

10(439-21)



OPERACION VELA

ENRIQUE BUNSTER

EDITORIAL DEL PACIFICO S. A.



SANTIAGO 1984 CHILE

por Enrique Bunster

Un libro de viaje escrito por un escritor viajero. . . Esta es la mejor garantía de que "Operación Vela" va a satisfacer ampliamente a los lectores más exigentes. Y por añadidura, se trata de un viaje excepcional, realizado en un momento y por una ruta que difícilmente volverán a repetirse. El aroso *Esmeralda* hizo escalas en Juan Fernández, Pascua, las Galápagos, Panamá, Puerto Rico, Bermuda, N. York, Québec, Curazao, otra vez Panamá. . . El autor tiene algo que decir de cada uno de esos lugares pleróricos de historia y de belleza; cruzó medio Océano Pacífico, pasó dos veces por el Caribe, fue testigo de la regata de grandes veleros disputada entre Hamilton y el Hudson, visitó la Feria Mundial de Nueva York, penetró por el San Lorenzo hasta el corazón del Canadá.

Pero este es más que un relato. Es como el bitácora de un chileno que quiere a su país por encima de todo, y que en cada puerto de escala mira e investiga para ver si ese lugar está más atrasado o más adelantado que Chile, y cómo sería posible introducir en Chile los progresos con que va tropezando.

Es también un canto al mar y a la vida marinera. María Graham dijo que Chile tendría que ser un país marítimo o nunca sería nada; y Enrique Bunster es uno de los pocos escritores nacionales que han hecho de este "slogan" la preocupación de su vida. De sus quince libros publicados, ocho o nueve tratan del mar; y en éste que hoy presentamos parece culminar la vocación marina del autor y su fe incommovible en el destino marítimo de su patria.

De otro modo, "Operación Vela" no estaría escrito con la emoción, el colorido y la fuerza tumultuosa, como de ola sísmica, que se advierten en cada uno de sus capítulos.

10(439-21)

1.-Operación Vela.

8230

Enrique Bunster

O P E R A C I O N V E L A

Crónica del décimo crucero
del B. E. "Esmeralda"

OPERACION
VELA

Crónica del décimo crucero del
B. E. "ESMERALDA"

Impreso en Chile en
EDITORIAL DEL PROGRESO S. A.
Alameda Central, 109-
Santiago

A. E. COPIEYER & COMPANY
SANTIAGO, CHILE

Es propiedad.

Derechos reservados para todos los países.

(c) Editorial Del Pacífico, S. A.

Inscripción N° 29335.

Impreso y hecho en Chile.

EDITORIAL DEL PACIFICO, S. A.

Alonso Ovalle 766.

Santiago.

516

ENRIQUE BUNSTER

OPERACION VELA

Crónica del décimo crucero del
B. E. " E S M E R A L D A "



EDITORIAL DEL PACIFICO, S. A.
SANTIAGO DE CHILE

NOTA DE LOS EDITORES

El presente volumen reúne los artículos que Enrique Bunster envió a la prensa nacional desde el Buque-Escuela "*Esmeralda*" durante el viaje de instrucción de 1964.

El autor participó en ese crucero memorable como invitado especial del Estado Mayor de la Armada.

La recopilación que ofrecemos está tomada directamente de los originales; lo que equivale a corregir la multitud de errores derivados de la transmisión radio-telegráfica de los textos, de las defectuosas copias mecanográficas realizadas en Santiago y los inevitables errores de imprenta de los diarios.

Así, estas correspondencias escritas "al pie del mástil" recobran su exacto tenor primitivo, a la vez que conservan su brevedad y vibración periodísticas.

“Las proezas necesitan una larga y madura elaboración. Los triunfos en que se miden la habilidad, la experiencia, la pericia técnica y el coraje para luchar, no pueden improvisarse. Obtenerlos significa haber realizado una esforzada tarea previa, de la cual el triunfo viene a ser como la coronación final.

“La actuación del buque escuela Esmeralda en la carrera informal para grandes veleros que acaba de realizarse entre Bermuda y Nueva York, llena de satisfacción al país.

