de ellos que se apague o deje de funcionar normalmente, puede producir espantosas catástrofes.

La existencia de los *torreros* o guardianes de faros es monótona, triste y solitaria. Viven alejados del mundo, en sitios ásperos y borrascosos, reclusos en la estrechez del faro, muchas veces abandonados en pleno mar y a menudo incomunicados durante largas semanas, a solas con las aguas y el viento. Y todas las tardes, al anochecer, los *torreros* encienden sus faros con la misma maravillosa puntualidad con que las estrellas se alumbran en el firmamento.

La palabra y el oído de los navegantes: la T. S. H.

— Imaginemos, por un momento, que a la humanidad le hubiese faltado uno de sus más útiles sentidos corporales, el oído, desde la creación del mundo. Los hombres seríamos completamente sordos. Las ondas sonoras hubieran existido exactamente como ahora, desde los más remotos tiempos; pero el hombre, falto de órgano auditivo, no habría podido ni sospechar su existencia, y se hubiera visto obligado a ingeniarse para entenderse con sus semejantes por medio de signos, por ejemplo, sin necesidad de hablar.

Pero supongamos que, un día, un sabio inventa el oído o algún aparato equivalente a él. ¿Qué habría ocurrido? Todo un

mundo de sensaciones nuevas hubiera sido revelado al hombre: la palabra, la música, los matices sonoros del alma, habrían hecho irrupción, como un torrente mágico, en el cerebro humano. ¡Qué revolución, qué maravilla, qué encanto! Poder oír, poder hablar, cantar, gritar, comunicar los pensamientos y emociones mediante sonidos. Este descubrimiento habría marcado, sin duda, una fecha memorable para la humanidad.

Pues algo semejante ha ocurrido, en el mar, con la invención de la *telegrafía y la telefonía sin hilos*. Antes de que el ilustre sabio italiano Marconi, interpretando genialmente la teoría de las ondas sonoras del alemán Hertz (de ahí su nombre de *ondas hertzianas*), y los estudios del francés Branly, descubriese el medio de comunicar vibraciones a largas distancias, *sin necesidad de hilo conductor alguno*; antes de ese maravilloso descubrimiento, decimos, cuando un navío se alejaba de la costa *quedaba completamente sordo y mudo*, es decir, aislado del resto del mundo y en la más absoluta imposibilidad de comunicarse con él.

El antiguo y rudimentario lenguaje de los navíos: señales y semáforos. — Un buque, pues, hasta nuestros mismos tiempos sólo recobraba parcial y deficientemente la palabra y el oído, cuando acertaba a cruzarse con otro, en alta mar, o a medida que se acercaba a algún puerto. Entonces, mediante *bocinas, banderas, bolas y gestos*, durante el día, y *luces*, durante la noche, los navegantes se comunicaban de una manera muy breve y relativa, entre ellos, de navío a navío, o con los *semáforos*, que eran y son todavía estaciones de señales dispuestas en todos los puertos y en los grandes promontorios costeros. El conjunto de signos que unos y otros se hacían, constituye una especie de clave o idioma marítimo, universal y rudimentario, llamado *Código internacional de señales*, que permite

comunicarse sin conocerse, y da lugar a que un navío español, por ejemplo, se entienda con uno japonés, en alta mar, acerca de algunos accidentes absolutamente previstos que suelen acontecer a los que navegan.



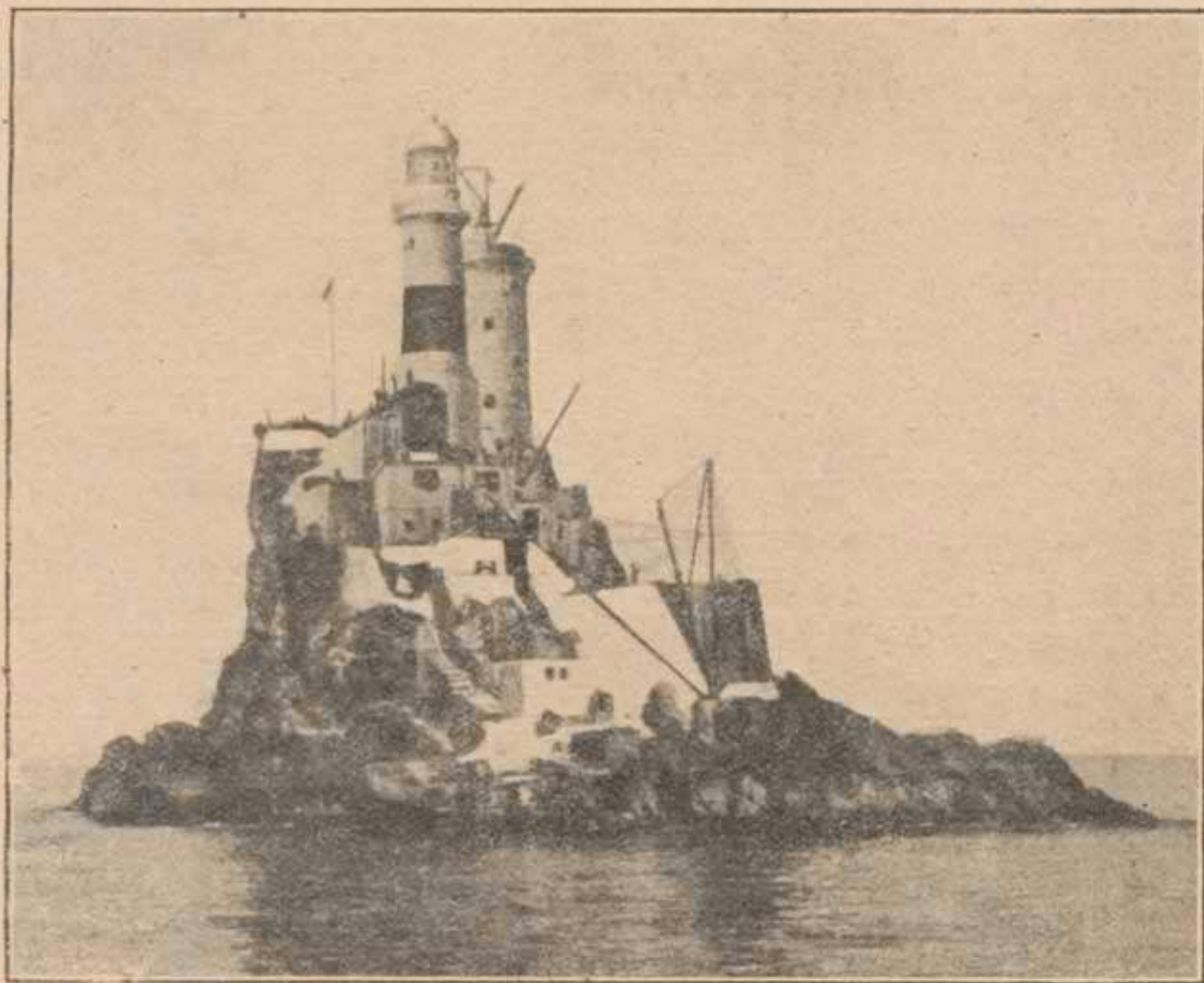
Los guardianes de un faro, limpiando cuidadosamente los cristales de la linterna

Pero, en seguida se echa de ver que esta especie de comunicación es en extremo deficiente. Cuando un navío tenía necesidad de comunicar o saber algo, su mudez y su sordera absolutas sólo podían disminuir un poco en el caso de que tuviese la suerte de encontrar por casualidad a otro buque, o de hallarse a la vista de tierra poblada, en el preciso momento de experimentar el aprieto. Mas como la mayoría de las veces no ocurría así, de poco servían el *Código de señales*

y los semáforos. Apenas un navío se apartaba de la costa, quedaba instantáneamente sumido en su mutismo, su sordera, y por lo tanto en el más completo abandono a sí mismo.

Un centinela mágico e invisible. — Pero vino, hace muy pocos años, el invento de la T. S. H. Y todos los navíos, por alejados que estén en alta mar, por solitarios que se encuentren, recobraron en el acto la *palabra* y el *oído*, y quedaron en condiciones de poder comunicarse con *todo el resto del mundo*. ¿Es posible un milagro mayor? Por

fin se había descubierto el más seguro, portentoso y admirable de los centinelas del mar. Para tenerlo a bordo, aun en medio



Faro construido sobre un arrecife

de la mayor desolación marina, bastaba una *antena*, un sencillísimo dispositivo de cables uniendo dos palos del navío, a manera de pentagrama telegráfico o jarcia para recoger y pescar en el aire las ondas sonoras, y un *aparato* de T. S. H., receptor y transmisor de noticias, instalado en una pequeña cámara del buque.

No cabe aquí una explicación científica de la T. S. H., cuya

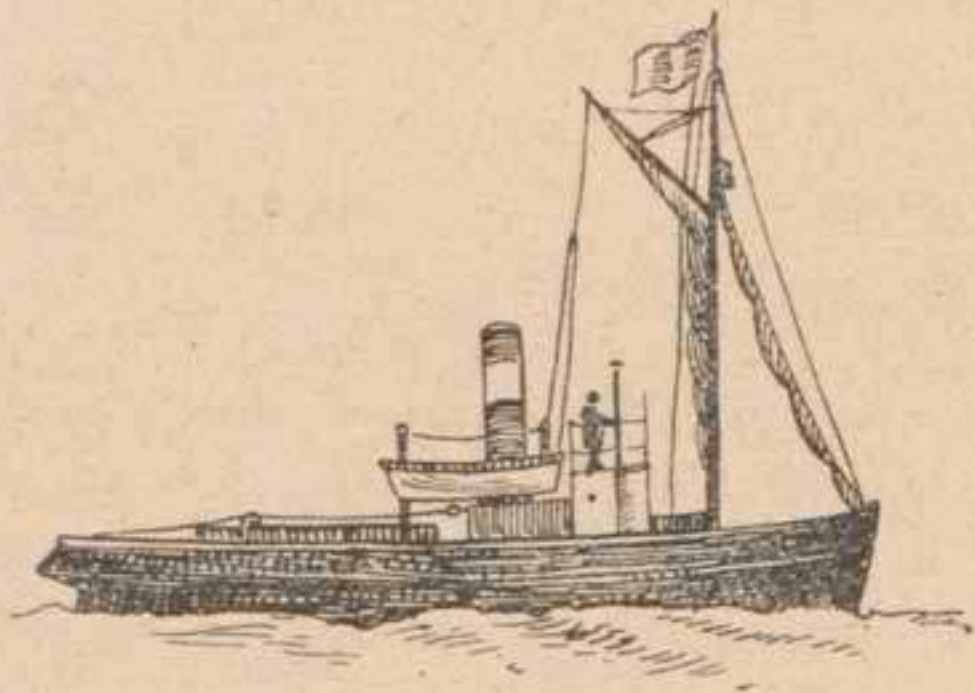
complejidad, aun resumiéndola y abreviándola, abarcaría demasiado espacio y exigiría un excesivo cúmulo de conocimientos, para ser bien comprendida. Basta decir que, mediante ella, el aspecto de los mares y los tradicionales peligros que su navegación ofrecía, van transformándose y disminuyendo rápidamente. Ya hemos hablado (véase el capítulo II, págs. 35 y 36) de los decisivos adelantos que la T. S. H. ha impreso a la determinación del rumbo en los navíos, a la regularización de sus cronómetros y a la previsión del tiempo. Cada año aumenta el número de buques náufragos cuyas tripulaciones se salvan gracias a la T. S. H. Antes, al encontrarse perdido un navío, sus hombres no podían hacer otra cosa que encomendarse a Dios y a sus propias fuerzas, siempre demasiado débiles; y de nada les servía que otros buques estuviesen navegando, quizás, a muy poca distancia del lugar del siniestro. Nadie podía acudir en socorro de los náufragos, porque nadie sabía que existiesen en la inmensidad del mar.

Pero ahora, gracias a la T. S. H., apenas un navío se encuentra en peligro su estación telegráfica comienza a emitir y desparramar por los cuatro vientos la terrible señal — **S. O. S.** — que significa: ¡Socorro!, acompañándola de la posición del navío; por ejemplo: S. O. S. — 20 — 110, cifras que indican la latitud y longitud geográficas. Inmediatamente, todos los navíos que aciertan a pasar por aquellas aguas y reciben la desastrosa noticia, contestan a los desdichados, dándoles esperanza, cambian de rumbo en seguida y se dirigen, a toda marcha, a socorrer a los náufragos. ¡Qué diferencia de los tiempos en que un barco en peligro de hundirse, debía perecer, mudo y sordo, desamparado entre el cielo y el mar!

Parece cosa de encantamiento; pero lo cierto es que hoy los navíos, aun navegando en alta mar, pueden transmitir noticias y recibirlas; pedir socorro en caso de necesidad; servir a

los pasajeros, facilitándoles el medio de mandar despachos a todas las partes del mundo, y obtener las contestaciones correspondientes; publicar periódicos a bordo, con detalles de los grandes acontecimientos internacionales; y por encima de ello, que ya es fabuloso, recrearse todavía con audiciones de conciertos orquestales que se ejecutan, a la misma hora, mientras se están oyendo desde el buque, en Londres, Berlín, Nueva York o París.

He aquí un dato decisivo y que parece mágico: la expedición del famoso explorador noruego Amundsen, navegando a la deriva entre los solitarios bancos de hielo cercanos al Polo Norte, en mayo de 1923, escuchaba cada noche los conciertos sinfónicos que entonces estaban dándose en Nueva York, transmitidos por la voz misteriosa del novísimo y formidable centinela de los mares del mundo.



LOS CENTINELAS DEL MAR

Faros y torreros

Son poco más de las ocho. El día va agonizando. Cortado a pico bajo mis plantas, el acantilado rocoso brilla por última vez, las arenas de la playa son de oro viejo y las aguas de escamas. El Atlántico, que baña este extremo final de la tierra bretona, balancea sus amplias olas como si respirase acompasadamente, antes de adormecerse. El sol, como una rodela de hierro candente, parece dudar, asomado al abismo del horizonte. Y de pronto, se hunde del otro lado y desaparece.

Este es el solemne instante crepuscular. Antaño, en estos mismos parajes, los marinos del siglo XIV, escudriñando atónitos el misterioso océano, escuchaban atentamente para oír la crepitación del sol al hundirse en las aguas, convencidos de que el astro se apagaba cada noche en el seno de las olas, y se deslizaba, negro y triste, por los subterráneos del mundo, para volver a encenderse y asomar luego al lado opuesto de la tierra.

Pasan uno, dos, tres, cuatro minutos... hasta quince. Exactamente al cabo de ellos, con una precisión cronométrica, sobre la punta de esos peñascos que se recortan a la derecha, brota, súbitamente, una luz, un resplandor vivo y agudo, que parpadea y vacila un momento y luego comienza a girar sobre sí mismo, con un ritmo perfecto.

En seguida aparecen — a la izquierda, enfrente, unas cerca, otras lejos, rojas, blancas, fijas o dotadas de largos destellos — otras luces que parecen hablar entre sí con sus mudas señales. Fieles a la orden que les impone encenderse exactamente quince minutos después de ponerse el sol,

todos los faros de la costa brillan. Y ya no se apagarán hasta un cuarto de hora antes de que el astro vuelva a asomar por Oriente.

Mientras la tierra duerme, los centinelas del mar montan la guardia de la costa. Son diez y seis: diez y seis faros luminosos, blancos, verdes o rojos, para decir a los navegantes perdidos en las tinieblas: "¡Cuidado! He aquí el peligro. Ahí está esa roca traidora, esa punta afilada, ese arrecife invisible". Seis de esos faros están levantados sobre la tierra firme, tres en islotes yermos, y los siete restantes sobre simples rocas aisladas y hundidas en pleno mar. Estos últimos son los llamados *Solitarios*. ¿Os dais buena cuenta de lo que significa eso: faros solitarios?

Sin embargo, en ellos habitan familias enteras, hombres que, voluntariamente, han escogido esa morada perdida en la inmensidad del mar. Allí viven, y muchas veces allí mueren. Se sabe cuándo se entra en uno de esos faros; mas nadie es capaz de prever cuándo podrá salir de él. Por su misma razón de ser, por la necesidad que obligó a construirle allí, precisamente sobre tal roca sumergida y no en ninguna otra, un faro *solitario* es un punto del globo terrestre que puede quedar absolutamente incomunicado durante largos días, semanas y aun meses, tan inabordable al resto de la humanidad como si fuese un cráter de la Luna.

Así, pues, hay hombres heroicos que, para asegurar la navegación de sus semejantes, aceptan vivir en esos angostos encierros de los faros solitarios, donde luego, aunque se vean asaltados por la más cruel agonía, nadie podrá socorrerles, si lo impide el mar. Estos faros son los verdaderos esclavos del océano.

*

Un modelo típico de faros solitarios, es el de Eddystone (Inglaterra), palabra que significa "la roca del torbellino". Sobre este basamento se han construido ya tres torres: la primera fué materialmente barrida por una tempestad, la segunda la destruyó un incendio, y la tercera, la actual, ha debido ser reconstruída varias veces. Un faro de esta clase, en efecto,

ha de sufrir, como las catedrales góticas, reparaciones continuas. El mar que lo rodea no le da ni un instante de tregua: lo embiste, lo sacude, lo golpea, le hace oscilar y vibrar a todas horas. Y por sólidos que sean sus fundamentos — a pesar del hormigón armado, y de las vigas o espigones de hierro, hundidos por un extremo en la roca y por el otro empotrados en la obra —, el faro debe soportar espantosas presiones y choques monumentales. Gracias a la estructura misma indispensable a los faros, las olas tienen la tendencia a escalarlos con abusiva frecuencia, trepando por la columna, por elevada que sea, envolviéndola y descompasándola. Este hecho, que a primera vista parece inverosímil, ha sido comprobado innumerables veces, particularmente en el faro de *la Vieja*, en el Raz de Sein (Bretaña), cuya linterna, situada a una altura de 34 metros sobre el nivel del mar, fué aniquilada por una ola gigantesca, el 5 de diciembre de 1896.

Entonces — se dirá — ¿es posible que un faro solitario sea arrancado de cuajo por un temporal? En efecto: es posible. El ingeniero Wistanley había construído el primer foco de Eddystone, antes citado, dotándolo de galerías y elegantes balcones, a manera de minarete, desde cuya altura se podría pescar tranquilamente o contemplar los más recios temporales, mofándose de las olas y el viento. Pues bien: un día, a Wistanley se le ocurrió ir a pasar sus vacaciones en el faro que acababa de construir. La tempestad le cogió, tal como él anhelaba, en su refugio, el 26 de noviembre de 1703. Mas cuando se calmó el tiempo, no quedaba ni rastro del faro, de Wistanley ni de los torreros. ¡El torbellino — “eddy” en inglés — se lo había tragado todo!...

Otras veces las tempestades que azotan a los *solitarios*, con ser menos graves, resultan también desastrosas. El 3 de diciembre de 1896 se desencadenó una tormenta que estuvo a punto de hacer zozobrar la isla de Sein, “tan baja — ha dicho Brizeux, el poeta bretón —, que parece una almadía rodeada de un millar de escollos asomando a flor de agua”. Una de las olas desencadenadas por esa borrasca rompió un cristal de la linterna del faro de Goriébella: la luz se apagó, y el agua entró bra-

mando por la brecha e inundó la torre, cuya puerta inferior, que entonces hubiera servido de desagüe, no podía abrirse sin dar entrada al temporal. Durante aquella noche espantosa, los pobres torreros estuvieron cuatro horas luchando para tapar el boquete con cuanto tenían a mano: colchones, armarios, mesas, sillas. La débil barrera se iba al suelo a cada instante. Por fin, al amainar el temporal, los torreros salieron triunfantes; y lo primero que se les ocurrió fué encender otra vez la linterna. Uno de sus sectores permaneció apagado; pero los restantes continuaron enviando sus haces de luz y señalando el peligro a los navíos, a pesar del Atlántico y su terrible furor.

En torno a los *solitarios*, ni siquiera las horas de calma son absolutamente seguras. La configuración de la roca que sirve de basamento a esos faros, rodeada por todas partes de inmediatos y profundos abismos, es sumamente propicia a la formación de lo que se llama *olas de fondo*, enormes masas líquidas que brotan súbitamente, sin que nada pareciese anunciarlas, como surtidores colosales, y barren cuanto encuentran al paso. En el faro del Horno, en la Mancha, un torrero llamado Vimel salió a la plataforma exterior, un día de perfecta calma, a recoger la amarra que le lanzaban desde el navío encargado del servicio de avituallamiento. Y en el instante en que el torrero se agachaba para pasar el cabo a la anilla de hierro empotrada en la roca, del mar tranquilo surgió una ola de fondo, le cogió de lleno y se lo llevó consigo al abismo, ante la estupefacción y el terror impotentes de los marineros. En febrero de 1921, ocurrió también otro caso semejante en el faro de Ar-men (Bretaña). El torrero Plouzennec estaba en la plataforma pescando con caña, tranquilamente. De pronto, en un abrir y cerrar de ojos, brotó una ola, se lo tragó, y sobre el mar en calma no volvió a quedar ni rastro del pescador, de su caña, del anzuelo, ni de que allí hubiese ocurrido el más leve accidente.

*

Pero lo peor es el horrible aislamiento de los torreros.

Un día, desde tierra, se dieron cuenta de que en el faro de Smalls ondeaba la bandera negra, signo de trance mortal. Pero el mar estaba embravecido, el abordaje al faro se hacía imposible y hasta el aproximarse a él era una empresa ardua y peligrosa. Sin embargo, algunas barcas la intentaron, y una de ellas, la que pudo acercarse más, regresó diciendo que en la galería exterior del faro había un hombre de pie, inmóvil en plena tormenta, y agarrado al asta de la bandera. El temporal arreciaba. No obstante, al cerrar la noche, a través de la lluvia y el viento, la luz del faro brilló como de costumbre; y así pasaron varios días, en plena borrasca. Por fin, al amainar la tempestad, uno de los barcos logró llegar hasta el faro. El hombre erguido en la galería era un cadáver. Uno de los dos torreros había muerto repentinamente; el otro, no sabiendo qué hacer con el cadáver, lo sacó a la galería exterior, izó la bandera negra, y se encerró en el faro para seguir cuidando de la linterna, hasta que llegó la nave de socorro.

En Roches-Douvres (Francia), el año 1893, ocurrió un caso peor todavía. Había tres torreros en el faro. Uno de ellos, Juan Mevel, dió un resbalón en la escalerilla de caracol y se rompió el cráneo. Sus compañeros corrieron a socorrerle, pero el desventurado falleció en sus brazos. ¿Qué hacer? Una tempestad de agua y nieve azotaba el océano. Los torreros izaron en seguida la bandera negra. Pero el faro se hallaba a 16 millas (unos 30 kilómetros) de la costa, y aunque la señal fué vista, el estado del mar no permitía, ni remotamente, acudir en auxilio de los torreros. No hubo más remedio que esperar. Pero ¿cuánto tiempo? *Dos semanas.* Al cabo de ellas, cuando el barco de socorro pudo abordar en el faro, encontró al cadáver encerrado en la habitación inferior, y a los supervivientes refugiados en lo más alto de la torre, casi enloquecidos, pero sin haber dejado de encender fielmente, ni una sola vez, la sagrada linterna...

Tales son las lamentables tragedias de los *solitarios*. Pero su vida cotidiana y normal, para algunos torreros es a veces tan dura, por su

monotonía insuperable, como las horas adversas. Son muchos, muchísimos, los aspirantes a torrero, que no pueden acostumbrarse jamás a esa ruda existencia y se ven obligados a abandonar su propósito y mudar de oficio. Otros, los que tienen verdadera vocación, soportan con admirable soltura su voto de inmovilidad, su recogimiento de anacoretas, su estrechez de estilitas encerrados en una columna.

Su vida es la siguiente. Ante todo están sujetos a la absoluta regularidad de la tarea que les está encomendada. Han de cuidar diariamente el mecanismo de la linterna, limpiar sus cristales, repasar su aparato de relojería con toda minuciosidad, para que el ritmo de los destellos sea perfecto, pues cualquier retraso o modificación en ellos podrían inducir en error a los navegantes y provocar incalculables catástrofes.

Hecho esto, llegan las horas de guardia, por turnos, durante toda la noche, puestas las gafas ahumadas (para poder mirar impunemente al foco), con el libro de bordo a la vista y tomando nota de cuanto ocurre dentro y fuera del faro. En los días de bruma, además de la linterna, hay que atender a dar otras señales, mediante pitos, sirenas, petardos, etc., según los casos. Algunos focos modernísimos, llamados *radio-faros*, como el de Sein o el de Créac'h de Ouessant, pueden dar, por medio de las ondas hertzianas, una señal consistente en una letra, que es como la "marca" o "inicial" del faro, repetida de una manera continua y esparcida por el ancho mar. Los navíos dotados de aparatos receptores de T. S. H., registran la emisión del faro, aunque muchas veces, a causa de la bruma, no perciban sus luces. Así el faro es como un centinela misterioso e invisible, que sin cesar va diciendo a los navíos, a través de las tinieblas: "Estoy aquí... estoy aquí, aunque no me veáis vosotros... Estoy aquí, en tal dirección: ¡cuidado con tal peligro!... ¡Ánimo! Estoy aquí. ¡Buenas noches, amigos!..."

Aparte del trabajo, las únicas distracciones de los torreros, además de las familiares, cuando las tienen, son la lectura y la pesca. En todos los faros suele haber algún libro releído mil veces. Y los basamentos de

los *solitarios* suelen abundar, además de la pesca mayor que los rodea, en excelentes crustáceos y sabrosos mariscos. Fuera de esto, el alimento normal de los torreros, en los faros *solitarios*, debe basarse en las conservas, ya que en la estrechez del faro no queda espacio para ningún animal doméstico. Algunas veces densas bandadas de aves migradoras, atraídas y fascinadas por el resplandor de la linterna, van a estrellarse contra sus cristales. Los despojos de estas catástrofes aviatorias, son para los pobres torreros como un raro, inseguro y precioso maná.

En los faros construídos en la costa de tierra firme, la vida es más llevadera, pero tiene también sus quebrantos. He aquí un caso memorable de heroísmo. El 18 de abril de 1911, el torrero del faro de Kerdonis (Francia), llamado Matelot, cayó repentinamente enfermo y murió al poco tiempo, cuando cerraba la noche y con ella una furiosa tempestad. Era imposible ir en busca de auxilio, ni siquiera a la aldea más próxima. Y, sin embargo, aunque el torrero muriese, el deber imponía (y aquella noche más que nunca) encender el faro y vigilarlo como de costumbre. La mujer de Matelot, ayudada por uno o dos de sus hijos, pues tenía seis y casi todos ellos eran pequeñuelos, se encargó del servicio, encendió el faro, reguló sus destellos, y mientras tanto atendía a su marido agonizante, yendo y viniendo de la linterna al lecho. Afuera seguía bramando el temporal. Por fin, el torrero murió. Y entonces la viuda y los huérfanos se repartieron la velada fúnebre, junto al cadáver, y la vela de la linterna del faro. La luz salvadora no dejó de brillar ni un momento. Una medalla honorífica y una pensión vitalicia fueron el justo premio otorgado al heroico sacrificio de aquel puñado de humildes. Si, dejándose llevar de su dolor y su desesperación, la pobre mujer hubiese abandonado el faro, seguramente se habrían producido aquella noche varias catástrofes marítimas entre los navegantes que, en pleno temporal, se vieron obligados a doblar la gigantesca y peligrosa punta de Kerdonis...

Gracias, pues, a los torreros, a su abnegación y disciplina admirables, la navegación nocturna es posible. Cada día, al expirar la tarde,

tanto en las horas de calma como en tiempos borrascosos, en que el mar se enfurece y se condensan las brumas, las naciones marítimas como España, dotadas de grandes extensiones de costas, se circundan de una luminosa corona de faros que brillan en medio de la tormenta o en la suavidad de las noches serenas. Si pudiésemos elevarnos lo bastante en el aire, y nuestra vista alcanzase a tanto, podríamos divisar el conjunto de esa admirable cintura de luz, la constelación que forman estas estrellas salvadoras, heroicas y fidelísimas, cuyos rayos saludan en silencio a los navegantes y les libran de perecer entre las aňagazas que les tiende la tenebrosa inmensidad del océano.

JORGE TOUDOUZE

(Fragmento de *El trágico destino de los torreros.*)





V

LAS NAVES QUE ANDAN

BARCOS DE REMO

La audacia marinera del hombre. — Todas las actividades materiales del hombre tienen su remedo, y a veces su ejemplo, en las obras de los seres que le son inferiores. Los animales, al igual que el hombre, y a menudo con un instinto y unas facultades superiores a las suyas, cazan, tejen, urden, nadan, pescan, fabrican moradas donde guarecerse, viajan y aun vuelan. Pero sólo el hombre navega. La navegación es patrimonio exclusivo y característico de la humanidad, y una de las mayores pruebas de esa inteligencia que la coloca por encima de todos los restantes seres creados.

¿Cuándo empezó a desarrollarse esta facultad admirable? ¿Desde cuándo navega el hombre por los mares del mundo? Es imposible fijarlo, porque los orígenes de la navegación se pierden en las más remotas y desconocidas épocas. La audacia marinera del hombre parece ser tan antigua casi como el hombre mismo.

El relato bíblico referente al Arca de Noé, con ser tan viejo, sólo logra remontarse a un tiempo en que el arte de la navegación debía estar ya muy adelantado, pues la construcción de aquella nave providencial requería profundos conocimientos y una larga experiencia. Así, para formarnos una idea aproximada de lo que debieron ser los comienzos mari-

neros del hombre, no queda otro camino que compararlos a los medios que aun hoy emplean para navegar algunas tribus salvajes.

Un hombre encaramado, a horcajadas, sobre el tronco flotante de un árbol, y dirigiéndole toscamente chapoteando con manos y pies: éste es el medio más rudimentario que usan algunos indígenas de Oceanía. *Éste debió ser el primer barco de remo.* El barco era un tronco; los remos, las extremidades mismas del primitivo marinero.

Las tres clases esenciales de navíos. — Aquí importa anotar, de una vez para siempre, la curiosa observación de que en los largos siglos que el hombre lleva surcando los mares, *sólo ha inventado tres clases esenciales de navíos:* los de remo, los de vela y los de vapor o mecánicos. Es decir, que para mover las naves fabricadas por él, e impelirlas por encima o a través de las aguas (como en los submarinos), el hombre se ha valido siempre, o bien *de sus propias fuerzas* (barcos de remo), o bien *del soplo del viento* (barcos de vela), o bien de un *mecanismo automático* (barcos de vapor, eléctricos, etc., etc). Todo lo más que hizo fué combinar entre sí esos tres únicos medios, como, por ejemplo, en los *trirremes* griegos (a remo y vela), y en las *fragatas* del siglo XIX (a vela y vapor). Pero no pasó de ahí. Y aun debe añadirse que el tercero de esos medios, la navegación mecánica, sólo hace un siglo que se conoce y explota. Las más grandes empresas navales y las más portentosas hazañas marítimas; tanto la exploración de los océanos, como el descubrimiento de América; cuanto se hizo en el mar, desde los orígenes de la navegación hasta sólo hace cien años, todo fué realizado únicamente con remos y velas, es decir, con simples fuerzas humanas y con ayuda del viento.

La navegación mecánica, que tanto hubiera podido favore-

cer toda clase de grandes hazañas marítimas, sólo fué descubierta y aplicada precisamente cuando ya se había dado por mar la vuelta al mundo, en todos sentidos, y cuando no quedaba ni un solo misterio, ni una proeza inédita en toda la inmensidad de las aguas. Esto demuestra que lo principal en el hombre no es la complicación de sus medios mecánicos, sino la grandeza de su espíritu, el ardor de su entusiasmo y la heroica capacidad de su alma.

Las embarcaciones primitivas. — Pero volvamos a nuestro salvaje encaramado, a horcajadas, en el tronco flotante de un árbol. A otro más listo que él (que estaría mirándole), o quizá a él mismo, debió ocurrírsele coger una rama y darse impulso con ella, sin necesidad de mover tanto, y con tanta fatiga, los brazos y piernas. Esa rama fué, en todo caso, *el primer remo rudimentario*.

El perfeccionamiento que, lógicamente, debió seguir luego, consistiría, al parecer, en vaciar groseramente el tronco que servía de barca, para que así el tripulante pudiera instalarse en el hueco y navegar sin mojarse. Al mismo tiempo, debió pensarse en ensanchar la rama de boga, en la parte destinada a sumergirse, para "coger más agua". De esta suerte nacieron la *piragua* y la *pagaya* (remo corto y de ancha pala), que todavía usan innumerables tribus salvajes.

Pronto, sin embargo, debió presentarse la necesidad de navegar en grupos, y no de uno en uno, para atacar y defenderse con provecho, y transportar cargamentos de provisiones, armas y enseres. El tronco de un árbol fué, entonces, insuficiente, y alguien se ingenió en imitar su forma, pero en gran tamaño, mediante piezas de madera hábilmente ensambladas y pedazos de cuero cosidos con tirillas de tripa. Así construyen ciertos salvajes sus embarcaciones, y así debió

nacer el *esquife* primitivo. Este modelo de barco representa, quizás, el prototipo de la industria naval.

El hombre ya tiene astilleros. Su ingeniosidad ha resuelto



Piraguas de los indígenas africanos, talladas de una sola pieza en el tronco de un árbol

todos los inconvenientes. Ya sabe fabricar naves, pieza por pieza. Ya podemos pasar, pues, del terreno de las puras hipótesis, para entrar en la verdadera historia de la navegación.

Arquitectura naval antigua: egipcios, griegos y romanos. — El navío más antiguo que se conoce, o por lo menos su figura, aparece en un bajorrelieve egipcio, descubierto

entre las ruinas de Tebas. Ese documento arqueológico se remonta a unos mil cuatrocientos años antes de J. C., y representa un combate entre naves egipcias e indias. Los sabios y eruditos,



Primitivas embarcaciones ibéricas

tras pacientes estudios, han podido reconstituir el aspecto y las dimensiones de esos navíos de guerra. Medían unos 40 metros de largo, por 5 de anchura, y llevaban veintidós remeros por banda. En la proa tenían un recio *espolón*, para embestir con él al enemigo, abordarle o hundirle, y a bordo sostenían unos a manera de *castilletes* para abrigar a los soldados y sus jefes.

Estas características de los navíos egipcios presentan una particularidad interesante: la de ser, poco más o menos, *las mismas que en todos los tiempos han venido ofreciendo todas las embarcaciones de remo*. Los principios y condiciones que regulan la navegación a fuerza de brazos, son tan claros y limi-

tados, que los barcos de remo alcanzaron muy pronto su tipo definitivo, modificado sólo en pequeños y secundarios detalles a través de los siglos. Así ocurre que un barco de remo de hace mil años era ya, en su esencia, exactamente lo mismo que uno análogo de nuestros días. Los barcos de vela, en cambio, mucho más complicados, necesitaron varios siglos para recorrer

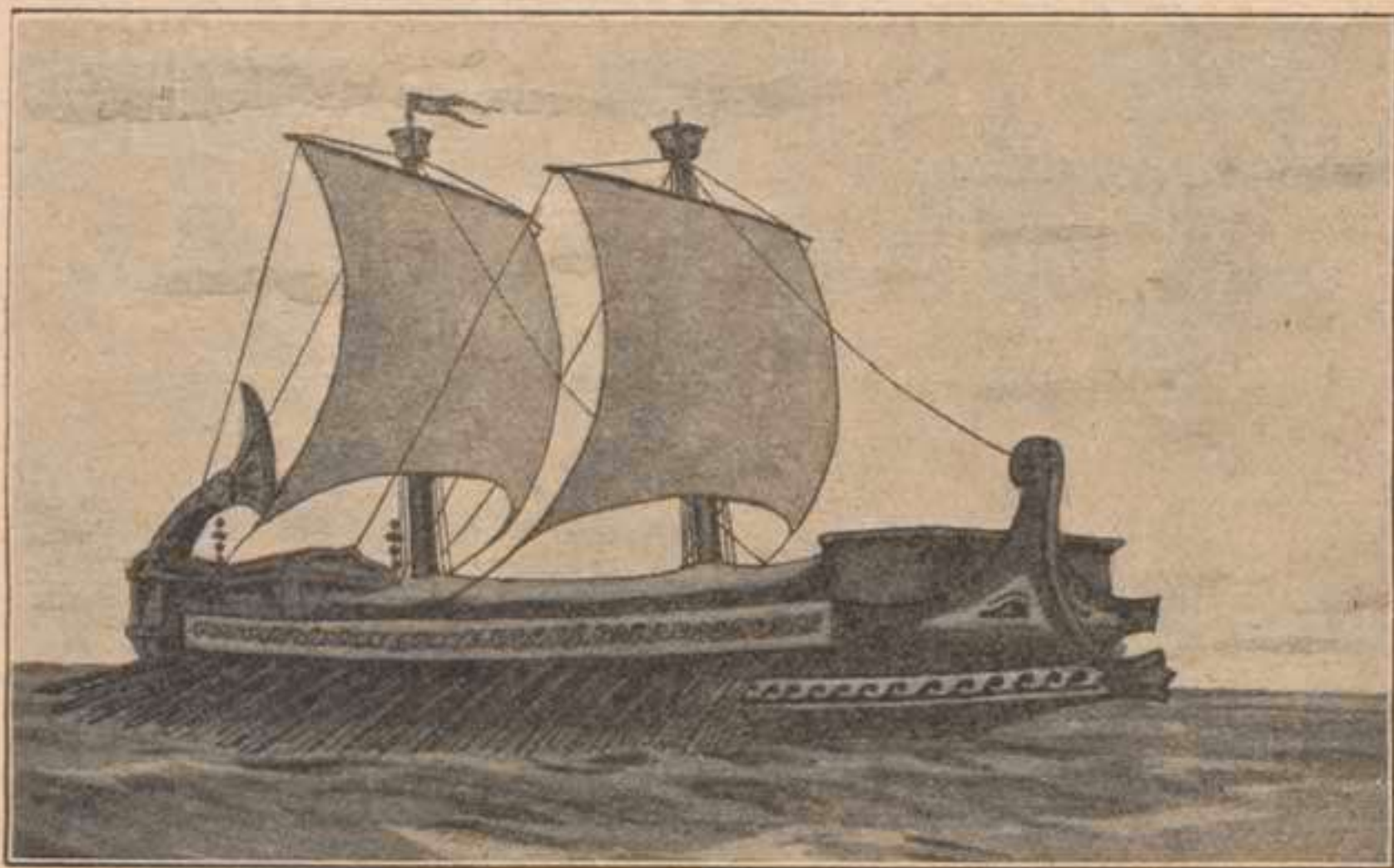


Birreme griego

toda la trayectoria de su evolución. Probablemente ocurrirá otro tanto con la tercera clase de navíos, con los buques mecánicos.

Las naves de remo egipcias eran *mixtas*, es decir, que se ayudaban al propio tiempo con una vela rudimentaria, de forma cuadrangular y sólo utilizable viento en popa. Estas velas, tejidas con lino del Nilo, estaban profusamente cubiertas de emblemas reales y religiosos, y brillaban al sol con intensos y pintorescos colores.

Durante muchos siglos el Mediterráneo, el mar más noble del mundo, fué el único que sostenía una navegación regular entre los pueblos civilizados que ocupaban sus costas. Era el *mar central* (de ahí la voz *Mediterráneo*, el que está en medio de la tierra) del mundo entonces conocido. Atravesarlo de una



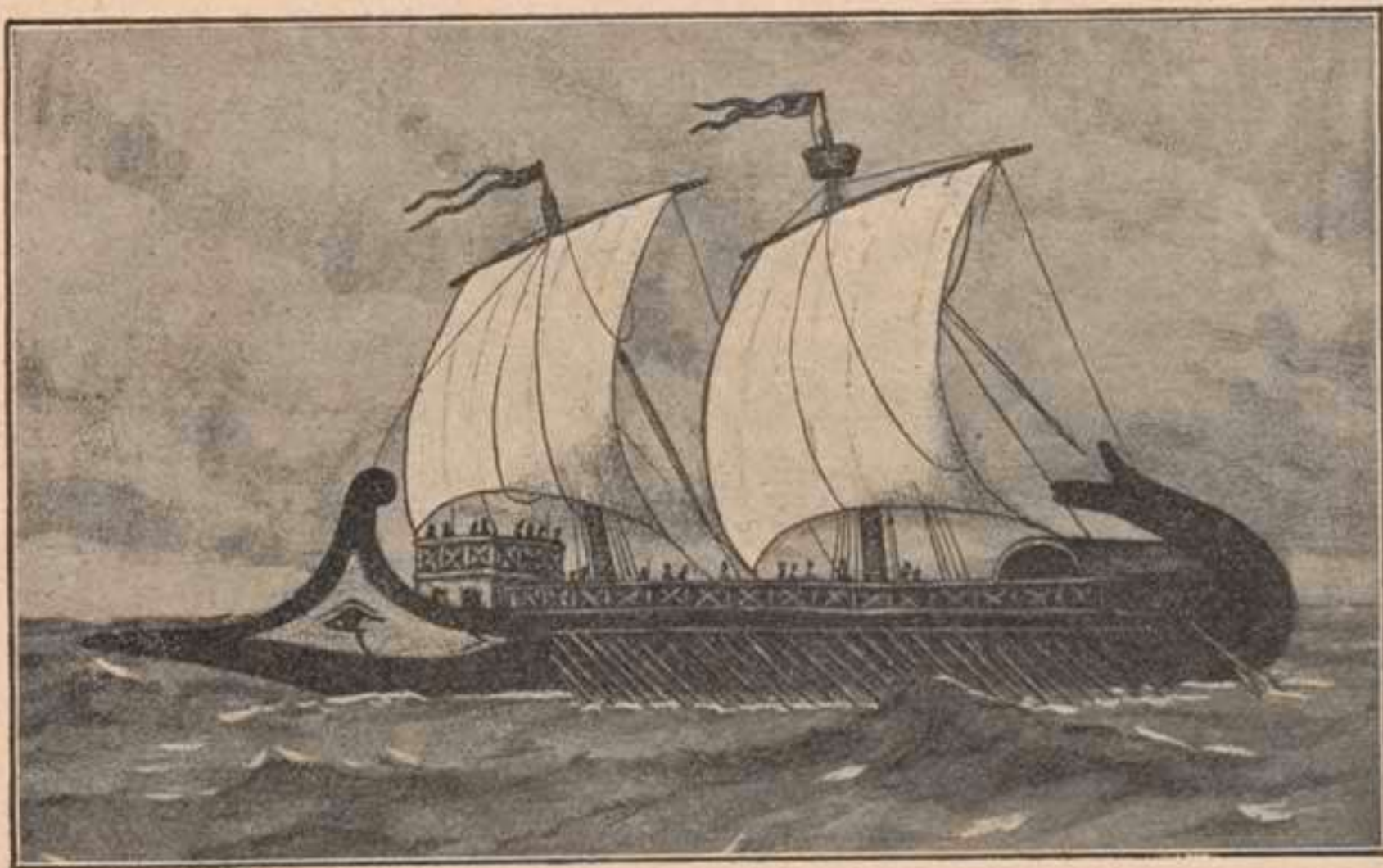
Trirreme romano de la época imperial

a otra orilla, afrontar sus peligros legendarios y sus monstruos fabulosos, era la mayor proeza aventurera que podía soñarse. La *Odisea*, el maravilloso poema de Homero, es como el relato poético de una empresa semejante; el héroe que la realiza, Ulises, puede tomarse como eterno prototipo del hombre levantino; y lo mejor del poema está impregnado con las sales de antiquísimas leyendas populares del Mediterráneo.

Grecia, en efecto, fué desde sus albores un pueblo marítimo. Obligado por su estructura geográfica a no perder nunca de

vista la costa, su conocimiento del mar, y por lo tanto del mundo entonces explorado, contribuyó e influyó de una manera decisiva en su engrandecimiento.

Las naves griegas han sido perfectamente estudiadas. Uno de los eruditos en esta materia, el almirante francés Serre, des-



«Dromón» mediterráneo, del siglo V al IX

cribe lo que era un *trirreme* griego cuatro siglos antes de J. C., en la época más esplendorosa del helenismo. Esta clase de naves medían, aproximadamente, 40 metros de largo, por 4'50 de anchura y 1'35 de puntal (altura desde la *quilla* hasta la *cubierta*). Solían llevar a bordo ciento cuarenta y cuatro remeros, además de soldados, marineros y oficiales. Esta era su *dotación* normal. Con sus *calas* llenas de provisiones de boca, pertrechos guerreros, agua dulce, etc., el trirreme desplazaría, en conjunto, unas 129 toneladas. Como las naves egipcias,

de las cuales era tan sólo una modalidad distinta, el trirreme griego utilizaba también, además de los remos, un aparejo de velas, *cuadrangulares* o *triangulares*, que sólo podían servir con viento favorable, en popa o ligeramente de través. Por encima de los remeros y del lugar que ocupaban, el trirreme tenía tendida de banda a banda una plataforma o cubierta, que per-



Embarcaciones usadas por los latinos, del siglo IX al XIII. Le llamaban «Cefandriai»

mitía a los soldados y a la marinería maniobrar libremente, sin entorpecer el trabajo de aquéllos. Para gobernar la nave, y a manera de timón, se utilizaban dos largos remos laterales.

La palabra *trirreme* proviene de la disposición especial en que se bogaba, formando *tres líneas superpuestas de remos*, a cada banda, los de abajo cortos, los de en medio más largos, y arriba los mayores de todos, para alcanzar a un tiempo el agua, sin entrecruzarse. Estas tres líneas, sin embargo, parece que sólo se empleaban todas a la vez cuando se trataba de obte-

ner velocidad, para recorrer grandes distancias. Entonces los remeros se repartían en tres equipos, para que la boga no debiese interrumpirse jamás, ni de noche ni de día. Así se explica que, a juzgar por documentos auténticos, el corsario Teopompo, enviado por Lysandro al puerto de Epidauro, en Laconia, para anunciar la victoria alcanzada por los griegos en el combate de Ægos-Pótamos, franquease en *sólo tres días* las 375 millas marinas (694 k. 500 m.) que separan esos dos puntos.



