

# SELECTA

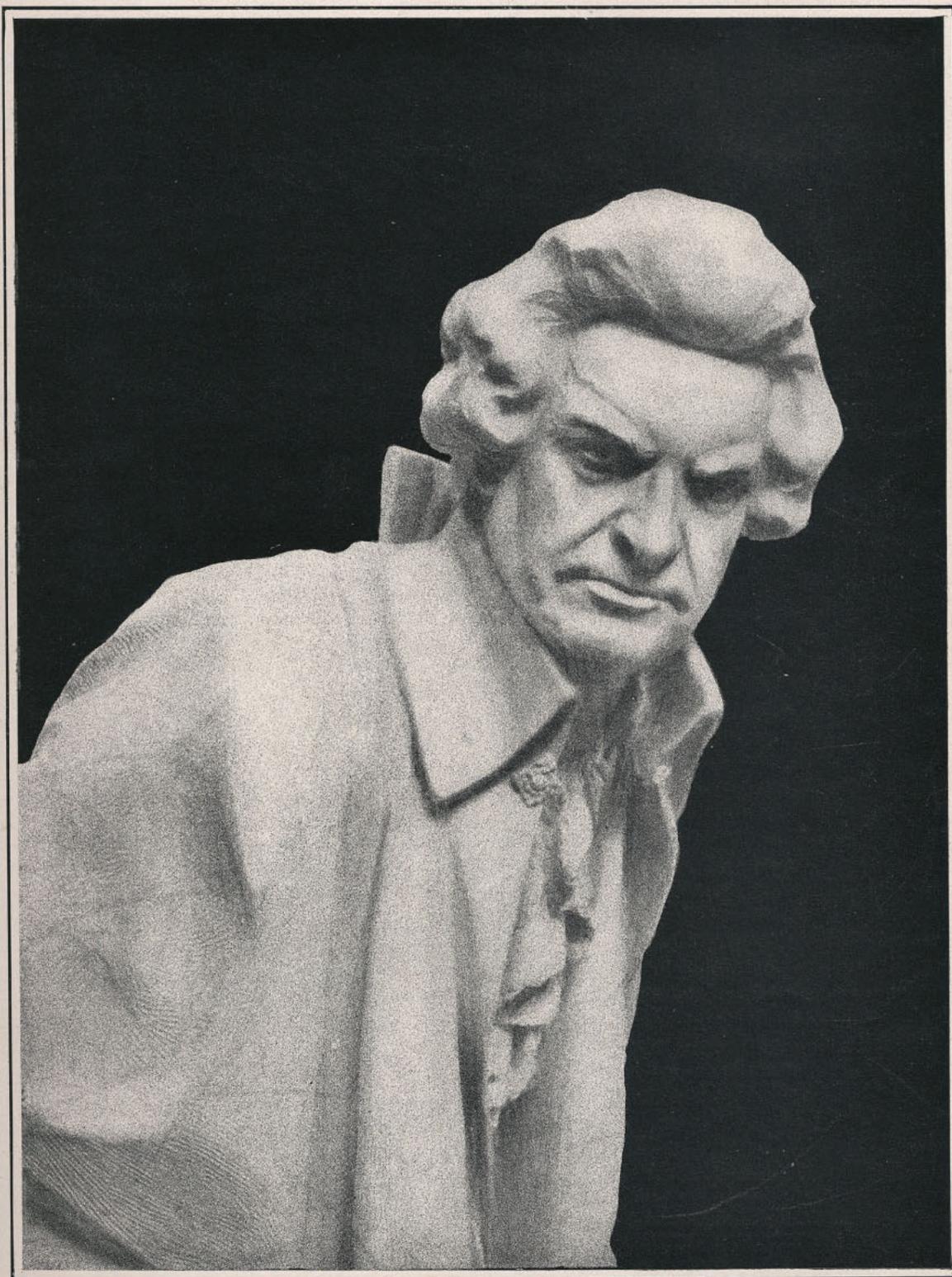
Año IV—Número 2

Santiago de Chile, Mayo de 1912

Precio: UN PESO

REVISTA MENSUAL, LITERARIA Y ARTISTICA  
Editores propietarios: Empresa Zig-Zag, Calle Teatinos N.º 666.