“En dicho torneo participaron veleros de naciones tan importantes como Dinamarca, España, Estados Unidos y Noruega, lo que importaba una competencia entre las mejores marinas del mundo. Una victoria, en tales condiciones, adquiere resonancia mundial y evidencia que la preparación de la tripulación que representó a nuestro país está colocada en los niveles internacionales más altos”.

EL MERCURIO de Santiago,
primer editorial del 13 de julio
de 1964.

“ESMERALDA”

Desplazamiento: 3.379 toneladas.

Eslora: 94,10 metros.

Manga: 13,10 metros.

Calado: 6,79 metros.

Puntal: 8,69 metros.

Motor: Fiat Diesel, 1.500 H.P.

Velocidad a motor: 10 nudos.

Velamen: 3.000 m².

Velocidad a vela (record): 18 nudos.

Al Norte por el Weste

El décimo viaje del *Esmeralda* coincide con dos acontecimientos resonantes: la Feria Mundial de Nueva York y la "Operación Vela". De ahí la despedida apoteótica del buque escuela, que zarpó de Valparaíso aclamado por una muchedumbre y saludado con bandas de música y revoloteos de helicópteros. No es cosa de todos los días que un barco chileno se haga a la mar para competir en una regata de veleros de alto bordo, cruzando de Bermuda a Nueva York, para exhibirse después ante cientos de miles de espectadores en el puerto más grande del mundo.

En las primeras escalas del viaje, Juan Fernández y Pascua, el buque fue abordado por lanchadas de curiosos que iban a desearle buena suerte. Un pescador de langostas tenía hecha una manda por la victoria de la Dama Blanca. En Hangaroa, una tahitiana aseguró: "Triunfará porque es el velero más lindo que hay en el mar".

Nuestro bergantín-goleta de cuatro palos es un espacioso yate de instrucción dotado de calefacción, planta evaporadora de agua, enfermería, gabinete dental, lavandería, peluquería y sastrería. Es el sexto barco chileno de este nombre a partir de la hazaña inaudita de Cochrane y sus niños, que en quince minutos capturaron la *Esmeralda* del virrey del Perú protegida por trescientos cañones.

En la era de los cohetes espaciales, nuestra nave va atravesando el océano como un fantasma del pasado. Su casco blanco y su pirámide de lonas infladas se deslizan reflejándose en el azul de anilina del Pacífico. Un cuadro soberbio que nadie tiene ocasión de admirar en esta ruta solitaria.

¿Dónde no estuvo la sexta *Esmeralda*? Tahití, Pearl Harbor, Samoa. Yokohama, Sydney y San Francisco están registrados en su bitácora, lo mismo que Balboa, Guantánamo, Canarias, el Pireo, Estambul, Alejandría y Río de Janeiro. Unas 140.000 millas de agua y espuma han pasado debajo del cóndor de su mascarón de proa.

Cincuenta y seis cadetes y cincuenta y dos grumetes reciben su enseñanza práctica en este viaje de cinco meses. De la mañana a la noche, los futuros marinos están ocupados con sus instrumentos de navegación, o en maniobras de boga y "hombre al agua", o reunidos en clases y conferencias culturales, o cazando o cargando velas. Es sorprendente ver que los grumetes trabajan en cubierta mientras que los cadetes lo hacen sobre las vergas, bamboleándose en la altura. El comandante Weber ex-

plica que de esta manera se inculca en los marineros la admiración y el respeto por los que mañana serán sus jefes.

En la Armada nacional no existen privilegios. Tan cierto es, que los grumetes pueden llegar a convertirse en oficiales siguiendo cursos extraordinarios. Se les llama "oficiales de mar" y alcanzan en el escalafón hasta el grado de capitán de navío. Decenas de muchachos de cuna humilde han aprovechado esta franquicia admirable, demostrando la capacidad ascensional de nuestro pueblo dentro de un régimen de igualdad y estímulo. A bordo tenemos a un sargento que pasa sus noches estudiando contabilidad. Un día dará el gran salto del mérito y llevará los galones de un oficial de mar contador.

El comandante

Don Pablo Weber Munnich, capitán de fragata, manda su buque con el aplomo que le da su experiencia envidiable. Estudió táctica antisubmarina en el portaviones *U. S. Hornet*. Como navegante velero participó en un famoso viaje de la *Lautaro* (comandante Young), con noventa días en la mar, una comida diaria, un mes sin fósforos y varios casos de escorbuto.