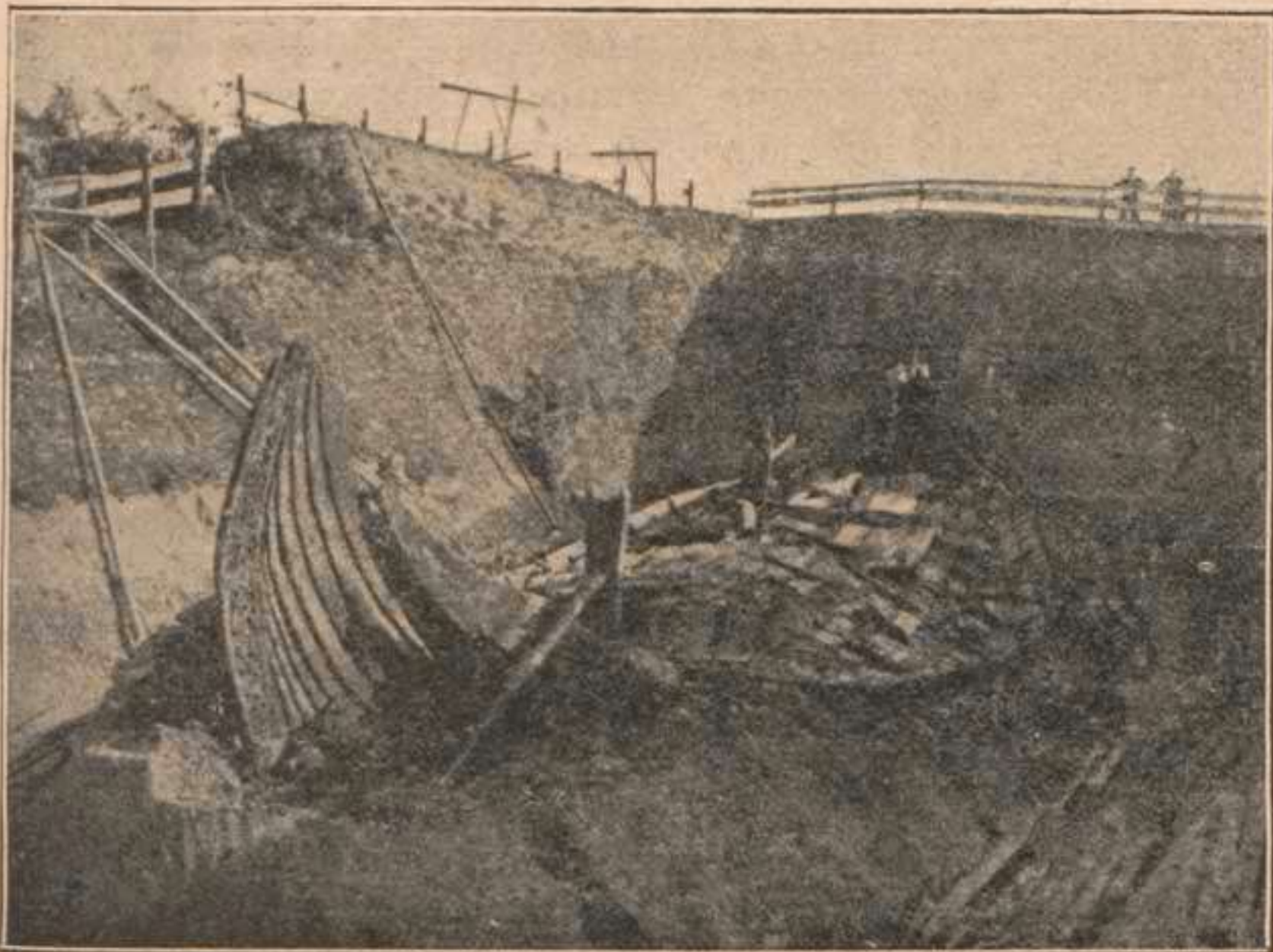
Esquema mostrando la disposición de los remeros en un trirreme

El número de líneas superpuestas de remos, en las naves griegas, era variable, aunque no pasó nunca de *cinco*. Sin duda el espectáculo de aquellas embarcaciones ligeras y esbeltas, pintadas de vivos colores, con el espolón brillante y las docenas de remos golpeando el agua a compás, como las patas de un gigantesco y mitológico insecto marino, debió ser magnífico.

Las naves romanas no fueron sino una imitación de las griegas, un poco más pesadas y toscas, e indudablemente menos bellas. El número de sus hileras de remos llegó a *siete y ocho*.

Las naves normandas en el Medio Evo. — La invasión de los bárbaros, que sumergió, como una avalancha arrolladora, al imperio romano, reveló la insospechada existencia de otra clase de naves. El sol de la cultura grecolatina

se obscureció; bajaron del Norte las brumas y las tempestades, barriendo y aniquilando las tierras clásicas de los mármoles, los mirtos y laureles, las divinas estatuas y los naranjos en flor. El Mediterráneo, el mar más luminoso del mundo, quedó de-



Barco Viking, descubierto en Oserberg, cubierto de tierra durante muchos siglos. Había servido de tumba a la reina Asa, madre del rey Halfdan (dinastía noruega hacia 850). Esta nave se conserva actualmente en el museo de Cristiania. Dentro del barco se hallaron riquísimos muebles, trineos, carros, armas, etc., etc.

sierto. Y en sus aguas azules aparecieron impelidas por ráfagas heladas de remotas tierras, y embriagadas por el sol, unas naves rudas, toscas, oliendo a pieles de oso blanco y de foca, que hasta entonces sólo habían navegado entre borrascas y nieblas. Eran las recias naves de los terribles normandos, los piratas de los mares sin luz.

Estos barcos de remo se ayudaban también con una vela insuficiente. Medían unos 40 metros de largo, 6 de anchura, y llevaban de 30 a 35 remeros por banda. La vela era cuadrada, hecha de burda tela o de cuero; pero el casco ofrecía una tan perfecta estructura para *aguantar* el mar borrascoso, que las barcas pesqueras escandinavas de nuestros días aun conservan exactamente aquella herencia de sus antepasados. Así, en los mares del Norte, la arquitectura naval rudimentaria no se ha modificado en más de mil años.

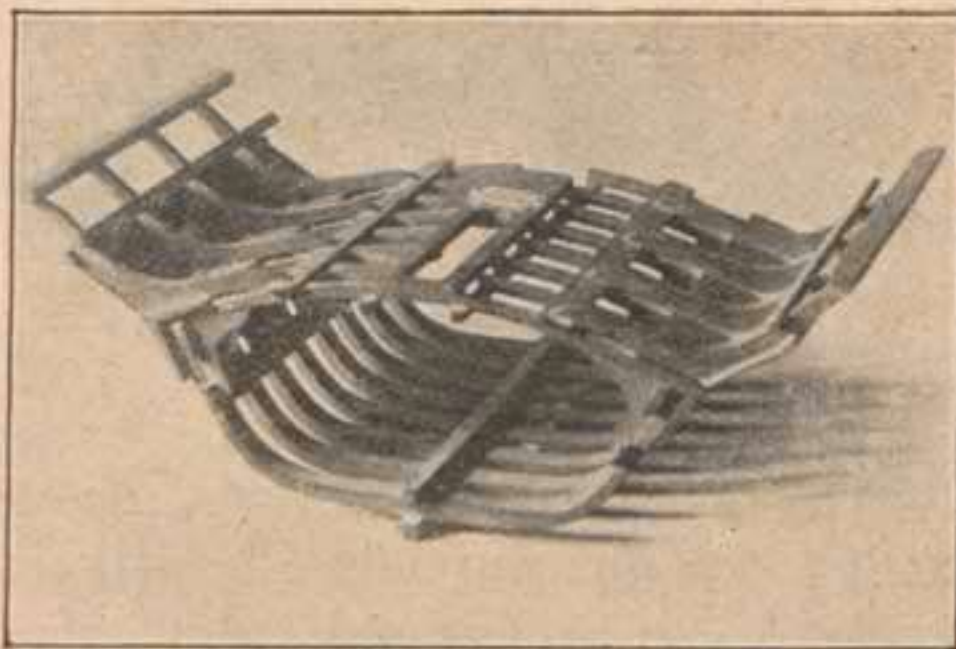
Los normandos llamaban a sus naves *draǵǵars*, que significa "dragones", o *sneǵǵars*, que quiere decir "serpientes", según el horrible emblema representado en sus proas.

Los detalles característicos de estas naves se conocen muy bien, gracias a la costumbre que los grandes jefes normandos tenían de hacerse enterrar en su propia capitana. Cuando fallecía un jefe, sus hombres lo llevaban a tierra. Una vez allí, sacaban del mar la nave, encerraban en ella el muerto, como en un enorme y simbólico ataúd, y la cubrían después con tierra, formando un alto y áspero túmulo. Así han podido descubrirse en nuestros días naves enteras de esas, y estudiarse en detalle.

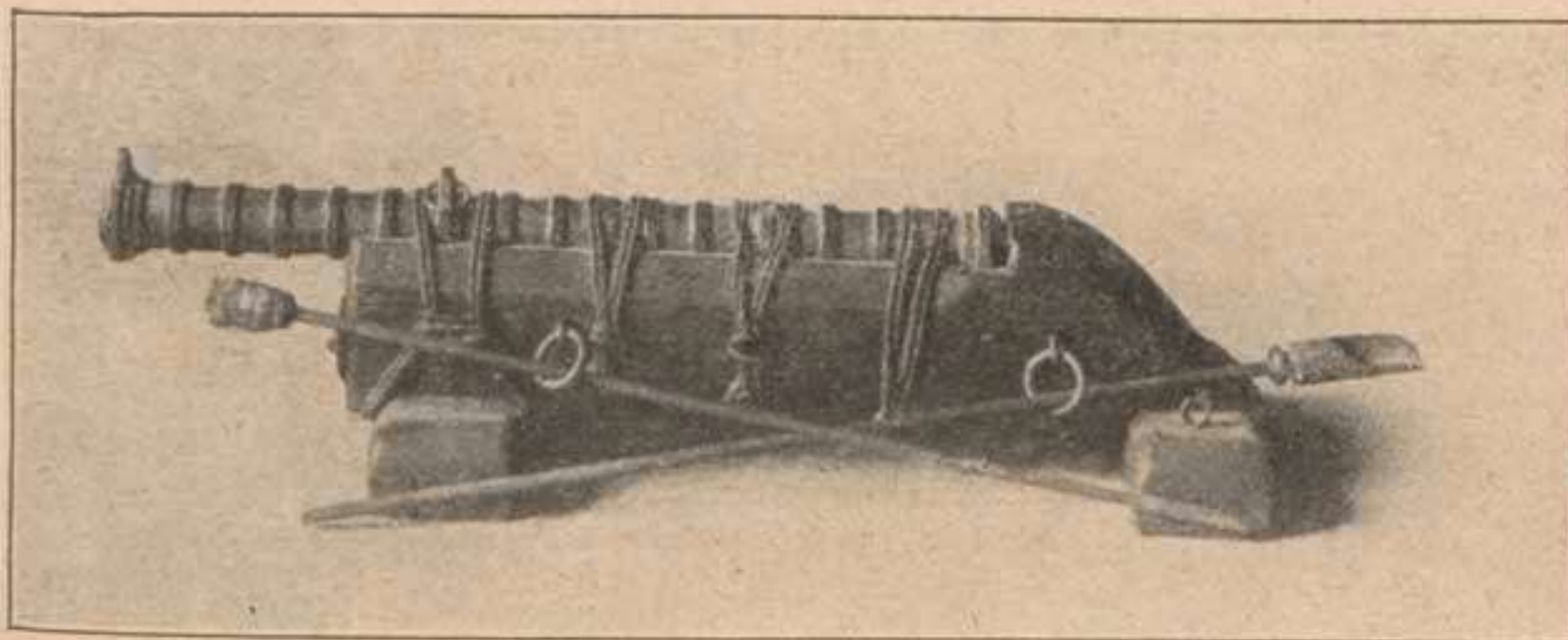
Los normandos fueron expertos navegantes y piratas crueles. Infestaron todo el Mediterráneo, hasta Oriente, y aun se supone que llegaron a tocar en el Norte de América, en su ribera helada occidental. Hasta entrado el siglo XV fueron el terror de los mares. Y las invocaciones religiosas populares de aquellos tiempos contenían esta expresiva fórmula, que revela el diabólico poder de los piratas nortños: *A furore Normanorum, libera nos Domine*, "¡Del furor de los normandos, libranos Señor!"

Las galeras. — Al finalizar el siglo XV y en los comienzos del XVI, aparecieron las últimas y mejores naves

de remo. Fueron las *galeras*. Es dudoso que la técnica moderna, a pesar de la multiplicidad de medios, fuese capaz de modificar con ventaja las condiciones marineras de esas naves de remo famosas. Las galeras solían medir unos 45 metros de largo, por 6 de anchura y 2'50 de profundidad. Continuaban siendo, pues, barcos *como todos los que se construían a base de remos*. Pero en la boga las galeras introdujeron o fijaron definitivamente una particularidad esencial: *el remo grueso movido por varios hombres a la vez*.



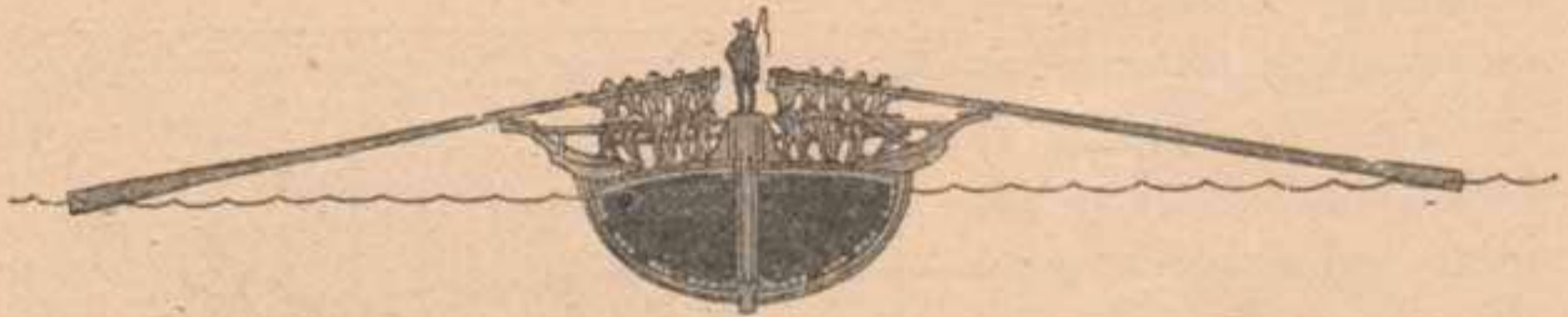
Una galera del siglo XVII seccionada por la cuaderna maestra (Museo Naval de Madrid)



Modelo de una «lombarda» o «bombarda» de las que se usaban a bordo de las naves en el siglo XV (Museo Naval de Madrid)

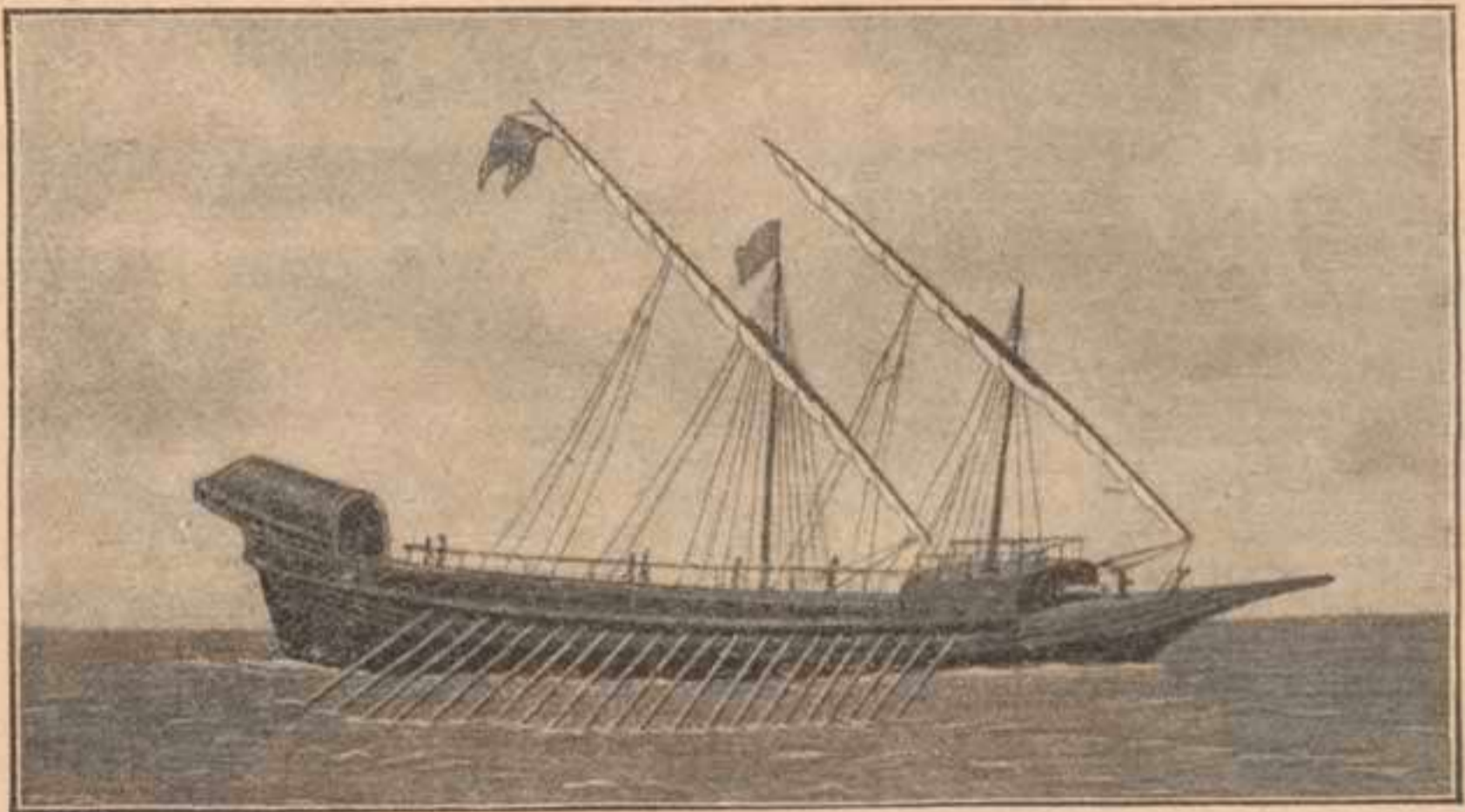
Una galera normal solía llevar veinticinco remos por banda, gruesos y todos del mismo tipo. Cada uno de ellos era manipu-

lado, generalmente, por cinco hombres. Así, el conjunto de los remeros, que constituían lo que se llamaba *la chusma*, se com-



Esquema mostrando la disposición de los remeros en una galera

ponía de doscientos cincuenta hombres. Los restantes, hasta el número de cuatrocientos o cuatrocientos cincuenta, eran marineros, soldados y oficiales. Es indudable, pues, que el espacio disponible en una galera estaba aprovechado casi al centíme-

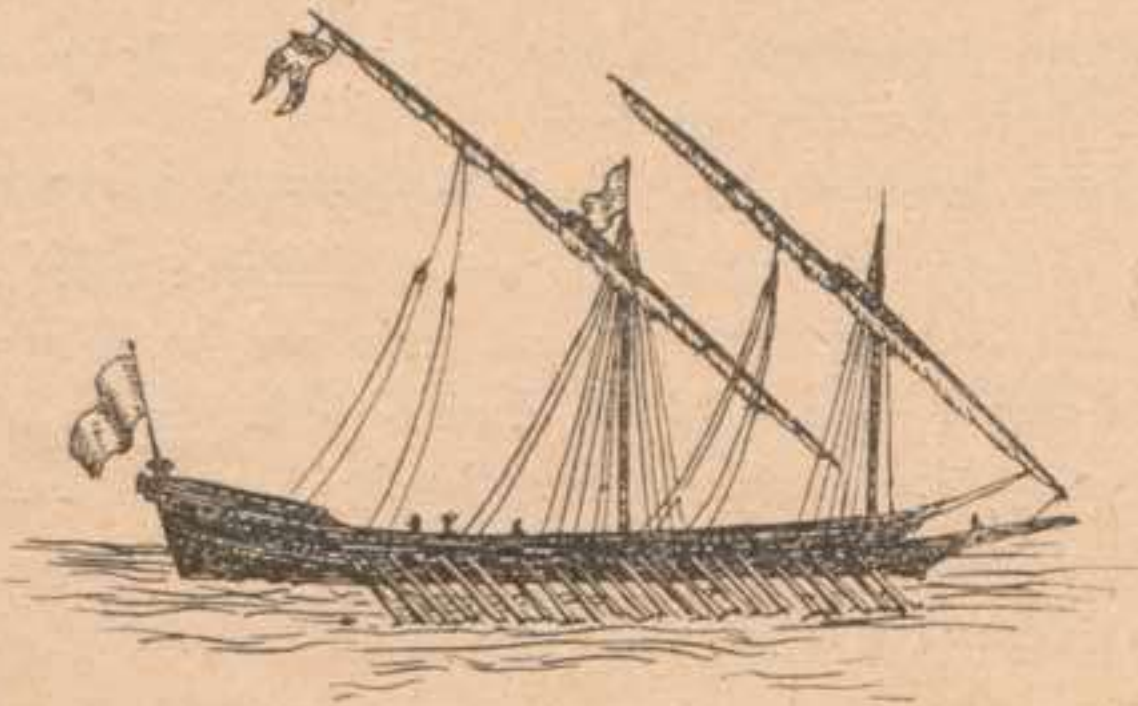


Una galera del tiempo de Cervantes

tro. A bordo, el amontonamiento y la estrechez debían ser rigurosos. La vida, en tales condiciones, era insoportable.

Y así debía ser, porque las galeras eran, entonces, ni más ni menos que nuestros actuales presidios. Sólo que *la galera era un presidio naval*. Los *galeotes* o condenados a trabajos forzados, a bogar en las galeras del rey, iban perpetuamente encadenados al *banco* o asiento durísimo desde el cual remaban formando *cadena* con sus compañeros de infortunio. Eran todos ellos, por lo general, la peste del reino, lo peor de cada casa, ladrones, renegados y asesinos. Allí mal dormían y comían peor, muertos de sed las más veces, agarrados a un remo colosal, grande como una cruz, y soportando a cada momento el *mosqueo* del jefe de boga o *arráez*, que les sacudía las desnudas espaldas con un manojo de vergas o un látigo, para infundirles el ánimo de que naturalmente carecían. La marcha de las galeras oscilaba entre 3 y 5 millas marinas por hora, según fuese el cansancio de la chusma.

Mientras ésta bogaba, los soldados se mantenían sobre cubierta, charlando, discutiendo, cantando, jugando a la baraja o, en las horas supremas, peleando contra el enemigo. Así se libraron memorables combates navales, como el de Lepanto. La galera cerró gloriosamente la historia de los grandes navíos de remo. Sus últimos restos desaparecieron del mar en el siglo XVII.



LAS NAVES QUE ANDAN

Una visita a una galera

MARINA DE BARCELONA, SIGLO XVI

Aquella tarde don Quijote y Sancho fueron a las galeras. El cuatralbo, que estaba avisado de su buena venida, por ver a los dos tan famosos Quijote y Sancho, apenas llegaron a la marina, cuando todas las galeras abatieron tienda, y sonaron las chirimías; arrojaron luego el esquife al agua, cubierto de ricos tapetes y de almohadas de terciopelo carmesí, y en poniendo que puso los pies en él don Quijote, disparó la capitana el cañón de crujía, y las otras galeras hicieron lo mismo, y al subir don Quijote por la escala derecha, toda la chusma le saludó como es usanza cuando una persona principal entra en la galera, diciendo “¡Hu, hu, hu!” tres veces. Dióle la mano el general, que con este nombre le llamaremos, que era un principal caballero valenciano; y abrazó a don Quijote, diciéndole:

— Este día señalaré yo con piedra blanca, por ser uno de los mejores que pienso llevar en mi vida, habiendo visto al señor don Quijote de la Mancha; tiempo y señal que nos muestra que en él se encierra y cifra todo el valor de la andante caballería.

Con otras no menos corteses razones le respondió don Quijote, alegre sobremanera de verse tratar tan a lo señor. Entraron todos a la popa, que estaba muy bien aderezada, y sentáronse por los bandines; pasóse el cómitre en crujía, y dió señal con el pito que la chusma hiciese fuera ropa (1), que se hizo en un instante. Sancho, que vió tanta gente en

(1) *¡Ropa afuera!* Tal era la expresión que se usaba en las galeras, para ordenar a los galeotes que se preparasen para la boga.

cueros, quedó pasmado, y más cuando vió hacer tienda con tanta priesa, que a él le pareció que todos los diablos andaban allí trabajando; pero esto todo fueron tortas y pan pintado, para lo que ahora diré. Estaba Sancho sentado sobre el estanterol, junto al espalder (1) de la mano derecha, el cual, ya avisado de lo que había de hacer, asió de Sancho, y levantándole en los brazos, toda la chusma puesta en pie y alerta, comenzando de la derecha banda, le fué dando y volteando sobre los brazos de la chusma, de banco en banco, con tanta priesa, que el pobre Sancho perdió la vista de los ojos, y sin duda pensó que los mismos demonios le llevaban, y no pararon con él hasta volverle por la siniestra banda y ponerle en la popa. Quedó el pobre molido, y jadeando, y trasudando, sin poder imaginar qué fué lo que sucedido le había. Don Quijote, que vió el vuelo sin alas de Sancho, preguntó al general si eran ceremonias aquéllas que se usaban con los primeros que entraban en las galeras; porque si acaso lo fuese, él, que no tenía intención de profesar en ellas, no quería hacer semejantes ejercicios, y que votaba a Dios que si alguno llegaba a asirle para voltearle, que le había de sacar el alma a puntillazos; y diciendo esto, se levantó en pie y empuñó la espada.

A este instante abatieron la tienda, y con grandísimo ruido dejaron caer la antena de lo alto abajo. Pensó Sancho que el cielo se desencajaba de sus quicios y venía a dar sobre su cabeza; y agobiándola lleno de miedo, la puso entre las piernas. No las tuvo todas consigo don Quijote; que también se estremeció y encogió de hombros, y perdió la color del rostro. La chusma izó la antena con la misma priesa y ruido que la habían amainado, y todo esto, callando, como si no tuvieran voz ni aliento. Hizo señal el cómitre que zarpasen el ferro, y saltando en mitad de la crujía con el corbacho o rebenque, comenzó a mosquear las espaldas de la chusma, y a lanzarse poco a poco a la mar. Cuando Sancho vió a una moverse tantos pies colorados, que tales pensó él que eran los remos, dijo entre sí:

(1) Así se llamaba al remero que iba de espaldas a la popa de la galera, para mirar y gobernar a los demás, marcando con su remo el compás de la marcha.

— Estas sí son verdaderamente cosas encantadas, y no las que mi amo dice. ¿Qué han hecho estos desdichados, que así los azotan, y cómo este hombre solo, que anda por aquí silbando, tiene atrevimiento para azotar a tanta gente? Ahora yo digo que éste es infierno, o, por lo menos, purgatorio.

A esto dijo un marinero:

— Señal hace Monjuí (1) de que hay bajel de remos en la costa, por la banda de Poniente.

Esto oído, saltó el general en la cruzía, y dijo:

— ¡Ea, hijos, no se nos vaya! Algún bergantín de corsarios de Argel debe de ser este que la atalaya nos señala.

Llegáronse luego las otras tres galeras a la capitana, a saber lo que se les ordenaba. Mandó el general que las dos saliesen a la mar, y él con la otra iría tierra a tierra, porque así el bajel no se les escaparía. Apretó la chusma los remos, impeliendo las galeras con tanta furia, que parecía que volaban. Las que salieron a la mar, a obra de dos millas descubrieron un bajel, que con la vista le marcaron por de hasta catorce o quince bancos, y así era la verdad; el cual bajel, cuando descubrió las galeras, se puso en caza, con intención y esperanza de escaparse por su ligereza; pero avínole mal, porque la galera capitana era de los más ligeros bajeles que en la mar navegaban, y así le fué entrando, que claramente los del bergantín conocieron que no podían escaparse, y así, el arráez quisiera que dejaran los remos y entregaran, por no irritar a enojo al capitán que nuestras galeras regía.

Pero la suerte, que de otra manera lo guiaba, ordenó que ya que la capitana llegaba tan cerca, que podían los del bajel oír las voces que desde ella se les decían que se rindiesen, dos *toraquis*, que es como decir dos turcos, borrachos, que en el bergantín venían con otros doce, dispararon dos escopetas, con que dieron muerte a dos soldados que

(1) Montaña contigua al mar, dominando la marina barcelonesa, y en donde desde muy antiguo estuvieron los vigías que hacían señal a la ciudad cuando había barco a la vista.

sobre nuestras arrumbadas venían. Viendo lo cual, juró el general de no dejar con vida a todos cuantos en el bajel tomase, y llegando a embestir con tanta furia, se le escapó por debajo de la palamenta. Pasó la galera adelante un buen trecho; los del bajel se vieron perdidos, hicieron vela en tanto que la galera volvía, y de nuevo, a vela y a remo, se pusieron en caza; pero no les aprovechó su diligencia tanto como les dañó su atrevimiento; porque alcanzándoles la capitana a poco más de media milla, les echó la palamenta encima, y los cogió vivos a todos.

Llegaron, en esto, las otras dos galeras, y todas cuatro con la presa volvieron a la playa, donde infinita gente los estaba esperando, deseosos de ver lo que traían.

MIGUEL DE CERVANTES

(Fragmento de *El Ingenioso Hidalgo don Quijote de la Mancha*.)



VI

LAS NAVES QUE VUELAN

BARCOS DE VELA

Los navíos "románticos". — ¿Habéis visto alguna vez, en pleno mar, un día de sol y de brisa, algún bergantín gallardo o goleta ligera, navegando a "todo trapo", con las velas como alas desplegadas al viento? Es uno de los más puros, bellos y serenos espectáculos que puedan gozarse en el mundo.

Los barcos de vela parecen contener y representar todo el "romanticismo" de los mares. Así como los barcos de remo son a manera de tardos insectos, de luengas y numerosas patas, y los buques de vapor semejan monstruos marinos, que jadean y lanzan densas humaredas, los barcos de vela, por el contrario, son finos y ligeros, silenciosos y alados, como aves. Impregnados del relente salobre que empapa sus velas, huelen esencialmente a cosa marinera, a alquitrán y algas, a escamas y jarcias húmedas, a especias exóticas, a cargamentos de tierras remotas, que pasaron las aguas y dejaron en el navío un rastro de su aroma, como un recuerdo nostálgico. Nada simboliza tan bien el mar, sus encantos y peligros, sus bonanzas y tempestades, su misterio y cuanto de glorioso u horrendo ha ocurrido en él, como los barcos de vela.

Para los marinos, además, el barco de vela es algo más que una cosa: es algo así como un ser vivo, palpitante y en extremo sensible. Una embarcación de remo apenas tiene carácter;

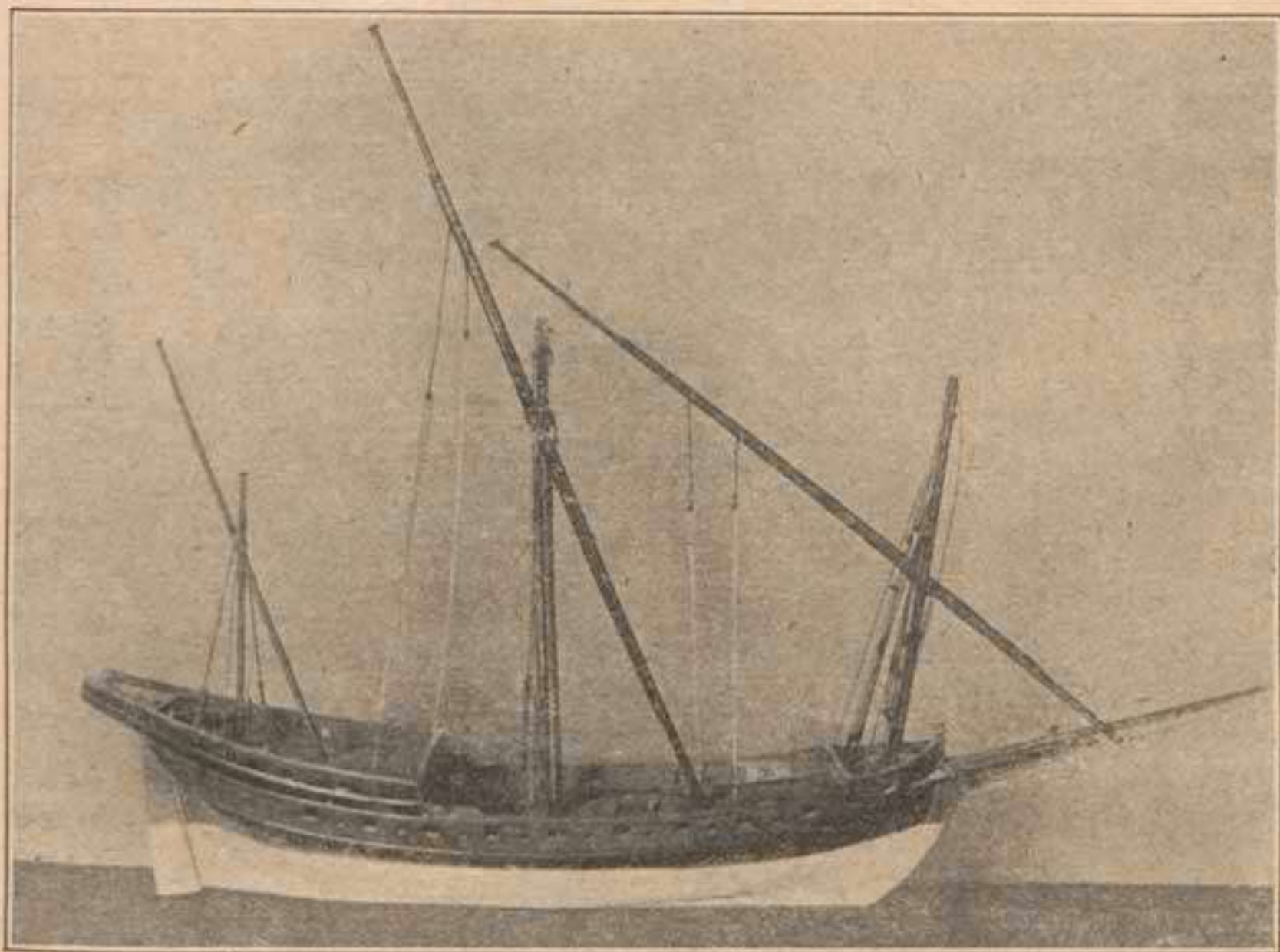
el verdadero carácter suyo se lo da el remero. Un buque de vapor es impersonal, como todas las máquinas. Pero un barco de vela, no: ése diríase que tiene una alma propia, que posee una personalidad original e inconfundible, que sufre, se alegra, duda, se despereza o duerme, como un ser viviente. Todos los marinos saben que *no hay dos barcos de vela iguales* en el mundo, aunque sean construídos exactamente según los mismos planos, con los mismos materiales y por los mismos obreros. Es muy frecuente el caso de que un constructor fabrique dos barcos de vela gemelos; pero luego cada uno de ellos se comporta diversamente en el mar, como si fuesen hermanos, sí, mas de índole por completo distinta.

En un balandro de regatas, por ejemplo, basta templar un cable de jarcia o correr el lastre hacia proa o hacia popa, para "dar ánimo" a la embarcación y hacer que gane el premio codiciado, exactamente lo mismo que si se tratase de un ser vivo y sensitivo por excelencia, de un *pur sang*, de un buen caballo de carreras.

De ahí que los marineros amen entrañablemente a sus barcos de vela, como nunca lo hicieron con los de remo o de vapor. Las grandes pasiones marineras, los cariños acendrados, incluso el fanatismo del hombre por su propio navío, sólo se da a bordo de los barcos de vela. Lo que más amaban en este mundo los viejos navegantes, los exploradores y piratas, eran sus naves. Muchos murieron de dolor al perderlas. Y aun hoy, sólo la tripulación de un velero sabe hablar de él con enternecimiento, alabando sus virtudes y afeando sus vicios; en una palabra: haciendo el elogio o la crítica de su *carácter*.

Desarrollo de los barcos de vela. — Los veleros no alcanzaron su perfección definitiva, sino a través de largos ensayos que duraron siglos.

Ya hemos visto que durante la Edad Antigua y buena parte del Medio Evo la vela no fué más que un elemento secundario en las embarcaciones. Estas se fiaban en primer lugar a los remos; y como complemento tenían un único palo central,



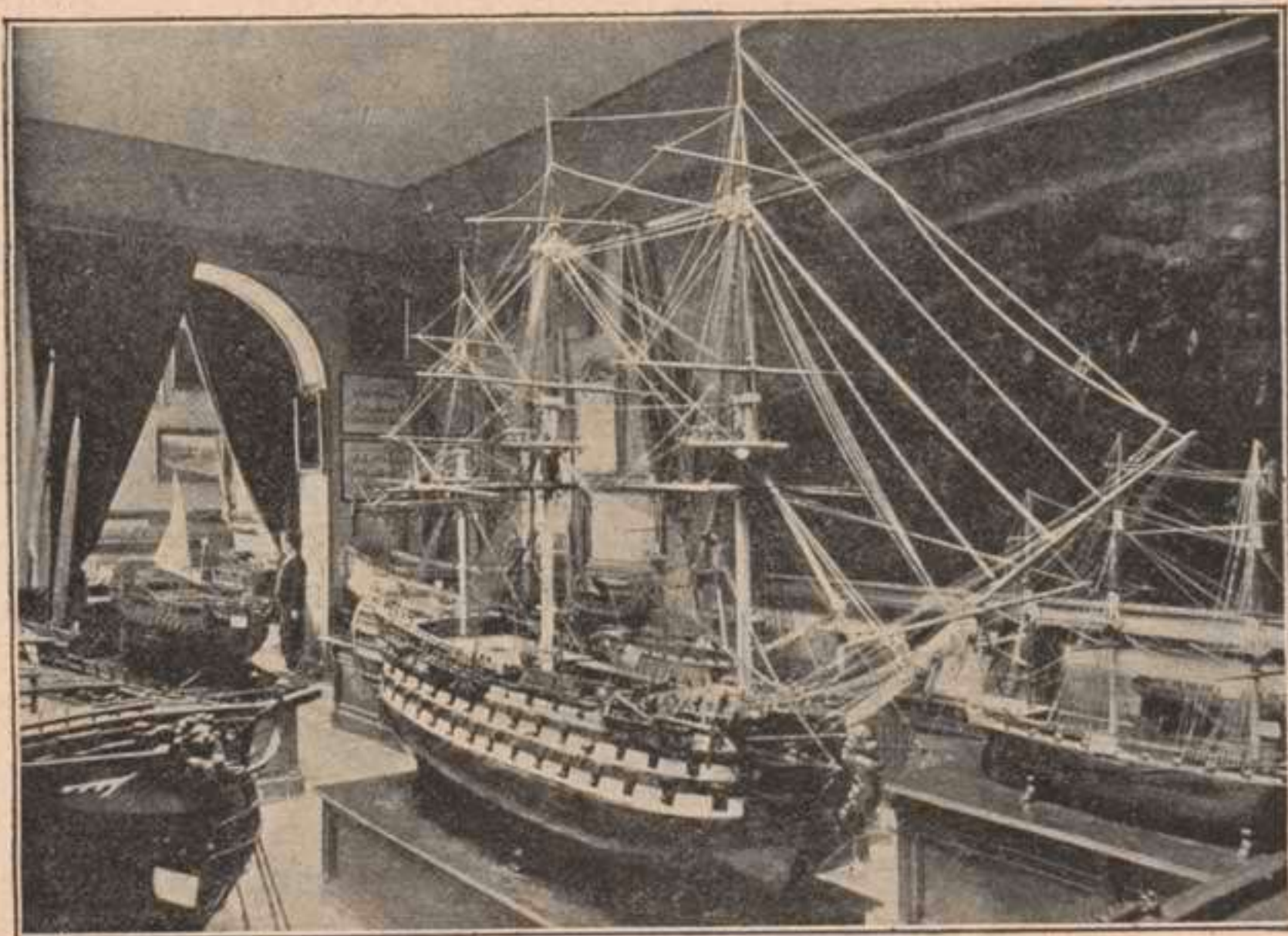
Modelo de un jabeque de guerra (Museo Naval de Madrid)

corto y grueso, en el que se insertaba una verga con una vela cuadrangular, que sólo servía de ayuda cuando se podía navegar viento en popa. Si el viento era contrario, como ocurría a menudo, los barcos no tenían más remedio que servirse exclusivamente del remo, o fondear en alguna caleta o bahía, hasta que amainase el tiempo reinante.

En el siglo XII comenzó a iniciarse un serio progreso. En-

tonces aparecieron las primeras naves de *dos palos*, con velas ya cuadradas, ya triangulares (llamadas también *latinas*), o bien con ambos tipos combinados en un mismo aparejo.

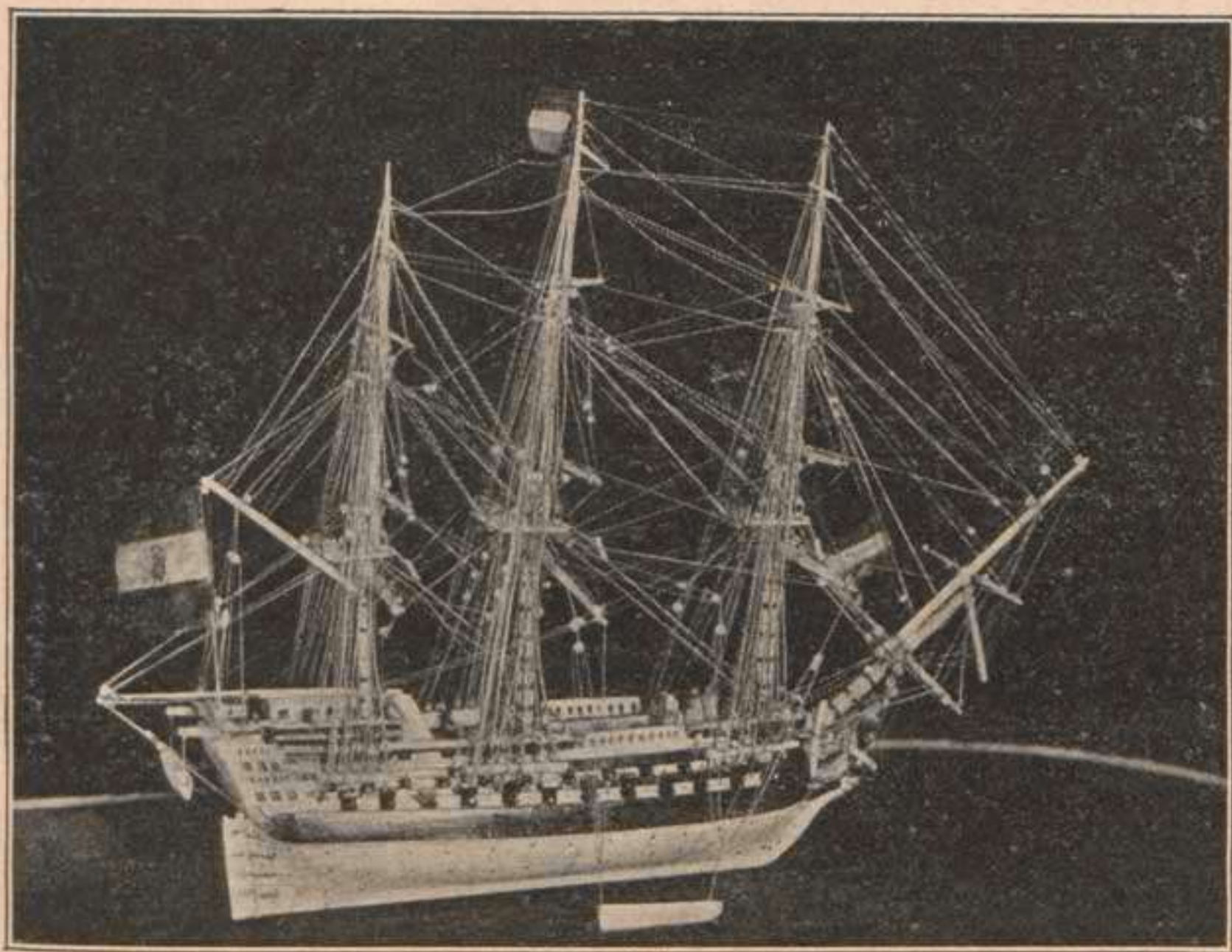
Esta evolución culminó, con el tiempo, en el tipo de arquitectura naval representado por los *galeones*. Eran barcos pesa-



Modelo de un navío de tres puentes, con 114 cañones: el «Santa Ana» (Museo Naval de Madrid)

dos y relativamente muy capaces (desplazaban unas 1.000 toneladas), e iban dotados, incluso los de comercio, de grandes *castillos* a proa y popa. Estas ingentes masas que pesaban sobre sus dos extremos, restaban a los galeones una buena parte de sus facultades marineras, pues el balance de los castillos y la resistencia que ofrecían al viento, eran otros tantos estorbos

para desafiar el tiempo. Pero la excelencia de los galeones no se medía por su rapidez, sino por la seguridad que brindaban a los navegantes. Los enormes castillos que agobiaban a esas naves, obedecían simplemente a una necesidad militar, que era



Modelo, ejecutado en marfil, de un navío de fines del siglo XVIII (Museo Naval de Madrid)

la más urgente y atendible. Como los galeones usaban la táctica del *abordaje*, para combatir entre sí, lo más importante era que el enemigo, al querer acercarse, tuviese que asaltar un verdadero castillo flotante. Y no cabía hacer una distinción entre los galeones de guerra y los pacíficos de comercio, porque en aquellos tiempos el mar estaba infestado de merodeadores y piratas,

que obligaban a precaverse aun a los más inofensivos. Hacerse a la mar, era casi lo mismo que entrar en guerra, declarada o latente.

Las carabelas. — El siglo XV, que tantos prodigios realizó, trajo con él una de las más finas maravillas marítimas: la *carabela*.

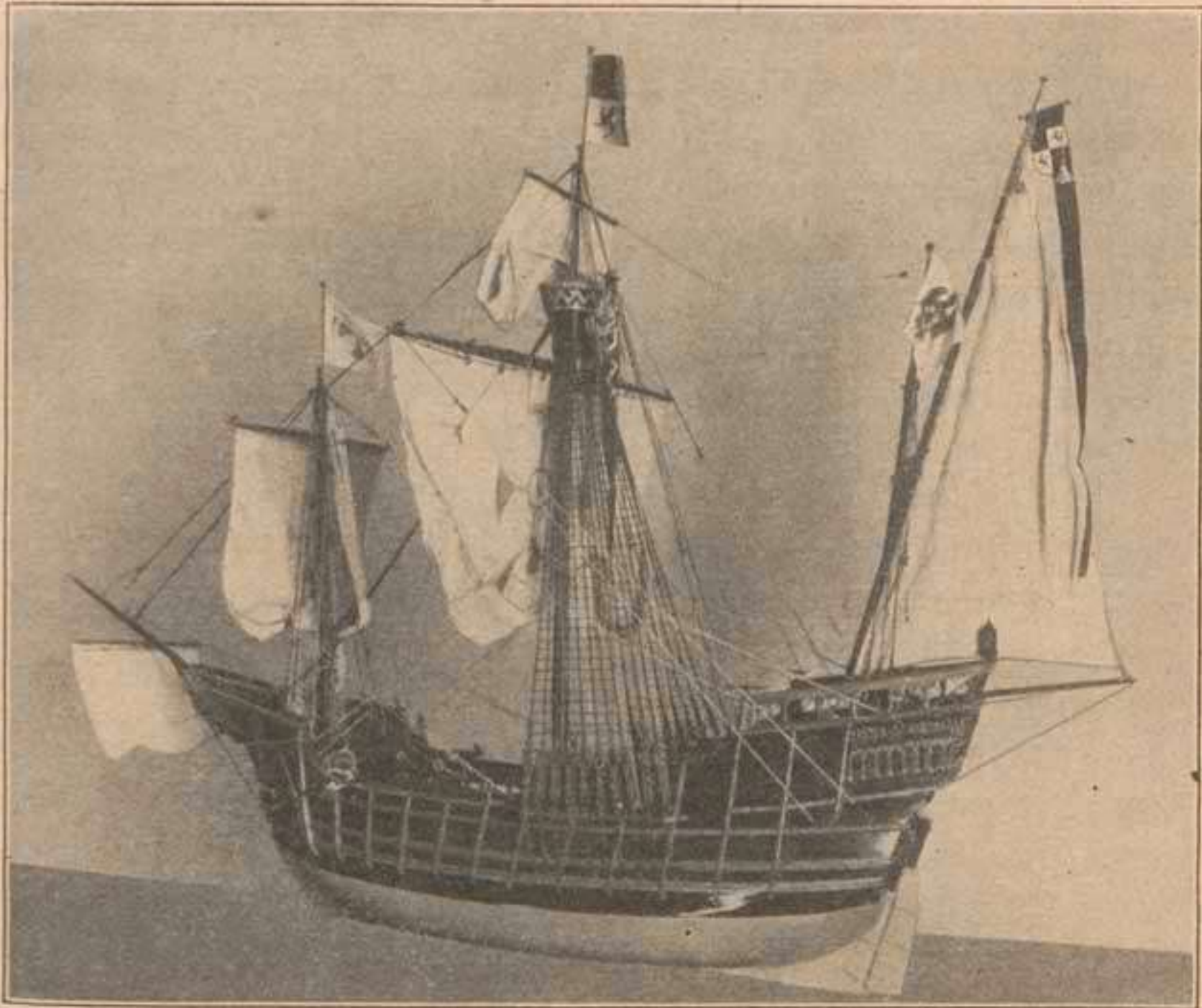
No fué un invento súbito, fruto de una inspiración genial, sino el resultado de una larga experiencia y de una serie de perfeccionamientos anónimos. La carabela, una de las más perfectas y admirables naves que se hayan construído jamás, es el resultado de la transformación sucesiva que fueron sufriendo las humildes barcas pesqueras medievales. Y nacida de tan oscuros orígenes, la carabela se remontó poco a poco hasta la más alta cumbre de la gloria naval, pues esa fué la nave del descubrimiento de América y de todas las grandes exploraciones marítimas.