## ARTE MODERNO



EL BARITONO SCOTTI

ESCULTURA DE FELIPE CITARIELLO

# Hechos y Notas

**N**ADA hay más triste que un buque al hundirse en el mar, en el mar inmenso, tan traidor y tan hermoso, imponente á la vez que falso; con razón Shakespeare dijo que la mujer era pérfida como la onda, no hallando término para la perfidia sino el mar, que como la belleza femenina nos seduce á la vez y embriaga, sin que acertemos á dar con la causa de la extraña ilusión que nos perturba.

El gran poeta Lucrecio, hace veinte siglos, señaló, sin embargo, ese extraño fenómeno psicológico, en virtud del cual es uno de los grandes placeres del ser humano presenciar, desde la playa, seguro y tranquilo, el hundirse de las naves cogidas por la tempestad, en tanto que las olas, con sus espumas de amargura inmensa, salpican las estrellas; es el egoísmo, la seguridad del bienestar que nada perturba mientras otros sufren.

Mas, en esta ocasión, el mundo entero se ha conmovido con la catástrofe del "Titanic", el más gigantesco de los trasatlánticos ideados por el hombre hasta el presente, que acaba de naufragar en el primero de sus viajes. Su tonelaje era de 45.000 toneladas: tenía tres hélices accionadas por máquinas poderosísimas. Su largo era de 883 pies, con 175 de altura, desde la quilla hasta la cúspide de la chimenea.

Su tamaño colosal le permitía albergar á cinco mil pasajeros, que gozaran de cuantas comodidades era posible concebir; tenía cancha de tennis, y nueve cubiertas en la última de las cuales se había iniciado una de golf. Además había teatro, en el cual podía actuar una compañía dramática, para distraer al publico durante la navegación, que no pasaba de cinco días, pues este transatlántico era excepcionalmente rápido. Podía comunicarse con tierra á una distancia de tres mil millas, gracias á su poderosa instalación radiotelegráfica. En un buque de semejantes condiciones se vive como en una verdadera ciudad flotante, sin que nada falte á la felicidad de los viajeros, que pueden leer, al levantarse, un diario impreso con las últimas noticias del universo entero, transmitidas momentos antes por el cable. Así el viajero se mantiene en contacto con su familia, con su ciudad natal y con su patria, como si en ellas viviera, mientras se encamina á Nueva York ó á Londres, á gozar de las últimas maravillas y á contemplar los más fascinadores espectáculos. El mar le mece entre sus ondas engañosas, las puestas de sol le ofrecen su poesía encantadora, mas en el abismo se oculta el escollo desconocido y tremendo, ese escollo que viene á sorprendernos en las horas críticas de la vida, en el más engañoso de los sueños, con el más horrible despertar: tal es la existencia humana, toda forjada de imprevistos.

Hace apenas un siglo que la navegación á vapor ha comenzado á funcionar en el mundo, y ya todo nos parece viejo, á la vez que pequeños, los enormes transatlánticos que cruzan por los mares. Los españoles pretenden que fué uno de los suyos quien, por primera vez, en la rada de Barcelona trató de mover un barco mediante el esfuerzo del vapor. Esto pasaba en el año de 1535. Dionisio Papin, en Francia, empleaba también el vapor en 1707, nave-

gando el río Fulda, entre Cassel y Munden. Juan Hulls, en 1736, ponía en movimiento un barco por el estilo de los que ahora se usan. Pero ninguno de ellos consiguió generalizar la idea, haciéndola tomar por lo serio. Hasta el mismo Emperador Napoleón miró con sonrisa de desprecio á Roberto Fulton, que según las tradiciones afirman, le ofreció el medio de echar seguramente á pique las escuadras británicas mediante el empleo de los nuevos modelos que le ofrecía. Pero la vida tiene esas contradicciones extraordinarias: el grande hombre de Estado dudó del descubrimiento que á sus ojos se ofrecía y que de fijo le hubiera representado la solución de sus problemas y acaso el dominio del mundo. Y sin embargo, ya á principio del siglo, en 1802, funcionaba en el Támesis un barco, el "Roberto Dundas", movido por vapor. Pero los grandes hombres suelen fracasar por falta de fe. El célebre M. Thiers, á mediados del siglo pasado, combatió el establecimiento de los ferrocarriles en Francia porque, según afirmaba, en los días lluviosos ó en tiempo húmedo, los vagones y las locomotoras no podrían rodar sobre los rieles, girando en falso.