Observando la etiqueta naval, come solo..., pero de tarde en tarde sienta a su mesa a algún invitado y le refiere un centenar de anécdotas náuticas. Pasea por cubierta como uno de tantos. Si los capitanes antiguos hubiesen sido como él, jamás habría habido un motín. Le oí decir: "El mar es mi razón de existir. Cuando me re-

tire tendré que seguir flotando de alguna manera, como práctico o mandando un pesquero”.

Quiere al *Esmeralda* como si fuese suyo. Cuenta que una vez, entre Rapa Iti y Rapa Nui, corrió con viento huracanado a 18 nudos. Cuando le pregunté qué probabilidades tendría en la regata Bermuda - Nueva York, me dijo: “Puede ganar el más veloz, pero también el que disponga de los mejores pronósticos de vientos”.

Mientras tanto, se emplean los procedimientos clásicos. Al cabo de tres días de calma, hallándonos entre Más Afuera y Sala y Gómez, el contra maestre Juan Aguilar pidió viento sometiendo al buque a la pena de azotes. Un verdugo de facha piratesca descargó diez latigazos sobre el mástil de mesana. Horas después sopló la brisa y fue izado el velamen en medio del concierto de pitos de maestres y tenientes.

Los pitazos reemplazan a las voces de mando; y cuando hay maniobra general simultánea en los cuatro palos, vergas y bauprés, el buque resuena como una pajarera al amanecer. ¡Chincoles, canarios, zorzales y jilgueros tocando la Sinfonía del Velero a Todo Trapo!

Escala en la Isla de Pascua

A mil millas de distancia de Pascua se acerca un manutara. ¿Cómo hace el pájaro de la suerte para orientarse en el vuelo de regreso...? Es un misterio que viene a saludarnos desde la isla misteriosa.

También nos manda un emisario el islote de Sala y Gómez: el ave negra llamada *makohe* en pascuense; volátil tan pesado que sólo con fuertes vientos puede sostenerse en el aire. A este planeador oceánico le llamó la atención el cóndor dorado que adorna el asta del pabellón del buque. Se vino sobre él y le asestó tres re-cios picotazos. Como no obtuviese respuesta, huyó desconcertado y no volvió a dejarse ver.

Sala y Gómez (en polinesio *Motu Torema Hiva*) es un peñón de 700 por 400 metros, situado a trescientas millas al E. de Pascua. Desprovisto de agua y capa vegetal, es un desdichado roquerío que asaltan las olas con intención de demolerlo. Lugar maldito, inspiró sin embargo al ilustre Adalbert von Chamisso, cuyo poema *Sala y Gómez* es clásico en Alemania. Como la fuerte resaca lo hace inabordable, seguimos de largo y debo atenerme a la descripción de nuestro dentista Yusef Ama-



Isla de Pascua. El doctor Jenaro del Barrio en acción.
(Dibujo y gentileza del mayor José Feliú).

do, que en viaje anterior logró desembarcar: “En el islote vive una nube de pájaros, que teníamos que ahuyentar a palos para abrirnos camino. El torreón más alto de este pedrerío se eleva a treinta metros; y la parte llana es tan baja que el mar pasa por encima en los temporales, dejando pozas y hasta peces tierra adentro”.

Sorpresa en Pascua

Navegamos sobre dos mil millas para llegar al último fleco de la patria. El 13 de mayo estamos bordeando la tierra verde, de placidez femenina, que enamora a soñadores y arqueólogos. Mirándola por el norte, frente a la playita de Anakena, recuerdo las palabras de un embajador italiano: “En Europa se conoce a Chile por Claudio Arrau, Gabriela Mistral y la Isla de Pascua”.

A poco de fondear vemos una escena sorprendente: se iluminan las calles y casas de Hangaroa, el muelle de Hangapiko y las antenas de la radio de Mataverí! La luz eléctrica ha llegado al reino del Padre Englert. Es la primera novedad que me sale al encuentro, como prueba de que fructifican los esfuerzos de la administración naval por acelerar el progreso de la isla. A iniciativa suya se han contratado servicios especializados de la Universidad de Chile, Corporación de Fomento, Ministerio de Agricultura, Dirección de Vialidad y Empresa de Comercio Agrícola. La conquista decisiva es la de la CORFO, que encontró agua dulce en el tercer sondeo practicado por sus ingenieros.