En un principio sólo sirvió para la pesca costeña y las cortas travesías de cabotaje. Millares de hombres tenaces fueron *templando* las condiciones marineras de esta nave inmortal, perfeccionando su arboladura y ensanchando su casco, hasta convertirla en el instrumento ideal de los más duchos y audaces marinos.

En su tipo definitivo, las carabelas llevaron *tres palos*, en los que podían izarse, a voluntad, velas cuadradas y triangulares. Tenían el tamaño suficiente (de 70 a 150 toneladas) para afrontar el mal tiempo; podían llevar una dotación completa y víveres en gran cantidad; eran lo bastante grandes para hacerse a alta mar, y al mismo tiempo lo bastante pequeñas para poder, en caso necesario, abrigarse en las ensenadas, entrar en los estuarios de los ríos y remontar su corriente. Es decir: *ofrecían todas las condiciones para afron-*

tar las mil eventualidades inherentes a los largos viajes por países y mares desconocidos.

Es, por lo tanto, una burda leyenda lo que se ha venido



Modelo de la nao «Santa María» que tripuló Cristóbal Colón (Museo Naval de Madrid)

diciendo sobre el primer y memorable viaje de Colón a América, sobre la pobreza marinera de sus fementidas naves y la temeridad absurda que representaba el arriesgarse en ellas. Diríase que aquel insigne marino era un simple aventurero temerario, que se lanzó a explorar los mares desconocidos em-

barcando en una cáscara de nuez. Nada más inexacto. Ni Colón era un arrojado insensato, sino uno de los más expertos navegantes que haya habido jamás, ni por lo tanto sus naves eran, ni podían serlo, embarcaciones inadecuadas y torpes para tan gran empresa, sino unas de las más admirablemente dispuestas que para ella pudieran soñarse. La *Pinta*, la *Niña* y la *Santa María*, eran tres naves sólidas, excelentes, finísimas, "marineras" como la que más; en una palabra: tres carabelas perfectas, cuidadosamente escogidas por el gran navegante y equipadas de manera admirable. La prueba de ello está en que *llegaron a las Antillas en treinta y cinco días, recorrido que no es capaz de aventajar un buen velero moderno.*

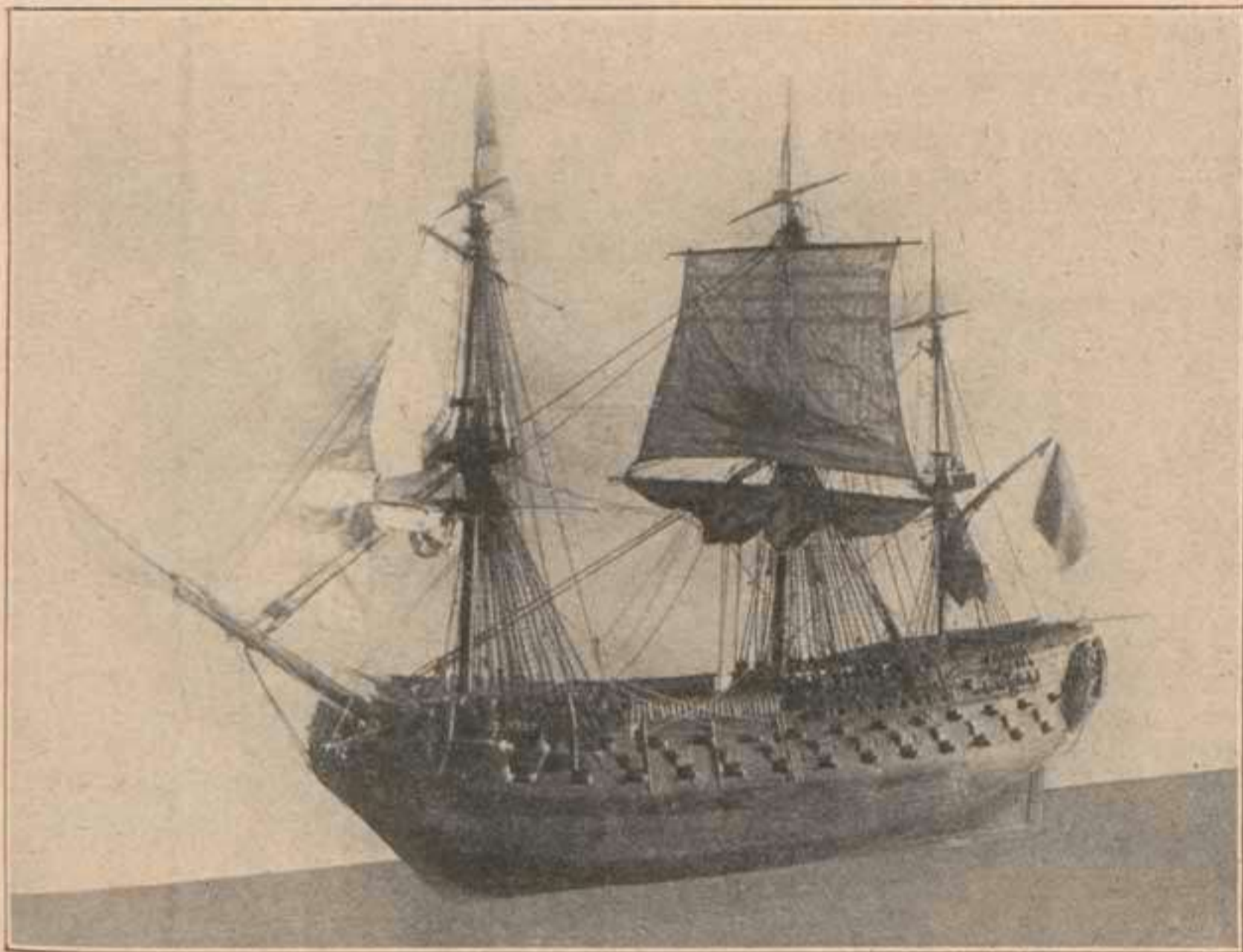
Todavía en el siglo XVII, el gran navegante inglés Enrique Hudson, que en 1610 descubrió el estrecho y la bahía que llevan su nombre, empleaba para sus exploraciones un modelo de barco en extremo parecido a la carabela.

Los grandes veleros. — Si examinamos viejos panoramas de las más antiguas y famosas ciudades de Europa, advertimos que sus casas normales fueron, durante muchos siglos y hasta llegar a nuestros días, pequeñas y muy reducidas. París, por ejemplo, visto tal como era en los siglos XV y XVI, parece una aldea de nuestros tiempos salpicada tan sólo de algunos grandes monumentos, palacios e iglesias. La necesidad de los edificios urbanos enormes, dotados de muchos pisos y una capacidad de hormiguero humano, no se hizo sentir hasta hace poco.

Algo parecido ocurrió en el mar. Las naves, por excelentes que fuesen, eran todas pequeñas, porque no había necesidad de hacerlas mayores. Pero en el siglo XVII, al desarrollarse fabulosamente el comercio entre tierras lejanas, y al desple-

gar las naciones modernas sus ambiciones marítimas, en paz y en guerra los navíos aumentan sus proporciones hasta volverse colosales. Entonces aparecieron los grandes veleros.

Debieron renunciar definitivamente, claro está, a toda clase

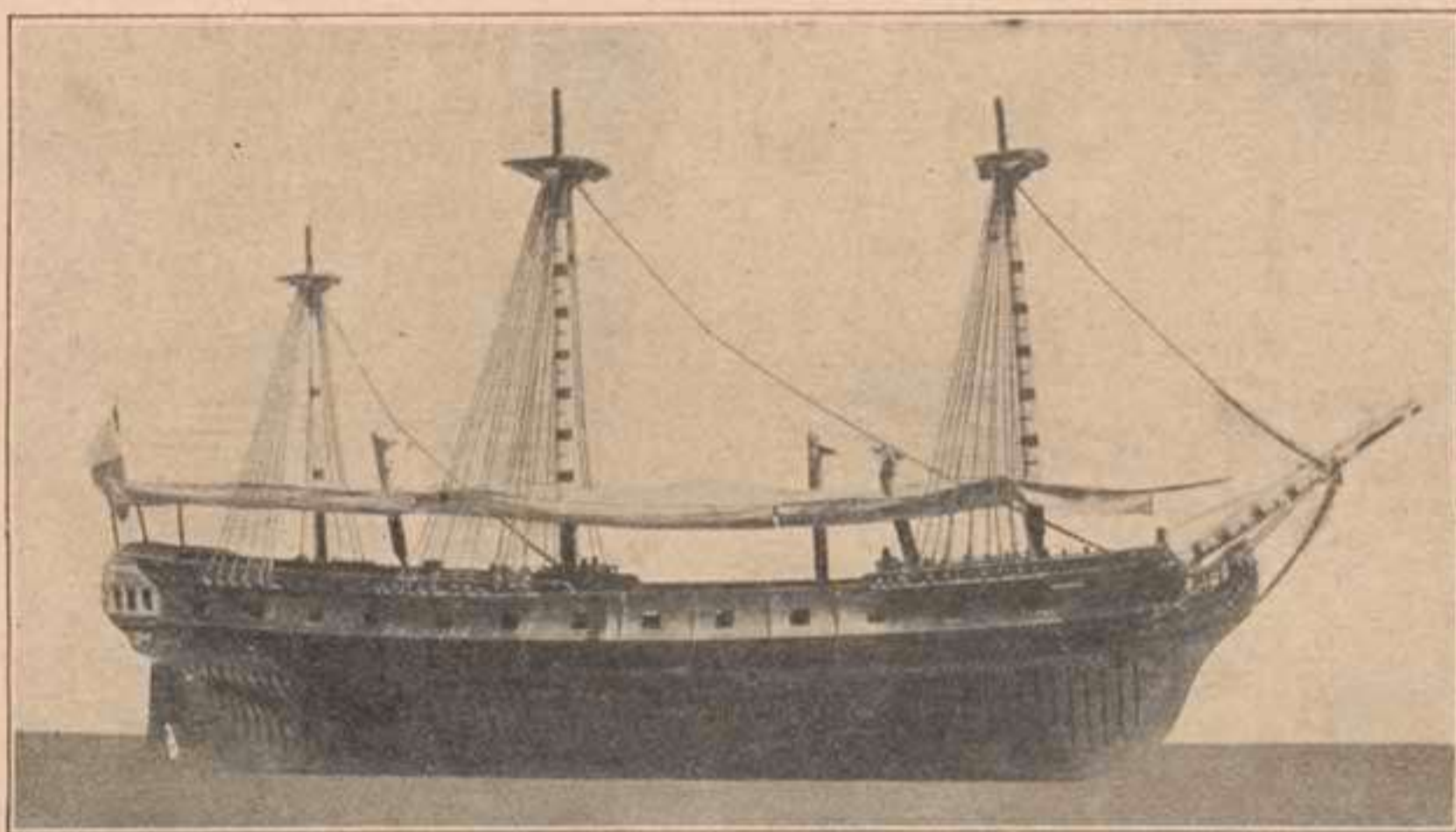


Modelo de «El Rayo», navío de 80 cañones, de la época del rey Carlos IV (Museo Naval de Madrid)

de remo, porque el peso del navío excedía a las fuerzas humanas; y en cambio, sus airosos mástiles se alargaron considerablemente, aumentaron en número y se cuajaron de velas, grandes y pequeñas, para recoger todas las brisas y realizar todas las maniobras posibles.

Hasta entonces, puede decirse que el mar sólo había sido

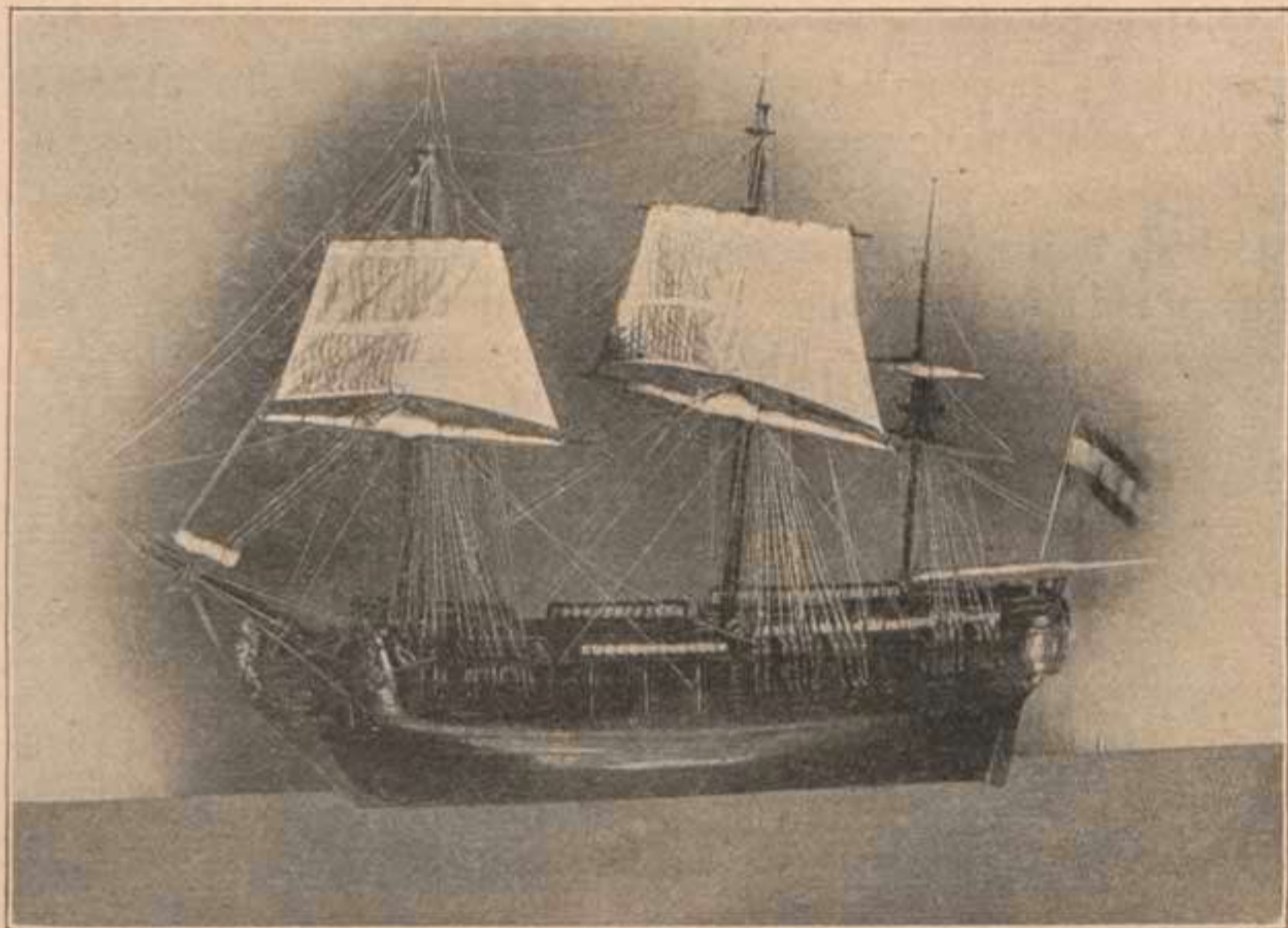
frecuentado por los que venían obligados a hacerlo en virtud de su oficio: pescadores, mercaderes, soldados y exploradores. Las rutas terrestres seguían siendo las únicas normales para la inmensa mayoría de los hombres. Pero el descubrimiento de América y la construcción de grandes veleros, transformaron por completo las comunicaciones del mundo. Entonces fué la humanidad en masa, con todas sus clases sociales, la que se



Modelo de la fragata «Santa Mónica» (Museo Naval de Madrid)

puso a surcar los mares. Los océanos quedaron abiertos a todos, convirtiéndose en las principales vías de relación intercontinental. Millares de emigrantes y colonizadores, con sus numerosas familias, se trasladaron a América, en busca de fortuna. Los navíos comenzaron a ser como verdaderas poblaciones flotantes, cargados de una muchedumbre heterogénea, de fabulosas riquezas y más fabulosos ensueños. A fines del siglo XVII, se construyeron ya veleros de gran tonelaje, cómodos, lujosos,

con varios pisos, decorados pomposamente con obras de talla, faroles y mascarones que representaban figuras piadosas o simbólicas, santos, sirenas, tritones y monstruos marinos.



Modelo de la fragata «Flora», de 1739, con 26 cañones (Museo Naval de Madrid)

Eran navíos imponentes, de recia arboladura, que hacían la travesía de América, llevando en sus hondos senos todos los restos de un mundo caduco y todos los gérmenes de donde había de brotar otro mundo nuevo.

Al finalizar el mismo siglo, la construcción naval, tan vivamente espoleada, dió un paso decisivo. Para reforzar el casco de los navíos en su parte destinada a sumergirse, solía clavarse en ella gruesos clavos de cabeza aplastada, uno al lado del

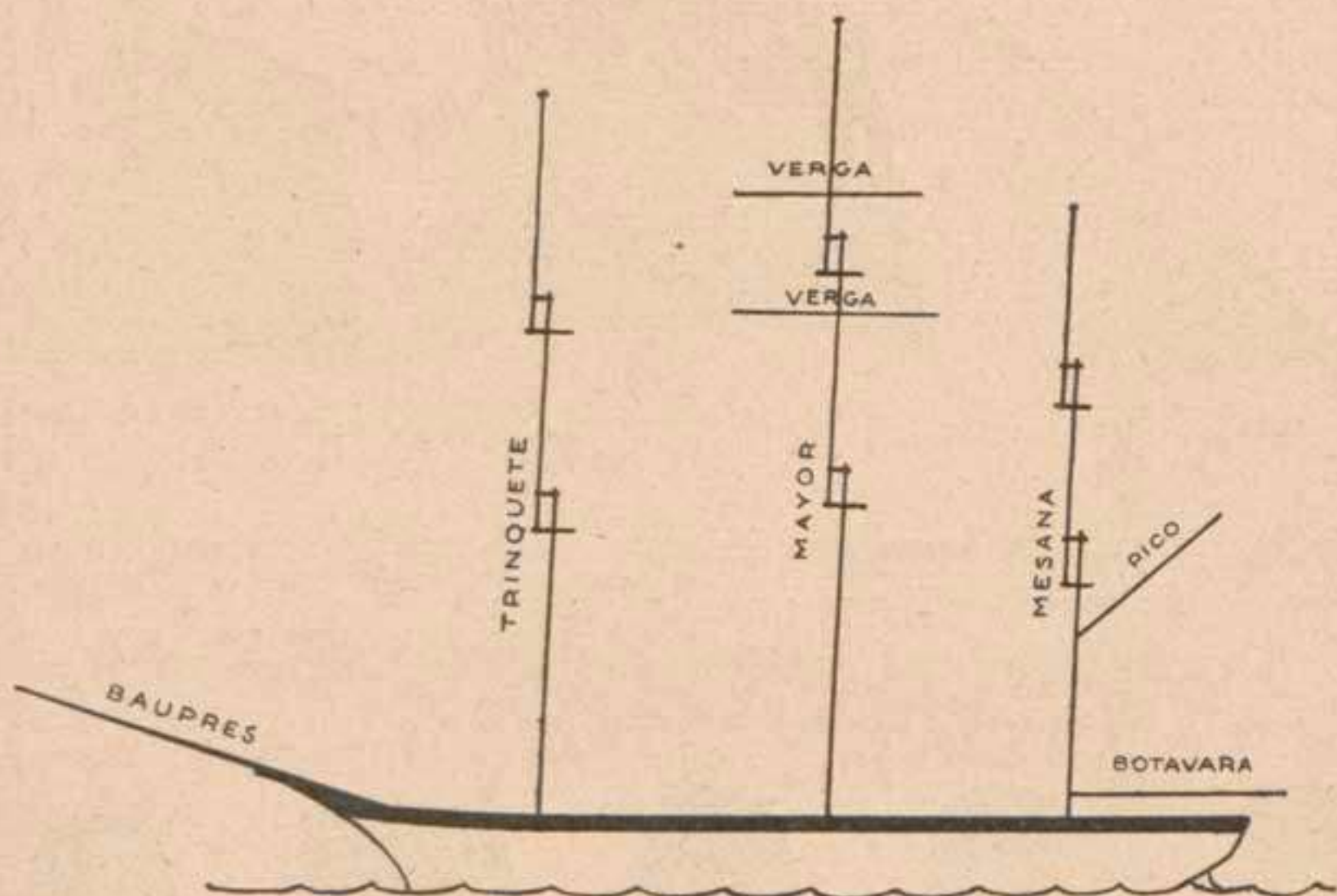
otro, de suerte que su conjunto formase como una coraza protectora. Pero la misma irregularidad de esta superficie hacía que se llenara pronto de algas y otros parásitos marinos, dificultando la marcha de la nave al recubrir sus fondos. Para obviar este inconveniente, a los ingleses, que ya entonces eran grandes marinos, se les ocurrió (véase el cap. I, pág. 14) cubrir el casco de las naves con delgadas planchas de cobre. Y de ahí nacieron los magníficos veleros del siglo XIX, cómodos y resistentes, tan bien contruídos, que sus reglas de arquitectura naval perduran todavía, esencialmente, en los mejores navíos de vela modernos.

Al comenzar el siglo XIX, casi tocando ya al término de su triunfal evolución (pues muy pronto debían ser suplantados por los vapores), los veleros alcanzaron su tipo más poderoso y perfecto: el de la *fragata*.

Este modelo de navío, usado principalmente en las armadas o escuadras de guerra, se caracterizaba por la robustez de su casco y la extremada complicación de su arboladura, que era un prodigio de técnica y de experiencia naval. Los más poderosos veleros comerciantes de nuestros días, conservan todavía la arboladura propia de las fragatas. Las condiciones marineras y la maniobra de estas naves, exigían una consumada pericia de parte de sus capitanes y su tripulación.

Los combates navales entre fragatas de guerra, puede decirse que cerraron el ciclo de la técnica empleada en tales luchas desde los comienzos del mundo. A partir de entonces, los abordajes, los asaltos, las embestidas y los combates cuerpo a cuerpo, han desaparecido del mar. Hoy las batallas navales son duelos entre buques fantasmas, que se destrozan, aplastan y hunden mutuamente, a enormes distancias, sin llegar a divisarse siquiera unos a otros.

El aparejo velero. — La palabra *aparejar*, que con tanta frecuencia se emplea en los barcos de vela, significa disponer el aparejo para hacerse a la mar. Pero ¿qué es el *aparejo*? Es el conjunto de mástiles, vergas, perchas, velas, jarcias, cor-

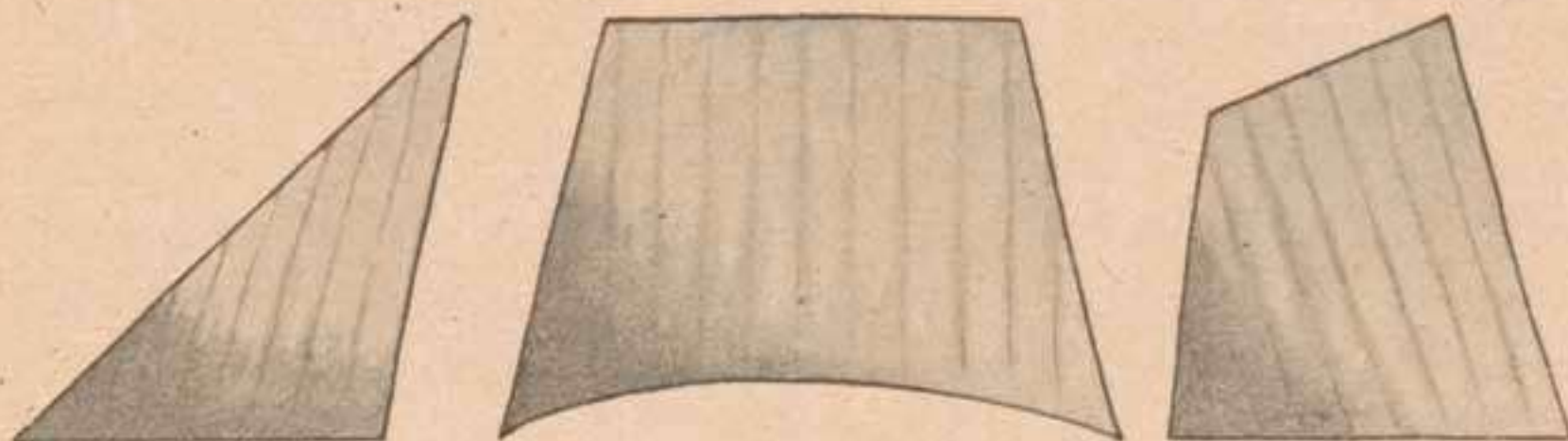


Esquema de la arboladura de un barco

daje, etc., que la nave necesita para avanzar impelida por la fuerza del viento.

En el aparejo figura, en primer lugar, la *arboladura*, que se compone de todos los palos, verticales, horizontales e inclinados, cuyos nombres varían según el tipo de la nave. En una fragata, por ejemplo, la arboladura consta de *cuatro palos* principales: el del centro, o *palo mayor*; el situado a proa, o *palo trinquete*; el de popa, o *palo de mesana*, y el que surge de la proa, en sentido ligeramente diagonal al plano del casco, o *palo de bauprés*.

Los palos más cortos que se cruzan, en sentido horizontal, con los tres primeros verticales antedichos, se llaman *vergas*. Los palos cortos que se apoyan sólo por un extremo en los ver-

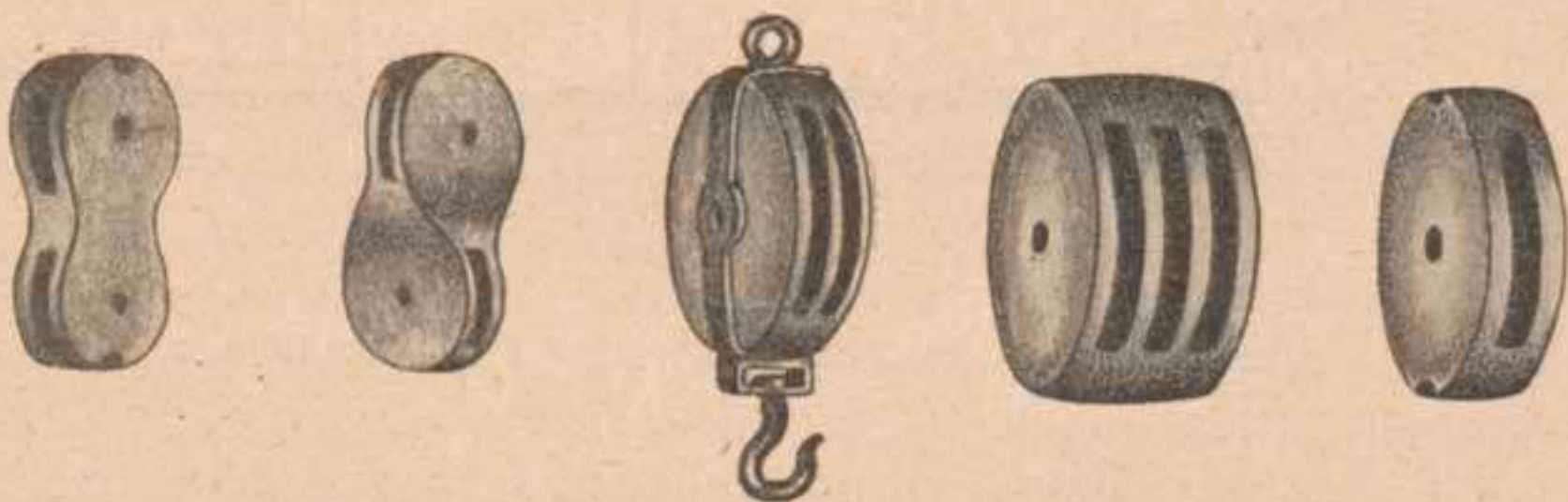


Vela de «cuchillo»

Veas «redondas» (1)

ticales, formando horquilla, cuando están en lo alto se llaman *picos*, y *botavaras* si están a ras de cubierta.

La arboladura está empotrada en el casco, de modo que su



Motones de forma y aplicación diversa

solidez resista al empuje del viento, y va además trabada por un complicado sistema de cuerdas tirantes, que se llaman *jarcias firmes o muertas*.

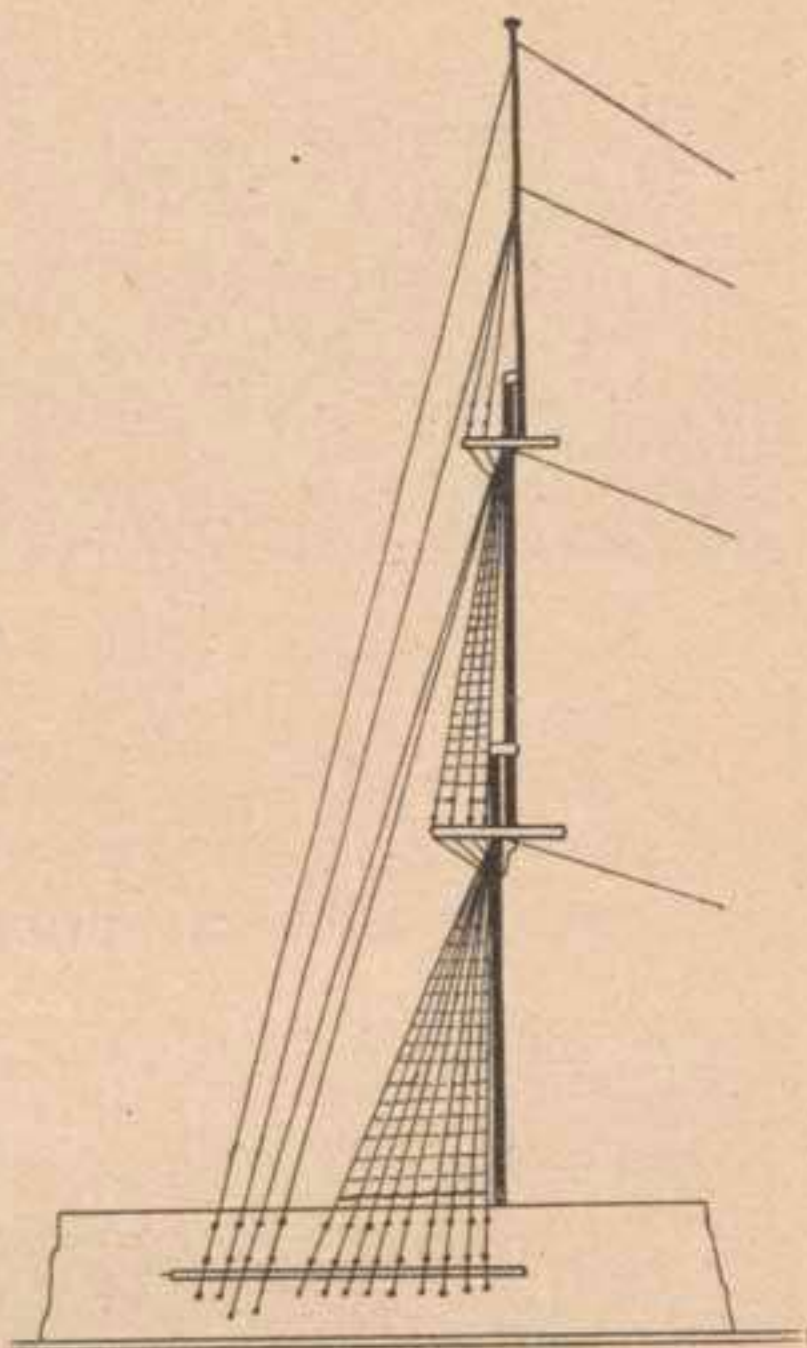
(1) Lllaman «redondas» a todas las diversas formas que tienen cuatro lados.

Otra parte esencial del aparejo es el *cordaje*, que sirve para la maniobra, es decir, para subir y bajar vergas y picos, atirantar y gobernar las velas, etc. Los cabos del cordaje pasan por una especie de garruchas o poleas, que en la jerga de mar suelen llamarse *motones*; y el conjunto de las cuerdas para maniobrar se denomina *jarcias de labor* o *cabullería*.

Todo lo dicho, arboladura y cordaje, sirve y concurre a la obra de *izar* y *arriar las velas*. Estas son las verdaderas alas de los veleros: los odres donde se recogen y ordenan las fuerzas del viento, que han de empujar la nave. Atendiendo únicamente a su figura, las velas son de tres clases: *velas cuadradas*, *velas de cuchillo* y *velas volantes*.

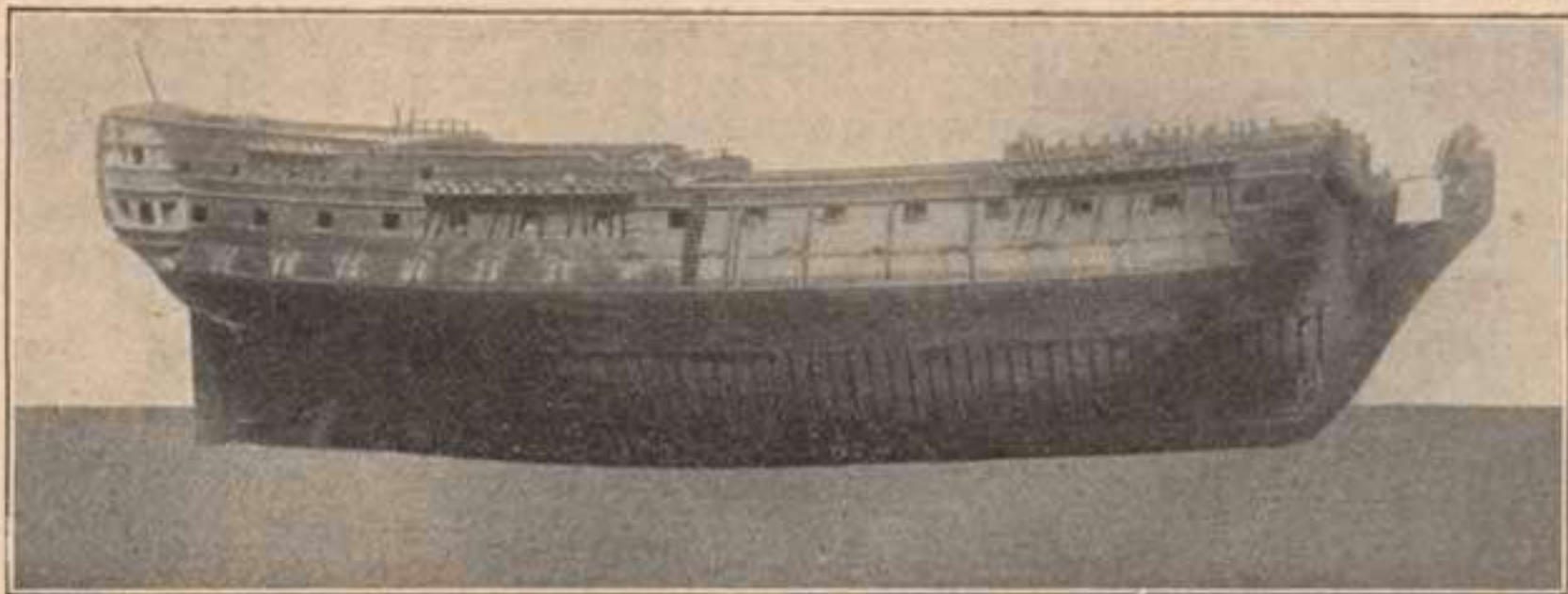
La decadencia de los veleros. — Para coleccionar tan sólo las innumerables palabras y expresiones, la substancial jerga humana nacida de la navegación en los barcos de vela,

se necesitaría un voluminoso diccionario. Un hombre de tierra adentro, que no hubiese estado nunca en contacto con gente de mar, se pasaría horas y horas oyendo hablar a los tripulantes de un velero, sin entender una jota de su conversación, aunque todos fuesen hijos de la misma patria y tuviesen un solo idioma. Cada palo, cada cuerda, cada argolla, casi cada clavo y cada



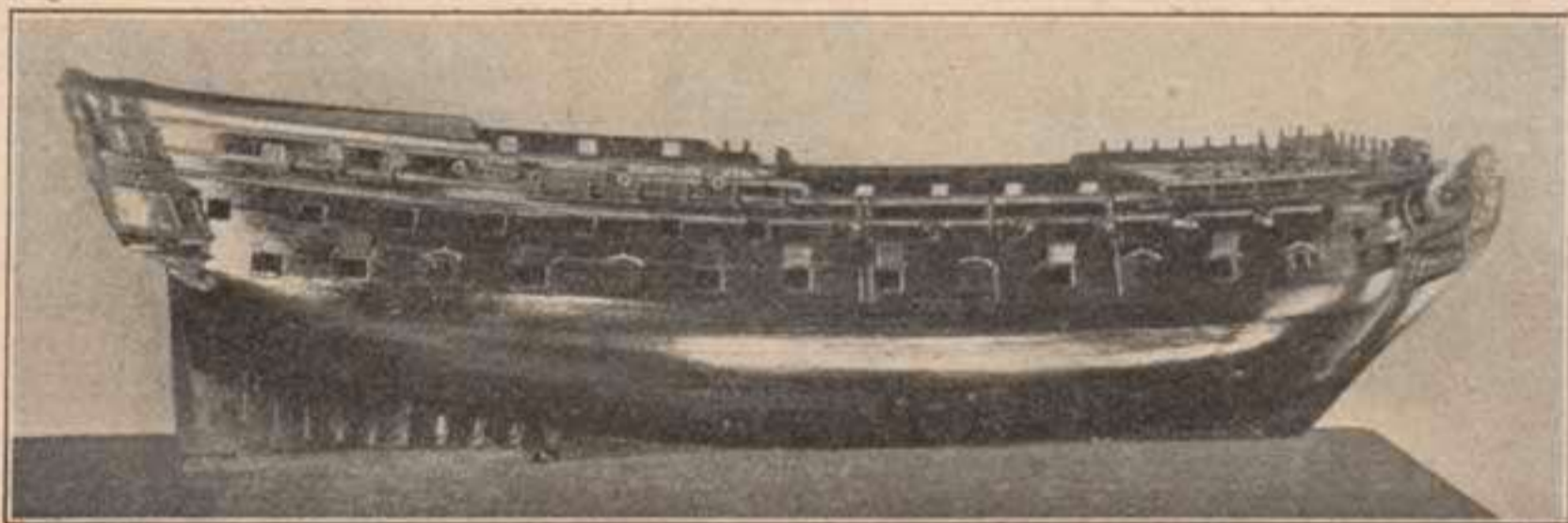
Esquema de las "jarcias firmes"

partícula de un velero tienen un nombre especial, distintivo y único. Y es que se necesitaron largos siglos de experiencia para formar uno solo de los diversos aparejos veleros.



Modelo de navío de 1764 (Museo Naval de Madrid)

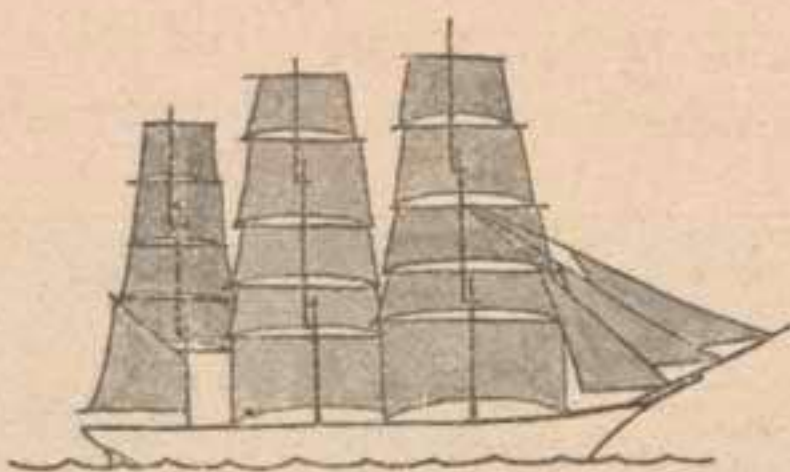
Mas hoy todo eso se va perdiendo rápidamente. Desde que se inventó la navegación al vapor, en los comienzos del siglo XIX, los gloriosos veleros han ido entrando en franca de-



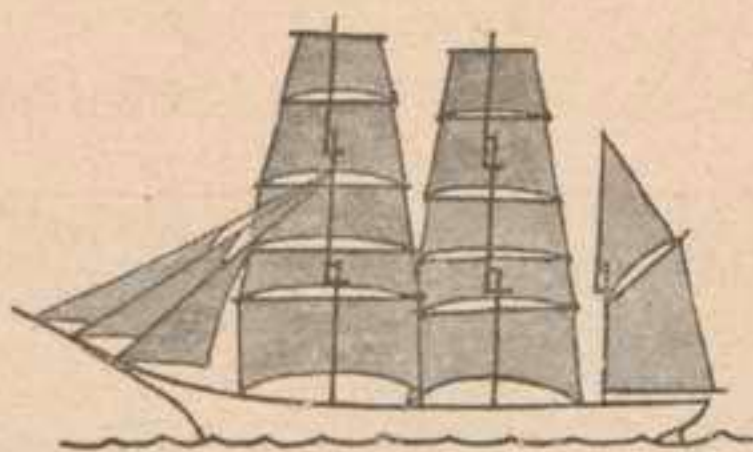
Modelo de navío de 1779 (Museo Naval de Madrid)

cadencia. La rapidez y la regularidad necesarias a la navegación moderna, han ido borrando de los mares esos navíos alados, cuyo árbitro exclusivo es el viento, señor caprichoso, y que por lo

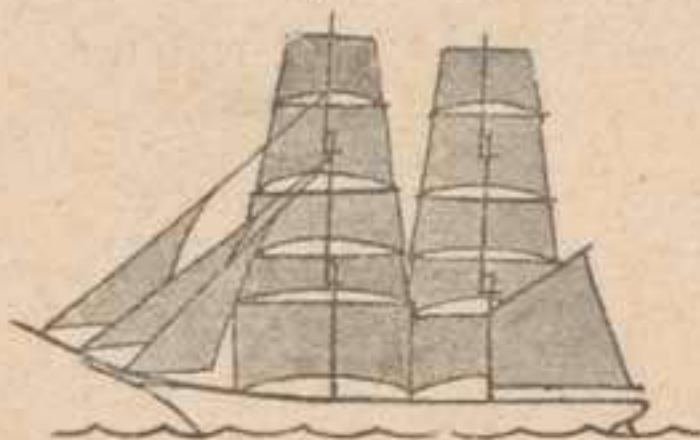
PRINCIPALES TIPOS DE APAREJOS



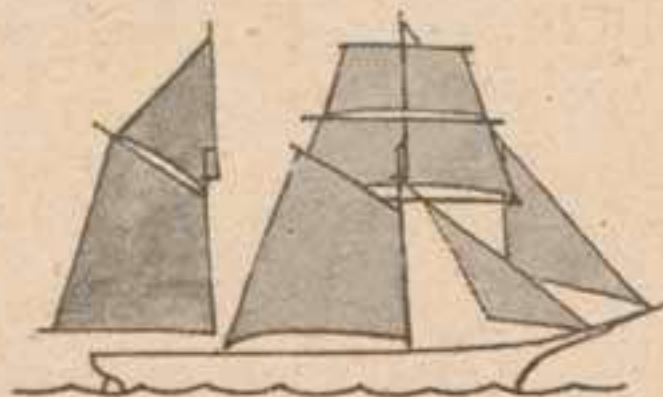
Fragata



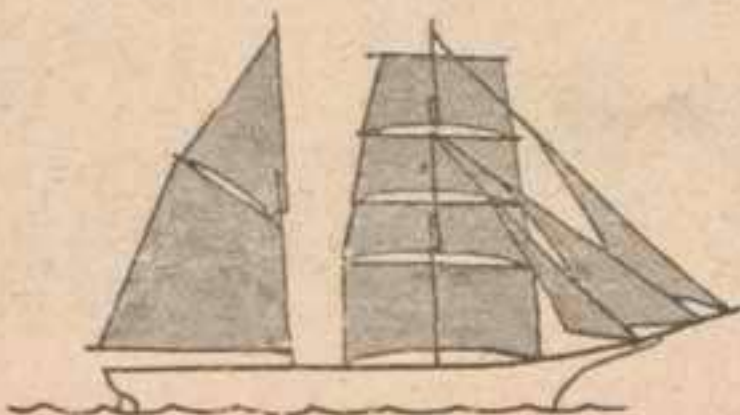
Corbeta



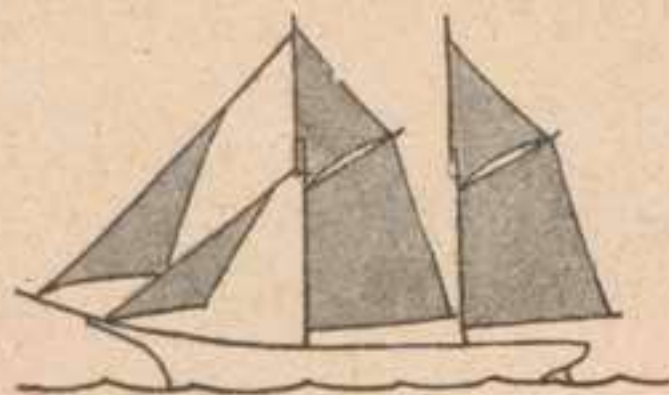
Bergantín



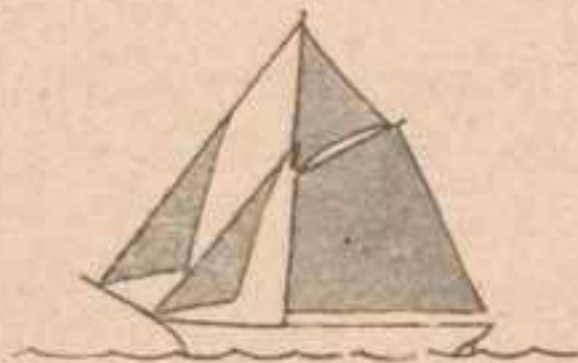
Goleta



Bergantín - Goleta



Patebote

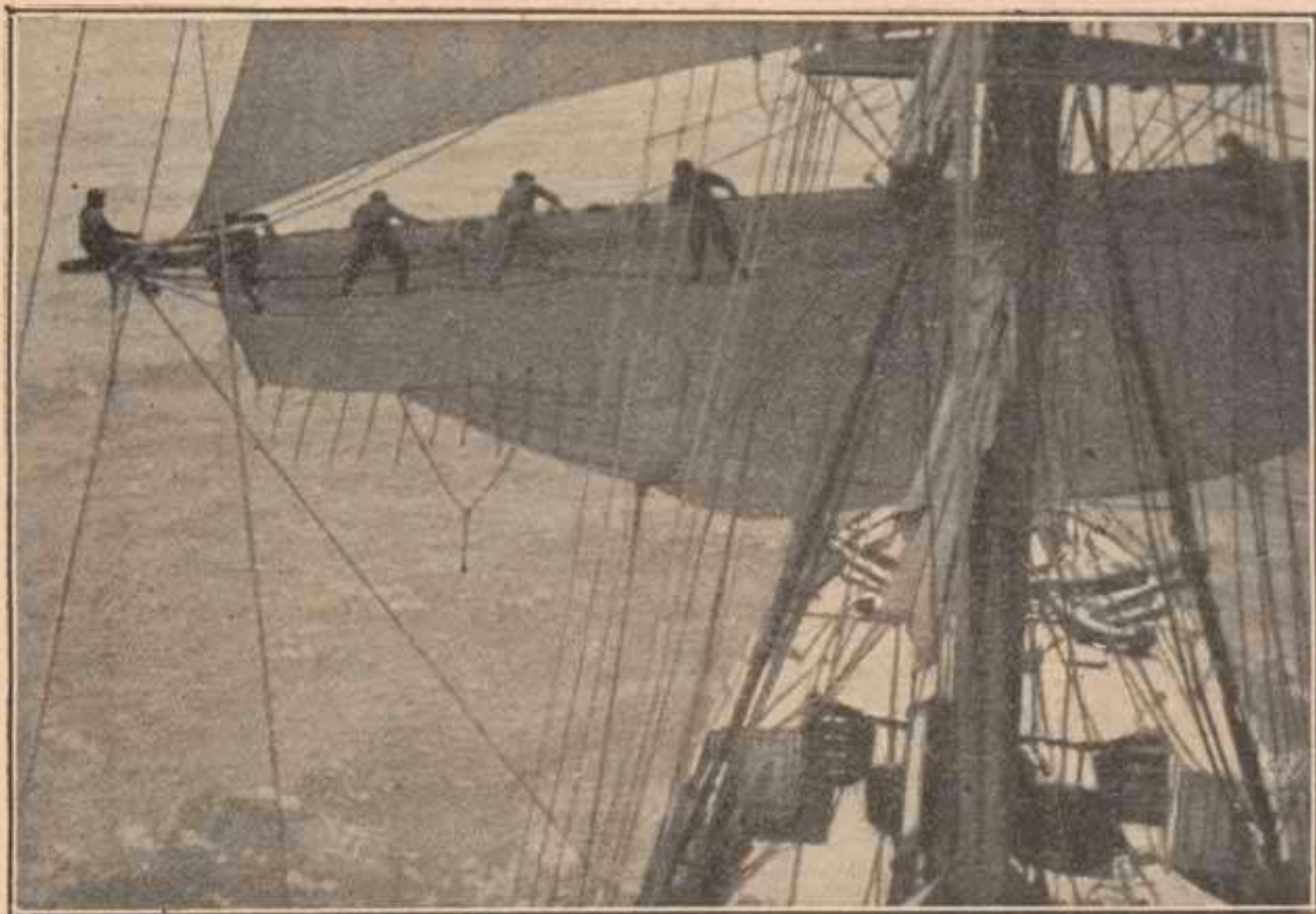


Balandra



Laud o Falucho

tanto no pueden asegurar con exactitud la duración ni el término de sus viajes. Hoy se quiere, se necesita que un barco salga tal día, haga tales y cuales escalas, en tiempo fijo y predeterminado, y llegue a su destino en tal fecha exacta, a tal hora, casi a tal minuto, todo ello con una regularidad excesiva

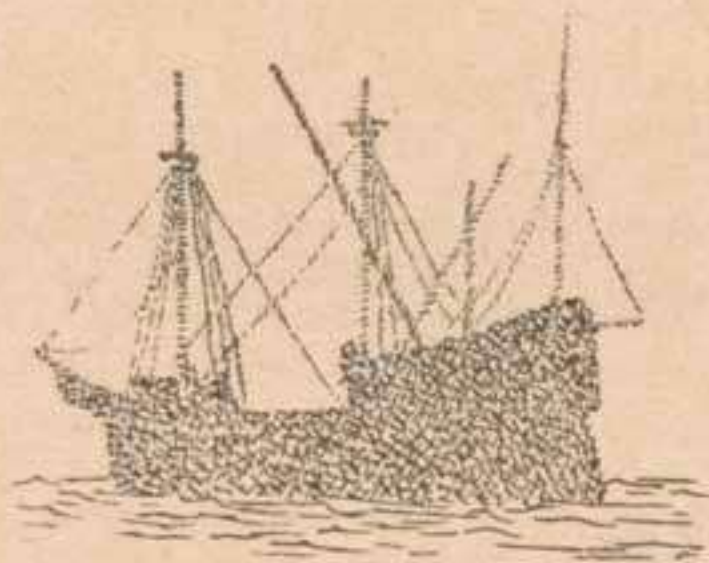


Los «gavieros» encaramados en la arboladura, para ejecutar una maniobra

por lo matemática. Y esto sólo pueden hacerlo los buques mecánicos, porque sólo ellos son árbitros de su propia marcha.