La navegación verdaderamente seria, al través del océano, sólo comienza en 1838, con el viaje del "Great Western", juzgado entonces un enorme trasatlántico: tenía doscientos dos pies de largo; la multitud se agrupaba á verle partir de los muelles. Su capacidad era de mil trescientas toneladas de registro; la del "Titanic", que acaba de naufragar, era de cuarenta y seis mil. La multitud entusiasmada aguardaba en Nueva York la llegada del "Great Eastern", verificada dieciséis días después de su partida de Inglaterra; ahora los vapores se demoran solamente cinco días y fracción.

En 1840 se establecía la línea de Cunard, entre el Canadá y la Inglaterra, haciéndose el viaje en catorce días, lo que era un verdadero progreso; viajábase entonces á razón de ocho millas por hora, en tanto que hoy día cualquier transatlántico anda á razón de veinte nudos por hora. Las compañías de vapores se fundaban y caían sin cesar, como la Compañía Collins. La primera compañía francesa, la Trasatlantique, fué fundada en 1861. Las Compañías inglesas la Peninsular y la Oriental, datan de 1836, y la Pacific Steam Navigation Company, data de 1847; sus navíos ejecutados en 1856, significaron una considerable innovación efectuada por John Elder.

Aún no tenemos los detalles de la tremenda catástrofe que ha conmovido al mundo entero, con el hundimiento del "Titanic", que ha perecido como los titanes cuando quisieron igualarse á los dioses, escalando el Olimpo; la soberbia humana suele tener sus castigos.

Eran cinco mil personas las que navegaban en el inmenso barco, seguras y confiadas, como si se hallaran en tierra firme. No pasaban por cierto los temores abrigados por Cristóbal Colón y sus compañeros, cuando se embarcaban para América en pequeñas carabelas, que nos parecen hoy día cáscaras de nuez, comparadas con las verdaderas ciudades flotantes que se usan en el día. Muchos de ellos pasaban sus días felices. Háblase de que entre ellos venían novios en luna de miel. La vida parecía ofrecerles sus horizontes inmensos, abiertos y dilatados, con fulgores de

rosa; muchos otros volvían de un viaje al viejo mundo, llenos de inspiraciones nuevas, fortalecido el espíritu con el espectáculo admirable del arte en sus varias fases, de las galerías de pintura, en las cuales hallamos todas las bellezas concebidas por varios siglos, de las magníficas y gigantescas catedrales, en las cuales ha encarnado el arte de la arquitectura las maravillas expresivas de sus líneas y el encaje de sus viejos ventanales y de sus ojivas góticas. Traían otros acaso la solución de problemas que la ciencia por tantos años ha buscado en vano y que de súbito descubre; otros si no la felicidad, traían la esperanza.

La noche les envolvía con sus negros ropones, cuando sobrevino el choque con inesperada roca ó con alguna montaña de hielo de esas que se llaman *icerbergs* y que vienen del Polo desprendidas como islas inmensas que flotan en la inmensidad de los mares. Vista de lejos, parecía acaso un trozo de neblina, una montaña de ensueño, más al allegarse á ella, descubrieron los pilotos que se trataba de una de esas inmensas moles movida con fuerza formidable. Horrible debió de ser la desesperación de los marinos cuando comprendieron lo inevitable del choque. La nave se hundía y sólo había botes para unos cuantos, para seiscientos sobre cinco mil; los demás debían perecer; estaba firmada su sentencia de muerte por la mano del destino.

Las mujeres y los niños partieron solos, á la espera de algún barco enviado de la costa en virtud de un radiograma que anunciaba la catástrofe. Es de concebir la desesperación inmensa de los que, desde muy lejos, ya saben que seres queridos van á perecer á tres mil millas y que no pueden auxiliarlos; la ciencia queda convertida en instrumento de suplicio. Conocer una desgracia inevitable, recorrer de súbito los velos que nos descubren los sucesos por venir ó lejanos y sentir al mismo tiempo la impotencia para luchar con las sentencias del destino debe ser suplicio que no alcanzamos á imaginarnos. Vale más no saber lo que pasa, cuando no podemos evitarlo: hay cierta dosis de felicidad en la ignorancia.

Ojalá que las naves que saueron en auxilio de los naufragos, les hallaran á todos, sin que llegara á repetirse la terrible escena del naufragio de "La Medusa", acaecido á principios del siglo pasado; hubo un momento en que el hambre produjo nuevamente escenas del Infierno del Dante: los naufragos se devoran los unos á los otros.

El mar inmenso, si tiene tempestades no conoce las entrañas: permanece imasible devorando los seres arrojados á su seno, como los dioses de la mitología antigua.

LUIS ORRÉGO LUCO