Como en los Mares del Sur

Durante los dos días que el buque escuela estuvo al ancla, los pascuenses no cesaron de abordarlo en sus botes (algunos de ellos motorizados), y las cubiertas del navío cobraron la animación de un mercado flotante. Estatuillas, bastones, collares de conchas, trozos de coral, piñas y racimos de plátanos salían de las bolsas de lona para cambiarse por camisas, jabones, cigarrillos y zapatos. El dinero no tiene aceptación en este rincón feliz, en esta esquina de Polinesia amparada por el pabellón chileno. A ratos parece un sueño que el Ombligo del Mundo sea nuestro con sus tesoros prehistóricos, con su leyenda fantástica, su porvenir imprevisible y su raza exótica. ¡El único país latinoamericano con una posesión en Oceanía!

Durante estas cuarenta y ocho horas la isla hierve de actividad y de contrastes. Ocho o nueve *jeeps* y un par de tractores de remolque corren transportando al capitán Romero con su curso de cadetes; y un número incalculable de caballitos galopan montados por marineros que llevan al anca a sus *vahine* de vestidos multicolores. En la plazuela de Hangaroa hay retreta y cueca; en la residencia del gobernador (comandante Jorge Portilla) se sirve un almuerzo al aire libre donde triunfa Tila la tahitiana con sus canciones y danzas *tamuré*.

Ver para creer

En el *jeep* del señor Nicolai, funcionario de la CORFO, nos vamos isla adentro. Pasamos por la calle mayor

de la aldea y divisamos nuestra gaviota de cuatro mástiles a través de las plantaciones de plataneros. En diez años la forestación se ha multiplicado. El señor Nicolai confía en que los sondajes dotarán a Pascua del agua necesaria para convertirla en un vergel subtropical, regado los doce meses del año. Este recurso, unido al del futuro aeropuerto, transformarán la isla, un día u otro, en lo que debe ser: el nuevo centro turístico del Pacífico, que ha de darnos provecho y prestigio exterior. Para los escépticos agregaré este dato: la CORFO tiene ya en vista la posibilidad de construir una hostería en la bahía de Anakena.

Toda la actividad actual conduce a estos fines. La Universidad ha restaurado un *ahu* con sus siete estatuas colosales. En la cantera del Rano Raraku fue reconstruida una casa-bote, y un *moai* de once metros acaba de ser desenterrado. Por el extremo norte se ha plantado un bosque de cien mil eucaliptos y macrocarpas, y veinticinco mil se preparan en los viveros de Vaitea, del Ministerio de Agricultura. Pero la mayor sorpresa vegetal son los cuatro mil cocoteros tahitianos introducidos por los cadetes del *Esmeralda* en 1960, y que ahora crecen con vigor detrás de la playa de coral de Anakena.

Al llegar a esta caleta encantadora vemos al doctor Amado bañándose en el mar tibio, a cien metros de la orilla y con el agua a la cintura... ¡Natación veraniega en pleno mes de mayo: esto es Pascua!

Desde luego, queda mucho por hacer: el nuevo hospital (urgente), el pequeño molo de Hangapiko, el mejoramiento de los caminos, la extracción de los pedregales volcánicos. Y un serio problema tendrá que ser re-

suelto: el estímulo al trabajo. Mi convicción es que el isleño no es perezoso; trabajará cuando cesen los regalos del continente y cuando tenga en qué invertir su salario. Falta una tienda de cosas útiles e inútiles. Aprendí esto en Tahití, donde los indígenas gastaban su dinero en refrigeradores sin tener corriente eléctrica, en pianos que no sabían tocar y en catres que no usaban porque dormían en el suelo. La Empresa de Comercio Agrícola podría empezar a menor escala con máquinas de coser, bicicletas, juguetes, equipos de buceo, zapatos de charol. . .

Un almuerzo en la cámara del comandante pone término a la provechosa visita. El padre Englert y las señoras reciben banderines o ceniceros con la stampa del buque. Donde va, el *Esmeralda* deja un recuerdo grato.