Los veleros, en cambio, están sujetos al azar del viento. Raudos, a veces, como flechas, en otras ocasiones se encalman perezosamente, abandonados de la brisa, en pleno mar. Estos ocios involuntarios, en medio de la fiebre moderna, parecen un

crimen. Y de ahí que cada día vayan siendo menos estimados los barcos veleros: esas naves aladas, finas, silenciosas, donde en horas de calma resonaban a bordo, acompañadas por el acordeón gangoso de los viejos lobos de mar, las antiquísimas canciones marineras que hablaban de piratas, tesoros y descubrimientos.



LAS NAVES QUE VUELAN

De Constantinopla a Jaffa

(1806)

La polacra *San Juan*, que debía llevarme desde Constantinopla a Siria, con una turba de peregrinos griegos, sólo esperaba el viento favorable para hacerse a la mar (1). Levamos anclas el 18 de septiembre.

(1) He aquí, en calidad de documento curioso, el contrato firmado entre Chateaubriand y el capitán de la polacra que le conducía. El original estaba escrito en griego y redactado en bárbaro estilo:

"Por el presente contrato, el Hadgi Policarpo de Lázaro Caviarxi, fletador de la polacra llamada *San Juan*, mandada por el capitán Demetrio Sterio de Vallo, bajo pabellón otomano y para conducir de aquí a Jaffa a los peregrinos griegos, declara haber hoy convenido con el señor de Chateaubriand ceder a éste un camarote del citado navío, en el cual puedan alojarse él y dos criados de su servidumbre, y además la parte del hornillo del capitán, necesaria para preparar su comida. Se le proporcionará agua cuando la necesite, y se hará cuanto sea menester para atenderle durante la travesía, sin permitir que se le ocasione molestia alguna mientras permanezca a bordo.— Por fletes de pasaje y pago de todos los servicios que se le deberán prestar, han convenido la suma de 700 (setecientas) piastras, que el señor de Chateaubriand ha satisfecho al citado Policarpo, y éste declarado haberlas recibido, con lo cual el capitán no deberá ni podrá reclamar nada más de él, ni aquí, ni a su llegada a Jaffa, ni cuando llegue el momento de desembarcar. Por el presente escrito el fletador y el capitán se comprometen, pues, a observar y cumplir las antedichas condiciones que han sido convenidas, y para ello han firmado ambos al pie de este contrato, valedero en cualquier tiempo y lugar.

Constantinopla, 6 de septiembre de 1806.

HADGI POLICARPO DE LÁZARO
Fletador

Capitán DEMETRIO AGRO"

a las cuatro de la tarde. Y desplegadas las velas al viento del Norte, bogamos hacia Jerusalén, bajo la bandera de la Cruz que flotaba en los mástiles del navío.

Ibamos a bordo unos doscientos pasajeros, entre hombres, mujeres, niños y viejos. Había otras tantas esterillas tendidas ordenadamente a ambos lados de la cubierta. Una etiqueta de papel, pegada a la borda del navío, indicaba el nombre del correspondiente propietario. Cada peregrino había suspendido a su cabecera el báculo, el rosario y una crucecita. La cámara del capitán estaba ocupada por los popes o curas conductores de la turba, y a la entrada habían improvisado dos antecámaras. Yo tenía el honor de alojarme, con mis dos criados, en uno de esos negros agujeros, que medía unos seis palmos en cuadro; una familia entera ocupaba el agujero de enfrente. En esta suerte de república, cada cual se ocupaba de sus menesteres domésticos, con absoluta libertad; las mujeres se cuidaban de sus hijos, los hombres fumaban o hacían la comida, los popes charlaban en grupo. En todas partes se oían sonos de mandolinas, violines y liras. Se cantaba, se bailaba, se reía, se rezaba. Todo el mundo estaba alegre. A mí me decían: ¡Jerusalén!, señalándome hacia el Mediodía; y yo contestaba: ¡Jerusalén! En fin: a no ser por el miedo, habríamos sido la gente más dichosa del mundo. Pero, apenas se alzaba la más ligera brisa, los marineros amainaban en seguida las velas, y los peregrinos gritaban: *¡Cristos, kyrie eleison!* (¡Señor, ten piedad de nosotros!) Y una vez pasada la borrasca, renacía el ánimo.

Ya a la mañana siguiente de habernos embarcado, me acometieron de nuevo las fiebres que contraí en Grecia, y me vi obligado a permanecer tendido sobre mi esterilla. Así atravesamos rápidamente el Mar de Mármara (el Propóntido de los antiguos) y pasamos junto a la península Císica, ante la desembocadura del *Ægos Pótamos*, y el 21 de septiembre, a las seis de la mañana, todas mis lecturas sobre la guerra de Troya se me agolpaban en la mente cuando vinieron a decirme que íbamos a doblar la punta de los Dardanelos.

Como el viento se mantenía favorable, cruzamos rápidamente el

canal que separa del continente la isla de Tenedos, y seguimos avanzando a lo largo de la costa de Anatolia, hasta el cabo Baba, antiguamente llamado *Lectum Promontorium*. Luego pusimos rumbo al Oeste, y al cerrar la noche doblamos la punta de la isla de Lesbos, donde nacieron Safo y Alceo, y en cuya ribera la cabeza de Orfeo fué a abordar murmurando el dulce nombre de Eurídice:

Ah! miseram Eurydicem, anima fugiente, vocabat.

El día 22, por la mañana, la tramontana se alzó con una extraordinaria violencia. Debíamos anclar en Quío, para tomar a bordo a otros peregrinos; pero el espanto y una falsa maniobra del capitán, nos obligaron a fondear en el puerto de Tahesmé, en un paraje rocoso, sembrado de peligros, y junto a los restos de un gran navío egipcio que había naufragado.

Durante la noche del 22 al 23, el *San Juan* se puso a garrear de una manera alarmante, porque el ancla no se agarraba bien en el fondo rocoso; y a punto estuvimos de estrellarnos contra el casco del navío naufragado. Pero los peregrinos de Quío aparecieron el 23, al mediodía. Eran diez y seis. A las diez de la noche aparejamos con un tiempo espléndido. El viento suave, que soplaba del Este, se mudó al Norte al amanecer del día 24.

El 25, a las seis de la mañana, anclamos en el puerto de Rodas, para tomar allí un piloto que nos guiara por el Mar de Siria. Este nuevo personaje era un alemán, establecido desde hacía largos años en aquellas costas. Largamos las velas al atardecer, y nos dirigimos con tiento hacia el cabo que está en la punta de Caramania, antiguamente llamado el promontorio de la Quimera. Rodas aparecía, detrás de nosotros, como una cadena de costas azulinas bajo un cielo de oro.

El 26 fué un día desgraciado. La calma nos tuvo parados junto al continente asiático, casi delante mismo del cabo Quelidonia, que forma la punta extrema del golfo de Satalía. Yo estaba contemplando, a nuestra izquierda, los escarpados picos del monte Cragus, y recordaba los versos

que los antiguos poetas dedicaron a la fría Licia, sin sospechar que luego habría de maldecir esas cumbres del Taurus que estaba mirando, y que me agradaba contar entre las más famosas montañas cuyas cimas mis ojos hubiesen divisado jamás. Las corrientes marinas eran muy violentas y nos arrastraban aguas adentro, como vimos más tarde. El navío, que se mantenía en lastre, fatigaba con su incesante meneo. Se nos rompieron la punta del palo mayor y la verga de la segunda vela del mástil de mesana. Para unos marinos tan poco expertos como nosotros, era una gran calamidad.

Es una cosa en verdad sorprendente ver cómo navegan los griegos. El piloto permanece sentado, con las piernas cruzadas y la pipa en la boca; y así sostiene la barra del timón, que está rozando con la cubierta de popa, para que de esta suerte se halle al nivel de la mano que la gobierna. Delante de ese piloto tendido a medias y, por lo tanto, incapaz de esfuerzo alguno, hay una brújula; pero como el hombre no sabe utilizarla, ni siquiera la mira. Al menor asomo de peligro, en seguida se despliegan sobre cubierta cartas de navegar francesas e italianas; toda la tripulación se tiende en torno, de bruces, con el capitán a la cabeza; examinan las cartas con los dedos y van siguiendo sus líneas. Todos procuran averiguar el sitio por donde navegan; cada cual da su opinión; y siempre acaban por no entender ni una jota de ese galimatías marinero. Entonces doblan las cartas, recogen las velas o cambian de rumbo. Empuñan de nuevo las pipas o los rosarios, se encomiendan a la Providencia y se dejan llevar a la aventura. Hay navíos de esos, que de tal suerte recorren dos o trescientas leguas fuera de camino, y acaban por abordar en África, en vez de hacerlo en Siria; pero todo ello no impide que la tripulación en masa se ponga a cantar y bailar en cuanto apunta el primer rayo de sol, y con él la bonanza.

El viento Norte volvió a soplar a las ocho, después de anochecido, y así la esperanza de tocar pronto el término de la travesía reanimó a los peregrinos. El nuevo piloto alemán nos anunció que al rayar el alba estaríamos a la vista del cabo de San Ifanio, en la isla de Chipre. Y

nadie pensó en otra cosa que en gozar de la vida. Todo el mundo sacó la cena a cubierta. Estábamos divididos en grupos, y cada cual enviaba y ofrecía al vecino lo que a éste le faltaba. Yo había en cierto modo adoptado a la familia que se alojaba delante de mi camaranchón, y estaba compuesta de una mujer, dos hijos suyos y un anciano, que era el padre de aquélla. Este buen hombre hacía por tercera vez el devoto viaje a Jerusalén; jamás había visto a un peregrino de raza latina, y por eso al verme lloraba de gozo. Cené, pues, con esa gente, y no recuerdo escenas más agradables ni pintorescas que aquéllas. El viento era fresco, el mar estaba tranquilo y la noche serena. La luna parecía mecerse suspendida entre los mástiles y jarcias del navío. A veces asomaba fuera de las velas, y entonces toda la nave quedaba iluminada; a veces parecía esconderse en el trapo, y entonces los grupos de peregrinos se hundían en la sombra.

El 27, al amanecer, con gran sorpresa del piloto nos apercibimos de que nos encontrábamos en alta mar, sin ver en parte alguna ni rastro de costa. La calma nos envolvió al instante, otra vez; y la consternación general fué tremenda. ¿Dónde estábamos? ¿Nos hallaríamos más acá o más allá de la isla de Chipre? Pasamos el día entero sumidos en esta incertidumbre. Proponer que se tomara la altura del sol y se calculase la posición del navío, habría sido lo mismo, para aquellos marinos, que hablarles en chino. Y cuando al llegar la noche se levantó la brisa, los apuros arreciaron al punto. ¿Qué velas íbamos a poner al viento? El piloto tudesco, que creía encontrarse entre la costa septentrional de Chipre y el golfo de Satalía, quiso poner proa hacia el Sur, para reconocer aquella isla. Mas en el caso de que la hubiésemos pasado ya, con semejante rumbo habríamos ido a parar derechamente a las costas de Egipto. El capitán sostuvo que lo mejor era dirigirnos hacia el Norte, en busca otra vez de las riberas de Caramania: es decir, desandar todo lo andado. Pero resultó que el viento era precisamente el más opuesto a semejante maniobra. Pidiéronme entonces mi opinión, pues en los casos de apuro tanto los griegos como los turcos acuden siempre a los franceses. Aconse-

jéles que singlaran al Este, y ello por una razón evidente: porque, tanto si estábamos más acá, como más allá de la isla de Chipre, en ambos casos seguiríamos buena ruta dirigiéndose hacia Levante.

Este consejo pareció el mejor; en consecuencia, pusimos proa al Este. Y el día 28, a las cinco de la madrugada, con gran júbilo divisamos el cabo de Gatta, en la isla de Chipre, que asomaba hacia el Norte, a unas ocho o diez leguas lejos de nosotros. Así, pues, nos encontrábamos más allá de la isla, y llevábamos la buena ruta para dirigirnos a Jaffa. Las corrientes nos habían arrastrado hacia el Suroeste.

El viento amainó al mediodía, y la calma siguió durando hasta el 29. Entretanto, recibimos tres nuevos pasajeros a bordo, dos nevetillas y una golondrina. No sé qué impulso debió inducir a las primeras a abandonar su bandada; en cuanto a la última, seguramente iba, como nosotros, a Siria, y quizás procedía, como yo, de Francia. Estuve varias veces tentado de pedirle noticias de la casa paterna que había yo abandonado desde hacía tantos años. Recuerdo que, durante mi infancia, me pasaba horas enteras contemplando, con no sé qué melancólica delicia, revolotear las golondrinas de otoño; un instinto recóndito me anunciaba ya que había de ser viajero como ellas. Se reunían, a fines de septiembre, en los juncales de un estanque muy grande. Allí, lanzando gritos y ejecutando mil evoluciones por encima del agua, parecían poner a prueba sus alas y prepararse para luengas peregrinaciones. ¿Por qué, entre todos los recuerdos de nuestra existencia, preferimos los que nos remontan hasta la misma cuna? Los goces del amor propio y las ilusiones de la juventud no ofrecen nunca semejante encanto a la memoria, sino que, por el contrario, son áridos o están impregnados de amargura. Pero incluso las más triviales circunstancias despiertan en el fondo del corazón los ecos de la edad primera, y siempre brotan con renovado incentivo. A la orilla de los lagos de Norteamérica, en medio de un desierto desconocido, que nada dice al viajero, en una región que sólo posee la grandeza de su propia inmensidad solitaria, bastaba una golondrina para rememorarne las escenas de mi edad infantil, tal como me las ha

recordado en pleno mar de Siria, a la vista de una tierra antigua y todavía resonante de la voz de los siglos y las tradiciones históricas.

Era tan magnífico el tiempo, y el aire tan suave, que todos los pasajeros pasaban la noche sobre cubierta. Había yo logrado conquistar a medias un rincón del alcázar de popa, disputándolo a dos gruesos monjes que sólo me lo cedieron refunfuñando. Allí pasé la noche del 30 de septiembre, y allí estaba durmiendo cuando, a las seis de la mañana, me despertó un confuso y alborotado murmullo de voces. Abrí los ojos, y vi que los peregrinos miraban por la proa del navío. Pregunté qué ocurría. Me dijeron: "¡Es el Carmelo, *signor!*" ¡El Carmelo! La víspera se había alzado el viento, a las ocho, y durante la noche nos acercamos a las costas de Siria. Como yo dormía vestido, pronto estuve de pie, preguntando por la sagrada montaña. Todos se apresuraban a mostrármela con la mano, pero yo no veía nada, a causa del sol que comenzaba a levantarse delante de nosotros. Por fin, divisé el alto monte, como una mancha redondeada que se destacaba bajo los mismos rayos del sol. Y caí de hinojos, según la antigua costumbre de los romeros latinos.

Al mediodía volvió a faltarnos el viento. La brisa sopló a las cuatro, pero la ignorancia del piloto nos hizo pasar de largo el punto que nos convenía abordar. Y así andábamos bogando a todo trapo en dirección a Gaza, cuando los mismos peregrinos, escrutando la costa, descubrieron el error de nuestro capitán. Debimos cambiar de rumbo; la maniobra exigió largo tiempo, y sobrevino la noche. Sin embargo, íbamos acercándonos cada vez más a Jaffa, y ya se divisaban las luces de la población, cuando se alzó de nuevo el viento Noroeste, con redoblada furia, y el miedo se apoderó del capitán: no quiso abordar de noche la rada, puso proa a alta mar, y otra vez abandonamos la costa.

Yo permanecía acodado en la popa, mirando tristemente alejarse la tierra. Al cabo de media hora, divisé como la reverberación lejana de un incendio sobre la cima de una cordillera. Eran las montañas de Judea; y la luna, productora del luminoso efecto que me fascinaba,

alzó pronto su disco ancho y cárdeno por encima de Jerusalén. Una mano salvadora parecía sostener ese faro en la cumbre de Sión, para guiarnos a la ciudad santa. Pero, desgraciadamente, nosotros no seguimos, como antaño los magos, el astro benéfico, y su fulgor sólo sirvió para ayudarnos a huir del puerto tan hondamente anhelado.

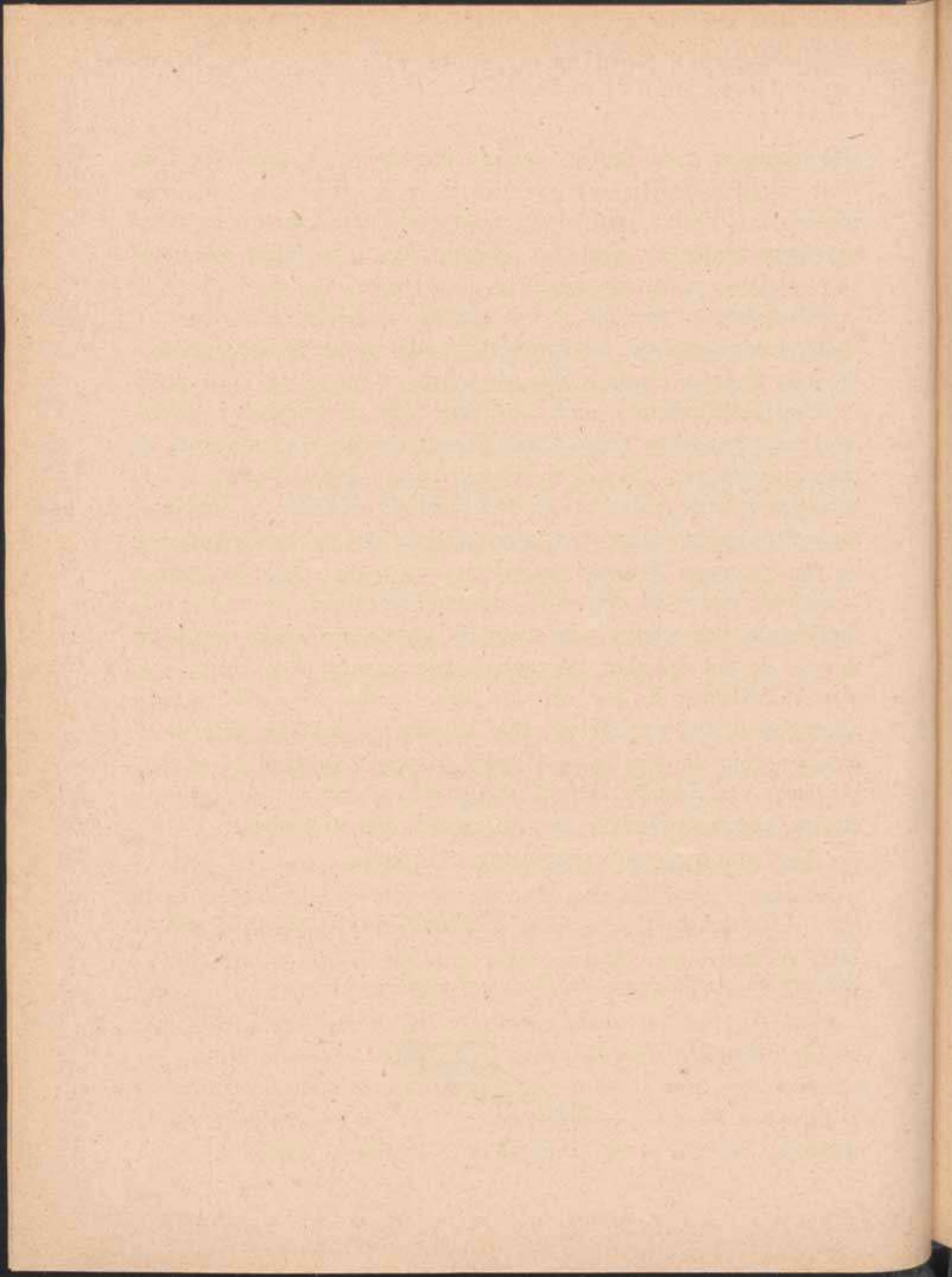
Finalmente, al otro día, 1.º de octubre, al despuntar la aurora, el viento, aunque perezoso, nos favoreció. Y a las dos de la tarde entramos en aguas de Jaffa. Desde la villa nos habían ya apercebido. Una embarcación salió del puerto a nuestro encuentro. Me aproveché de la coyuntura, para mandar a tierra a uno de mis criados, con una carta de recomendación para los padres del convento de Jaffa. Cuando la embarcación regresó, venían en ella tres religiosos españoles; y aunque se expresaban en un italiano casi incomprensible para mí, nos estrechamos las manos como si fuésemos verdaderos compatriotas. Bajé con ellos a la chalupa; estuve dos días en su convento hospitalario; me mostraron la ciudad; y el 3 de octubre, a las cuatro de la tarde, mis criados se vistieron el sayal de piel de cabra, tal como se fabrica en el Alto Egipto y lo usan los beduínos. Yo me eché una túnica encima del vestido, y todos montamos en sendos caballejos. Una albarda nos servía de silla; llevábamos pasados los pies en unos nudos de cuerda, a guisa de estribos. Un árabe casi desnudo abría la marcha y nos mostraba el camino; y otro nos seguía arreando a un asno cargado con mi equipaje.

Y de esta suerte nos encaminamos a Jerusalén.

VIZCONDE DE CHATEAUBRIAND

(Fragmento del *Itinerario de París a Jerusalén.*)





VII

LAS NAVES MECÁNICAS

BARCOS DE VAPOR

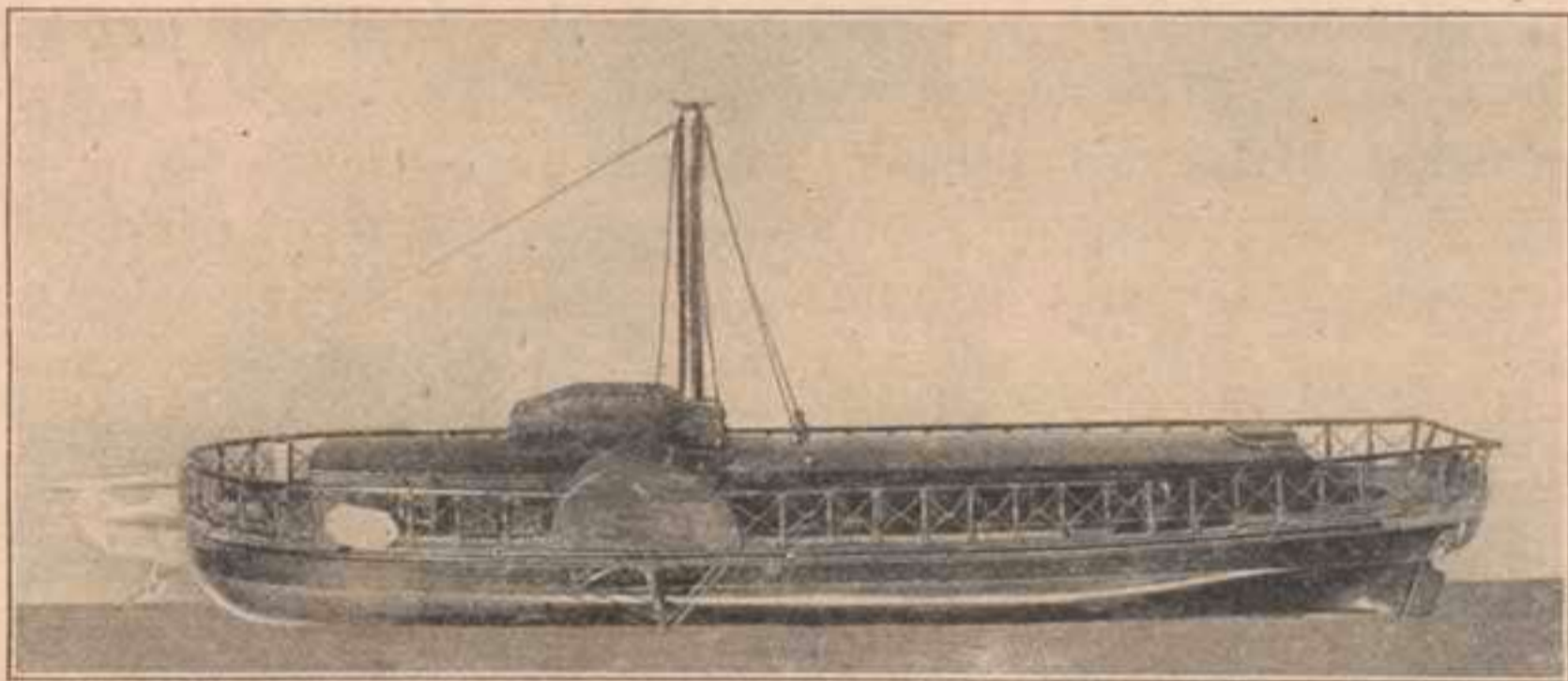
Una revolución marítima. — Desde los comienzos de la humanidad, o por lo menos desde que el hombre se arriesgó a hacerse navegante, siempre se había valido, durante siglos y siglos, de dos únicos medios naturales para empujar la nave que le transportaba sobre las aguas: o bien sus propias fuerzas (navegación al remo), o bien la fuerza del viento (navegación a la vela). De ahí no salían los marinos; y a lo más que alcanzaban, como acabamos de ver, era a combinar entre sí esos dos medios propicios.

Pero he aquí que a un mecánico norteamericano, Roberto Fulton (1767-1815), se le ocurrió, al parecer antes que a otro hombre alguno, aplicar a los navíos los principios físicos que ya se habían puesto ventajosamente en práctica con las máquinas de vapor.

Una gota de agua sujeta a la temperatura conveniente para convertirla en vapor, ocupa, en efecto, *un volumen 1.700 veces superior al que tenía en estado líquido*. De ahí procede, pues, una inmensa capacidad de expansión, que ha sido utilizada como *fuerza motriz* en la industria moderna. Ya desde 1615, un francés, Salomón de Caus, tuvo la vaga idea de emplearla. Poco después, un compatriota suyo, Dionisio Papin (1647-1714), imaginó la primera máquina de pistón y la famosa "marmita"

física que lleva su nombre. Pero el que elevó esos tímidos ensayos y barruntos sobre la máquina de vapor, a la categoría de verdadero y extraordinario invento, fué el mecánico escocés Jaime Watt (1736-1819). La máquina de vapor a doble efecto, salió, perfectamente resuelta, de sus ingeniosas manos.

El norteamericano Fulton trasladó todas estas enseñanzas al terreno de la ingeniería naval. Y la revolución que con ello produjo fué tan enorme, que ha cambiado por completo la fisonomía de la navegación. En poco más de cien años, las



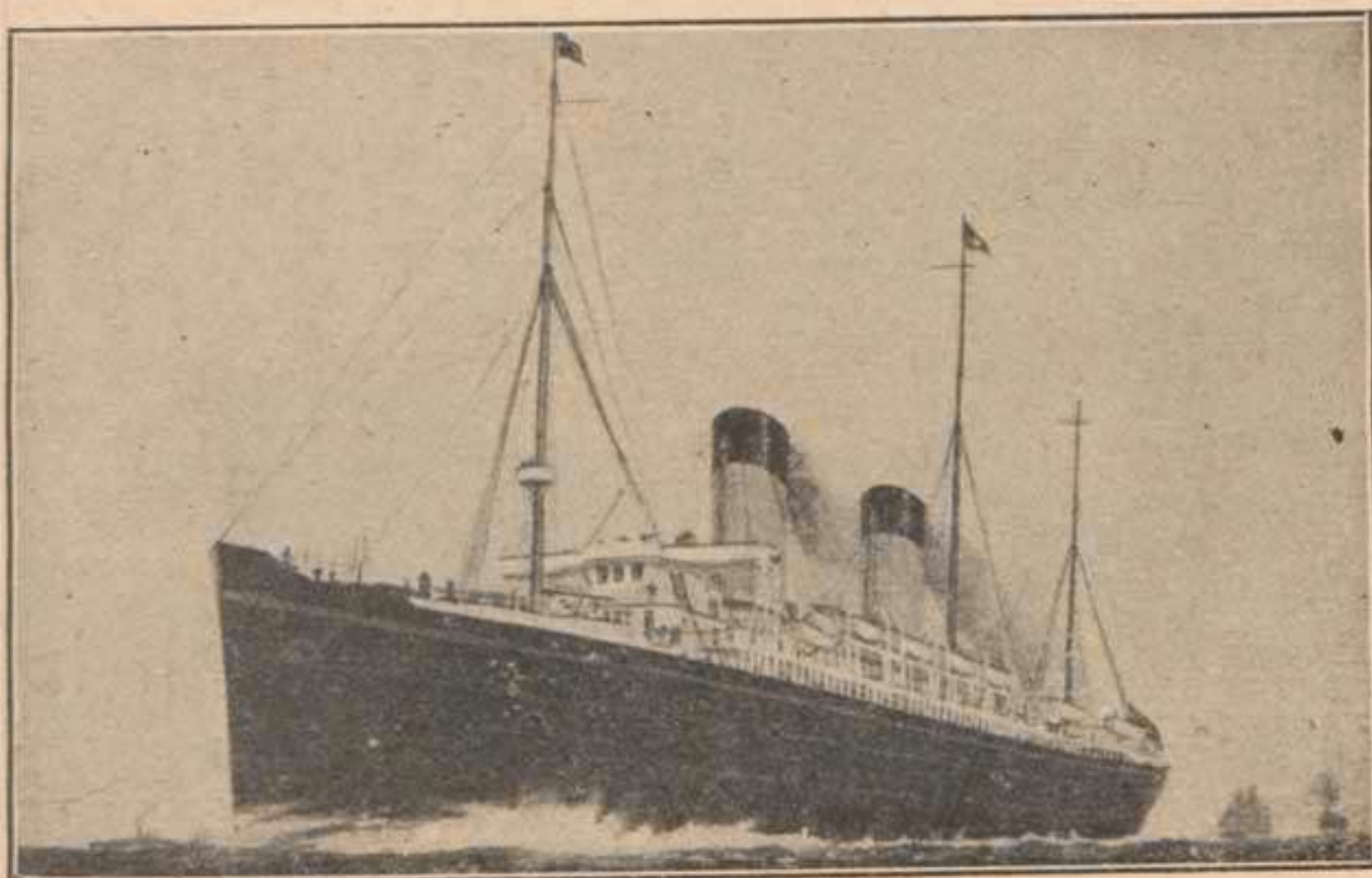
Modelo del primer buque de vapor que hubo en España (1817), llamado «Real Fernando»
(Museo Naval de Madrid)

naves han alcanzado unas proporciones, una rapidez, una complicación, en una palabra, un desarrollo infinitamente superior al que lograron, desde su primera aparición en el mundo, hasta el pasado siglo.

Si los más célebres marinos y exploradores de la antigüedad, los tiempos medios y hasta los modernos, resucitasen, se quedarían asustados de ver lo que se ha hecho en sólo unos

cuantos años de la época contemporánea. Les parecería que acababan de pasar una eternidad en sus tumbas, o bien creerían que había habido un milagro.

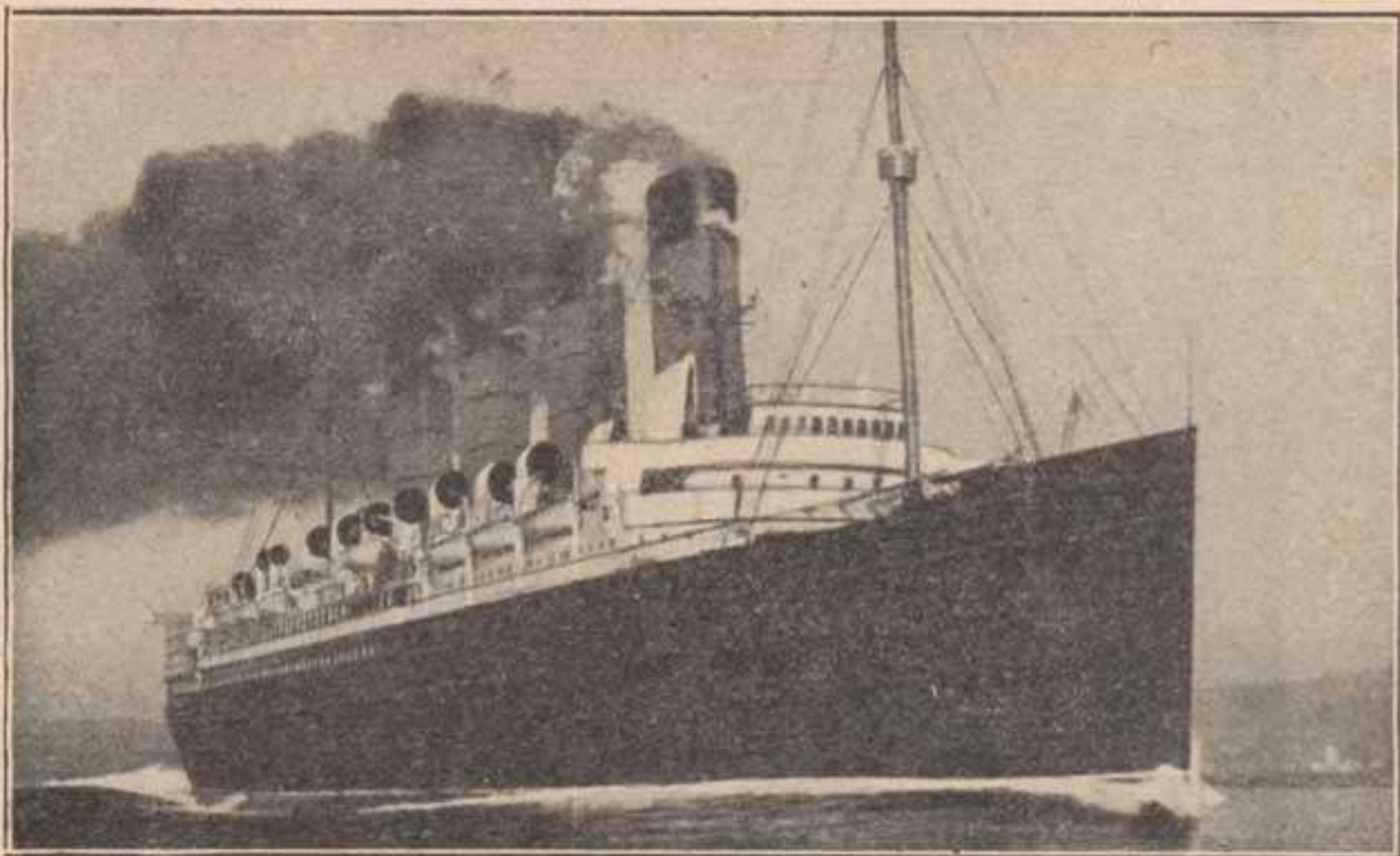
Los primeros navíos mecánicos. — Los primeros buques de vapor tenían un raro e híbrido aspecto, algo así como



Un gran transatlántico moderno

una oruga cogida en plena crisis de su transformación en mariposa. Comenzaban apenas a ser barcos de vapor, pero todavía seguían siendo viejos barcos de vela. Ya les asomaba una larguirucha y delgada chimenea a popa; mas seguían conservando todo el trapo desplegado al viento. El motor todavía era débil y rudimentario; las alas, en cambio, se mantenían numerosas y fuertes.

Los tipos iniciales emplearon ruedas propulsoras. Eran los llamados *vapores de ruedas*, que todavía se emplean en los lagos y bahías tranquilas, por ejemplo, en España, para la corta y bella travesía entre Algeciras y Gibraltar. Esas grandes ruedas, parecidas a las de un molino, eran dos, una a cada



Transatlántico en plena marcha

lado del buque. Pero semejante disposición, además de otros defectos, tenía el de anular a los vapores como navíos de guerra, pues un solo balazo en el costado bastaba para inutilizarlos.

Hacia 1840 surgió, pues, una modificación esencial. Las *ruedas* fueron substituídas por *hélices* instaladas a cubierto, debajo de la popa y escondidas en el agua. Las fragatas y sus similares fueron muy pronto dotadas de este mecanismo. Y así nacieron los primeros buenos buques de vapor que habían adoptado el nuevo y prodigioso invento, pero sin abandonar todavía

la antigua arboladura, porque la imperfección de las máquinas no permitía aún prescindir por completo del viento, cuando se trataba de grandes navíos y largos viajes.

Las naves de comercio adoptaron también prontamente las máquinas de vapor. En 1816 el primer *steam-boat* hizo la travesía de Londres a El Havre, y en 1819 el *Savannah*, vapor norteamericano de 380 toneladas, consiguió ir de América a Liverpool en 35 días, ayudándose con su velamen en buena parte del viaje. En 1840 se fundó en Inglaterra la compañía "Cunard", inaugurando un servicio regular de vapores para el transporte de viajeros entre Europa y América. Esta casa naviera, una de las más importantes del mundo, sigue existiendo en nuestros días.

A partir de entonces, los ingenieros navales trabajaron sin descanso, aplicando a los barcos de vapor, ya fuesen navíos de guerra o mercantes, todos los adelantos de la técnica y la industria modernas, hasta llegar a producir los actuales tipos de buques, verdaderos colosos del mar.

Pero, antes de referirnos a ellos, conviene hablar ligeramente del gran invento que les caracteriza.

Las máquinas marítimas. — Los profanos en ingeniería naval, desdeñando la infinidad de detalles técnicos que desconocen, suelen llamar "la máquina" al conjunto de mecanismos que impelen a un navío y le fuerzan a surcar las aguas. En efecto: eso, "la máquina", es lo que da movimiento al buque, le permite luchar con las corrientes y vientos contrarios, y dominar el furor del océano.

Pero, ¡qué inmenso recorrido entre las primeras máquinas navales y las mejores de hoy! Aquéllas se contentaban con desarrollar una fuerza equivalente a *un centenar de caballos*, y hoy debemos contarlos por *docenas de millares*. Mas, ¿qué

significa aquí esa palabra "caballo"? ¿Qué raros caballos serán esos, si estamos tratando del mar? El *caballo-vapor* —



Las calderas de un transatlántico

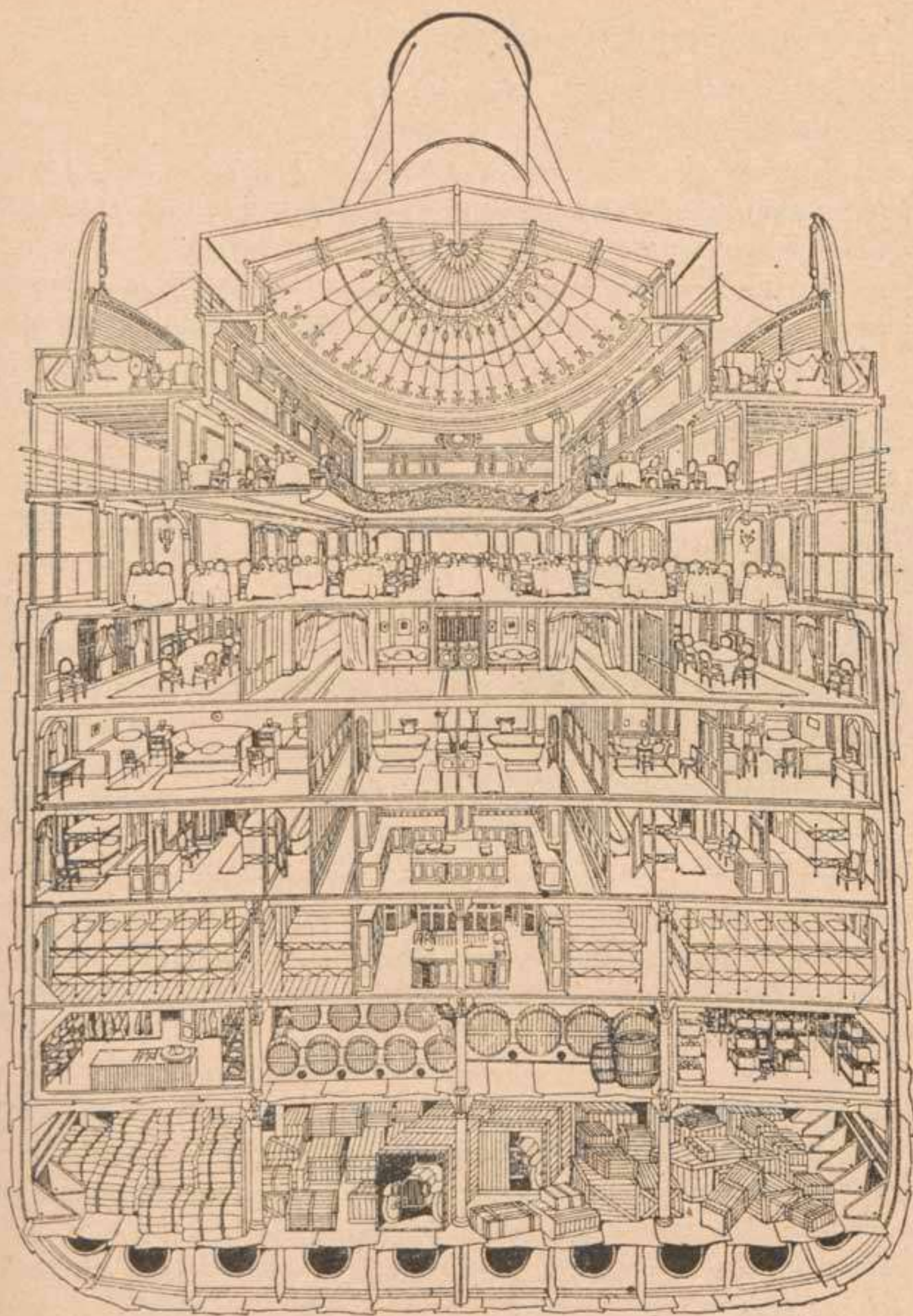
dicen los físicos — es la fuerza capaz de elevar un peso de 75 kilogramos, a un metro de altura, en un segundo de tiempo. Así, pues, la palabra "caballo" es aquí puramente simbólica, y representa una medida de fuerza que nada tiene que ver ni con la potencia muscular humana, ni con la del animal que ha dado el nombre

a esa convención física. Es una medida abstracta, que comúnmente se representa con las dos letras mayúsculas

ESQUEMA DEL INTERIOR DE UN GRAN TRANSATLÁNTICO

El grabado de la página siguiente da idea de lo que aparecería ante nuestros ojos si pudiésemos cortar transversalmente el casco de un gran transatlántico. El interior de la nave nos ofrecería el mismo aspecto imponente de un edificio con seis o siete pisos, dotado de todos los refinamientos modernos. En la parte superior, las amplias terrazas, donde se toma el fresco y el sol, los salones-restorán y el «hall» grandioso, comparable al de los mejores hoteles. Luego, siguiendo hacia el fondo, el inmenso comedor de lujo, y debajo de él, los «fumoirs» y el salón de baile. Después, los camarotes de 1.ª con sus correspondientes cuartos de baño; luego los de 2.ª, más modestos, pero confortables, y en fin, los de 3.ª, limpios y prácticos. Más abajo, todo el piso está ocupado por despensas y bodegas. Y en la cala inferior, al fondo mismo del buque, hondas sentinas, repletas de mercancías y equipajes.

Téngase en cuenta que ese corte deja ver únicamente la parte central del interior del casco. Si hiciésemos otros en el mismo buque, más hacia proa o popa, todo cambiaría de aspecto. Un navío de esos, más que a una casa de vecindad, se parece realmente a una población flotante.



siguientes: *HP*. Así, se dice, "automóvil de 40 *HP*, un motor de 25 *HP*", etc., etc.

La fuerza que se necesita para *surcar* el agua, esto es, henderla y avanzar a través de ella, *va en aumento a medida que también aumenta la velocidad*. Sin recurrir a fórmulas matemáticas, que serían impropias de este lugar, y para infundir siquiera una leve idea del expresado fenómeno, diremos que un



Segmento de una turbina de vapor. (Com-
párese con el tamaño de los obreros)

pequeño bote automóvil, de 8 metros de longitud o eslora, puede andar 9 millas por hora con un motor de 12 *HP*. Si luego se quiere aumentar la velocidad hasta 12 millas por hora, necesitaremos, con el mismo bote, un motor de 40 *HP*. Y si pretendiésemos alcanzar 18 millas por hora, tendríamos que recurrir a un motor de 100 *HP*. Así se explica que un gran transatlántico necesite, para caminar 20 millas por

hora, unas máquinas que desarrollen 67.000 *HP*. Este era, por ejemplo, el caso del famoso *Lusitania*, torpedeado y hundido por un submarino alemán, en las costas inglesas, durante la guerra mundial de 1914-1918.

Todos hemos podido contemplar exteriormente una locomotora de ferrocarril. Pues bien; una máquina de un buque de vapor es, en principio, lo mismo: una caldera que vaporiza el agua; unos cilindros en los cuales el pistón o émbolo se pone en movimiento, mediante la presión del vapor, y da impulso a las ruedas. En los navíos, las *ruedas* están representadas por las *hélices* que agitan el agua. Y en ellos, también, el número de

calderas y el de cilindros, y la complicación general del mecanismo, son muy superiores a los de las locomotoras. En los grandes buques de vapor, en vez de *cilindros*, se emplean *turbinas*, mecanismos giratorios que desarrollan una fuerza colosal.

En los más recientes acorazados norteamericanos, el curioso funcionamiento de sus máquinas puede reducirse al esquema siguiente: el vapor producido en las calderas se utiliza para mover las turbinas; éstas van acopladas a grandes dinamos que desarrollan poderosas corrientes eléctricas; y esta energía pone en marcha los motores, también eléctricos, encargados de accionar los árboles que sostienen las hélices. De esta manera un solo hombre, manejando desde el puente de mando los reostatos eléctricos, pone en marcha el navío con extremada sencillez, sin necesidad de que intervengan los maquinistas.

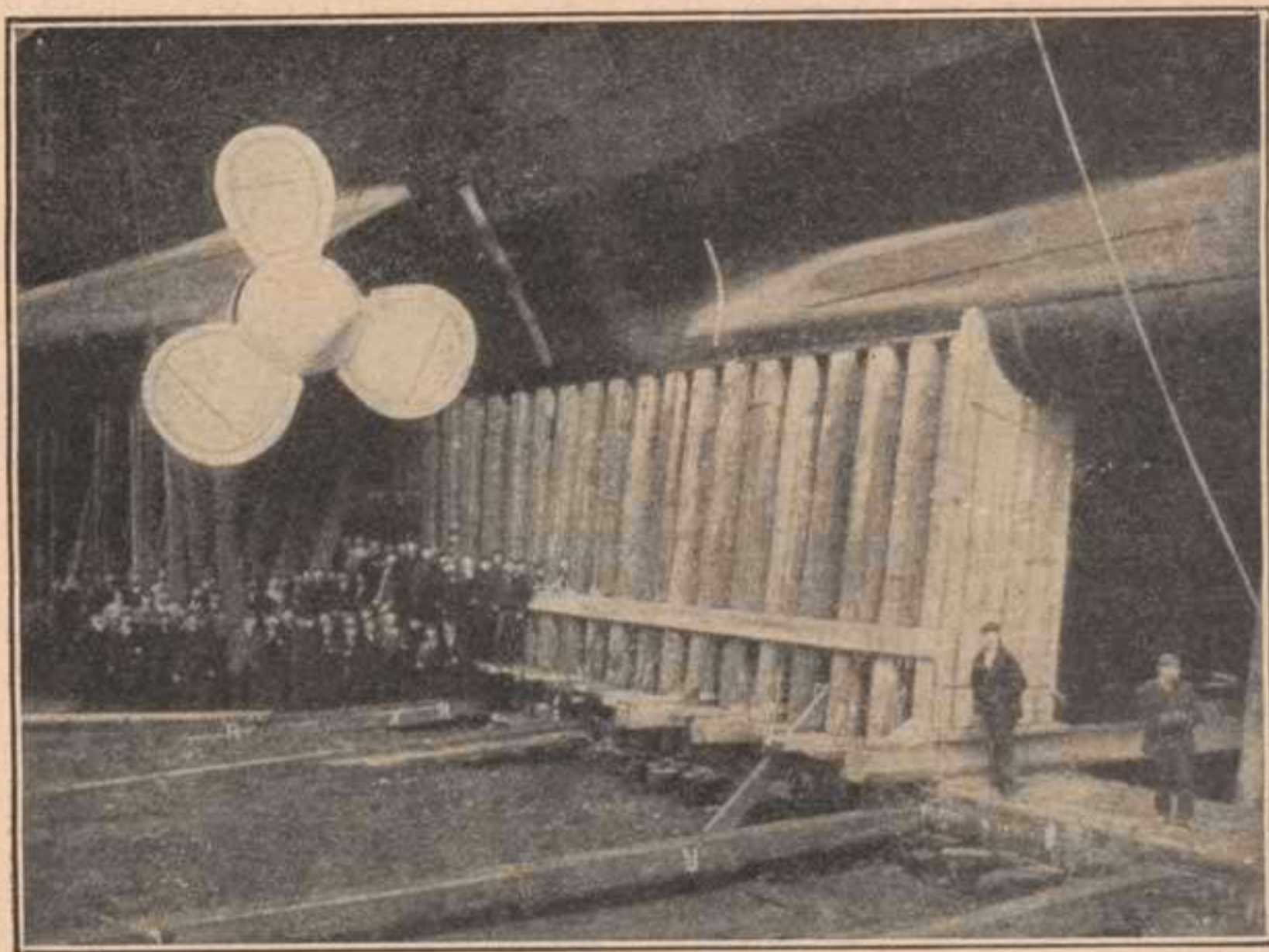


Los botes de salvamento a bordo de un transatlántico

En general, para alimentar las máquinas navales se emplea el *carbón*; pero en la marina de guerra y en algunos grandes transatlánticos, se le substituye por *aceites minerales* en bruto, tales como residuos de petróleo, etc.

La marina mercante actual. — A los navíos mercantes se les da comúnmente el nombre de *paquete* o *paquebot*, palabras derivadas del inglés *packet-boat*, que literalmente significa "barco de bagajes". Lo curioso es que esta denominación se aplica, en casi todo el mundo, tanto a los barcos que sólo transportan mercancías, como a los que llevan pasajeros. La

jerga marinera pone de relieve, pues, que la carga es lo más esencial para un navío mercante. Los marinos, en efecto, suelen decir en broma que las personas viajan por mar como si fueran fardos o maletas. A bordo, un hombre es como un paquete que hay que transportar de un lado a otro del mar. De ahí el cali-



Una de las hélices propulsoras de un gran transatlántico. (Compárense sus dimensiones con la multitud que está debajo)

ficativo de paquete, o también *mala* (de maleta), con que se designa indistintamente a los navíos de transporte.

Antes de que se inauguraran, a mediados del siglo XIX, las primeras líneas regulares de vapores entre Europa y América, cada viajero contrataba minuciosa y personalmente su pasaje con el capitán del navío de vela que debía llevarle, como hemos visto al final del capítulo anterior, en el curioso docu-

mento conservado por Chateaubriand. A menudo era, entonces, muy difícil encontrar un navío que se dirigiese al punto deseado por el viajero. El precio del pasaje variaba según que estuviese o no comprendida en él la manutención, pues muchas veces el viajero mismo se llevaba a bordo las vituallas necesarias para la travesía. En tales condiciones, los viajes por mar eran una extraña mezcla de suplicios, peligros, aventuras inesperadas y escenas pintorescas.

Hoy la navegación ha cambiado radicalmente. El comercio por los mares es más activo que nunca. Los viajes por mar son regulares, cómodos y extraordinariamente rápidos. Y los transportes marítimos resultan los más baratos de todos, ya que *un buque mercante moderno puede contener la carga de diez grandes trenes de mercancías.*

Un *cargo* o barco exclusivamente comercial, suele tener de 6 a 8.000 toneladas. La forma y disposición de su casco varían según las necesidades inherentes a la clase de cargamento a que está destinado. Así, los *carboneros* tienen grandes escotillas que dejan casi al descubierto las bodegas, y los llamados *tanques*, o buques depósitos, que se utilizan para el transporte de petróleo, están casi herméticamente cerrados, sin más agujeros que los enchufes necesarios a las mangueras que se emplean para llenarlos y vaciarlos.

Los barcos de vela se emplean todavía mucho para el transporte exclusivo de mercancías, y especialmente en la navegación de cabotaje o costera, ya que el servirse tan sólo del viento representa una considerable economía. Un buen velero, con viento favorable, hace casi tanto camino (unas 7 u 8 millas por hora) como un vapor mercante vulgar. Y como actualmente se conocen y prefijan con mucha regularidad la época, la dirección y constancia de las corrientes aéreas, los veleros pueden efectuar viajes seguros y en fechas casi exactas. La mayoría de

ellos, sin embargo, suelen disponer, cuando son importantes, de un *motor auxiliar de combustión interna* (a base de petróleo, bencina, etc.), que les permite salir de las calmas eventuales y maniobrar cómodamente al entrar y salir de los puertos.

Los palacios y hoteles del mar. — Pero lo maravilloso de la marina mercante moderna son sus grandes transatlánticos, buques rápidos y gigantescos. La compañía inglesa *White Star Line* ("Línea de la Estrella Blanca") posee algunos, como el *Olympic*, que miden 271 metros de longitud por 32 de anchura, con un desplazamiento de 45.000 toneladas.

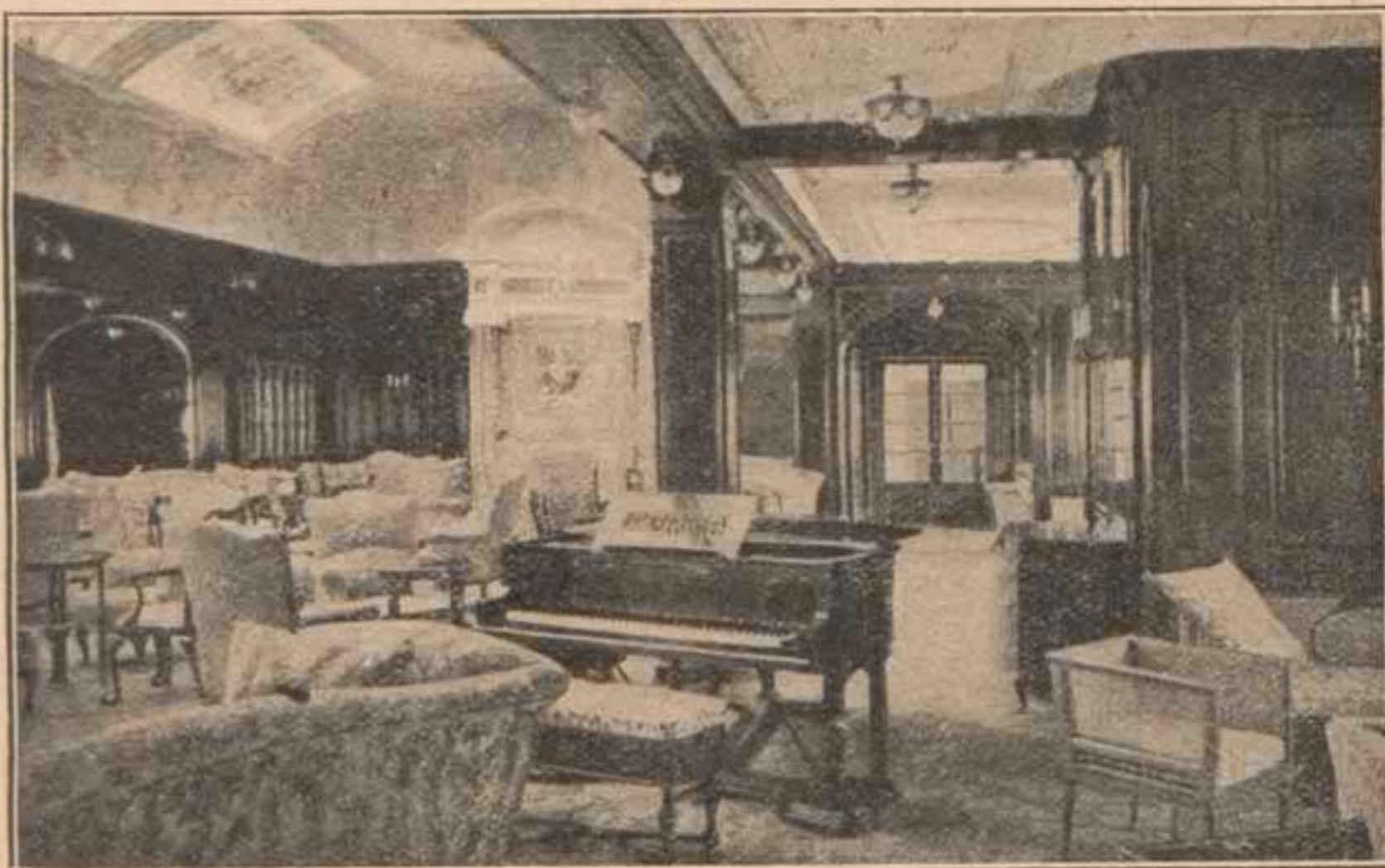
La *Compañía Transatlántica* española dispone también de algunos buques modernos hermosísimos, tales como el *Reina Victoria Eugenia* y el *Infanta Isabel*. Y últimamente ha iniciado, en astilleros exclusivamente españoles, la construcción de una admirable serie de nuevos transatlánticos, como el *Manuel Arnús*, que son una maravilla de comodidad, lujo, perfección y refinamientos navales.

Francia e Italia, en Europa, y los Estados Unidos, en América, se afanan continuamente por mejorar sus grandes líneas marítimas. Alemania ha construído transatlánticos de 47.000 toneladas, como el *Aquitania*, de 300 metros de longitud y 60.000 caballos de fuerza. El *Imperator*, también alemán, de 55.000 toneladas, es uno de los mayores buques botados hasta la fecha.

Estos navíos soberbios son verdaderas ciudades flotantes. A bordo tienen terrazas con arbustos y flores, teatro, cafés y bar, cinematógrafo, estaciones telegráficas y telefónicas por T. S. H., camarotes tan lujosos como las habitaciones de los mejores hoteles terrestres, matadero de reses vivas, para el consumo cotidiano, e imprentas donde se publican diarios con las principales noticias de todo el mundo. Algunas de estas naves pueden

transportar 5.000 personas, entre viajeros y tripulación. Y sus movimientos son tan poco sensibles, en virtud de las grandes dimensiones y el enorme peso del casco, que ha de hacer muy mal tiempo para que los pasajeros se aperciban de que viajan por mar.

Una empeñada competencia de rapidez está entablada



Salón de lectura de un vapor lujoso

siempre entre las grandes compañías navieras. El *record* de la velocidad, entre los transatlánticos modernos, corresponde hasta hoy al *Mauritania*, de la compañía inglesa *Cunard*. Esa nave, con sus máquinas de 70.000 caballos, en 4 días, 10 horas y 51 minutos logró salvar la distancia de 2.781 millas marinas, que separa Daunt's Rock (Inglaterra) de Sandy Hook (entrada del puerto de Nueva York). Esta proeza inverosímil fué realizada el 26 de enero de 1911.

Semejantes hazañas, sin embargo, no conducen a nada práctico, y en cambio pueden ocasionar espantosas catástrofes. ¿Qué representa ganar unos minutos, ni que fuese una hora, en la travesía de Europa a América? Para ello, no obstante,



Oficial de guardia en la cámara de la T. S. H.

algunos capitanes, azuzados por la rivalidad existente entre las casas navieras, atraídos por un falso orgullo y la esperanza de una recompensa, lanzaron sus buques titánicos locamente, a través del Océano. Y como la velocidad multiplica el peso de la masa, un obstáculo cualquiera, otro navío o la montaña helada y errante de un *iceberg*, bastan, si el gran transatlántico va a chocar contra ellos, para hundir ese soberbio castillo naval que ninguna tempestad hubiera sido capaz de poner ni siquiera en apuro.

Así pereció lamentablemente el rey de los titanes del mar, el verdadero *Titanic*, durante su primer y único viaje a través del Atlántico. Desplazaba 46.382 toneladas. Llevaba a bordo 2.205 personas. De ellas murieron ahogadas 1.503; sólo 702 se salvaron. El *Titanic* chocó violentamente con un iceberg o peñasco flotante de hielo, al Sur de Terranova; y el que debía ser un primer viaje triunfal, se convirtió en último y definitivo descenso al abismo marino.

LAS NAVES MECÁNICAS

El naufragio del "Titanic"

(14 de abril de 1912)

El *Titanic*, gigantesco buque perteneciente a la *White Star Line*, domiciliada en Liverpool, salió de Southampton el miércoles, día 10 de abril, emprendiendo su primer viaje a América.

El buque era enorme. La distancia que mediaba entre la extremidad superior de sus cuatro chimeneas, y la parte más baja de la quilla, alcanzaba una altura de 53 metros, es decir, una dimensión muy superior a la de la Puerta de Alcalá, de Madrid, y el Arco de la Estrella, de París. El número de las cubiertas completas del *Titanic* llegaba a ocho, estando entre sí ligadas por medio de ascensores, para establecer la cómoda circulación en el interior del buque. La cámara del capitán se hallaba situada a 22 metros de elevación sobre el nivel del agua, esto es, a la altura de un sexto piso en una casa de alquiler.

El pasaje en los camarotes de lujo, compuestos de varias piezas, costaba más de 20.000 pesetas, para sólo los cuatro días y medio que debía durar la travesía. A bordo había, además, un restorán *Ritz*, un café *Parisiana*, gimnasio eléctrico, calefacción central, piscina con agua caliente, jardín de invierno, peluquerías, teatro, salones de baile, etc., etc.: cuantas comodidades y deslumbradoras riquezas pudiese apetecer un multimillonario norteamericano.

Al cuarto día de viaje, el domingo 14 de abril, al atardecer, el *Titanic* navegaba a toda marcha, por los 41-46° Norte y 50-14° Oeste, próximamente al Sur de la punta meridional de Terranova. El mar estaba

completamente tranquilo; el tiempo era hermoso y claro. Al cerrar la noche, la seguridad de encontrar al paso algunos témpanos de hielo flotantes, parecía deberse conocer a bordo. La época del año era la más propicia para ello. El capitán del *Titanic*, E. J. Smith, que pereció en el naufragio, contaba sesenta años de edad y treinta y ocho de inmejorables servicios en la misma compañía. Aquel debía ser su último viaje: antes de jubilarle por sus merecimientos, la casa naviera había querido conferirle el honor de mandar el *Titanic* en su travesía inaugural. Era, pues, un viejo lobo de mar, experto y de sobras probado. Por otra parte, el telegrafista del *Parisiana*, de la *Allan Line*, Mr. Sutherland, ha declarado que desde su navío estuvo enviando constantemente, por aquellas horas, avisos relacionados con los témpanos de hielo. Estos mensajes por T. S. H., expresados en los siguientes términos: "Navegamos entre hielo; témpanos de gran espesor y de colosales dimensiones", debieron recibirse, al parecer, a bordo del *Titanic*. Sin embargo, éste seguía a toda marcha, sin grandes reflectores eléctricos que explorasen las tinieblas a proa de la nave, y sin que los encargados del servicio de vigilancia, o serviolas, llevasen gemelos de alta mar.

A las diez y media — cuando el salón de baile, el café y el teatro rebosaban de pasajeros —, el *Titanic* chocó con un enorme témpano de hielo. Los fondos del buque, como desgarrados por una cuchilla colosal, quedaron abiertos en el acto, por la parte de proa y a estribor. El témpano, impelido por el choque, desapareció en la noche, como un fantasma asesino. El *Titanic* comenzó a sumergirse por avante y tardó unas tres horas en desaparecer debajo del agua.

He aquí la emocionante e insuperable narración de la catástrofe, contada por el ayudante telegrafista del mismo *Titanic*, uno de los pocos hombres que sobrevivieron al naufragio. De éstos sólo se salvaron el 18 por 100. En cambio, de las mujeres y niños pudieron escapar a la catástrofe el 77 y el 49 por 100, respectivamente. Estos datos revelan, en medio del horrible suceso, la heroicidad de los hombres del *Titanic*, que

sólo pensaron en ellos mismos cuando hubieron hecho todo lo posible para proteger a los más débiles y a los pequeñuelos. Este rasgo nobilísimo perdurará eternamente en los anales marítimos. Dice el citado telegrafista:

“Soy de Londres y tengo veintidós años de edad. Me embarqué a bordo del *Titanic* en Belfast, bajo las órdenes del telegrafista-jefe Mr. Phillips.

Mi trabajo era muy limitado. Se reducía a relevar a Phillips desde la media noche hasta por la mañana. La noche del accidente, a aquella hora aún no estaba yo de servicio. El día lo habíamos pasado reparando una avería de la estación telegráfica. Esta volvió a funcionar normalmente pocas horas antes de la catástrofe. Phillips, entonces, me mandó que fuese a descansar un rato, para que luego pudiese relevarle lo antes posible, pues se hallaba en extremo fatigado.

Nuestra cámara tenía tres departamentos: uno para dormir, otro para las máquinas, y otro para trabajar. Me desnudé y me metí en la litera.

Recuerdo que a poco me desperté y oí, aguzando el oído por rutina profesional, que Phillips estaba comunicando con la estación de Cap Race. Acordándome entonces de que mi jefe debía estar cansado, me levanté a escape y fui a relevarle. No sentí choque alguno, ni nada anormal. Por eso me sorprendió encontrar en la estancia del telégrafo al capitán, quien nos dijo:

— Hemos chocado con un *iceberg*. Voy a examinar las averías. Preparaos a pedir auxilio, pero no lo hagáis hasta que yo os lo mande.

A los diez minutos volvió el capitán. En el puente se oía mucho ruido; nuestros aparatos continuaban funcionando perfectamente. El capitán asomó la cabeza por la puerta, y dijo: “Enviad la llamada de socorro”. Y volvió a marcharse en seguida.

— ¿Qué señal voy a dar? — me preguntó Phillips.

— La llamada internacional reglamentaria, bastará — contesté.

Y Phillips transmitió las letras convencionales: C. Q. D. Mientras

manipulaba estábamos bromeando. A los cinco minutos volvió el capitán Smith y preguntó:

— ¿Qué habéis enviado?

— *C. Q. D.* — contestó Phillips.

Mi jefe había olvidado que esta señal de socorro fué recientemente substituída por la fórmula *S. O. S.*, y su equivocación nos hizo reír a los tres.

Phillips modificó su llamada. El capitán nos dijo que el buque estaba hundido por la proa. Continuamos bromeando.

Pronto estuvimos en comunicación con los aparatos del vapor *Frankfurt*. Indicamos nuestra situación, diciendo que habíamos chocado con un *iceberg*, y pedimos socorro.

El telegrafista del *Frankfurt* fué a avisar a su capitán. Cuando respondió otra vez, le dijimos que el *Titanic* se hundía por la parte de proa.

En seguida nos respondió otro navío, el *Carpathia*. El telegrafista avisó a su capitán, y a los cinco minutos nos dijo que el buque cambiaba de rumbo y se dirigía a socorrernos.

Fuí a comunicárselo al capitán Smith. La cubierta estaba llena de gente. No vi reyertas; pero oí decir que las había habido. Cuando volví a nuestra cámara, Phillips seguía dando indicaciones complementarias al *Carpathia*.

Salí de nuevo, para dar cuenta de las respuestas al capitán. Entonces oí que las mujeres y los niños se estaban instalando en las lanchas de salvamento. Phillips me dijo que la corriente eléctrica se debilitaba; y el capitán entró a advertirnos que las máquinas dejarían pronto de funcionar. Avisamos al *Carpathia* de este detalle. Volví a cubierta. El barco se sumergía; reinaba una gran confusión. Phillips, en su puesto, seguía trabajando.

Bajé a mi camarote para buscar mi chaleco salvavidas y el de mi jefe. Se lo puse mientras él continuaba expidiendo señales. Phillips me dijo riendo: "Ve a ver si quedan lanchas disponibles".

Salí y encontré, cerca de una de las chimeneas, un bote desmontable.

Diez hombres trataban de echarlo a la mar. Vi también, no sin cierta envidia, cómo se alejaba la última lancha de salvamento.

El capitán entró en nuestra cámara y nos dijo: "Amigos míos, habéis cumplido perfectamente con vuestro deber. Podéis salir ya de la cámara. Ha llegado la hora de que cada hombre cuide de su propia vida".

Phillips, sin embargo, seguía telegrafando. Así estuvo diez, quince minutos. El agua entró en nuestro departamento y tuvimos que marcharnos.

En lo alto de la popa la orquesta de a bordo estaba tocando una pieza de moda: *Otoño*.

Phillips se fué hacia donde se hallaban los músicos, y le perdí de vista. Volví donde estaba el bote desmontable. Con ayuda de otros pasajeros lo iba a poner a flote, cuando una ola nos derribó a todos. Respiré libremente y me hallé en el agua, entre cientos de hombres que pugnaban por salvarse. Nadando lo más de prisa posible, me alejé del buque, que se hundía lentamente, con la popa en alto.

He olvidado decir que, además del *Carpathia* y del *Frankfurt*, habíamos comunicado con el *Baltic* y el *Olympic*.

Estaba transido de frío y me sentía hundir. Vi una barca y, haciendo un esfuerzo, traté de acercarme. Me recogieron. Era el bote desmontable y estaba lleno de náufragos.

A nuestro lado, en todas direcciones, se veían escenas terribles. Había cientos de hombres que nadaban y desaparecían bajo el agua. No podíamos socorrerlos, porque la embarcación estaba muy recargada y parecía que iba a hundirse de un momento a otro. Las olas me pasaban por encima de la cabeza.

Mientras mirábamos a todos lados, buscando la luz de algún barco, uno de los náufragos preguntó: "¿No creéis que debemos rezar?" El hombre que hizo esta proposición interrogó a los otros, preguntándoles cuál era su religión. Uno dijo, católico; otro, metodista; otro, presbiteriano. Se convino en que el *Padrenuestro* era la oración más apropiada,

y lo rezamos a coro. Parecía que el corazón se nos había subido a la garganta.

Pocos minutos después, vimos que se acercaban unas luces. Yo ya no me ocupaba de nada. El *Carpathia* nos recogió. Cuando iba yo a subir por la escala, observé que en el fondo del bote había un hombre muerto. Era Phillips. Debió morir de frío, de fatiga o de asfixia.

A pesar del agudo dolor que sentía en las piernas, pude subir la escala. Manos de una mujer cariñosa me recogieron a cubierta y me reanimaron. En seguida fui transportado a la enfermería. Al día siguiente me avisaron que el telegrafista del *Carpathia* estaba rendido de fatiga y pedía mi auxilio. En brazos fui conducido a su cámara, de la cual no he salido hasta llegar a Nueva York. Hemos trabajado sin descanso.

Hay dos cosas que no olvidaré jamás, por muchos años que viva: la pieza que tocaba la orquesta del *Titanic*, mientras yo estaba a merced de las olas, flotando con mi salvavidas, y la actitud serena y tranquila de Phillips cuando siguió telegrafando después de haberle dicho el capitán: "Que cada uno cuide de su propia vida".

J. H. BRIDE

Ayudante telegrafista del "Titanic"

(De la relación que hizo al *New York Herald*, a raíz de la catástrofe.)



VIII

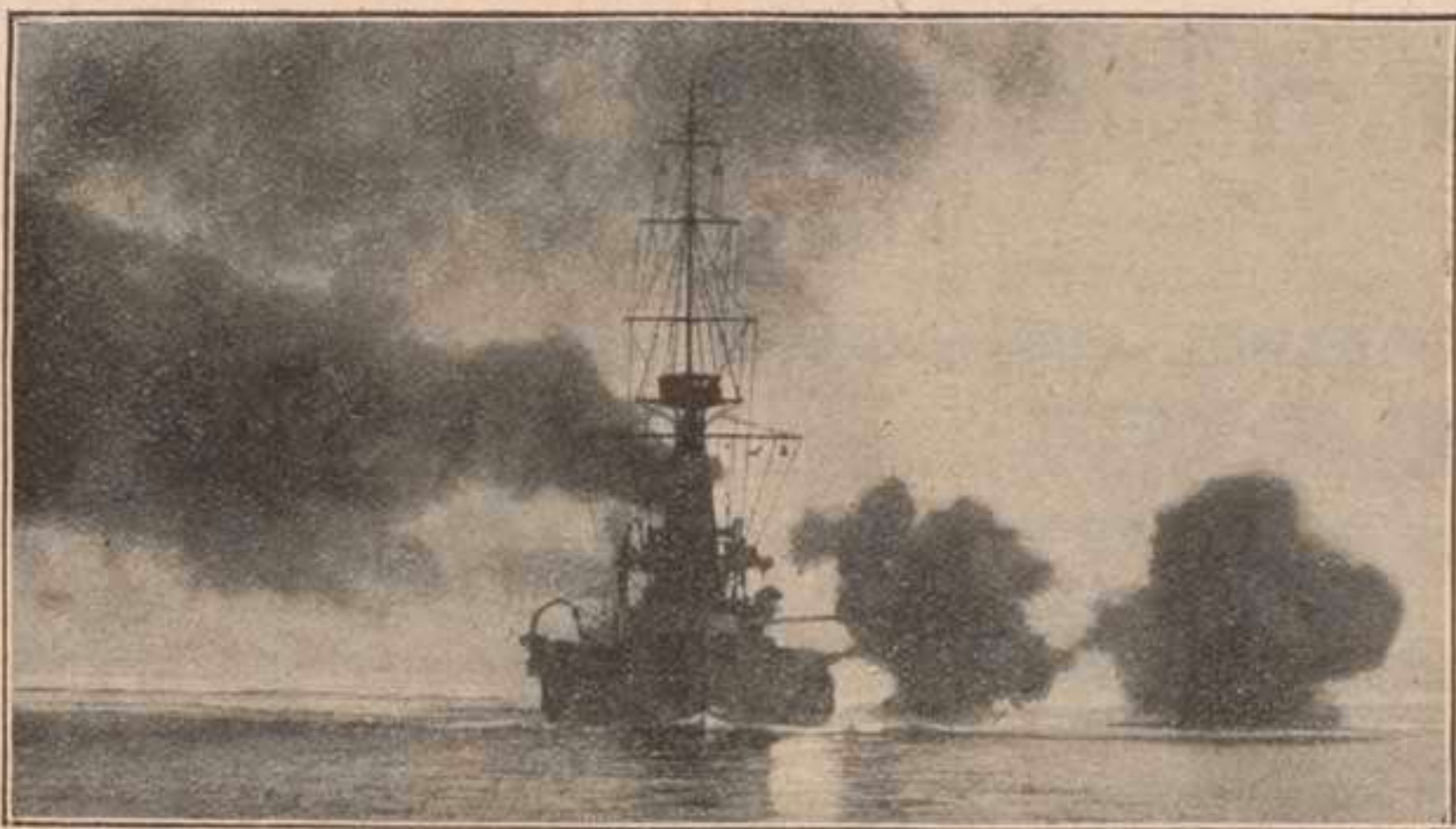
LAS NAVES DE COMBATE

MARINA DE GUERRA

Castillos y fortalezas marinos. — El mar es como una inmensa llanura abierta. En tiempos normales todo el mundo puede aventurarse por ella y cruzarla en todos sentidos, libremente, sin hallar más obstáculos que los peligros inherentes a la navegación. Pero cuando la discordia divide a los hombres en bandos enemigos, cada uno procura cerrar a sus contrarios la planicie marina, barrerlos de ella y adueñarse absolutamente de las aguas, para dejar a sus rivales privados de los inagotables recursos que proporciona a los pueblos el libre tránsito de los océanos. Las patrullas volantes o compuertas móviles que, en caso de conflicto, sirven para cerrar los mares e impedir al enemigo el acceso a ellos, son principalmente las *escuadras navales*.

Desde los comienzos de la navegación hasta nuestros mismos días, el método empleado por los navíos de guerra, durante siglos y siglos, para eliminar de las aguas a sus contrarios, fué siempre sensiblemente el mismo: el *abordaje*. Las naves de vela o de remo, cargadas de soldados, salían al encuentro del enemigo. El grupo más débil procuraba esquivar al más fuerte; pero siempre, tarde o temprano, bien porque las fuerzas rivales lograsen equilibrarse, bien por no quedar otro recurso que aceptar el combate, las escuadras enemigas acababan por entrar en batalla. Las naves se embestían unas a otras, con sus recias

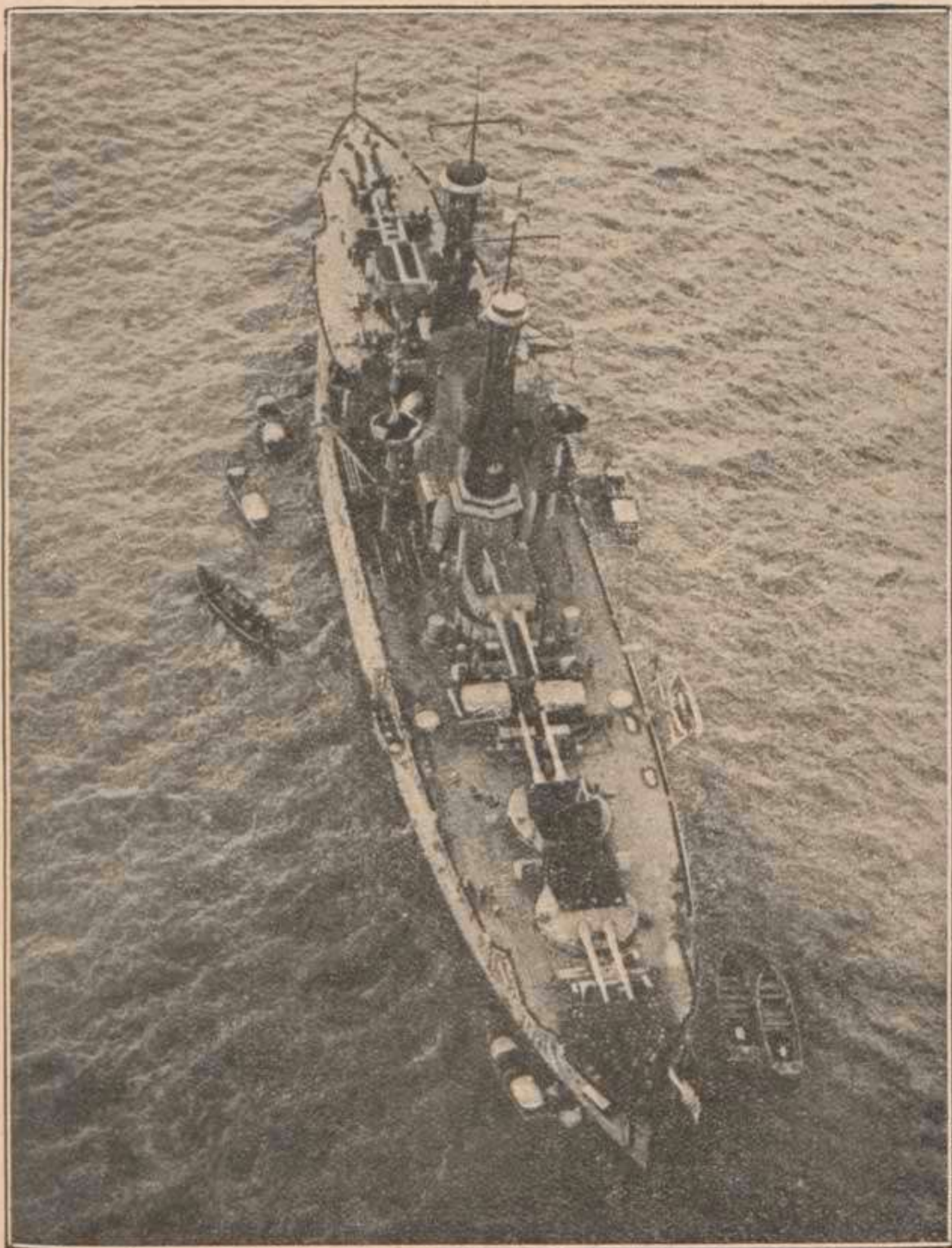
proas; unas se iban a pique, otras quedaban fuertemente agarradas entre sí, y entonces la tropa pasaba de uno a otro navío, asaltándose y degollándose mutuamente. El más hábil, que generalmente era el más fuerte, salía vencedor; y el vencido que-



Acorazado haciendo fuego con sus poderosos cañones

daba eliminado del dominio marítimo. Estos combates, pues, se parecían exactamente a las antiguas luchas terrestres: el hombre, con su esfuerzo personal empleado en una pelea cuerpo a cuerpo, era el factor decisivo de las batallas.

La invención de la pólvora y el desarrollo de la artillería (siglos XV, XVI y XVII), cambiaron por completo las cosas. Cuando los buques de guerra pudieron disponer de cañones, las batallas navales se transformaron. El esfuerzo personal fué disminuyendo de día en día, y en cambio aumentó decisivamente la importancia del monstruoso armamento. Las naves ya no necesitaron abordarse para destruirse, sino que pudieron hacerlo a



Un acorazado fotografiado desde un aeroplano

distancia, lanzándose gruesos proyectiles. Durante algún tiempo, y hasta comienzos del siglo XIX, el método de la guerra naval fué en cierto modo mixto: los combates se iniciaban con la artillería, a cierta distancia, para quebrantar al enemigo; pero como los proyectiles no tenían aún suficiente poder, las naves, enfurecidas por la pelea, acababan abordándose, como en tiempos antiguos.

En nuestros días, con el invento de los grandes explosivos y los cañones formidables, la evolución ha llegado a su colmo. Hoy las escuadras de guerra disponen de un tan diabólico poder, que combaten a enormes distancias, muchas veces sin verse mutuamente. Los acorazados de nuestros tiempos son verdaderos castillos o fortalezas flotantes, erizados de colosales cañones, que arrojan trombas de metralla bajo las cuales aplastan y hunden, a varios kilómetros de distancia, al enemigo invisible. Un navío de guerra, durante un combate naval, recibe una granizada de balas como peñascos, sin poder precisar quién se la envía desde más allá del desierto horizonte.

Características del acorazado moderno. — Los principios o necesidades técnicas a que obedecen los grandes buques de guerra actuales, son tres: el *armamento*, la *velocidad* y la *protección* o *coraza*.

El armamento está constituido por las distintas clases de cañones y los lanzatorpedos. Este sistema ofensivo alcanza, en su conjunto, un peso enorme. Las piezas de tiro principales, como los cañones por cuya boca puede pasar fácilmente todo el cuerpo de un hombre robusto, no sólo tienen dimensiones extraordinarias, sino que además requieren grandes almacenes y complicadísimos mecanismos que ocupan mucho espacio. De ahí el tamaño gigantesco de las fortalezas marinas llamadas *dreadnoughts*, que son los mayores acorazados del mundo y

cuyo nombre procede del que llevaba el primer navío de su tipo, construído por Inglaterra.

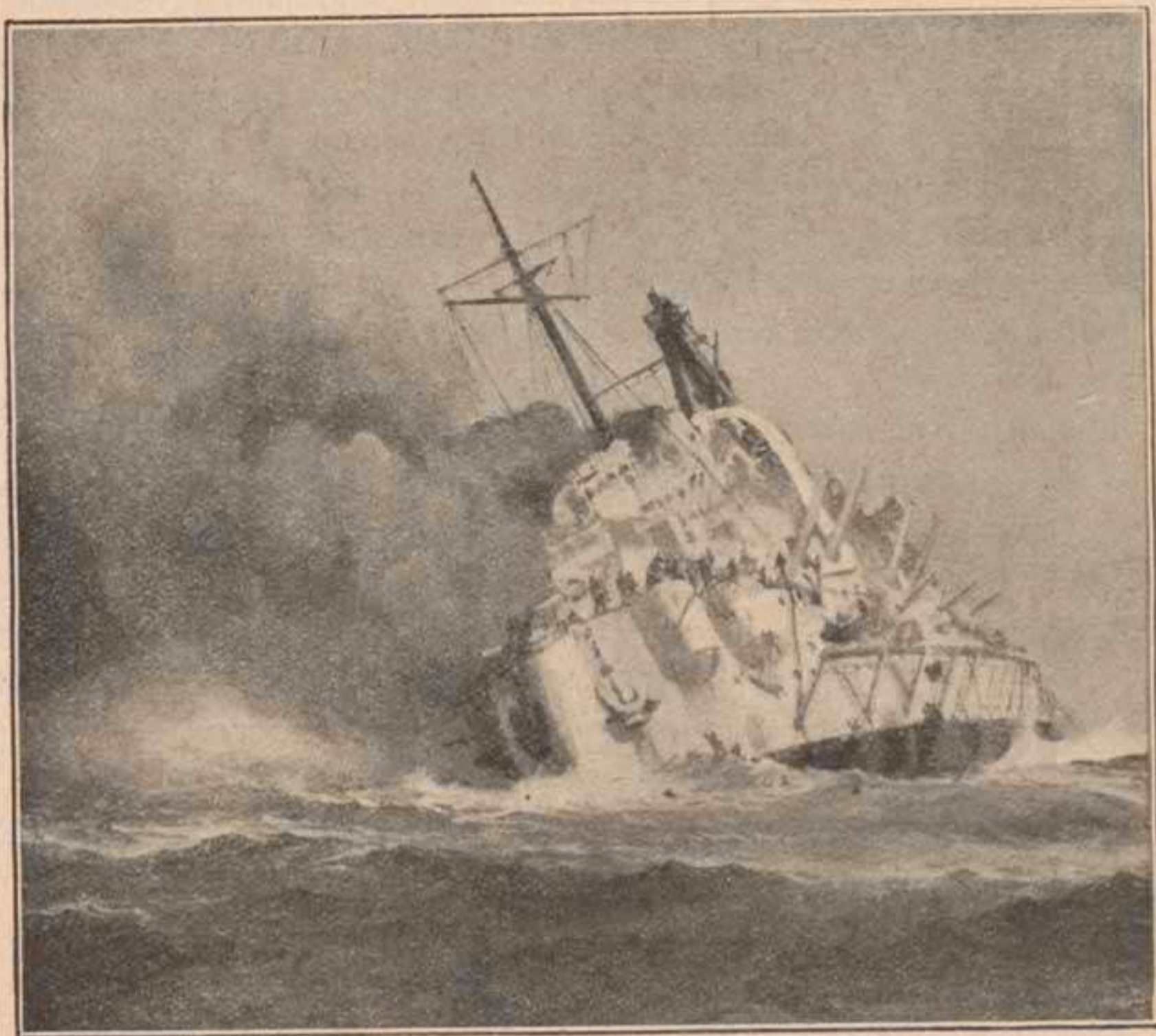
Mas toda la artillería de esos colosos resultaría ineficaz, si el buque no pudiese, a pesar de su peso, evolucionar y maniobrar con una rapidez pasmosa, para situarse en línea de batalla, huir de los peligros, substraerse a las trombas de proyectiles enemigos y efectuar todos los movimientos necesarios al buen servicio de sus piezas.

Finalmente, estos buques terribles necesitan resguardarse de los golpes contrarios. De ahí que sea preciso blindarlos, esto es, ponerles una coraza como a los antiguos guerreros. El blindaje de un acorazado se compone de las gruesas planchas de acero, de una dureza extraordinaria, que protegen su casco. En algunas partes del buque esas planchas alcanzan un espesor de 35 centímetros. Las torres giratorias, donde están escondidos, como monstruos en su guarida, los grandes cañones, son de una resistencia a toda prueba.

Los acorazados actuales norteamericanos del tipo *South-Dakota* (que, con sus similares ingleses y japoneses, son los mayores y más temibles del mundo), miden 208 metros de largo, por 32 de anchura; desplazan 44.000 toneladas; sus máquinas desarrollan 60.000 caballos de fuerza, que dan al buque una velocidad de 23 nudos por hora; y llevan, entre otros, doce cañones de 40 centímetros, cuyos proyectiles pesan más de 800 kilos.

Los auxiliares del acorazado: el torpedo. — Así como los antiguos guerreros medievales, cubiertos de pesadas armaduras y montados en recios y poderosos caballos, se hacían rodear de numerosos escuderos, mozos de armas, palafrenes e infantes, del mismo modo el acorazado moderno, el señor de los mares, necesita de muchos seguidores y acompañantes,

de muchos navíos auxiliares, porque si fuese solo su excesiva fuerza no tendría eficacia. Los servidores del acorazado son los *cruceros de batalla*, *cruceros rápidos*, los *torpederos* y *cazator-*

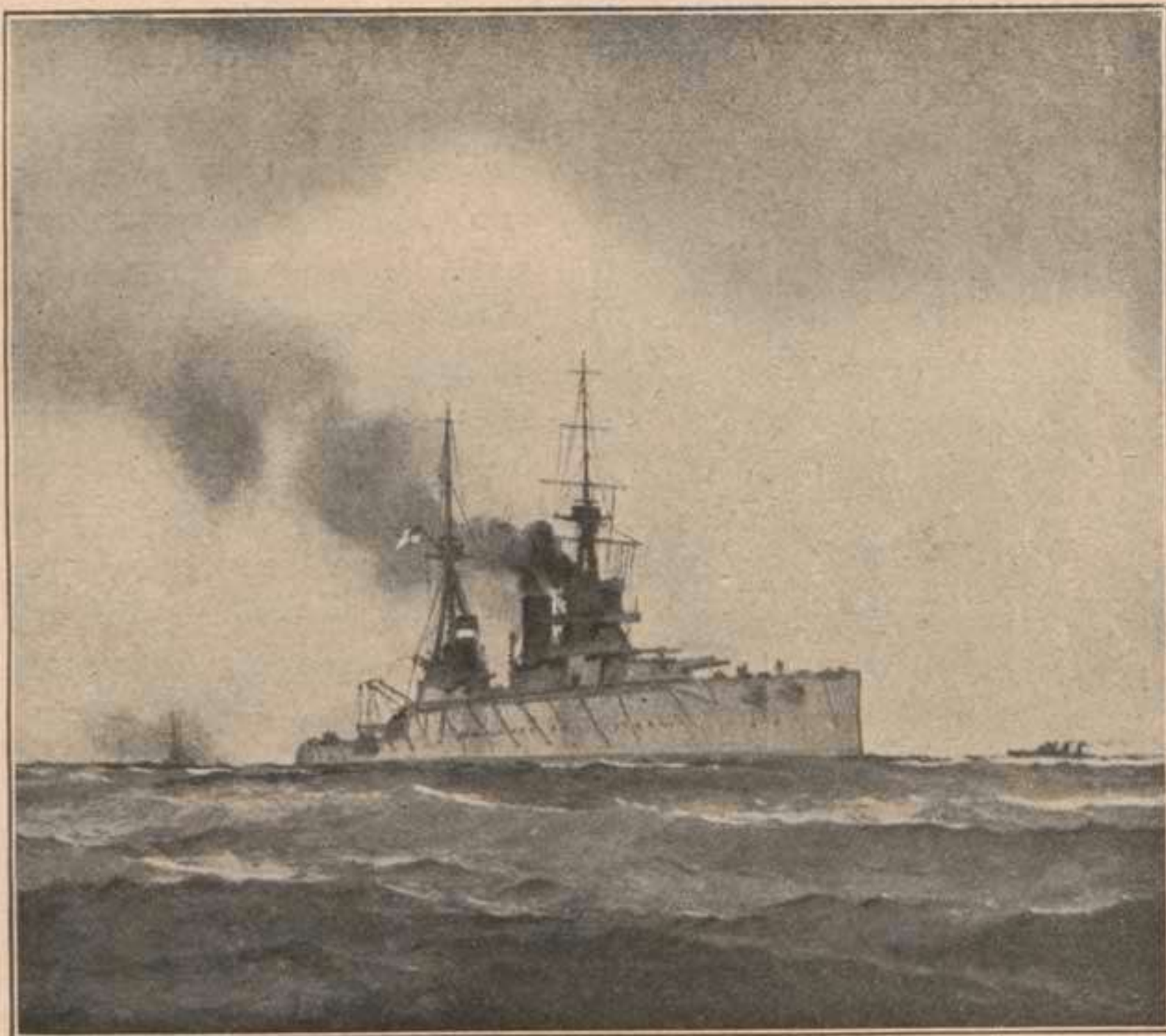


El fin de un combate moderno. — El acorazado, ya inofensivo, envuelto en llamas y

pederos, los *avisos*, etc., fieles guardianes de las fortalezas del mar.