Largamos velas justo cuando las luces de Hangaroa comienzan a titilar a lo lejos. Muchas horas después los hombres suben todavía a cubierta para mirar hacia esa sombra que se va perdiendo en la noche.

En los camarotes flota el aroma de los plátanos dulces y nos miran las estatuillas de ojos desorbitados.

El 21 de Mayo entre mar y cielo

Privilegio emocionante es conmemorar el 21 de mayo a bordo de un buque llamado *Esmeralda*. Trescientos compatriotas reunidos por el azar en medio del océano, en aguas de nadie, recordamos el más alto poema de coraje que unos cañones y unas espadas hayan escrito para la historia naval del mundo. Locura sensata, matanza vivificante, hundimiento hacia arriba, el combate de Iquique dejó la proa del país orientada para siempre hacia el honor y la gallardía. Pasarán los siglos y permanecerá el destrozado barco yéndose a pique con sus cuatro banderas clavadas en el asta y en los mástiles; el cañonazo a ras del agua, el remolino de espuma y sangre, y lo que quedó flotando: hombres, gorras, un tambor, salvavidas, una caja de violín. Y en el otro buque, el fabuloso Capitán ascendido desde el suelo a Comandante en Jefe Eterno de toda escuadra que Chile pueda poner a flote.

Ese ejemplo sin ejemplo trascendió como lección indeleble a la vida cívica, al plano terrestre, a los tiempos de paz. Cumplir con sacrificio es divisa suprema en la batalla de vivir; de ahí que el combatiente de Richard

Strauss en *La vida de un héroe* no sea un guerrero, sino el hombre común que combate en el taller, en la oficina o en la fábrica, y cuyo único destino es caer peleando.

A las 08.00 horas se iza el pabellón de combate en el pico del mesana. La sexta *Esmeralda* está a medio empavesar: fiesta y duelo a la vez. La dotación viste tenida blanca, luciendo medallas y condecoraciones; oficiales y cadetes, de espada y guantes. La bandera vuela por alto en su driza, saludada con honores de guardia militar, banda de guerra y veintidós tiros de cañón. Luego el comandante Weber pronuncia su alocución de rigor. Una frase suya queda vibrando en el micrófono: "... esa bandera que bajó a regiones profundas para cubrir los leños de la *Esmeralda*, es la expresión más excelsa de una consigna cumplida". La compacta dotación escucha como fascinada y sin otro movimiento que la ligera flexión de piernas con que contrarresta el balance del velero. Sólo dos hombres no oyen el discurso: los timoneles que manejan la enorme rueda de gobierno con su atención concentrada en mantener el rumbo. Cuando a las 08.30 dice su misa de campaña el capellán Mario López, la rueda del timón continúa girando a sus espaldas; y ahora parece que simbolizara la redondez de la Eternidad y los rayos del Poder Divino.

Toda la jornada está programada. A las 12.05, vino de honor en la toldilla. A las 12.10, un cañonazo que recuerda al de Riquelme en el instante en que la corbeta irrendible se hundía. A las 12.30, almuerzo de camaradería en los cinco comedores engalanados. Alternan oficiales, marineros, cadetes, suboficiales, grumetes y clases. En la cámara de popa están don Pablo Weber, el capi-

tán Yusef Amado, los aspirantes Díaz, Torres y Fernández, el suboficial Díaz, el sargento Cornejo y los cabos Pino y Soto. Me sientan a la mesa del comandante, y esta distinción ya no me sorprende, porque todo el viaje ha sido una demostración de afecto para con este periodista *in partibus in fidelibus*.

Adorna la cámara un óleo firmado por Raúl Mantecola: asombroso retrato del Héroe, el más verídico y sutil que yo haya visto. Está de pie, de medio cuerpo, apoyado en el codo y como mirando dentro de sí. Siempre me ha parecido su rostro el de un pensador, de un poeta o un santo. Acaso sean estos tres dones combinados los que produjeron su temple inaudito, su imperturbable clarividencia y su mística adhesión al deber...