En muchas ocasiones, en efecto, la guerra naval requiere la *máxima rapidez con el mínimo de visibilidad*, es decir, que sea posible recorrer en poco tiempo grandes extensiones mari-

nas, para explorarlas, sin ser visto del enemigo. Para esta clase delicadísima de operaciones fueron creados los *cruceros ligeros*,

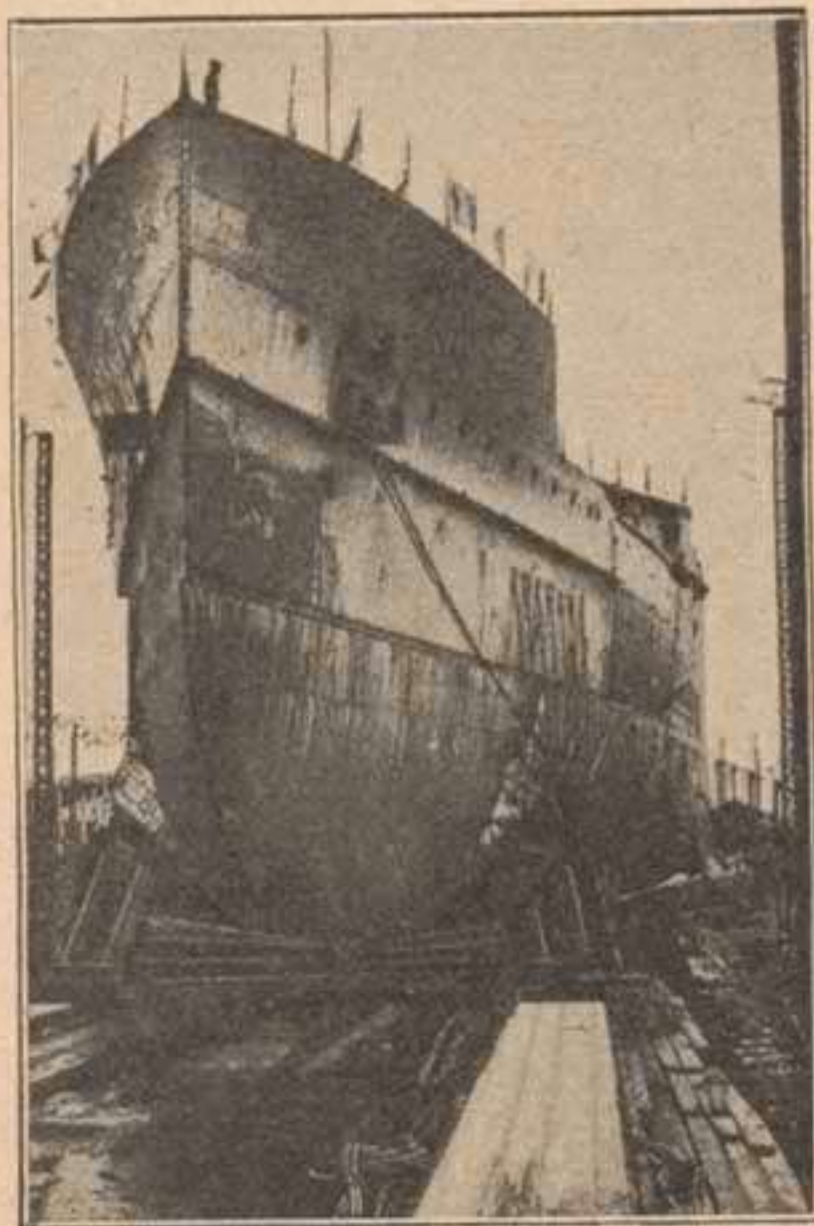


humo, permite acercarse a los cruceros ligeros, que intentarán recoger a los naufragos

cuyo tipo moderno desplaza tan sólo unas 5.000 toneladas, y en cambio sus máquinas (de unos 26.000 caballos), le permiten alcanzar una velocidad de 27 a 30 millas por hora. La artillería de estos buques suele ser de calibre mediano.

Los *torpederos* y *cazatorpederos*, los enanos modernos del

mar, comparados con los gigantescos navíos de combate, suelen tener de 900 a 1.000 toneladas únicamente, llevan cañones de 10 centímetros o tubos lanzatorpedos, y andan maravillosamente, de 30 a 32 nudos por hora. Los torpederos, exploradores y vanguardias de las grandes escuadras, atacan por enjambres al enemigo, sobre todo a los colosos navales, acribillándolos a torpedos, como nubes de abejas clavando sus agujones en la pesada mole de un elefante. Sólo que aquí, muchas veces, el elefante sucumbe.



Acorazado a punto de ser botado al mar

Esta catástrofe la produce el *torpedo*. ¿Qué es? Es un verdadero submarino en pequeño, de funcionamiento automático. Su mecanismo se mueve mediante el aire comprimido, para lo cual se le carga previamente; está dotado de hélices, timón de orientación y timón de profundidad; de suerte que, una

vez lanzado al agua desde el navío atacante, el torpedo se dirige por sí solo, en línea recta y entre dos aguas, por manera casi invisible, hacia el buque atacado, hasta que choca con él y estalla. El mayor peligro para un acorazado, según sus características que acabamos de examinar, está en que se rompa y destroce bruscamente su parte del casco sumergida. Y esto es lo que hace, precisamente, el torpedo. Cogida de improviso y abierta

una amplia brecha en sus mismos fundamentos, la soberbia fortaleza marina se hunde, como el elefante que ha sido herido a traición en el vientre.

Los torpedos alcanzan una velocidad de 40 nudos por hora, al partir, y luego disminuyen paulatinamente. El promedio de su marcha puede fijarse en unos 63 kilómetros por hora, velocidad inmensamente superior a la de los grandes navíos. Por término medio la carga de explosivos de un torpedo es de 130 kilogramos. Un torpedo puede dispararse con eficacia, hasta a 6 kilómetros del blanco que se propone alcanzar.

Cuando este diabólico proyectil automático choca y hace explosión, el buque atacado recibe un golpe terrible, pues no sólo los cascos del torpedo, sino incluso el agua misma hace de metralla. El blindaje del navío herido se desgarrá en grandes extensiones; se abre en su casco un enorme boquete, y al entrar por él el agua se produce, casi siempre y en escaso tiempo, el hundimiento fatal.

Durante la guerra de 1914-1918 miles de navíos — de batalla o transporte, beligerantes o neutrales — fueron echados a pique de esta suerte, especialmente por los torpedos que les lanzaron los submarinos alemanes. La más horrible de tales hazañas fué el hundimiento del *Lusitania*, gran transatlántico británico que regresaba de Nueva York y fué torpedeado en aguas inglesas, pereciendo en la catástrofe hombres, mujeres y niños inocentes.

El horror de los mares. — Parece mentira que la humanidad no haya logrado todavía establecer un Alto Tribunal Internacional encargado de zanjar siempre pacíficamente los conflictos entre los pueblos, del mismo modo que en cada uno de ellos los ciudadanos deben dirimir los suyos ante la justicia, y no con su personal violencia ni apelando a la fuerza bruta.

De ser así, quedaría suprimido el horror máximo de los mares: las batallas entre escuadras cuyo coste y sostenimiento arruina a las naciones.

En tiempos pasados, un marino podría haber permanecido aletargado durante todo un siglo y aún más, sin que al volver en sí encontrase variaciones sensibles en los tipos de navíos que dejó al dormirse. Hoy, por el contrario, y muy especialmente si se trata de buques de guerra, las modificaciones son constantes, ya que la extraordinaria complicación de sus mecanis-



Escuadra marchando en línea de combate

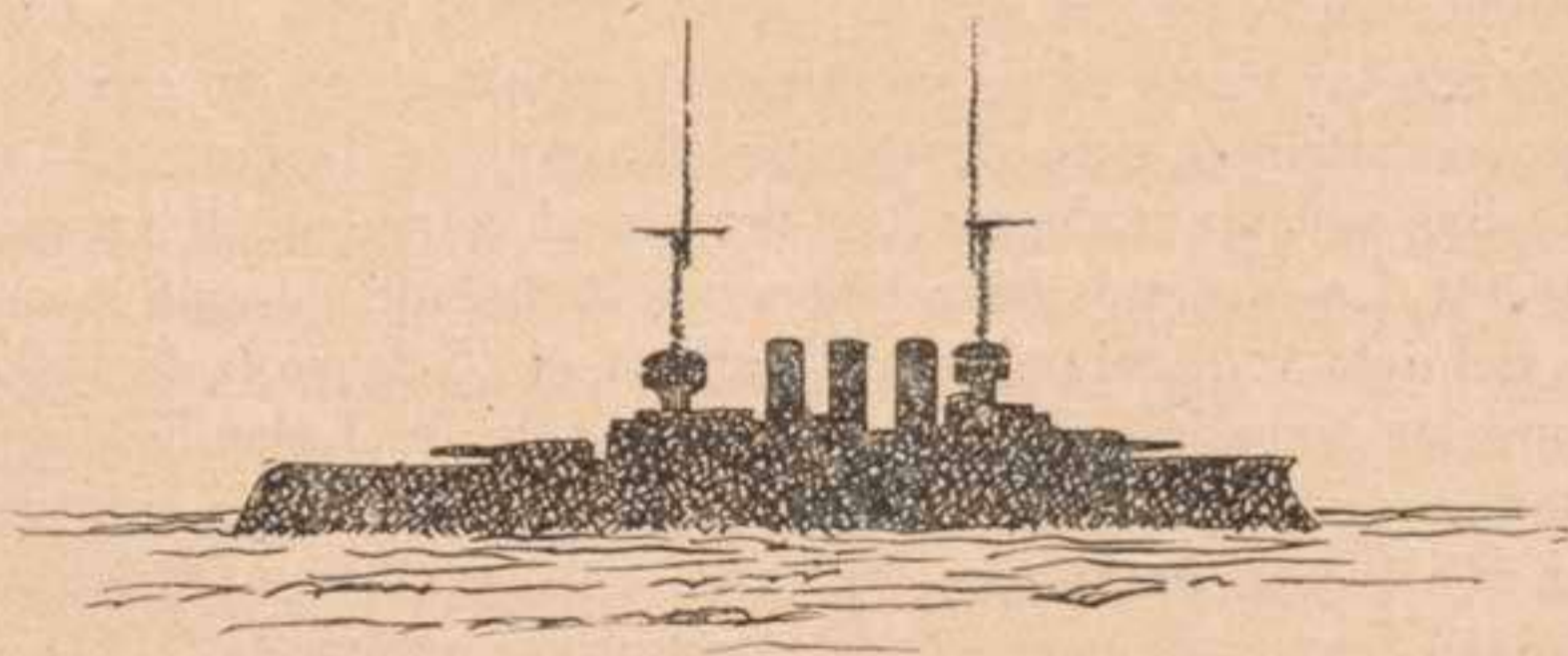
mos está sujeta a todos los cambios y descubrimientos que la ciencia química, la técnica naval y la ingeniería guerrera imprimen y realizan en sus laboratorios y talleres. Así, pues, un acorazado moderno, por perfeccionado y costoso que sea, *envejece* rápida y prematuramente. Hay que renovar de continuo los buques, y el sostenimiento de grandes escuadras de guerra representa un gasto fabuloso, que sólo pueden permitirse las naciones riquísimas, y aun eso a costa de insoportables sacrificios económicos.

Para poner un límite a esa alocada *carrera de armamentos*, en que unos pueblos compiten con otros para ver cuál de ellos logra armarse mejor, en julio de 1921 se reunió en Wáshington

una conferencia internacional, a la que asistieron los Estados Unidos, Inglaterra, el Japón, Francia e Italia, acordando limitar el número y los tipos de sus respectivas fuerzas navales. Este primer ensayo fué satisfactorio. Pero falta mucho todavía para llegar al sueño humanitarista por excelencia: la absoluta libertad de los mares, bajo la salvaguardia de una sola escuadra internacional encargada tan sólo de ejercer la policía marítima, en beneficio de todos los pueblos civilizados del mundo. Si esto llegase un día a realizarse, las costosas escuadras de guerra nacionales no tendrían razón de ser, y entonces los admirables progresos alcanzados por la navegación servirían exclusivamente para el bien moral y material de los hombres, no para que se aniquilasen implacablemente, de cuando en cuando, unos a otros.

Siempre las batallas navales han sido cosa repugnante y horrible, mucho más que los combates terrestres, pues la inestabilidad del elemento marino contribuye a aumentar el horror de las luchas fratricidas. En las batallas sobre tierra firme es todavía posible muchas veces auxiliar a los caídos; pero en el mar, flotando las naves sobre un verdadero abismo, casi no queda a los combatientes más recurso que el triunfo o la muerte. Las batallas navales modernas han elevado al colmo sus desastrosos efectos. Las dos más importantes que ha habido durante lo que va del siglo XX, fueron las de Tsushima, el 28 de mayo de 1905, entre las escuadras japonesas y rusas, y la de Jutlandia, entre alemanes e ingleses, el 31 de mayo de 1916. En la primera, en que fueron derrotados los rusos, éstos perdieron 28 de sus mejores buques de guerra, que arrastraron al abismo a 6.000 de sus tripulantes. La batalla de Jutlandia no fué tan desastrosa porque los alemanes abandonaron a tiempo la zona de combate; pero los estragos por una y otra parte, especialmente en la marina británica, alcanzaron proporciones formidables.

La angustia de los marineros durante esas horas supremas, excede a toda imaginación. La mayoría de los combatientes, encerrados en el interior de la fortaleza flotante, medio desnudos, ennegrecidos por el humo de las descargas, no ven ni remotamente al enemigo, que está a varios kilómetros de distancia, vagando entre la niebla que recubre el lejano horizonte. La incertidumbre mortal, la probabilidad de sucumbir en cualquier momento, no están atenuadas por ningún incentivo exterior, que distraiga del peligro y haga olvidar en la embriaguez del combate. Cada hombre en su puesto, manejando complicados mecanismos, como en el fondo de una caverna infernal, es a manera de un autómata obscuro y falto de gloria. Es inconcebible que las fuerzas humanas puedan resistir una tensión semejante. Sólo la conciencia del deber y la voluntad de sacrificio en holocausto de la patria amenazada, son capaces de mantener el espíritu de esos pobres héroes y justificar sus actos.



LAS NAVES DE COMBATE

La agonía de un acorazado

BATALLA DE TSUSHIMA

(28 de mayo de 1905)

A la una y cuarenta y nueve minutos, el *Mikasa* y el *Shioishima*, dos de los doce navíos de línea japoneses, fueron señalados a una distancia de 32 cables (más de 5 kilómetros y medio). Mi buque, el *Suvarof*, navío almirante de la escuadra rusa, lanzó su primer proyectil, al que contestó el formidable estampido de toda la línea.

Atentamente trataba yo, con mis gemelos, de hacerme cargo del resultado: los disparos fueron, al principio, demasiado largos; después, cortos, pero muy cerca del blanco; en cuanto a los más interesantes, los que daban en él, era imposible comprobar sus efectos. Dos minutos después, el *Fuji* y el *Asalú* tomaban a su vez el mismo rumbo que sus dos compañeros, y los japoneses empezaron a contestar.

Sus primeros disparos pasaron por encima de nuestras cabezas. A esta distancia algunos de sus largos proyectiles volteaban, y a simple vista se les podía ver girar, como un palo lanzado en un juego de bolos, y pasar sobre nosotros, no con el rugido que generalmente una granada produce, sino más bien con una especie de quejido plañidero, casi ridículo.

A los disparos demasiado largos sucedieron los cortos, aproximándose cada vez más. Los cascos silbaban por el aire, al estallar el proyectil en el agua, y comenzaban a rebotar contra las planchas del costado. De pronto, cerca de la chimenea de proa surgió una gigantesca

columna de agua, de la que salían, al parecer, llamas y humo. Los camilleros pasaron corriendo hacia proa, y yo miré por encima del parapeto.

— Es el príncipe Tsereteli (1), que está herido — me dijo desde abajo mi amigo Reydkin, como contestando a una pregunta que yo no había hecho. E inmediatamente volvió a desaparecer en su torre.

La granada siguiente nos alcanzó por el través de la torre central de 152 milímetros. Detrás de mí, por debajo y a babor, oí un ruido espantoso. Humaredas y llamas brotaron por la escala de oficiales; después otra granada, cayendo en la cámara del comandante, hundió la cubierta y fué a estallar en la cámara de oficiales, a la que prendió fuego.

Entonces me fué dado observar, una vez más, la especie de estupor que se apodera de los que nunca han entrado en combate, cuando caen los primeros proyectiles. Este pasmo, que sobreviene de una manera fulminante y cuyo origen suele ser absolutamente trivial, puede convertirse, según los caracteres, lo mismo en el pánico más irrazonable, que en la más extraordinaria lucidez de espíritu.

Los hombres que estaban al servicio de las bombas y mangueras permanecían como petrificados, mirando el humo y las llamas, como si no comprendiesen lo que sucedía. Bajé de cubierta, corriendo hacia ellos, y me puse a hablarles sencillamente, como a unos niños: “¡Anda, no tengáis miedo! ¡Duro a las bombas!” Y de esta suerte les devolví el valor y pude activar la extinción del incendio.

En el preciso momento en que acababa de sacar el reloj y mi carnet de bolsillo, para anotar la hora del primer percance, sentí un pinchazo en la cintura, al mismo tiempo que una masa gorda y blanda caía pesadamente encima de mi espalda y me derribaba sobre cubierta. Una vez puesto en pie, vi que todavía conservaba en la mano el reloj y el carnet: el reloj seguía andando, pero el minuterero estaba doblado y había desaparecido el cristal. Me dediqué a buscarlo por el suelo, todavía aturdido

(1) El príncipe Tsereteli era guardia marina del Estado Mayor del *Suvarof*.

por el golpe y de una manera casi inconsciente, hasta que acabé por encontrarlo intacto. Hasta que lo hube colocado en su sitio no me di cuenta de que me había entregado a una ocupación excesivamente pueril. Entonces me puse a mirar en torno mío.

Sin duda debía haberse producido una laguna en mi conciencia: el incendio estaba ya del todo apagado; y aparte dos o tres cadáveres extendidos cerca de mí, sobre los que vertían chorros de agua las mangueras reventadas, no había nadie a cubierta. El golpe que yo había recibido provino, evidentemente, de la caseta de derrota de popa, que estaba precisamente ocultada a mi vista por un telón de coys. Miré en aquella dirección con angustia, porque sabía que allí debían encontrarse, además de los timoneles de popa, varios oficiales del Estado Mayor. Un proyectil había perforado la caseta de derrota, aniquilando sus tabiques circulares, y una docena de hombres estacionados a estribor, cerca de la torre de 152 milímetros, yacían en compacto grupo. En la caseta misma había restos humanos despedazados, y colgando de un gancho un antejo de oficial. "¿Y no queda más que eso?", me preguntaba angustiado. Afortunadamente, no: por una especie de milagro, el teniente Novosiltseff y el guardia marina Kozakewitch, heridos solamente, habían podido dirigirse a la enfermería. Todo esto debió ocurrir mientras yo estaba tendido, sin conocimiento, o andaba buscando estúpidamente el cristal de mi reloj.

Entretanto, los proyectiles seguían cayendo. Jamás había visto un fuego semejante, ni imaginado que pudiera alcanzar una intensidad tal. Las granadas llovían sin interrupción a bordo de nuestro desdichado navío. Las planchas del costado y de la superestructura estaban rotas y retorcidas en masas informes cuyos fragmentos ametrallaban a la marinería; las escalas de hierro, al replegarse, parecían ruedas, y los cañones, aunque indemnes, habían saltado de sus cureñas.

Todo esto, sin embargo, hubiera sido cosa de poca monta, de no haber venido además acompañado de una espantosa elevación de la temperatura y un hervor de fuego líquido que lo inundaba todo. Con

los ojos desmesuradamente abiertos observé que, al choque de una granada, de las planchas de acero brotaban recios haces de chispas. Objetos difícilmente inflamables, como los coys o las tinas llenas de agua, ardían al punto, despidiendo chorros de llamas brillantes, como antorchas eléctricas. Ni con cristales ahumados era posible fijar la vista en nada, porque todo parecía confuso y revuelto entre las vibraciones cegadoras de aquella atmósfera infernal. Era evidente que los japoneses empleaban, por primera vez, un nuevo y terrible explosivo, el mismo, sin duda, cuyo secreto habían comprado misteriosamente a su inventor, cierto coronel de una república sudamericana.

Como un loco me precipité hacia el blocao, en busca del almirante. ¿Por qué? En aquel momento era incapaz de coordinar dos ideas; pero sentía una imperiosa necesidad de ver al almirante y comprobar con él mis impresiones. ¿Era verdad lo que yo había visto? ¿Era una pesadilla? Un instante creí — ¡palabra de honor! — que iba a tener miedo.

Corriendo hacia proa estuve a punto de caer en un gran charco de sangre. Allí acababa de morir el timonel-jefe Kandasoroff. Al fin entré en el blocao: el almirante y su capitán de banderas miraban, casi agachados, por el intersticio abierto entre la coraza y el carapacho.

— Excelencia — decía el segundo, gesticulando con exageración, como era su costumbre —, es absolutamente necesario acercarnos al enemigo. ¡Deben estar todos muertos, ardiendo! Hay que apresurarnos a darles el golpe de gracia.

— ¡Espere, espere un poco! ¿No ve usted que también nosotros ardemos? — replicó tranquilamente el jefe.

A cada lado de la rueda del timón y casi tocándola, yacían sendos cadáveres, con el rostro pegado a la cubierta; llevaban levita de oficial.

Sacudí el brazo del teniente Ghishkin, mostrándole aquéllos cuerpos, y él me dijo al oído:

— Son Hellsman y Bernesseff. Bernesseff fué el primero..., ¡en la cabeza! Ha muerto instantáneamente.

Desde el telémetro Vladimírsky daba sus indicaciones con voz clara,

y los electricistas manejaban rápidamente las manecillas de los conmutadores, enviando las distancias a las torres y a la batería ligera.

— Después de todo — me dije, saliendo del blocao —, esto no es nada.

Pero en seguida otra idea cruzó por mi mente: “¿Y si esos ignorasen la verdadera situación en que nos encontramos?” Eché una mirada al mar, antes de marcharme de proa; y lo que en mis pensamientos más recónditos no hubiera osado ni formularme, se me apareció claramente a la vista.

El enemigo había terminado su maniobra envolvente. Los doce navíos de su flota, espléndidamente alineados a cortos intervalos, seguían adelantándonos de una manera regular, con rumbo paralelo al nuestro. Estaban entonces a poco más de 20 cables (3.700 metros) de nosotros. Con mis gemelos distinguía grupos de hombres y de coys, colgados éstos de unos cabos tendidos horizontalmente, en forma de cortina protectora.

Volví los ojos a bordo. ¡Qué horror! Sobre cubierta restos humeantes, montones de materias inflamables, racimos de cadáveres. Los puestos de observación balística, las estaciones telemétricas, ¡volcados, destruidos! En pos de nosotros, el *Alejandro III* y el *Borodino*, envueltos en nubes de humo y con incendios declarados a bordo.

Cuando nos hubo doblado, Togo, el almirante enemigo, empezó a inclinar su rumbo a estribor; pero como nosotros gobernamos en el mismo sentido, quedamos por fin al través los unos de los otros.

Eran las dos y cinco minutos.

* * *

Un marinero vino a darme cuenta de graves acontecimientos ocurridos en la torre de 305 milímetros, de popa, y me dirigí hacia ella. La parte de la cúpula que cubría la pieza de babor había sido arrancada

y proyectada al aire; pero esto no impedía que la torre continuase girando y, sobre todo, tirando enérgicamente.

El oficial encargado del servicio de incendios había perdido las dos piernas y hubo necesidad de bajarlo a la enfermería. Cada vez se hacía más difícil encontrar hombres indemnes; de todas partes pedían refuerzos para cubrir bajas, hasta en las torres, a pesar de que allí los cascos de granada no podían penetrar más que por unas rendijas muy estrechas. Aunque los muertos se dejaban donde cayeron, así y todo no había brazos suficientes para recoger a los heridos, porque a bordo de un barco de guerra no hay reservas y cada individuo tiene su puesto de combate fijado y su misión bien definida.

En cuanto a los incendios, aunque hubiésemos tenido gente, carecíamos de material para combatirlos. Las mangueras reventadas fueron substituídas varias veces por otras nuevas, que también se habían averiado, y nuestra provisión tocaba ya a su fin. Sobre cubierta había una pila de once botes ardiendo. Por la mañana tuvimos la precaución de llenarlos de agua; pero los cascos de granada los habían desfondado después, y toda el agua se salió por los agujeros.

No sé si los imbornales estaban cerrados expresamente o se obturaron por casualidad: lo cierto es que el agua se paseaba de una a otra banda, y que el sollado parecía un rompeolas en miniatura. Esto fué una suerte para nosotros, porque, en primer lugar, así las cubiertas no ardían, y además, con aquella abundancia de agua apagábamos los restos encendidos que de arriba caían, esparciéndolos por el suelo en remojo.

Entonces me enteré de que una granada había caído en la ambulancia provisional, instalada por el médico mayor en un sitio que parecía bien resguardado: en la batería alta, entre las dos torres centrales y junto al armario-capilla de los Iconos (1). Muchos heridos fueron aniquilados

(1) Así se llama en Rusia y en toda la iglesia griega a las imágenes de la Virgen y de los santos.

brutalmente, y si bien el doctor escapó sano y salvo, en cambio el capellán, el padre Nazarus, había sido alcanzado de muerte por la metralla. Fuí corriendo a la capilla.

Las santas imágenes del buque, o mejor dicho, los diversos cuadros de santos (y había muchos, casi tantos como ex votos, destinados a impetrar del cielo una feliz navegación) estaban todos intactos. El cristal del gran Icono ni siquiera estaba rajado, y ante él ardían aún tranquilamente unos cirios. Pero en la estancia no había ni un alma. En medio de un revoltijo de mesas caídas, banquetas de tijera, frascos rotos y material de curación, yacían muchos cadáveres y montones de algo que con harta dificultad se adivinaba que había pertenecido a cuerpos humanos.

Salí horrorizado, subí al castillo y pasé a babor, entre las torres de 305 y 152 milímetros, para examinar con toda comodidad a los japoneses. Estaban sus buques lo mismo que antes, sin un incendio, sin un puente hundido. Parecía que no se encontraban en una batalla formal, sino en un simple ejercicio de tiro al blanco. ¿Es que realmente nuestros cañones, que sin interrupción tronaban contra el enemigo, disparaban verdaderos proyectiles? Sólo el diablo podría aclararlo.

En fin: sea como fuere, en medio del estrépito de nuestros cañones, de las granadas enemigas que estallaban a bordo y de los rugidos del incendio, no tenía yo la cabeza para averiguar si girábamos a barlovento o a sotavento. Pero pronto me enteré de ello, a mis expensas y de manera brutal. En cuanto el acorazado hubo puesto, en virtud de su rotación, la popa al filo del viento, la humareda y las llamas invadieron con una extraordinaria violencia el castillo donde yo me encontraba. Absorbido por la esperanza de ver llegar a nuestros torpederos, no me fijé en el peligro que me amenazaba ni me percaté de él hasta que me vi envuelto en ese atroz torbellino. Para salvarme tenía que hacer frente a las llamas que me quemaban ya la piel y la garganta; pues todos los medios de bajar del castillo habían sido aniquilados. Por un momento pensé saltar desde la cubierta a la torre de 305; pero al reflexionar me di cuenta de que

era imposible elegir el sitio donde dar el salto y mucho menos el lugar de la caída. Y, sin embargo, era indispensable huir de aquel infierno. ¿Cómo lo hice? No sé: sin duda alguien consiguió arrastrarme a tiempo, y jamás pude, no sólo saber, pero ni siquiera explicarme cómo me encontré otra vez en el cuarto de los iconos.

Había allí algunos hombres en cuclillas, silenciosos, con un aspecto de aparente resignación; pero adiviné en sus miradas que me dirigían una súplica de temor, quizás de vaga esperanza. Parecía que creían, o mejor dicho, que se esforzaban en creer que yo iba a darles alguna orden salvadora. Mas ¡ay! ¿Qué podía yo decirles? Habría sido una villanía revelarles la realidad, demostrarles que era inútil seguir luchando y que todo había concluído. ¡No podía yo hacer esto! Que muriesen, por lo menos, con la ilusión de que los minutos siguientes iban a traerles, tal vez, el triunfo, la vida y la gloria.

Me los llevé conmigo y nos dirigimos al lugar del incendio. Mientras lo desembarazábamos de restos inflamados, encontramos una bomba de mano, todavía intacta, y nos pusimos tranquilamente, formalmente, al trabajo. El rugir del incendio era tan formidable, que a ratos dominaba el estrépito del combate. De cuando en cuando, un hombre desaparecía; pero, que quedase tendido en el sitio o que tomase la escala para ir a guarecerse bajo cubierta, nadie se preocupaba de él. ¿Para qué? ¡Uno más, uno menos!

¿Cuánto tiempo estuve allí? ¿Cinco, diez, quince minutos? No puedo decirlo. De repente, sentí un golpe detrás de la pierna derecha. Me volví a mirar: ni uno solo de mis hombres quedaba allí. ¿Qué había sido de ellos? ¿Habían sido pulverizados? ¿Habían corrido a guarecerse?

— ¿Tenemos alguna camilla, por ahí? — preguntó mi amigo Denchich, apareciendo en aquel instante.

— ¿Para qué? — le dije.

— ¿Cómo, para qué? ¡Para usted! ¿No ve usted como sangra?

Bajando la vista, vi mi pie derecho en un charco de sangre. Sin em-

bargo, como no había sentido violencia ni dolor, no me pareció que la pierna estuviese muy estropeada.

— ¿Puede usted andar? — me decía Denchich —. ¡Espere usted: haré que alguien le acompañe a la enfermería!

Todo eso se me figuraba excesivo. Le contesté de mal humor:

— Pero, ¡caramba! ¡Si no necesito ayuda!

Y comencé a bajar animosamente la escala, aunque preocupado en secreto. Cuando, al principio del combate, un trocito de casco me había alcanzado en la cintura, el golpe había sido doloroso; mientras que ahora, a pesar de la sangre, no sentía nada.

Eran las tres de la tarde.

* * *

•

Cuando llegué a la verdadera enfermería, en la que aún no había penetrado durante la jornada, comprendí por qué en las batallas no se oyen gritos ni gemidos. Todo esto sólo se produce después. Es probable que nuestras sensaciones estén, en alguna manera, como encerradas entre ciertos límites, más allá de los cuales no existen. Así, podría establecerse el siguiente aforismo, que a primera vista parecería absurdo: una impresión puede ser tan dolorosa, que no se sienta, tan terrible, que no produzca ya temor alguno. Algo semejante me ocurría a mí.

La enfermería, dispuesta en el sollado, bajo la cubierta acorazada, estaba llena a rebosar. Había allí, probablemente, más heridos que en toda la flota japonesa. Unos de pie, otros sentados, algunos tendidos en catres dispuestos con anticipación, otros en colchones echados al suelo precipitadamente, en camillas o sobre el desnudo piso. Allí, al verlos, fué donde empecé a *sentir* de veras.

El rumor confuso de las respiraciones, de ruidosos estertores y de gemidos ahogados, era espantosamente lúgubre en aquel aire húmedo y sofocante, impregnado de cloroformo. La luz de las bombillas eléctricas atravesaba a duras penas aquella atmósfera pestilencial. Por toda

la estancia se agitaban seres atareados, cubiertos con largas blusas blancas cuyos bordes se ribeteaban de sangre, manejando piltrafas de carne, jirones de ropas y hasta huesos humanos. Los agonizantes parecían implorar algo, con una súplica muda y, sin embargo, inteligible, que llegaba al corazón: imploraban un término a sus sufrimientos, aunque fuese al precio de la muerte, pero de una muerte rápida.

No queriendo aguardar turno ni pasar antes que otros, volví a subir la escala de la batería baja, en donde encontré al capitán de banderas, con la cabeza vendada: había sido herido por tres cascos de granada, en la base del cráneo. Fué él quien me dijo que el *Suvarof* se había salido de la línea, por no poder sostenerse más en ella; que nuestro almirante, Rodjestvensky, había sido herido en la cabeza, en el interior de un bloqueo; y que se había dado la orden de gobernar en las aguas de la escuadra, en espera de los torpederos y utilizando todas las máquinas. Pero éstas, seriamente averiadas, no podían más que hacer describir grandes círculos al *Suvarof*, en lugar de llevarle adelante.

Los segundos parecían siglos. Por las escotillas, los huecos de las chimeneas derrumbadas y las brechas abiertas en la cubierta, llovían tizones ardientes que provocaban incendios parciales. Los hombres trabajaban para proteger la caseta de la telegrafía sin hilos, cubriéndola con sacos de carbón mojados. Como los ascensores se habían estropeado, por la rotura de sus rails, y el fuego amenazaba alcanzarlos, se decidió arrojar por la borda las municiones. Para ello no había más que empujarlas. Entretanto, el fuego se propagaba al interior del navío y los proyectiles enemigos seguían cayendo como granizo.

Confieso que, aun pensando en la necesidad de transbordar a nuestro jefe supremo, el almirante, no me había preocupado de los medios de realizarlo. Pero mi valiente amigo Kursel, ayudado por el contra-maestre y dos o tres marineros, había conseguido encontrar en la batería baja algunas betas y unos coys medio quemados, con los que confeccionaron una especie de balsa: así esperaban poder arriar al almirante al agua, y depositarlo en el torpedero que acababa de acercarse, por fin.

Cuando la balsa estuvo lista, corrí a la torre tan de prisa como pude:

— ¡Venga, almirante! ¡Vamos a sacarle a usted de este infierno!

Rodjestvensky — que estaba herido, no sólo en la cabeza, sino también en la espalda y la pierna derecha, y además acribillado de cascos pequeños, pero conservando por completo su arrogante porte —, me miró, movió la cabeza y no pronunció ni una sílaba. Después de reflexionar, dijo:

— No. ¡Es inútil!

No sabíamos qué hacer.

— Pero ¿qué esperan ustedes? — exclamó entonces Kursel —. ¡Llévenselo! ¿No ven ustedes que está gravemente herido?

Hubo un murmullo de voces y algo de confusión. Algunos hombres se lanzaron a la torre, cogieron al almirante por los sobacos y lo levantaron. Mas apenas el pie izquierdo tocó en la cubierta, el almirante lanzó un grito ahogado y perdió el sentido. Era lo mejor que podía ocurrirnos.

“¡Alzarlo! ¡Arriba!... ¡Bravo, así irá bien!... ¡Despacio!... ¡Un poco más!... ¡Hala!... (Se oyó un crujido.) ¡Alto! ¿Qué pasa?... Se ha desgarrado el uniforme... ¡Nada, no es nada! ¡Cuidado! ¡Vamos! ¡Adelante, adelante!” Sólo se oían anhelantes exclamaciones como estas. Despojado del uniforme, el almirante había salido con gran dificultad por el estrecho paso que dejaba la puerta falseada del blocao; e íbamos a llevarle a la balsa, cuando el comandante del torpedero, Kolomeytseff, hizo una de aquellas cosas que un hombre sólo hace una vez en la vida, y aun es preciso que esté muy inspirado.

Como las llamas y el humo no permitían aguantarse a sotavento, Kolomeytseff colocó su barco, el *Buiny*, a barlovento del lamentable acorazado, de cuyas portas pendían tristemente los cañones desmontados y las redes cazatorpedos. Los que no sean marinos no pueden imaginarse el peligro que representaba una maniobra como aquella. Zarandeado por las olas, tan pronto la cubierta del torpedero se elevaba al nivel de nues-

tras portas, como bajaba bruscamente, para volver a alzarse y chocar contra el *Suvarof*, con gran peligro de estrellarse.

El almirante, llevado a toda prisa desde la proa a la porta de caza, por el estrecho paso entre las torres, atravesó la parte alta del navío en ruinas; después, haciéndolo deslizar por la espalda de varios hombres agarrados fuertemente al exterior, por una puerta abierta lo arriaron, mejor dicho, lo lanzaron a bordo del torpedero, en el preciso momento en que éste, al ser levantado por una ola, venía oscilando hacia nosotros.

— ¡Hurra! ¡El almirante está salvado! — gritó Kursel agitando su gorra.

— ¡Hurra! — contestaron de todas partes.

Nunca he sabido ni sabré cómo conseguí yo, entonces, desembarcar y transbordar al torpedero con mis piernas heridas. Sólo me acuerdo de una cosa: me encontré acostado entre las chimeneas del *Buiny*, sobre el enjaretado que estaba muy caliente, y mis ojos parecían fascinados por el *Suvarof*. Su última visión no se me borrará jamás de la memoria.

El palo mayor estaba tronchado por en medio, el de mesana y las dos chimeneas derribadas, la cubierta alta y los puentés hechos pedazos. En su lugar se elevaba sobre la cubierta una informe montaña de hierro retorcido, un revoltijo inextricable. La inclinación del buque, muy pronunciada a babor, descubría la obra viva de estribor, enrojeciendo las olas con el reflejo del minio, casi tanto como las alborotadas llamas que se escapaban por innumerables brechas.

Nuestra posición era en extremo crítica. Además del peligro de estrellarnos contra el acorazado, corríamos el de que nos echase a pique uno de los proyectiles con que los japoneses seguían rociándonos furiosamente. Ya habían sido heridos o muertos por los cascos algunos hombres del *Buiny*, y un disparo certero podía, de un momento a otro, mandarnos al fondo del mar.

— ¡Abrid pronto! — gritaba Kursel, desde la porta, a los del torpedero, para que nos encerrasen a cubierto.

— ¡Abrid, abrid ya! ¡No perder ni un segundo! — aullaba Bogda-

noff, sacando el cuerpo por encima de la borda y mostrando el puño al capitán del *Buiny* —. ¡Cuidado! ¡Que el almirante no se ahogue!

Entonces, eligiendo hábilmente un momento en que el torpedero estaba bastante separado del *Suvarof*, Kolomeytseff ordenó: “¡Atrás, a todo vapor!” Y nos alejamos a toda máquina, perseguidos por el vivo fuego de los buques enemigos que habían descubierto nuestra maniobra.

Eran las cinco y treinta minutos.

* * *

¿Y mi pobre *Suvarof*? Dejo a los mismos japoneses el cuidado de describir los últimos momentos del navío almirante:

“Al anochecer nuestros cruceros seguían empujando a los rusos hacia el Norte, cuando tropezaron con el *Suvarof*. Habiéndose rezagado lejos del campo de batalla, escoraba fuertemente y desaparecía entre una nube de llamas y humo.

“La división de torpederos mandada por Fudzimoto, que acompañaba a nuestros cruceros, recibió orden de atacar al *Suvarof*. Aunque estaba calcinado y continuaba ardiendo siempre; aunque había sufrido tantos ataques y sirvió de blanco, en el más amplio sentido de la palabra, a nuestra flota entera; y a pesar de que no le quedaba en estado de servicio más que una pieza de pequeño calibre, el arrogante navío seguía tirando sin descanso, para afirmar su irrevocable determinación de resistir hasta el último momento. Y, efectivamente: así continuó mientras pudo sostenerse a flote. Al fin, después que nuestros torpederos le hubieron atacado todavía dos veces, se hundió majestuosamente. Eran las siete de la tarde”.

¡A la eterna memoria de los héroes que han muerto!

V. WLADIMIRO SEMENOFF

Oficial del navío almirante “*Suvarof*”

(Fragmento de *La agonía de un acorazado*. Seix & Barral Herms., edit.)



IX

LOS MONSTRUOS NAVALES

SUBMARINOS E HIDROAVIONES

Ballenas y peces voladores mecánicos. — Es tan vertiginosa, en nuestros días, la evolución continua que experimentan todas las obras de la ingeniería naval, y especialmente la guerrera, gracias a la labor incesante y encarnizada de los laboratorios y talleres sostenidos por las grandes potencias rivales, que apenas se alcanza un tipo de navío en apariencia perfecto, en seguida surge otra novedad encaminada a contrarrestarlo y destruirlo. Los colosales buques de guerra, las fortalezas del mar, son cosa de pocos años. Hasta ayer parecía que los *dreadnoughts* o superacorazados representaban algo definitivo. Pero hoy se echa ya de ver que son más vulnerables de lo que se imaginó en un principio, ya que, por arte diabólico de los constructores navales, a esos cíclopes del mar, de proporciones gigantescas, les han salido a lo mejor unos enemigos inesperados, minúsculos pero terribles.

El gran acorazado dominaba, en efecto, la superficie de los mares. Pero por debajo y por encima de él quedaban, inexplorados y fuera de su inmediato señorío, dos elementos capitales: el *fondo de las aguas* y la *inmensidad del aire*. El soberbio buque de guerra flotaba entre ambos, orgulloso de su masa y su superioridad. Mas ¿qué pasaría si fuese posible atacarle, no en su mismo plano, donde no tiene rival, sino por debajo y por

encima a un tiempo, traidoramente, desde las invisibles profundidades del agua y desde el seno de las nubes?

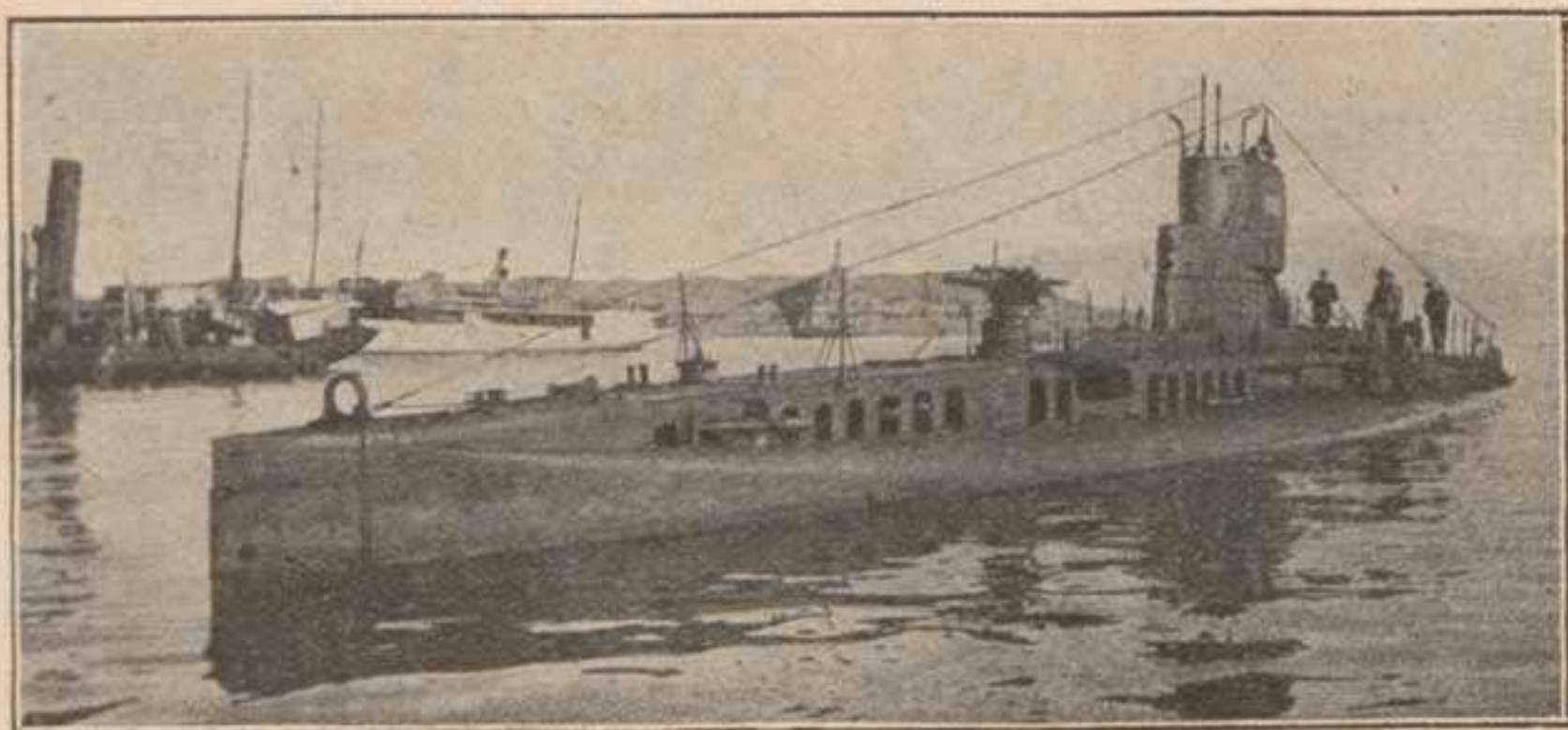
Los inventores se pusieron a trabajar sin descanso, con el propósito de realizar esa idea maligna de vencer al coloso de los mares, y así han logrado salir con la suya y construir dos nuevos tipos de monstruos navales: una ballena de acero, que nada y ataca sigilosamente por el fondo de las aguas, *el submarino*; y un raro pez volador, que boga por la superficie y puede remontarse en el aire, a prodigiosas alturas, desde las cuales descarga, como llovidas del cielo, sus mortíferas provisiones de metralla, *el hidroavión de guerra*.

Estos dos descubrimientos han cambiado por completo las condiciones de la guerra naval. La gran batalla de Tsushima, cuyo emocionante relato va al final del capítulo anterior, se libró en 1905, hace poco más de veinte años. A pesar de ello, hoy parece ya un combate antiquísimo, por sus métodos y armamentos. La misma batalla naval de Jutlandia, en 1916, es cosa histórica. Si hoy se librase un combate de esta clase, las flotillas de submarinos y las bandadas de hidroaviones le darían un aspecto completamente distinto.

España y la navegación submarina. — El submarino es un tipo de barco destinado esencialmente a la destrucción y a la guerra, salvo en algunos casos en que ha podido utilizarse para fines pacíficos, de exploración de fondos y pesca de esponjas y coral. Durante la guerra de 1914-1918, los submarinos alemanes llegaron a ser el terror de los mares, echando a pique toda clase de navíos, en cantidad fabulosa. Su comportamiento y su forma traidora de ataque, hacen de los submarinos modernos el tipo diametralmente opuesto a las antiguas y caballerescas tradiciones de combate.

Los primeros ensayos de buques submarinos datan de la

guerra de la independencia sostenida por los Estados Unidos de América contra Inglaterra. El famoso navío *Tortuga*, del inventor David Bushuell, puede considerarse como el "padre de los submarinos". Llevaba un solo tripulante, y éste debía maniobrar las hélices y demás aparatos con la sola fuerza de sus brazos. Sólo debe tenerse en cuenta, pues, como una curiosa tentativa inicial, realizada ya en el siglo XVIII. Algo más tarde, en 1796, Fulton, el glorioso inventor, ofreció al gobierno fran-

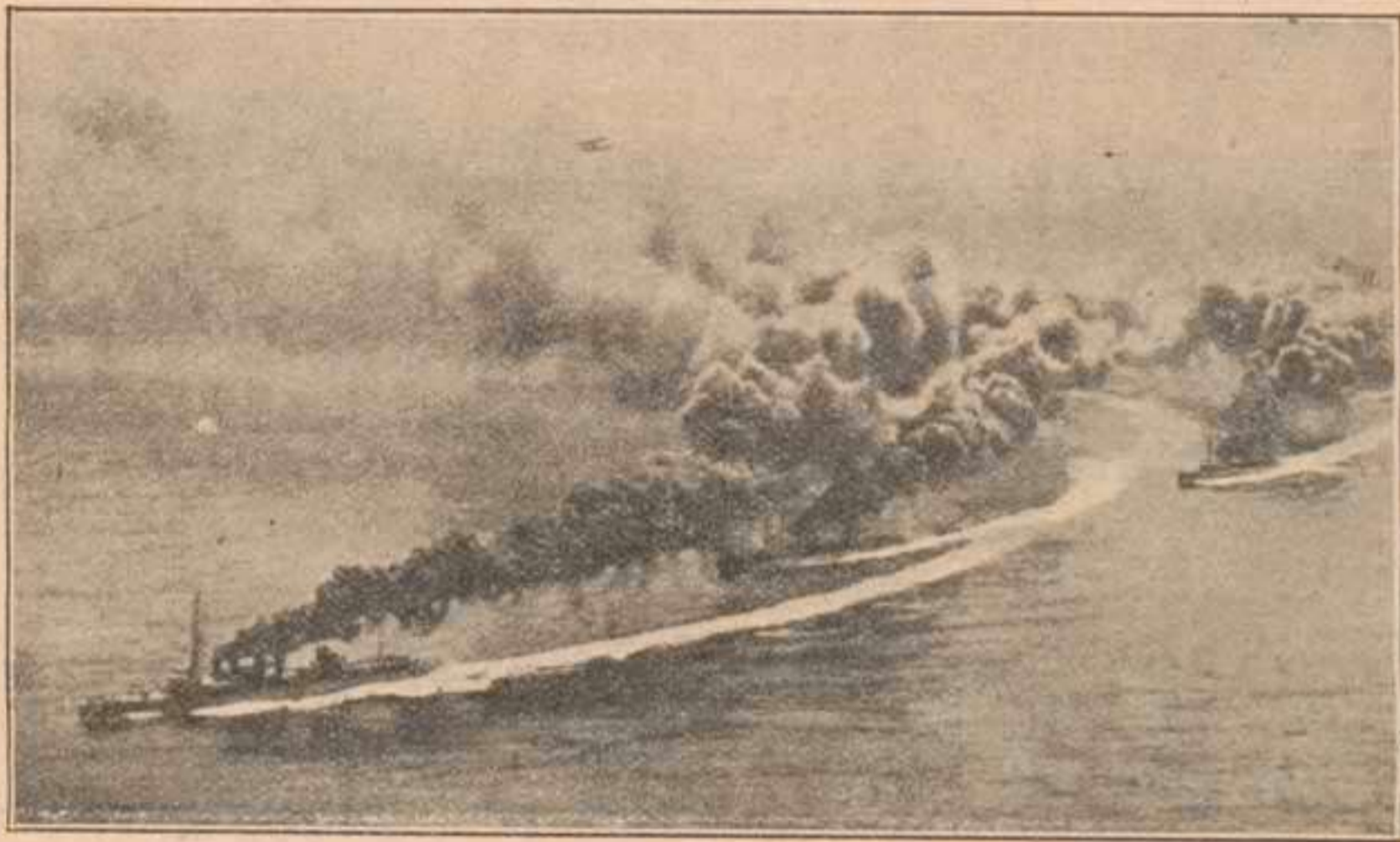


Sumergible en puerto

cés los planos de su submarino llamado *Nautilus*; pero fueron rechazados por quiméricos.

Durante la primera mitad del siglo XIX, varios ingenieros redoblaron sus esfuerzos. Y un español, el catalán Narciso Monturiol (1819-1885), construyó dos submarinos interesantísimos, en forma de pez, a los que llamó *Ictíneo*. Con el primero consiguió permanecer en el agua tres horas (en Alicante, 7 de mayo de 1861), sumergiéndose y emergiendo con éxito repetidas veces. En el segundo (1864) empleó ya para la propulsión una máquina de vapor, substituyendo el carbón por una mezcla

combustible compuesta de tal suerte, que producía oxígeno utilizable para la respiración de los tripulantes. Esto, que constituía el principal orgullo del sabio catalán, fué quizá su único error de táctica, pues mientras Monturiol luchaba por hacer práctica su composición química combustible, cosa sorprendente en aque-



Sección de torpederos, navegando y soltando adrede humo denso para ocultarse a la presencia de los hidroaviones

lla época, ya un colega suyo, el norteamericano Alstilt, aplicaba el motor eléctrico definitivo a la propulsión submarina.

Años más tarde, otro español benemérito, el teniente de navío Isaac Peral, construyó un submarino no sobrepujado por otro alguno en aquella época. Fué botado al agua el 8 de septiembre de 1888, en la bahía de Cádiz. Las pruebas demostraron que la obra era una de las mejores que pudieran hacerse entonces, y una firme promesa de realidad cercana. Pero, desgraciadamente, una infinidad de miserias, en modo alguno im-

putables al invento y a su ilustre autor, sino tan sólo a la política española, hicieron que los proyectos no pudiesen cristalizar. Y nuestra nación quedó desde entonces atrasada con respecto a la navegación submarina, siendo así que los españoles habíamos sido, en cierto modo, sus progenitores modernos.

Los sumergibles actuales. — El tipo actual de *sumergibles* (no *submarinos*, como se llamaba a los modelos más antiguos), se caracteriza por ser un barco que, navegando bien y rápidamente por la superficie del mar, se sumerge y desaparece bajo el agua siempre que le conviene, poniendo el menor tiempo posible en esta maniobra, y emerge luego nuevamente, a voluntad de su tripulación.

Los primeros submarinos adoptaron la hechura *fusiforme* o la *pisciforme*, es decir, que se parecían a un huso o a un pez. Los sumergibles modernos tienen más bien la forma de un navío sin palos, y cuando navegan en la superficie se parecen a los más finos y elegantes tipos de torpedero.

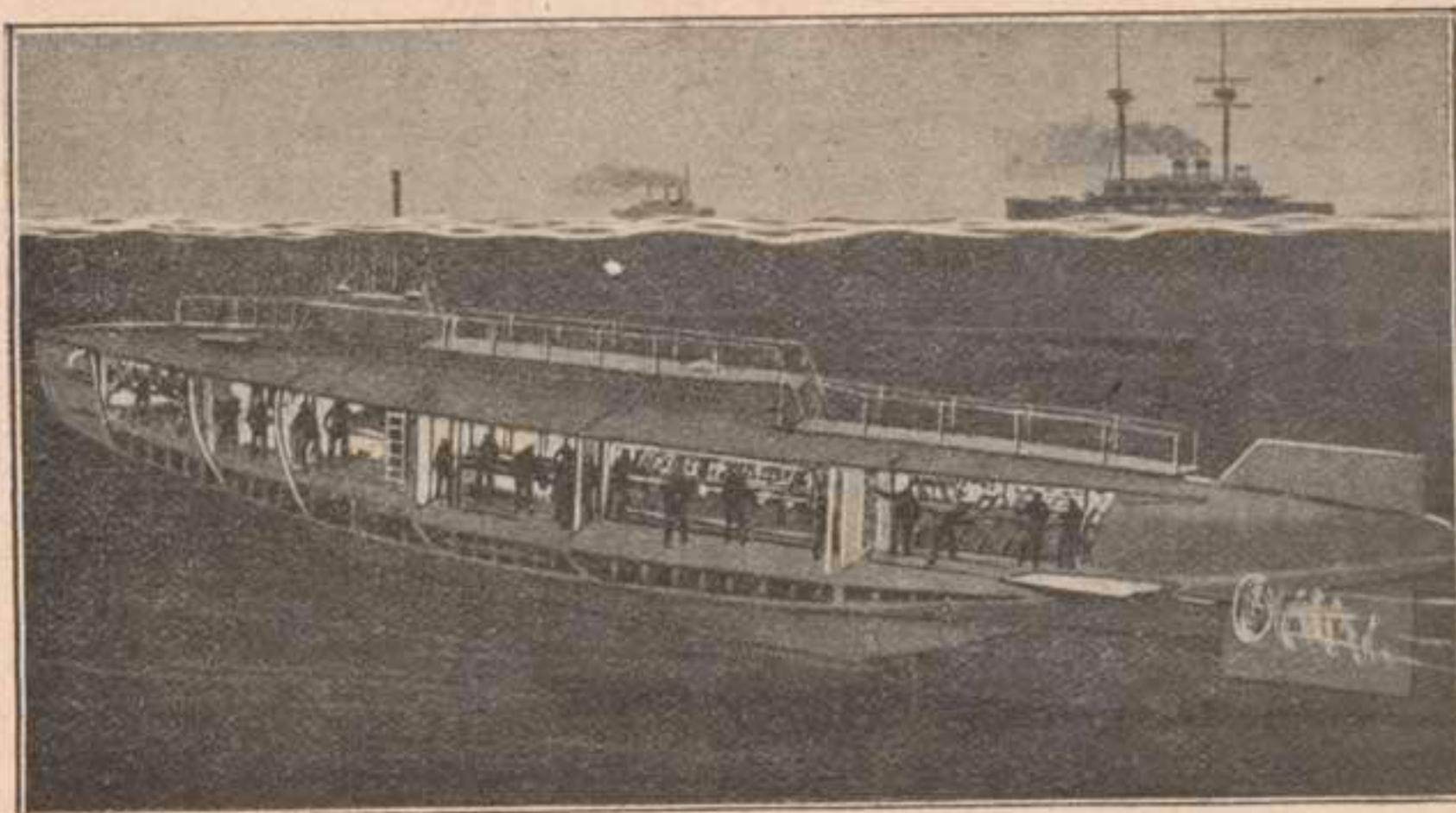
¿Cómo realizan esa maravillosa operación de sumergirse y emerger voluntariamente? En determinadas partes de su casco los sumergibles poseen una *doble envoltura*, cuyo hueco forma como unos grandes *depósitos que pueden llenarse o vaciarse de agua*, a voluntad, mediante poderosas bombas manejadas desde el interior del barco.

Para que éste se sumerja, basta colmar de agua los indicados depósitos; con ello el barco *pierde su flotabilidad* y se hunde en la masa líquida. Para remontar a la superficie se efectúa la operación contraria: se vacían de agua los depósitos; y al aligerarse, el barco *recobra su flotabilidad* y asciende, hasta ponerse en la situación de un navío normal.

El *timón de profundidad*, de que se valen los sumergibles para conservar su rumbo una vez dentro del agua, obra en sen-

tido *horizontal* y se maneja a semejanza de un timón corriente. En el interior del barco hay, además, todos los aparatos necesarios para determinar la profundidad en que se encuentra, la dirección que lleva, la presión del agua, etc., etc.

El ojo del sumergible. — Lo primero que se le ocurre a cualquiera, cuando oye hablar de los sumergibles, es la obser-



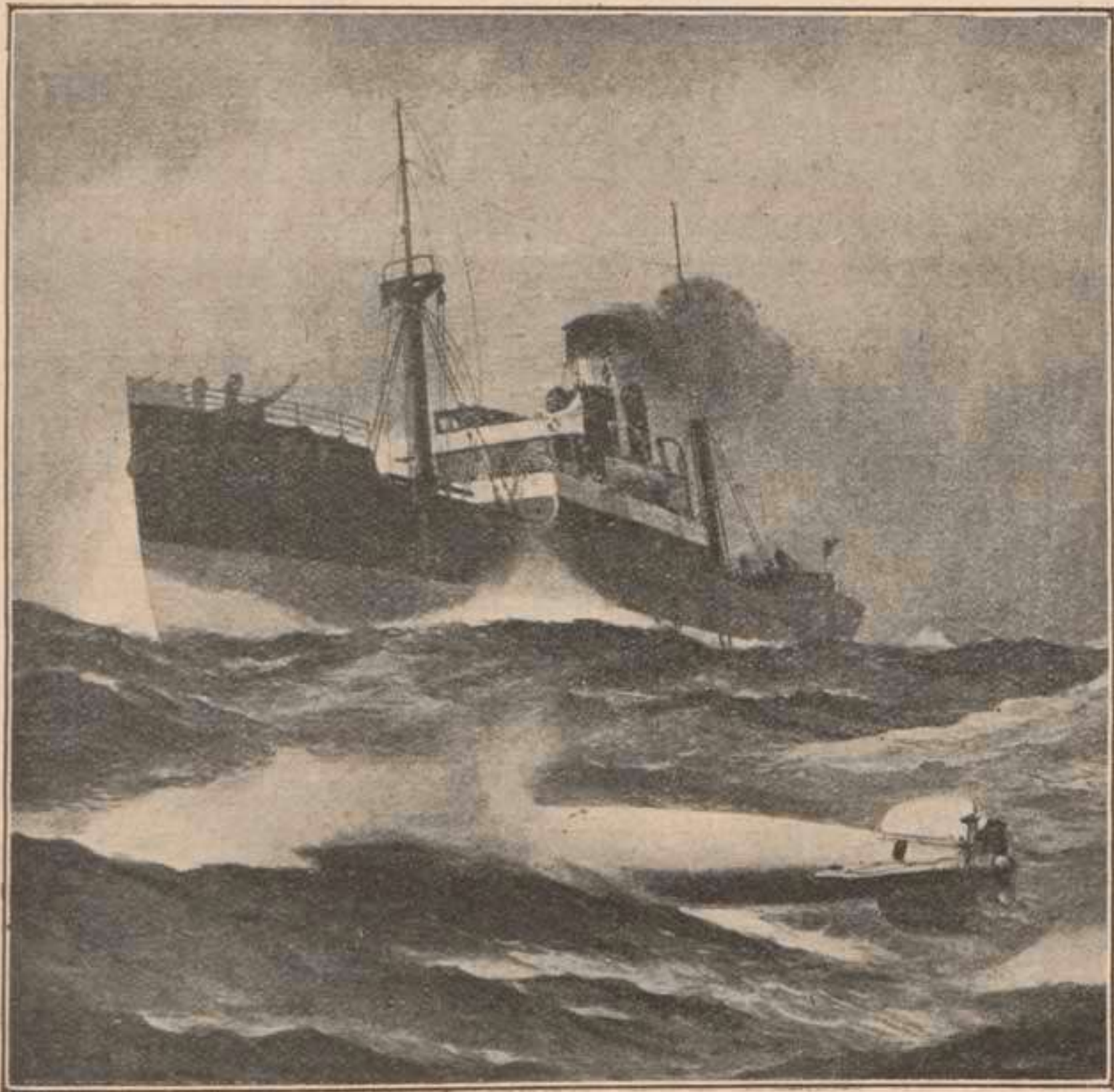
Esquema mostrando un submarino sumergido, pero dejando ver en el interior del mismo los diversos departamentos. Empezando por la proa: cámaras de lanzar torpedos, de reposo, de mando, comedor, máquinas, acumuladores, etc.

vación de que, una vez dentro del agua, parece que esos barcos deben quedar completamente *ciegos*, sin ver nada de lo que ocurre en la superficie. Y si, por otra parte, la misión guerrera y traidora del sumergible consiste esencialmente en *ver sin ser visto*, en descubrir al enemigo y atacarle en la sombra, ¿cómo puede compaginarse esta vigilancia con aquella ceguera?

Sencillamente: dotando al sumergible de un órgano de visión especial, de un ojo único y temible, como el de los antiguos

cíclopes mitológicos. Este raro ojo de los cíclopes marinos, es el *periscopio*.

Tal aparato se funda en el principio óptico de *la transmi-*



¿Torpedo disparado contra un vapor mercante. Una vez bien calculada la marcha de los dos mecanismos, el encuentro es inevitable

sión de las imágenes por medio de la reflexión, y consta de varios y complicados espejos dispuestos en tubos telescópicos que

se estiran y encogen. El periscopio está instalado en lo alto del sumergible, en lo que podríamos llamar "la ceñuda frente del cíclope". Así, cuando el sumergible quiere ver lo que pasa en la superficie, aun estando hundido debajo del agua, estira el tubo, como un ojo de cristal, y asoma su punta por entre las crestas de las olas. Esto basta para que el oficial encargado de la vigilancia vea, reflejada en la lente inferior del periscopio, herméticamente escondida en el sumergible, la clara y reducida imagen del campo superficial y de cuanto en él ocurre. Acabada la observación, el tubo se encoge de nuevo y todo rastro del buque misterioso desaparece en el abismo de las aguas.

El ojo de los sumergibles es un órgano para ellos tan esencial, que en los combates que han de sostener con los barcos corrientes, éstos disparan siempre apuntando al periscopio de la nave traidora, para quitarle su sentido más importante: la vista.

Después de ésta, lo que más interesa al sumergible es *oír* lo que pasa sobre las aguas. Mas como en éstas *los sonidos se propagan fácilmente a largas distancias*, el sumergible va provisto de orejas, esto es, de aparatos especiales que recogen y amplifican las vibraciones sonoras, y permiten a la nave *escuchar* los ruidos marinos, descubrir la proximidad de uno o varios barcos y aun determinar aproximadamente su rumbo.

La vida a bordo de un sumergible. — Todas las naciones han debido proveerse de esa arma nueva y antipática por excelencia. La marina de guerra española, hoy en reconstrucción, tiene proyectada una importante flotilla de sumergibles, compuesta de 28 unidades distribuídas en cuatro grupos de seis cada uno, y uno final de cuatro. El primero de estos sumergibles, el *Isaac Peral*, construído en Quincy, de Massachussets (Estados Unidos de América), por la "Electric Boat Company", ha sido ya entregado al gobierno español. Desplaza

800 toneladas y mide 60 metros de longitud; anda 15 nudos por hora, en la superficie, y 10 y $\frac{1}{2}$ sumergido. Además de los tubos lanzatorpedos, lleva un cañón de 75 milímetros, de tiro rápido, que se esconde rápida y automáticamente después de cada disparo. Los sumergibles son el arma indicada, casi ideal, para defender las extensas y quebradas costas de España. Si poseyésemos una gran flota submarina, aunque nos faltara toda otra unidad naval, nuestras riberas serían prácticamente inabordable en tiempo de guerra y estarían a cubierto de toda agresión enemiga por mar.

Los sumergibles modernos, del tipo del *Isaac Peral*, poseen dos clases de máquinas para navegar. Cuando andan por la superficie, generalmente emplean *motores de combustión interna* (modelo Diesel) cuyo funcionamiento es bastante parecido al de un motor normal de automóvil. Estas máquinas ponen en movimiento, al propio tiempo que el navío, unas *dínamos eléctricas* que cargan grupos de *acumuladores*. Cuando el sumergible se hunde en el agua, no le conviene consumir mucho aire del que lleva dentro, ni por lo tanto desarrollar calor, pues en ambos casos la atmósfera se haría irrespirable. Entonces, pues, se ve obligado a parar los motores de combustión interna y substituirlos por *motores eléctricos*, que toman su fuerza de los acumuladores previamente cargados.

Estas instalaciones eléctricas, sumamente complicadas, deben ser hechas con minucioso cuidado, porque el agua de mar, y hasta la humedad solamente, las inutiliza en el acto.

Durante las inmersiones, que por lo general *no suelen durar más de cinco horas*, la tripulación del sumergible, encerrada en la sofocante angostura de su interior repleto de máquinas, debe resignarse a respirar el aire enrarecido de la lóbrega nave. En ocasión de accidentes graves se ha dado el caso (como el del submarino francés *Pluviose*) de que la tripulación debió resistir

veintiséis horas seguidas bajo el agua, sin más aire que el almacenado al sumergirse.

La vida a bordo de un sumergible es, por lo tanto, una verdadera tortura. Falta espacio, el aire se enrarece rápidamente; el apestoso olor a aceites y grasas y las ácidas emanaciones de los acumuladores eléctricos, acaban con las fuerzas de los tripulantes. Sólo hombres jóvenes y muy vigorosos son capaces de resistir un encierro tan agobiador y espantoso.

Los hidroaviones. — El hombre ha acabado por conquistar el último de los tres elementos — tierra, mar y cielo — que le sustentan y rodean. Partiendo del que le era natural, la tierra, el hombre ha logrado adueñarse de los mares y navegar por ellos, no sólo en su superficie, sino también en sus profundidades, y por último remontarse en los aires. Esta suprema conquista, la *aviación*, se ha realizado por primera vez en nuestros propios días.

Todos los *aeroplanos* o *máquinas voladoras más pesadas que el aire* (a diferencia de los *aerostatos* y *zeppelines* — de su inventor alemán, el conde de Zeppelin —, *más ligeros que aquél*), se basan en los mismos principios: una serie de planos horizontales que maniobran en las corrientes aéreas, merced a un motor de explosión que los impulsa y les permite realizar largos vuelos.

Sin embargo, el tipo corriente de aeroplanos ha debido ser modificado al tratarse de implantarlo en el mar, en el sentido de que pueda elevarse desde el agua y *amerrizar* o posarse luego en ella. Este tipo de aeroplano marítimo es el *hidroavión* o avión de agua.

Sus particularidades más corrientes se reducen a dos: los hidroaviones de tipo ligero llevan, en lugar de las ruedas que los aeroplanos terrestres utilizan para resbalar sobre el suelo, unos

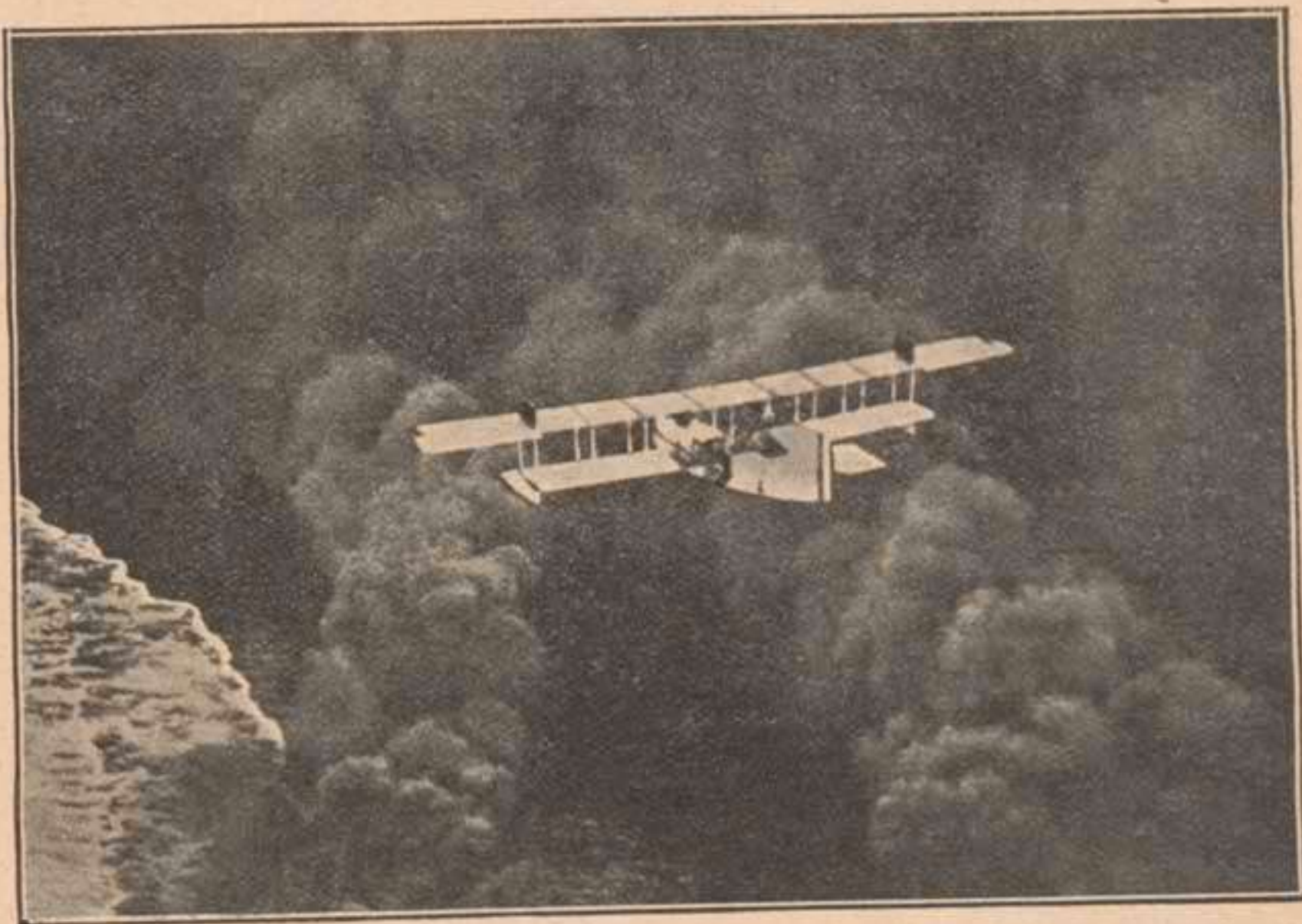
flotadores que les mantienen en la superficie del agua, como gaviotas; y los hidroaviones de tipo pesado poseen, en vez de esos flotadores, un verdadero aunque ligero *casco*, parecido en su estructura al de las canoas automóviles.

La principal dificultad que el hidroavión encuentra para elevarse y amerrizar, es el oleaje. El cabeceo del aparato sobre las olas y el choque de sus alborotadas crestas, al ir a remontarse el hidroavión, o el peligro de sumergirse al amerrizar demasiado bruscamente, imponen a los aparatos la necesidad de ejecutar tales maniobras en las aguas tranquilas de bahías y puertos.

Pero los hidroaviones de guerra no pueden escoger, sino que vienen obligados a patrullar por los aires cuando sea necesario, independientemente del estado del mar. De ahí que las modernas escuadras — mejor diríamos las modernísimas, porque esto es cosa posterior a la pasada guerra mundial —, vayan acompañadas de grandes *buques-plataforma*, contruídos ex profeso, cuya amplia y espaciosa cubierta tiene el único objeto de servir de campo de aviación marítima. Los hidroaviones de batalla van instalados a bordo, como aves de presa en su nido; para remontarlos se emplea un *aparato-catapulta*, que virtualmente los lanza o “dispara” al aire desde la cubierta; y luego ésta sirve también para que a su regreso los hidroaviones se posen fácilmente sobre ella, sin tener que preocuparse del oleaje.

Los ojos de las escuadras modernas. — Los hidroaviones tienen, hasta ahora, una doble misión. Se utilizan para misiones pacíficas, transportando pasajeros y correspondencia por encima del mar. En España se ha tratado de implantar el *correo aéreo* entre Barcelona y Palma de Mallorca, con viajeros y encargos. Y no parece estar muy lejano el día en que el hidroavión substituirá con gran ventaja al transatlántico, para las travesías intercontinentales extrarrápidas.

Pero la importancia mayor del hidroavión está, en la actualidad, en su servicio guerrero, como elemento absolutamente necesario a las grandes escuadras. Éstas, en efecto, *son prácticamente ciegas*, en virtud del enorme desarrollo alcanzado por



Un hidroavión lanzando bombas que producen denso humo, a favor del cual se oculta de sus enemigos

sus armamentos. Desde la cofa de un navío de guerra, y a pesar de emplearse excelentes gemelos, es imposible divisar al enemigo, que no tiene ninguna necesidad de acercarse, sino que puede atacar desde fabulosas distancias. De los mejores relatos que del gran combate de Jutlandia se han hecho, parece deducirse que los respectivos almirantes de las escuadras alemana y británica en lucha, no pudieron en ningún momento darse cuenta exacta de la posición del enemigo, de su marcha ni de sus evoluciones.

Sólo después del combate, cuando ya era tarde, pudo reconstruirse pacientemente el esquema de lo que había ocurrido.

Esta ceguera desconcertante sólo ha sido posible suprimirla con el hidroavión. Las escuadrillas de hidroaviones, en efecto, serán en el porvenir como los *ojos aéreos y móviles* de las pesadas e imponentes escuadras. Un observador de hidroavión, elevándose a una altura de un millar de metros, domina un inmenso campo de mar; y la movilidad y rapidez del aparato le permiten recorrer grandes distancias en poco tiempo, escudriñando todos los horizontes. Así, desde los hidroaviones se puede descubrir al enemigo y anotar perfectamente su disposición y su marcha. Y se cree que el servicio y utilidad de esos peces voladores es tal, que en los combates futuros el almirante, en vez de permanecer encerrado en su cámara blindada a bordo del buque insignia, deberá ir en hidroavión, rodeado de una fuerte escuadrilla, dominando desde las nubes todo el mar y las escuadras en lucha, y transmitiendo a sus navíos las oportunas órdenes mediante la telegrafía sin hilos.

El poder ofensivo del hidroavión. — La carga explosiva que puede llevar consigo y dejar caer sobre el enemigo un hidroavión, es algo infernal por lo terrible. Ningún cañón de marina, por formidable que sea (y son los mayores que se conocen), puede comparársele.

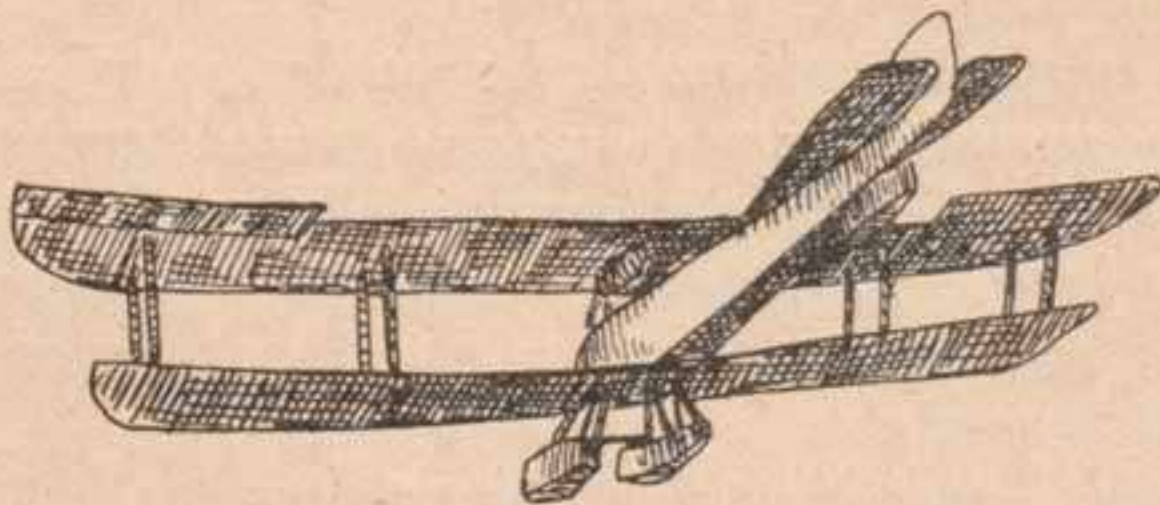
Las últimas pruebas efectuadas en los Estados Unidos de América, entre hidroaviones de bombardeo y viejos acorazados que les servían de blanco, han sido verdaderamente "aplastantes". Se comprobó que las bombas de hidroavión *fundían*, al estallar, *todo el hierro y el acero que cogían al paso*, y que muy pocos impactos *bastaban para hundir a un enorme crucero de 20.000 toneladas*.

A no ser, como son, rigurosamente exactos, estos hechos

espeluznantes parecerían cosa de pesadilla o de cuento de magia. Los hidroaviones de guerra, como los antiguos espíritus maléficos de *Las Mil y una noches*, arrojan bombas que producen espesas nubes, en las cuales aquéllos se esconden. Así permanecen invisibles a las miradas e inasequibles al tiro de los grandes navíos a los que amenazan. Otras de esas bombas caen al agua, y una vez en ella desarrollan y extienden por su superficie largas y densas humaredas que envuelven al navío, lo ciegan, desconciertan e inutilizan.

Para combatir a los hidroaviones se necesitan, pues, otros hidroaviones, como para contrarrestar a un espíritu maléfico se requería, en las leyendas orientales, otro semejante a él. Las escuadrillas de peces voladores mecánicos, lucharán entre sí. Y de esta suerte el porvenir de los combates navales se nos aparece como llegando a un paroxismo de brutalidad y de muerte, pues entre los navíos colosales, los sumergibles traidores y los hidroaviones de presa, se luchará al mismo tiempo encarnizadamente, en la superficie de las aguas, en sus profundos senos y en la inmensidad del aire.

Nunca como ahora, en que el desarrollo material y mecánico ha alcanzado proporciones tan fantásticas, la humanidad necesita de espíritus justos, buenos y clarividentes, que le inculquen los santos principios de la paz duradera.



LOS MONSTRUOS NAVALES

La muerte de una ballena de acero

(Enero de 1915)

— Mi comandante: acaba de producirse una avería.

— ¿Dónde?

— Ahí, detrás de los cables conductores del motor eléctrico, a babor.

El teniente de navío Fournier hizo con la cabeza un breve gesto indicando que había comprendido de qué se trataba. A las tres y media de la madrugada había aparejado, para remontar los Dardanelos en su submarino, el *Zafiro*, atravesar sumergido las redes metálicas y el campo de minas, y penetrar así en el Mar de Mármara. Había ya recorrido una veintena de millas y se estaba acercando al obstáculo.

— ¡Bah! — se dijo —. Ya veremos de reparar eso en llegando al Mar de Mármara.

Y sin preocuparse por más tiempo, prosiguió su camino. Mientras tanto, el agua comenzaba a invadir los fondos y se hacía necesario vaciarlos a medida que se iban llenando.

— ¡Poned en marcha la bomba!

Apenas dada la orden, vino una respuesta desconsoladora:

— Está atascada... No funciona...

El comandante, contrariado, frunció el entrecejo. El agua continuaba subiendo y era preciso detenerla.

— Vacíadla hacia la cala de los Diesel, y allí aspiradla con la turbina de popa.

Navegando siempre entre dos aguas, la ballena de acero prosigue su ruta. Mientras la maniobra ordenada se efectúa, el alférez Cancel manda desmontar la bomba, y al hacerlo se ensancha el compartimiento de los motores auxiliares.

— La turbina de popa está obstruída también, mi comandante.

— Entonces seguid con la de adelante.

Ni uno solo de los tripulantes abandona su puesto de guardia. Esos contratiempos son cosa corriente en el oficio. Todo el mundo continúa impertérrito.

Según los cálculos del comandante, el *Zafiro* debe estar ya llegando al campo de minas. En efecto; de pronto, se oye un chirrido sordo: ¡rrrrrrrr... rrrrrrrr... choc!

Un escalofrío, un segundo de angustia mortal. ¿Estallará la mina? ¡No! No pasa nada. Todos conocen perfectamente esos dos ruidos característicos y espeluznantes: el roce del cable acerado de la mina, tocando al casco, y luego el choque contra el invisible artefacto. Si este encontronazo se efectúa contra la convexidad panzuda de la mina, no hay peligro; pero si se llega a topar con alguna de las cuatro antenas de plomo maleable que coronan a aquélla, ya se puede decir adiós a la vida.

Con los dientes apretados, los marineros, inmóviles, cambian entre sí una mirada que vale por todo un mundo de emociones. Otra vez el chirrido: ¡rrrrrr... rrrrr... rrrrr... choc! La tensión se hace ya insoportable. El cronómetro señala las nueve y media. El comandante acude al periscopio y lo iza a la superficie un momento, para darse exacta cuenta de la posición.

— ¡Maldita sea...! Pero ¡si tenemos puesta la proa hacia atrás!

El *Zafiro*, en efecto, iba dando vueltas en pleno campo de minas. Sin que nadie se hubiese apercibido, la brújula de popa, según la cual se gobernaba, se había estropeado. El comandante la substituye por la del poste central.

— ¡A once metros! — ordena.

Al instante el *Zafiro* desciende a la profundidad indicada. Y así

continúa navegando durante media hora, con el periscopio encogido, sin osar hundirse a una profundidad mayor, a causa del agua que sigue entrando a popa y exige un esfuerzo continuo.

Una violenta sacudida a proa. El submarino queda inmóvil, con una inclinación de 35 grados. Todos imaginamos lo mismo: la nave acaba de embarrancar en un bajío, hasta el punto de que los timones de profundidad asoman fuera del agua.

— ¡Atrás!

La máquina empuja a la nave, para que retroceda, pero ésta permanece inmóvil.

— ¡Echad el lastre de adelante!... ¡Atrás, a toda máquina!

En virtud de esa doble maniobra, el *Zafiro* logra desprenderse del fondo, con tanto empuje que, hundiéndose a popa, se endereza a proa hasta unos 50 grados de inclinación. Un horrible vaho de ácido y de cloro se propaga por el interior del navío.

— ¡Se han volcado los acumuladores! — murmura un marinero.

Arrugada la frente, fijos los ojos, el comandante Fournier no pierde de vista ni un momento los manómetros. Los hombres encargados de observarlos están mirándolos con estupor. El *Zafiro* se para, descansando seguramente sobre el fondo mismo. En efecto: ¡el manómetro de inmersión indica 70 metros! ¿Cómo va a poder soportar esta presión formidable la frágil cáscara de acero que recubre la nave?

— ¡Fuera todo!

Esta maniobra debe hacer remontar al *Zafiro*, aligerándole del lastre enorme que representa el agua almacenada en los balastos. Pero hay otro peligro: para ejecutar la operación es necesario forzar las máquinas muy por encima del máximo indicado en sus válvulas de seguridad. Una de éstas salta como un tapón de corcho; las otras rugen. Pero el casco resiste; el enrarecimiento del aire es enorme. Una vez vaciados los balastos, la nave continúa inmóvil.

— ¿Cuánto aire queda en las botellas?

— Treinta kilogramos.

Es preciso economizar las palabras y hasta los gestos. Pasan doce minutos mortales, en una espera angustiosa y terrible. Nada se mueve. Las compuertas, la tubería, los tornillos y argollas: todo suda y mana agua o aceite, bajo la formidable presión que lo agobia. La vía de agua va aumentando. Saltan fuertes descargas en los dos motores eléctricos de avance.

— Suelte los plomos, mi comandante — sugiere el segundo de a bordo.

Fournier duda todavía. Soltar los plomos equivale a renunciar a la empresa, a sacrificar ese navío, el *Zafiro*, que le ha sido confiado, porque, una vez soltados los plomos, ya será imposible sumergirse de nuevo. Pero ¿qué va a ocurrir si no los suelta?... Pasan dos minutos, durante los cuales los marineros, fijos los ojos en el comandante, aguardan su resolución.

Un suspiro se escapa del pecho del jefe.

— ¡Soltadlos! — dice finalmente.

Todos acuden a las palancas y hacen esfuerzos para manejarlas. ¡Es inútil! Un marinero coge un mazo y da redoblados golpes. El plomo de avance cede, y la ballena de acero se remonta rápidamente a la superficie. Los ojos de todos se vuelven, a través de las compuertas, al azul del cielo. Mas, apenas entreabiertas, hay que cerrarlas de nuevo precipitadamente, porque ya dos cañoneros turcos y uno de los fuertes costeros han divisado al *Zafiro* y se aprestan a tomarlo por blanco.

— ¿Cómo están los motores eléctricos?

— Los de popa pueden pasar, mi comandante.

— Llenad los lastres de agua... ¡Abajo en seguida!

Dócilmente la ballena de acero se hunde a unos 16 metros debajo de la superficie. Pero su inclinación es tal, que hace imposible conservar el equilibrio necesario para la inmersión. No hay más remedio que afrontar lo inevitable. Todo ha acabado: el segundo de a bordo comienza a destruir febrilmente los documentos secretos.

— ¡Fuera todo!

Nuevamente se vacían los lastres de agua y el *Zafiro* asoma otra vez a la superficie. A pesar del fuego abierto por los cañones turcos, el comandante Fournier ha subido al puente. Su intención es situarse en pleno canal y hundir allí la nave ya inservible. Dos torpederos enemigos cruzan por la proa. El comandante no quiere sucumbir sin intentar, por lo menos, un golpe supremo: el torpedeo de los dos enemigos.

— ¡Alerta! ¡Preparaos a hacer fuego!

— Es imposible disparar, mi comandante. La inclinación es demasiado pronunciada.

— ¡Maldita sea...! Llenad los lastres de agua, y que todo el mundo suba a cubierta.

Mientras estas dos órdenes se ejecutaban con la mayor puntualidad, los proyectiles turcos siguen lloviendo en torno al *Zafiro*. Agrupados alrededor de su comandante, los marineros comienzan a desnudarse. Pero él, Fournier, irguiendo toda su estatura sobre el puente, entre el estruendo de la metralla, desafía al enemigo. Poco a poco, con una blandura trágica, el casco del *Zafiro* comienza a hundirse bajo las plantas de sus tripulantes.

— ¡Hijos míos — dice el comandante, dirigiendo con la mano a sus hombres un amistoso y supremo adiós —, echaos al agua y ganad a nado la costa!

El enemigo suspende sus fuegos. Entre las heladas olas de enero, los naufragos chapotean tristemente. Son veintisiete, y sólo trece lograrán alcanzar la orilla.

¡Del comandante y el segundo de a bordo, no ha vuelto a saberse nada más!

COMANDANTE DE RIVOIRE

Ex oficial del "Zafiro"

(De *La muerte del Zafiro en los Dardanelos.*)

X

LAS NAVES DE RECREO

CLUBS NÁUTICOS Y REGATAS

El encanto del mar. — Todo en el mundo tiene sus adeptos, sus partidarios y aficionados incondicionales. Y el mar es tan bello, tan variado, tan inmenso, que sus amantes — como si hubieran sido fascinados por los encantos de las antiguas sirenas mitológicas — son verdaderos fanáticos.

Los amigos del mar suelen distinguirse en seguida, por un “no sé qué”, por un sello peculiar que en sus semblantes, palabras, caracteres y gestos imprime el grande y profundo amor que llevan dentro, la visión de los inmensos espacios marinos, la solemnidad de los espectáculos que contemplaron, la afinidad de gustos y de peligros que gozaron y corrieron. Los hombres de tierras adentro ofrecen mil particularidades que les dividen y separan. Los hombres de mar, en cambio, sean de donde sean, por encima de sus singularidades particulares forman como una santa hermandad que les reúne en una inmensa y armoniosa familia.

El mar es una de las cosas más bellas del mundo. Pero su conocimiento exige una iniciación laboriosa y unas cualidades que no todos los hombres son aptos para adquirir y desarrollar en sí mismos. Cualquiera puede comprar un automóvil, por ejemplo, y con sólo un corto y fácil aprendizaje realizar excursiones por las carreteras. Mas para emprender viajes marítimos, aunque sean cortos y de puro recreo, aunque no pasen de a lo

largo de un litoral costero, se requieren conocimientos especiales, sólo asequibles tras una larga experiencia.

A pesar de ello, los aficionados al mar forman una legión considerable. En España, gracias a sus extensas y pintorescas costas, debieran ser muchísimos más de los que son. Pero la falta de numerosos puertos impide que la navegación de recreo esté más extendida, ya que existen a todo lo largo del litoral hispánico largas distancias orladas de desnudas playas o erizadas de peñas abruptas, sin raseros que faciliten un cómodo fondeo y un desembarco feliz.

El renacimiento de España depende, en gran parte, del de sus antiguas y desgraciadamente perdidas tradiciones navales. Y éstas, a su vez, no se remozarán hasta el día en que la afición al mar sea una verdadera fiebre en todas nuestras costas. La mejor manera de provocarla y favorecerla es la propagación del deporte naval recreativo, haciendo que las juventudes españolas amen la marina y aprendan a amarla mediante la práctica del admirable y sano ejercicio que procuran los llamados *barcos de recreo*.

Tipos de barcos recreativos. — Las principales clases de naves construídas expresamente para que sirvan de esparcimiento a los enamorados del mar, pueden resumirse en cuatro tipos característicos:

- 1.º Los barcos de remo.
- 2.º Los barcos de vela ligeros.
- 3.º Los barcos de vela mayores, generalmente provistos de un motor auxiliar, y los yates lujosos; y
- 4.º Los barcos automóviles o de carreras marítimas.

Los tipos primero y segundo, son los más recomendables a la juventud, no sólo por ser fácilmente asequibles, sino también porque requieren y desarrollan facultades musculares y

admirables dotes de presteza, vigor, inteligencia e ingenio. El tipo tercero es costoso, pero el más grato y "marinero" de todos, porque equivale a un verdadero navío y permite realizar grandes y estupendos viajes. El tipo cuarto y último de los indicados, es equivalente al automóvil de carreras terrestre: realiza grandes hazañas de velocidad, pero deja poco margen al verdadero y sano solaz del cuerpo y del espíritu.

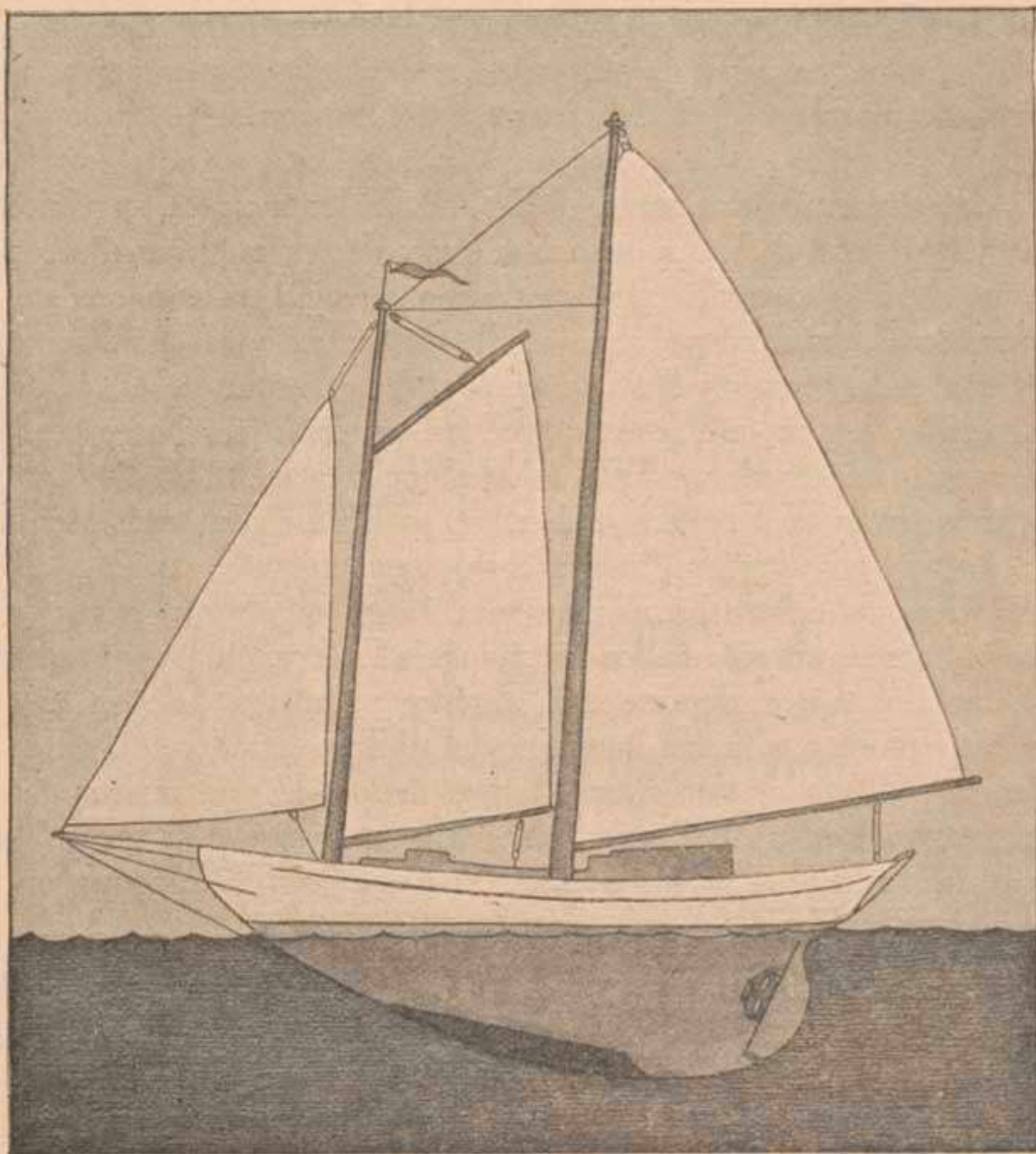
El deporte al remo. — Es uno de los mejores ejercicios para la juventud. Los muchachos que cultivan la boga al remo como deporte, organizan luchas de competencia en la velocidad, llamadas *regatas*, usando para ello embarcaciones sumamente ligeras, tales como yolas, canoas, *utrigers*, esquifes, etc. Son navecillas sumamente leves, estrechas, largas como husos, verdaderas cáscaras de maderas admirablemente ensambladas, que apenas rozan la superficie del agua, para no hallar resistencia, y al más ligero impulso corren como flechas.

El remo desarrolla de una manera formidable el pecho y los pulmones, además de los músculos de los brazos. Los jóvenes aficionados a ese deporte son siempre vigorosos. Llevan una ligera camiseta, con las insignias del club, y unos calzoncillos de tela. Tostados por el sol, impregnados de relente marino, respirando a pleno pecho la brisa del mar, entre ellos hallaríamos quizás los más bellos y recios tipos que producen las modernas razas civilizadas.

El remo es un deporte antiquísimo y fácil. Cuando no se dispone de embarcaciones especiales y deportivas, puede efectuarse en pequeñas naves de tipos corrientes, botes, lanchas, traineras, etc.

Los veleros pequeños: el balandro. — Hay mucha gente convencida de que la posesión de un yate es un lujo sólo

accesible a los que pueden disponer de una cuantiosa fortuna. Nada más inexacto. Lo cierto es que los placeres de la navegación deportiva a la vela están al alcance de la mayoría, pues



Esquema de un barco de recreo de velas con un pequeño motor auxiliar. La forma del casco en su parte sumergida y el lastre de plomo que lleva en la quilla (señalado en tono más oscuro), contribuyen a su gran estabilidad y resistencia al viento y mar

el modesto y pequeño balandro corriente, en los clubs náuticos, puede proporcionar a su poseedor o sus poseedores (ya que admite varios) tanto solaz como el que encuentra un millonario en su costoso *racer* o yate lujoso.

Uno de los mayores goces de la navegación de recreo, lo proporciona, indudablemente, el balandro, cuyo tipo más corriente en nuestras costas no mide más de 5 metros de longitud. Estas preciosas navecillas, de una "sensibilidad" extremada, resbalan y vuelan por la superficie del mar, extendidas sus enormes velas al viento, doradas por el sol como las luengas y blancas alas de las gaviotas.

Las velas tienen la cualidad de sostener el barco de suerte que su movimiento de costado (el más molesto) se hace imperceptible, y sólo se experimenta el "cabeceo".

Los profanos que contemplan cómo navega un balandro, se sorprenden de ver la pequeñez del casco comparada con la esbelta y airosa extensión de la vela. Esta, al soplo de la fresca brisa que la impele, se inclina, decae y llega hasta casi acostarse sobre el agua, produciendo el efecto de que, de un momento a otro, la frágil navecilla, abrumada por el peso de la enorme y tersa vela, dará el vuelco y zozobrará inmediatamente, para no salir más a flote. Y sin embargo, nunca ocurre eso, que parece tan claro e inevitable. ¿Por qué? Porque la forma especial del casco, con su gran orza lastrada de plomo, impide, gracias a su peso y a la resistencia del agua, que se vuelque la nave.

La cubierta del balandro, por su parte, está dispuesta de manera que, a pesar de inclinarse tanto la embarcación, el agua nunca penetra en el interior del casco.

El balandro es el tipo ideal para las grandes regatas. Los constructores agotan su ingenio buscando, con el más minucioso detalle, las líneas más sutiles y los pormenores más favorables para que la nave alcance el máximo de velocidad. En la arbola-

dura todo está calculado y previsto, hasta la forma, tamaño y peso de las más insignificantes poleas. Las inmensas alas de la nave, sus velas, muchas veces están tejidas de finísima seda. Y las maniobras calculadas son tan sensibles, tan delicadas, precisas y exactas, que la mayor o menor tensión de los cables



Muelle flotante o «palanca» de un Club de deportes marítimos. A ambos lados se amarran los balandros y gasolineras propiedad de los socios

que atirantan los esbeltos palos basta para hacer ganar o perder la regata.

¡Quien no haya visto un vuelo de balandros en competencia, blancos y dorados sobre el azul del cielo y del mar, desconoce uno de los más vistosos espectáculos que pueden gozarse en el mundo! En todos los países (en España, en San Sebastián y Barcelona, principalmente), se realizan todos los años grandes

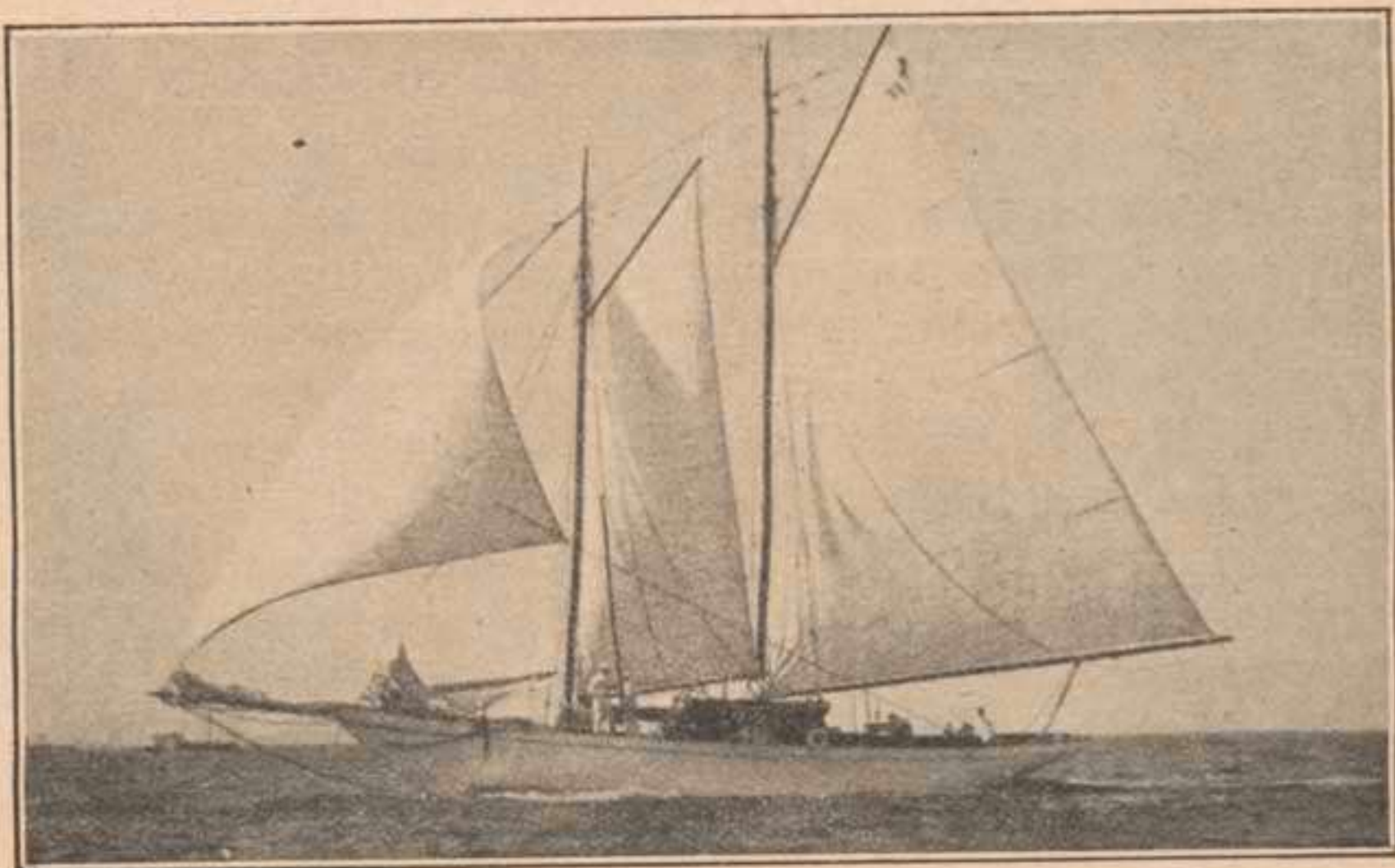
certámenes náuticos de esa clase. A la regata llamada "Copa de América", que periódicamente se disputa entre los Estados Unidos e Inglaterra, asisten millares de espectadores y concurren balandros que cuestan más de un millón de pesetas. Por eso, por su afición marinera, esos dos grandes pueblos son hoy los señores del mar. No hay dominio sin esfuerzo; pero no hay esfuerzo sin amor.

Dos muchachas intrépidas. — Un ejemplo curioso de lo que puede hacerse con un pequeño balandro, cuando se sabe manejar expertamente, lo dieron dos jóvenes *yachtwomen* o mujeres balandristas francesas. Las señoritas Herminia de Saussure, hija del famoso sabio del mismo nombre, y una amiga de aquélla, Elia Maillard, de la "Sociedad Náutica" de Marsella, el 20 de junio de 1923 salieron de ese puerto en una nave velera que medía escasamente ocho metros de largo y se llamaba *Perlette*.

Se dirigieron las dos solas hacia las islas de Hyères, próximas al litoral, y desde allí pusieron intrépidamente proa a las costas de Córcega. Navegaron, pues, por alta mar y recorrieron hasta esa isla una enorme distancia; abordaron en Córcega, hicieron una excursión por la isla, y luego regresaron hacia el continente. Su intención era desembarcar en el puerto de Marsella, de donde habían salido algunos días antes; pero el mal tiempo les impidió realizar este propósito. No obstante, maniobraron magníficamente, aguantando el temporal, y por fin arribaron, sanas y salvas, al puerto de La Ciotat, en la rada de Tolón, causando su hazaña el pasmo de todos los marinos.

La "Sociedad Náutica" recibió triunfalmente a las dos valientes muchachas, y sus nombres, súbitamente famosos, dieron la vuelta al mundo.

Los grandes yates de alta mar. — Hasta aquí, y salvo en casos contados, como el que acabamos de relatar, las naves de recreo descritas sólo suelen emplearse en aguas tranquilas, en el interior de los grandes puertos, en las bahías y radas, y



Un pailebote de recreo.

en la zona inmediata al litoral, pues ni los barcos deportivos de remo ni los balandros deben arriesgarse mar adentro.

Pero hay un tercer tipo de naves de esa clase, los grandes yates de vela, de vapor o mixtos, es decir, que además del viento se sirven de algún motor auxiliar de combustión interna, que sirven ya para los largos viajes y las excursiones marítimas. Estos navíos son los más deseados por los fervorosos amantes del mar, por los que sólo gozan lejos de la costa, entre agua y cielo, respirando los aromas salobres del aire marino.

Esos yates mayores son embarcaciones lujosas, que están provistas de todo lo necesario para realizar grandes viajes o *cruceros*, y vivir a bordo. Los hay de varias dimensiones, desde los que sólo son capaces para dos tripulantes, hasta los equipados a manera de pequeños transatlánticos, con comedor, camarotes, biblioteca, saloncillo, cocina, telegrafía sin hilos, etc.

En España no deja de haberlos de mucho valor marinero y buen gusto, pertenecientes a ricos particulares aficionados al mar; pero donde actualmente se cuentan ya por millares, es en los Estados Unidos de América.

Un propietario de un navío de esa clase, es como un pequeño rey del mar. Tiene su casa a flote, dispuesta a trasladarle a todas horas de un sitio a otro, y su mayor orgullo es izar el pabellón, entre los de las grandes potencias marítimas, en las aguas de los puertos más famosos del mundo.

Los barcos de carreras. — Desde que se ha desarrollado el automovilismo y su loca afición a las competencias de velocidad, el mismo prurito se ha extendido también al deporte marítimo. Así nacieron las *canoas automóviles*.

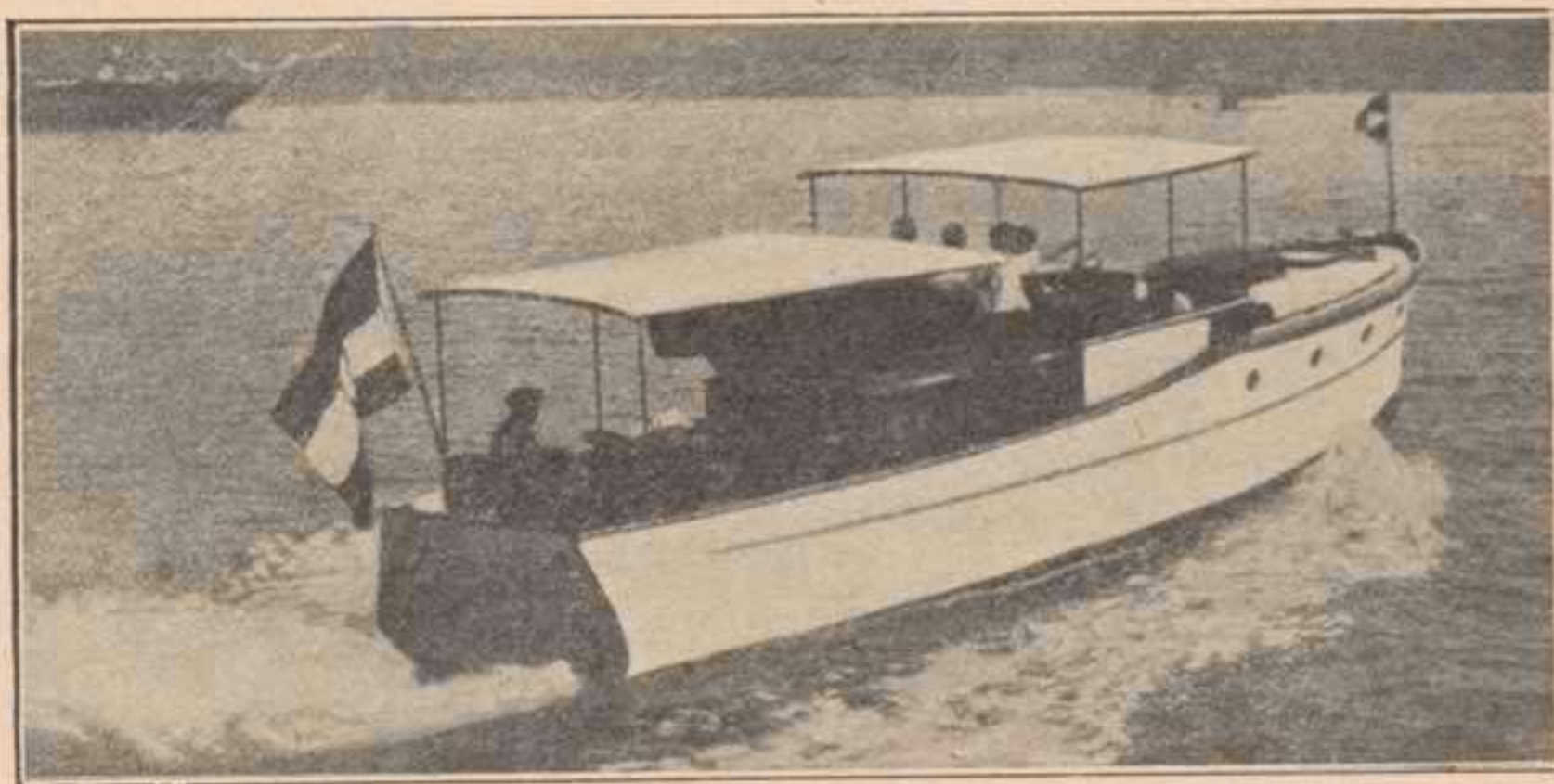
Estas pequeñas naves, provistas de potentes motores de combustión interna, sin rastro de arboladura, y más parecidas a autos marinos que a verdaderos barcos, alcanzan velocidades vertiginosas, de 35 a 40 millas por hora como cosa corriente.

Al cortar sus agudas proas el agua, a uno y otro lado levantan sendas *cuchillas* de transparente cristal, pues eso parecen las dos vertientes del tajo con que hienden las olas. Mientras tanto la popa va dejando tras de sí una amplia, alborotada e hirviente estela de blancas espumas.

A medida que su velocidad aumenta, las canoas automóviles levantan su quilla sobre el agua, sobre todo por el lado de la proa, que llega hasta salirse completamente del mar, mientras

la popa, por el contrario, se hunde en las olas. Así se han alcanzado velocidades superiores a los *100 kilómetros por hora*; mas tales hazañas sólo pueden hacerse en mar tranquila, ya que de otra suerte los saltos que la canoa da de cresta en cresta, casi verticalmente, como un delfín, acabarían por romperla a pedazos.

Si no van provistas de una vela auxiliar, las canoas automóviles pueden correr peligro en caso de que se les pare el motor



Una gasolinera o canoa automóvil

aguas adentro. Por otra parte, estos barcos de recreo, admirables por su rapidez, no parecen tener una gran utilidad prácticamente recreativa, pues sus facultades marineras son escasas y además su gasto de combustible es enorme. Un balandro sólo "gasta" viento, el más barato de los medios de locomoción marina; en cambio, para andar una treintena de millas en una hora, una canoa automóvil consume de 50 a 60 litros de combustible. Sólo los deportistas ricos pueden permitirse semejante lujo.

Los clubs náuticos. — Los aficionados al mar forman poderosas y entusiastas sociedades que organizan regatas, otorgan premios y estimulan, de diversas maneras, el saludable amor a las cosas marinas. Estas sociedades suelen residir en hermosos edificios construídos ex profeso en los lugares más espaciosos y tranquilos de los grandes puertos, con amplios ventanales abiertos a la marina. En la parte baja, a nivel de agua, están los amarraderos donde suelen atracar, se guardan y limpian las embarcaciones de los socios. En la parte superior hay espaciosos salones de juntas y reunión, biblioteca marítima, y amplias terrazas y galerías donde los miembros del club, sentados en cómodos sillones de mimbre, gozan de la inagotable contemplación de las aguas.

Las cuotas mensuales que se satisfacen para el sostenimiento de estas sociedades, suelen estar al alcance de todos. En España hay muchas corporaciones de aficionados al mar, entre ellas el *Real Club Náutico*, el *Real Club Marítimo* y el *Club de Mar*, los tres de Barcelona, el *Real Club Náutico*, en San Sebastián, el *Real Club de Regatas*, en Santander, el *Club Náutico* y el *Club Marítimo de Abra*, en Bilbao, el *Real Club del Mediterráneo*, en Málaga, el *Club de Regatas*, en Alicante, el *Club Marítimo*, en Palma de Mallorca, y otros varios.

Durante todo el año la animación es intensa en estos centros, principalmente en verano, cuando la bonanza de la estación convida a los ejercicios y deportes marítimos. En invierno, incluso en los días más crudos, nunca faltan tertulias y "peñas". Con los ventanales cerrados, al amor de las estufas encendidas, se forman entonces grandes corros que charlan inagotablemente de proyectos y viajes, de recuerdos y planes. Los viejos "lobos de mar", los que hicieron travesías a climas lejanos, desgranán la cuenta de sus sabrosas memorias; los "novatos" les escuchan, llenos de ardor y emoción. La tarde va desmayándose tras los

ventanales empañados de bruma y rocío; y mientras los narradores deshilvanan sus estimulantes relatos, cabrillean afuera, en el agua densa y encharcada del puerto, las luces de las dársenas, las linternas — rojas, verdes, amarillas —, de los navíos anclados; y tras los cristales pasa, como un fantasma de ilusión viajera, la silueta de algún gran transatlántico, de un “galgo” del mar, con los puentes cuajados de bombillas eléctricas, zar-pando con rumbo a países remotos...



LAS NAVES DE RECREO

La vuelta al mundo en un balandro*(1895-1898)*

Desde los tiempos de Colón y Elcano hasta el día de hoy, la historia de la navegación no registra una empresa tan maravillosa y arriesgada como este viaje alrededor del globo, que el capitán norteamericano Josué Slocum realizó, completamente solo y en un estrecho barco de vela, durante el trienio de 1895 a 1898. He aquí el relato de esta empresa inverosímil, aunque rigurosamente histórica y comprobada punto por punto, hecho por su propio autor:

Después de haber pasado en el mar una buena parte de mi vida, navegando durante veinte años, como capitán y patrón de barcos de vela, entre el Japón, China y Australia, al decaer inesperadamente el tráfico comercial que me sostenía, concebí el temerario proyecto de lanzarme solo, en un balandro, a dar la vuelta al mundo.

Dicho y hecho. Yo mismo me preparé la nave, a mi gusto, construyéndola, o por mejor decir, reconstruyéndola de cabo a rabo, a base de un balandro averiado que se llamaba *Spray*. Para un solo viajero no se necesitaba una embarcación de grandes dimensiones: y así reduje las de la mía a 11 metros de eslora, 4 de manga, y poco más de 1 de puntal, con un desplazamiento bruto de 12 toneladas.

Zarpé de Boston en el *Spray* reconstruido, el 10 de abril de 1895, poniendo en seguida rumbo hacia el estrecho de Gibraltar. Mientras la ruta bordeó de arriba abajo las costas occidentales de América, los días, semanas y meses transcurrieron sin ningún incidente digno de especial mención. Sólo tocaba en tierra el tiempo preciso para procurarme, en algún poblado peruano o chileno, lo que necesitaba, que era siempre muy poco.

Mis ocupaciones habituales fueron las siguientes. Después de poner la nave en rumbo, amarraba el timón; y hecho esto, me consideraba el hombre más libre, más desocupado, y también como el más solitario del mundo. Mataba el tiempo leyendo en mi camarote, pescando en mar de poco fondo, aderezándome la comida o recogiendo el velamen y gobernando con puño firme, si acaso tropezaba con alguna borrasca. Pero, después de haber doblado por alta mar la punta extrema de la América del Sur, no tardó en llegar el momento de encarar la proa a la hosca inmensidad del Atlántico y lanzarme mar adentro, donde sin duda me asaltarían inesperados peligros. ¡A lo hecho, pecho!

Me lancé a alta mar, con rumbo a Europa. Al acercarme a la trayectoria meridional de la Corriente del Golfo, me envolvió una densa niebla. Y entonces, por primera vez en mi larga vida marinera, me sentí acometido de un angustioso sentimiento de soledad. Había comenzado a experimentarlo vagamente después de navegar varios días seguidos sin avistar barco alguno. Y una noche en que, disipada la cerrazón, apareció sonriente la luna asomando sobre la borda del horizonte, me hizo el consolador efecto de un viejo amigo que viniera a visitarme; y no pudiendo contenerme, le dije en voz alta: "¡Buenas noches!". Este saludo fué el principio de interminables diálogos que en el curso de mis viajes sostuve con nuestro satélite.

Pero la niebla volvió, en pleno Atlántico, espesándose cada vez más, hasta hacerse palpable, casi maciza. Entonces, al verme cercado y oprimido por aquella impenetrable, sorda y fría palidez del aire, se exaltó en mi ánimo la sensación del absoluto y medroso aislamiento en que me encontraba. Mi memoria desplegó de pronto una actividad prodigiosa, recordándome los incidentes más nimios de mi niñez, juventud y edad madura, pero presentándome los como sucedidos en época tan remota, que parecían pertenecer a una existencia anterior. En mis oídos resonaban voces del tiempo pasado, que reían, lloraban y repetían cosas acaecidas en muchos lugares de la tierra. Esta suerte de delirio se disipaba, al soplar las primeras rachas de temporal, con la necesidad de vigilar el velamen

y empuñar firme el timón, pero volvía a reaparecer, tenazmente, en las horas bonancibles.

Para distraer de algún modo la tristeza y el terror de mi soledad, cuando el cielo gris y el mar en calma parecían dos vacías y mudas inmensidades, daba órdenes a una marinería imaginaria, representada toda ella por mí mismo: "¡Piloto, al rumbo! ¡Este, cuarto Sudeste! ¡Muchachos, alerta al temporal! ¡Dobles rizos a la vela mayor! ¡Arriar el velacho!" Y, como no recibía respuesta alguna, la realidad de mi situación se me representaba con mayor viveza. La voz me sonaba a hueco en un aire sin consistencia, y acababa helándoseme en la garganta.

Entonces probé de reanimarme cantando. A mi memoria acudieron las tonadas populares con que de mozuelo había alegrado las faenas de mis camaradas, cuando era yo pinche de cocina de un vapor pesquero; y así me puse a cantar a todo pulmón las coplas más alegres y chistosas. Pero ahora todas mis habilidades se perdían en la muda indiferencia del ambiente. Sólo los delfines que jugueteaban a proa, parecieron alarmarse de la novedad; y aun hubo uno de ellos que protestó dando un salto formidable por encima del largo bauprés. Luego me puse a silbar; pero la monotonía del aire me daba tristeza. Y por fin llegué a la conclusión de que, en resumidas cuentas, en unos parajes como aquellos, en que todo era mudo, lo mejor era permanecer callado. Pegué los labios definitivamente, y proseguí navegando.

Mi único consuelo, en adelante, era la lectura. Cuando el tiempo y la brisa se presentaban favorables, al llegar la noche ponía el rumbo, trincaba el timón, sujetaba bien el velamen, cerraba cuidadosamente las escotillas, y bajando a mi angosto camarote, como al fondo de una tumba, encendía la lámpara, me tendía en mi diván, tomaba un libro, y me pasaba largas horas leyendo, hasta que se filtraban los primeros resplandores del alba y el sol me sorprendía bogando viento en popa por la inmensidad...

Algunos días después divisé un bergantín español de tres palos: era la *Viguesa*, que regresaba de Filadelfia con rumbo a Vigo. Al pasar a corta distancia, el capitán me arrojó un cabo y por él me envió una botella de vino. Agradecí el obsequio y rogué al generoso español que, al llegar a su destino, diese la noticia de haber visto sin novedad a toda la tripulación del *Spray*, en masa. Encogióse de hombros el capitán del bergantín, dándome a entender que no comprendía; y entonces le expliqué que yo iba solo en el balandro y estaba realizando un viaje alrededor del mundo. Al oírlo el capitán de la *Viguesa* se santiguó, me volvió la espalda y ya no volvió a asomarse por cubierta. A no dudarlo, debió figurarse que había tropezado con un loco o un suicida que andaba buscando una manera estrambótica de quitarse la vida.

Pasadas las Azores, donde me desquité de las tristezas precedentes, gozando del dulce y hospitalario trato de los isleños, al anochecer de uno de los días siguientes me sentí enfermo, con fiebre y fuertes calambres. Al mismo tiempo arreció el viento, apareciendo el Sudoeste velado por negros nubarrones, anuncio seguro de un furioso temporal que se me echaba encima.

No había más remedio que recoger velas y afianzar las amarras, y así lo hice, a pesar de la ardiente calentura y los insoportables dolores que sentía. Por fin, terminada la faena, me arrastré como pude hasta el camarote, donde caí al suelo. Parecióme que me quedaba dormido, y al despertar vi por la escotilla de la escalera de la cámara, a un desconocido que empuñaba el timón. Era un hombre alto, de rostro atezado y barba negra hirsuta, con toda la facha de un viejo marino, quien me dijo en español: — “No tema nada voacé, seor capitán, que no vengo a hacerle daño alguno. Soy el piloto de la *Pinta*, y quiero encargarme del gubernalle mientras voacé descansa”. Luego éste desapareció, y siguieron otras visiones menos apacibles, acabando en un fragoroso estruendo de abordaje y piratería. Pero todo fué esfumándose al amanecer, y cuando clareó pude observar, con asombro, que durante la tormenta el balandro había seguido el mismo rumbo en que le había dejado. A la

noche siguiente el piloto fantasma se me apareció de nuevo en sueños, y me dijo que había mantenido fielmente la nave en ruta, y que estaba dispuesto a ayudarme y servirme "por pura afición a las grandes aventuras marineras". Era un fantasma escapado de un libro recién leído: *Los viajes de Colón*. El tomo estaba todavía sobre el diván del camarote. Y en cuanto se me pasó la fiebre, el simpático y servicial fantasma no volvió a moverse más de las páginas impresas y encuadernadas. Lo sentí en el alma, porque ese aventurero español, piloto de Colón, me agradaba en extremo y me servía incomparablemente.

En llegando a Gibraltar, tuve un gran contratiempo. Los capitanes de barcos de guerra ingleses allí anclados, que me colmaron de amistosos obsequios, me disuadieron de proseguir el viaje por el Mediterráneo y el Mar Rojo, donde — según me dijeron — correría serio peligro de caer en las manos de los piratas berberiscos y árabes del Norte africano. Después de mucho dudar y vacilar, vi que mis consejeros tenían razón de sobras, pues mi balandro era presa segura, con sólo ganas de cogerla. Di, pues, media vuelta, crucé de nuevo el Atlántico, con rumbo a Río Janeiro, y luego, contorneando la América Meridional, me dirigí al Estrecho de Magallanes. Esta vez quería pasarlo, sin doblar por fuera.

Al llegar al Uruguay, en el punto llamado Castillo Chico, embarqué y aun estuve en peligro de ahogarme, pues, aunque parezca mentira, en tantos años de vivir en el agua todavía no he aprendido a nadar. Gracias a la ayuda que me prestaron los guardacostas, pude sacar el balandro a flote y proseguir sin incidentes mi viaje, tocando luego en Montevideo y Buenos Aires. Después de descansar varios días, salí de la desembocadura del Plata y, con viento cada vez más favorable, me dirigí al Estrecho de Magallanes.

* * *

Ahora iba a comenzar la etapa más peligrosa de la travesía. Una turbonada del Nordeste, seguida de violentas ráfagas, me obligó a arriar

todo el velamen y permanecer una noche entera asido al timón, con riesgo constante de embarrancar o estrellarme en las costas del Canal. Cuando a la mañana siguiente conseguí anclar en Punta Arenas, el capitán del puerto me aconsejó que contratase a algunos hombres y perros para rechazar a los salvajes que indudablemente me saldrían al encuentro. Hice lo que se me decía; pero no habiendo hallado más que un hombre, que se negó a embarcar si no iba con algún compañero, y un perro, resolví partir solo.

En aquel momento se me acercó un marino austriaco, apellidado Samblich, y alargándome un gran saco de tachuelas, me dijo que seguramente podrían servirme más que media docena de hombres y perros, para defenderme de los salvajes de la Tierra de Fuego. Me quedé sorprendido, y en un principio no sabía yo qué hacer con un tan estrafalario medio de defensa; pero el veterano Samblich insistió en su oferta, insinuándome nada más "que me guardara de andar descalzo sobre las tachuelas". Le agradecí el donativo, sin saber todavía qué pensar de él ni del misterioso donante.

A mediados de febrero de 1896 partí de Punta Arenas, y al día siguiente, luchando con los huracanes espasmódicos que soplan en aquella parte del Estrecho, arribé a Fortescue, donde al punto me vi asaltado por canoas repletas de indios.

Para que no me creyeran solo a bordo, vestí de chaqueta y gorra a un trozo del palo de bauprés, que se me había roto en una de las pasadas borrascas, y lo puse de guardia. Luego me fui a la cámara, mudé de traje varias veces, con gran rapidez, y cada una de ellas me asomaba un instante a la ventana, para que los indios creyesen que se trataba de hombres distintos y numerosos. Por fin volví a cubierta armado de un rifle.

Aguardé a que las canoas se acercasen a unos cien metros, y entonces rompí el fuego apuntando al jefe de los salvajes, sin otro propósito que el de asustarle. Los proyectiles debieron de pasarle silbando muy cerca del oído, porque inmediatamente se sentó en la canoa, y rascándose

la cabeza con gran prisa, aulló en español: "¡Bueno! ¡Ajo! ¡Vía isla!"; y diciendo y haciendo volvió el rumbo hacia la isla Carlos, seguido de toda su clientela...

En lo restante del mes crucé el estrecho sin que dejara de temer a los salvajes más que a las tempestades. Al salir por el Cabo Pilar a la inmensidad del Pacífico, lo hallé en un estado por completo opuesto a su denominación, tan iracundo y revuelto, que no pude menos que exclamar en voz alta, angustiada y alzando los ojos al cielo: "¡Jesús! ¡Acordaos, Señor, de que mi barco es pequeño y débil, y este mar poderoso e inmenso!"

A pesar de todo, tendí animosamente el velamen y me lancé a desafiar las olas; pero bien pronto tuve que arriar todo el trapo, ante una tempestad desencadenada, que me arrastró de nuevo hacia la boca del Estrecho, empujándome por la mugidora extensión de las espumosas rompientes que los marinos solemos llamar *Vía láctea*. En ninguna parte del globo se muestra el mar tan alborotado y espantoso; y así bien pudo escribir el naturalista Darwin, que "no era posible contemplar la *Vía láctea* del Sudoeste de la Tierra de Fuego, sin luego sufrir pesadillas durante una semana entera".

Salvando montañas y remolinos, que a cada instante amenazaban sepultarme, penetré por el Canal de Cockburn, y pasada la Bahía de los Ladrones anclé al anochecer en una caleta abrigada, donde, rendido por la brega incesante de los días anteriores, pensé descansar, alimentarme y dormir. Esto último, sin embargo, era muy expuesto en un paraje como aquel, frecuentado de continuo por los indios. Y en tal dificultad y riesgo estaba yo pensando, cuando se me ocurrió que aquél sería el momento oportuno de utilizar las famosas tachuelas de Samblich. Asiéndome por el fondo el saco que las contenía, las esparcí y sembré por toda la cubierta, que quedó erizada de púas; y encerrándome luego en mi camarote, vestido y calzado, me tumbé en el diván, con el rifle al alcance de la mano.

A eso de la media noche, me despertó con gran sobresalto una

espantosa y súbita algarabía de aullidos feroces, exclamaciones salvajes y escandalosos chapuceos alrededor del *Spray*. Subí prontamente a cubierta, empuñando el arma, y disparé varios tiros contra las fugitivas canoas de los indígenas, cuyos hachones encendidos ofrecían, con su resplandor en plena noche, un excelente blanco. En un abrir y cerrar de ojos desaparecieron, y todo volvió a quedar sosegado.

¿Qué había ocurrido? Los salvajes se acercaron con gran sigilo al balandro, y creyéndose dueños de la indefensa nave y de sus tripulantes dormidos, se encaramaron a las bordas, blandiendo picas y garrotes. Pero, apenas saltaron sobre cubierta, sus pies descalzos sintieron las vivas, silenciosas y diabólicas punzadas de mil espíritus invisibles (que tales eran para ellos mis tachuelas); quisieron desprenderse de esas picaduras horribles, y cuanto más corrían por la cubierta, tanto más se pinchaban; hasta que por fin, lanzando aullidos desgarradores y furiosos lamentos, se arrojaron todos de cabeza al mar, en confuso tropel, huyendo a toda prisa del maléfico y encantado balandro.

* * *

Volví a salir al Pacífico, y lo encontré mucho menos alborotado que la vez anterior. Con la honda y emocionante impresión de entrar en un nuevo mundo, navegué mar adentro durante quince días, sin ver tierra ni otros seres vivientes que tiburones y algunas aves marinas.

Pasada la isla de Juan Fernández, donde algunos dicen que estuvo la imaginaria cueva de Robinsón, volví a encontrarme entre cielo y mar. Así anduve durante setenta y dos días, en la más completa soledad, de la que me alivió no poco el constante peligro de los arrecifes e islas coralinas.

En Samoa, donde toqué por fin, encontré al gran escritor inglés Roberto Luis Stevenson, regaladamente instalado en su casa de Vailmía,

y en ella fui objeto de alentadores agasajos. Zarpé, poco después, con rumbo a Australia. En el Océano Índico me detuve unos días en la paradisíaca Isla de los Cocos, y después en la de Rodríguez, donde casi me tomaron por el Antecristo.

Después me dirigí al África austral. Y allí, en la costa del Zululand, tuve otro encuentro notable: el del famoso explorador Stanley, quien elogió mi empresa con estas solas y sencillas palabras: "¡Qué ejemplo de paciencia!"

Después de doblar el Cabo de Buena Esperanza, el viaje a Santa Elena, la isla donde murió Napoleón, fué una prolongada bonanza. El gobernador de esa isla me instó a recibir a bordo una cabra, asegurándome que me haría mejor compañía que un perro. Lo creí; pero, a poco de hacerme nuevamente a la vela, noté que el animal roía las jarcias de tan buena gana, que, a seguir así, en pocos días iba a dejarme con más estragos que diez temporales. De nada me sirvió atarla, porque entonces tronchaba con los dientes todas las ligaduras. Un día que se me coló en el camarote, me hizo jirones una chaqueta y me devoró un magnífico mapa de las Antillas; y por si esto fuera poco, por la noche atentaba contra mí, arremetiéndome furiosamente a cabezada limpia. Por fortuna, en la inmediata isla de la Asunción, al acercarse un bote, la cerril y belicosa cabra saltó a él y acometió a los tripulantes; y éstos, a ruegos míos, se quedaron con ella. Cuando volví a verme solo, suspiré de alivio. Nunca como entonces he comprendido el valor de aquel famoso adagio: "Más vale estar solo que mal acompañado"...

Poco tiempo después entraba en la corriente del Cabo de San Roque, y a favor de los alisios avancé rápidamente con rumbo a mi patria, los Estados Unidos.

Todavía, después de cruzar la región de las calmas y el Mar de Sargazos, cuando penetré en la corriente del Golfo me aguardaba un último peligro: un ciclón me arrebató parte del velamen, obligándome a arriar el resto hasta que pasó la tormenta. Luego, navegando a medio trapo, me dirigí hacia Long Island. Y al acercarme al término de tan

extraordinario, largo, penoso, y al fin y al cabo feliz viaje, entoné una canción marinera que improvisé en el acto, celebrando el triunfo de mi empresa y el júbilo del regreso, después de tres años de peregrinación solitaria por todos los mares y climas del mundo.

JOSUÉ SLOCUM

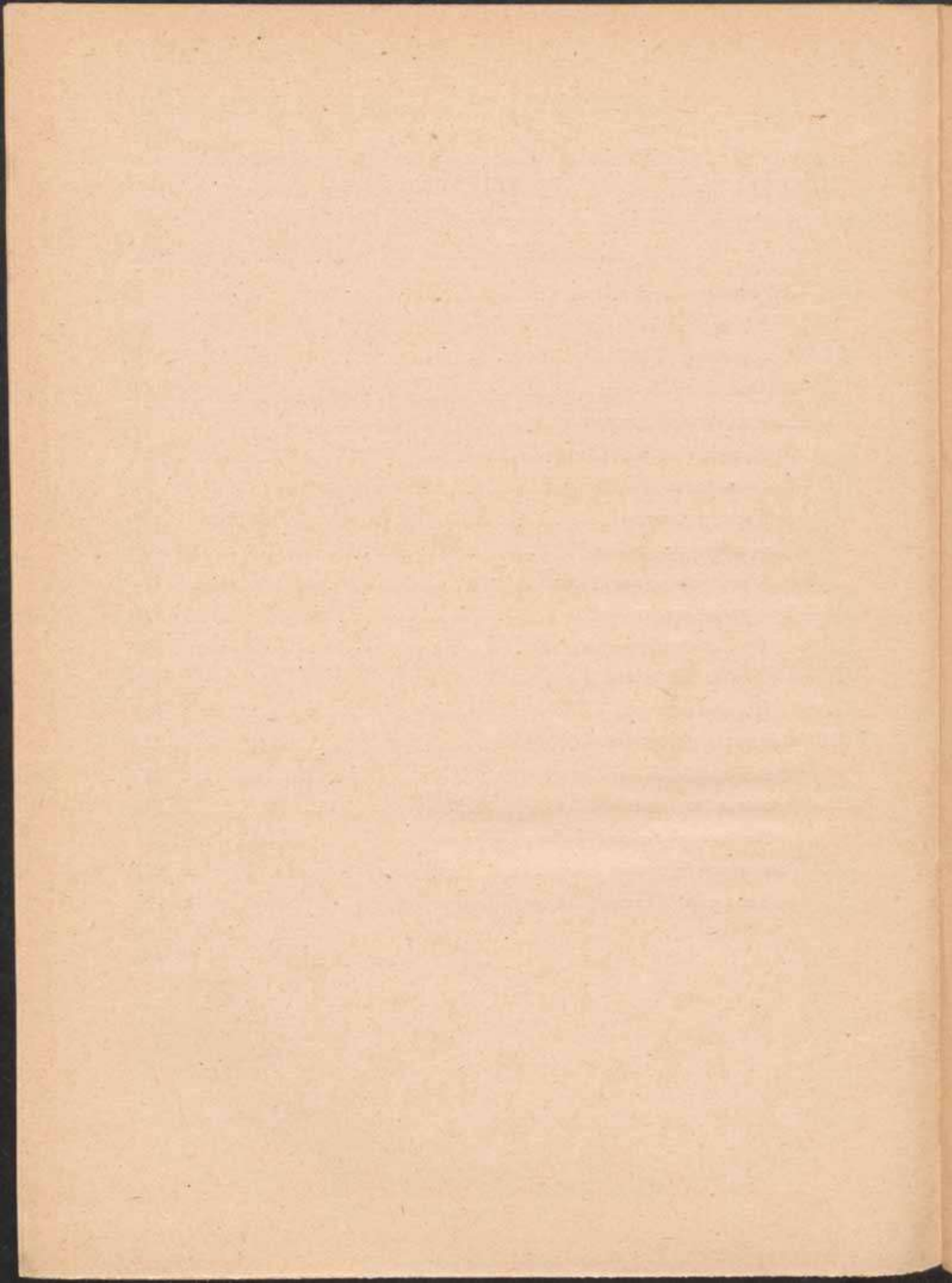
Capitán de navío mercante.

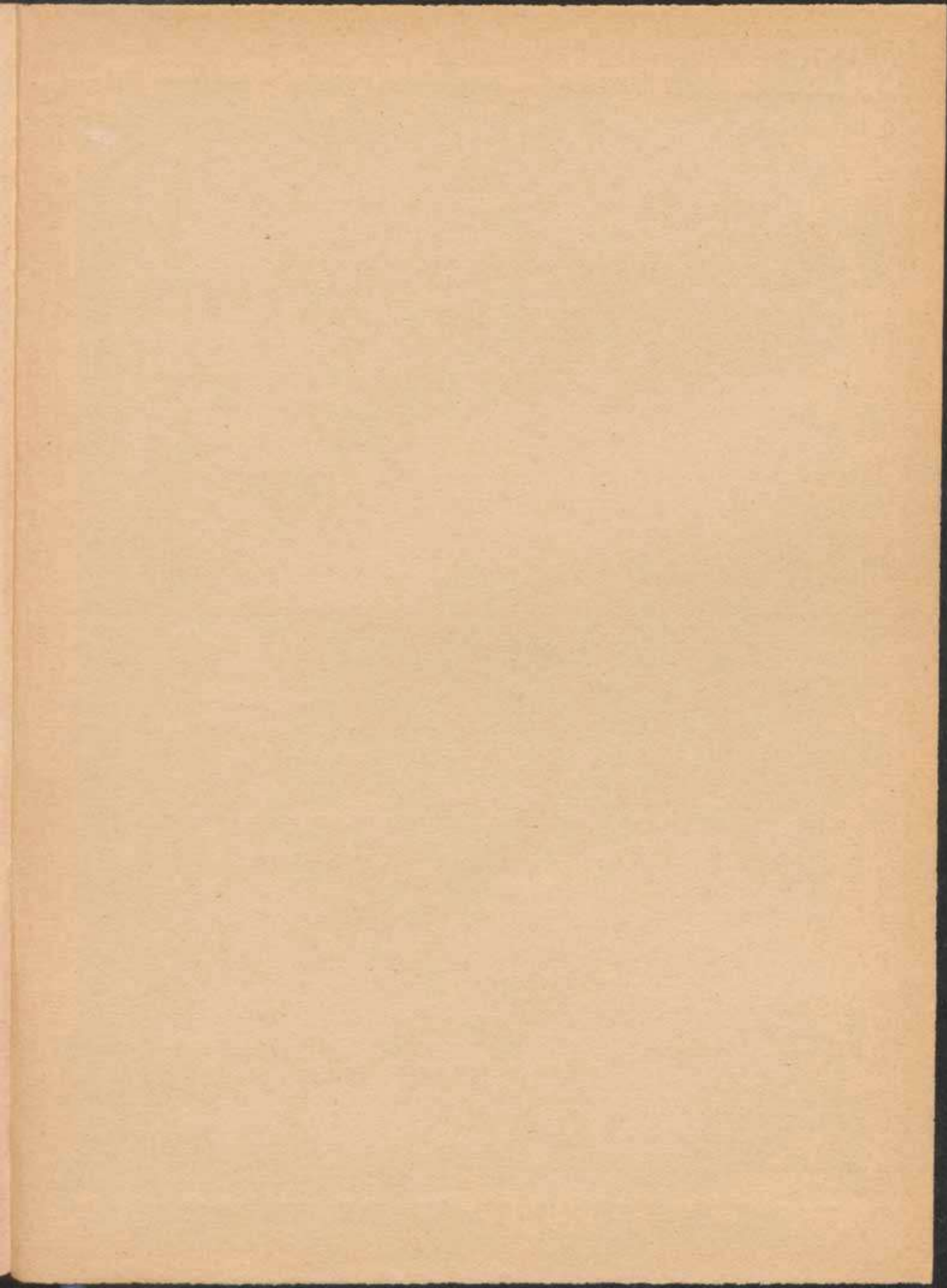
(Extracto de *La vuelta al mundo en un balandro.*)



INDICE

	<u>Págs.</u>
I.—El Hombre y el Mar	5
<i>El mar antiguo</i>	23
II.—Los caminos del Mar	29
<i>Una tarde de pesca</i>	43
III.—Los refugios del navegante	53
<i>Inauguración del Canal de Suez</i>	68
IV.—Los centinelas del Mar	79
<i>Faros y torreros</i>	94
V.—Las naves que andan	103
<i>Una visita a una galera</i>	118
VI.—Las naves que vuelan	123
<i>De Constantinopla a Jaffa</i>	142
VII.—Las naves mecánicas	151
<i>El naufragio del "Titanic"</i>	165
VIII.—Las naves de combate	171
<i>La agonía de un acorazado</i>	183
IX.—Los monstruos navales	197
<i>La muerte de una ballena de acero</i>	211
X.—Las naves de recreo	217
<i>La vuelta al mundo en un balandro</i>	229







S. A. INDUSTRIAS GRÁFICAS



SEIX & BARRAL HERMS.