Imposible, en esta fecha, evocar a ese hombre providencial sin asociarlo a su barco. Pero, ¿cómo era la *Esmeralda*? Curiosamente, sólo conocemos su figura exterior, pues no quedaron planos ni gráficos de sus cubiertas, puentes ni cámaras. El grabado que ilustra el libro de Silva Palma motivó la crítica del almirante Wilson, sobreviviente de Iquique. Respondiendo a sus reparos, el autor explicó: "Los escritores debemos adornar los hechos históricos sin faltar a lo esencial. La fotografía que yo utilicé da una idea apropiada de lo que eran la cubierta y baterías de una corbeta de la época".

Lo que más se aproxima a la verdad son los modelos ejecutados por el maestro de maquetas navales, don Carlos Finsterbusch, precisamente por la ayuda que tuvo del ilustre veterano. Apoyado en su memoria prodigiosa, Wilson rectificó múltiples detalles y quitó y agregó con su propio lápiz. Sobre estos planos modificados, Finster-

busch construyó sus tres pequeñas *Esmeraldas*: la del Museo Histórico Nacional, la de Benjamín Subercaseaux (cedida al Centro de ex Cadetes y Oficiales) y la del malogrado coleccionista Renato Menare.

Entre recuerdos, músicas marciales y brindis transcurre nuestro 21 de mayo vivido en altura y profundidad. Al ponerse el sol descende sobre cubierta la bandera de combate. A las 20.15 horas el teniente O'Ryan descorre las cortinas del teatro improvisado y comienza la velada que presenta el Departamento de Maniobras. Salvas de risa celebran los telones de fondo pintados por el capitán José Feliú, un militar que pudo ser un genio de la caricatura. En una de éstas se ve a la estatua de la Libertad, premunida de la bandera de llegada, otorgando la victoria al *Esmeralda* en la regata a Nueva York. Entre bambalinas se aprestan a salir a escena los músicos, los mimos, los cantores y el tony desternillante encarnado por el cabo Pedro Pino.

Una corona de fuego para la fragata "Lautaro"

El 24 de mayo, a las 20.00 horas, se conmemoró a bordo la pérdida de la *Lautaro*.

Los amantes del mar no pueden haber olvidado a aquella fragata de seis mil toneladas y cuatro palos, que precedió al *Esmeralda* como buque de instrucción a vela. Había llegado a Chile con el nombre de *Priwall* y bandera alemana, y era el penúltimo de los navíos "P" de la casa Laeisz de Hamburgo, que por espacio de ochenta años operó con una flota de veleros dedicada al transporte de salitre vía Cabo de Hornos. A bordo de la romántica *Priwall*, remolcada fuera del mar territorial, los residentes alemanes sufragaron durante la elección en que Hitler y von Hindenburg se disputaban el poder. Sorprendida por el estallido de la segunda Guerra Mundial, quedó internada en aguas chilenas y contribuyó al ornato de Valparaíso en esos días en que aún había pontones y grúas a vapor. Poco tiempo después, Alemania resolvió donar el buque a la marina nacional; y en vista de que la ley no permitía la cesión gratuita de gobierno a gobierno, se concertó una compraventa pro forma y el

embajador von Schoen vendió el barco en la suma de diez pesos moneda corriente.

Velero neto, sin máquina auxiliar, la *Priwall* se alumbraba con faroles de parafina y la tripulación demoraba dos horas en levar el ancla accionando el cabrestante a mano... Convertida en buque escuela, rebautizada con su nombre indígena y pintada de blanco, ganó rápida fama en los puertos del Pacífico. Sus entradas a la bahía de San Francisco, pasando bajo el puente con todo el paño al viento, fueron captadas por las cámaras de los noticiarios y por los ojos de cientos de miles de espectadores. En una de estas escalas californianas se encontró con su gemela la *Pamir*, que navegaba bajo los colores neozelandeses. La *Lautaro* era nave andadora, pero una vez se tomó tres meses para ir de Tocopilla a Valparaíso. Decenas de anécdotas de esa travesía puede contarnos ahora el entonces subteniente Pablo Weber. Entre otros percances, chocaron con una ballena dormida. Habiéndose acabado los fósforos, encendían los cigarrillos en un tubo incandescente de la radio, cuyo vidrio quebraron de un martillazo. El comandante, don Arturo Young, era un jefe original y ejecutivo. Llevaba una carabina en el puente para tirar contra tiburones y pájaros carneros. Al declararse un temporal repentino, no perdía tiempo en cargar el sobrejuanete en peligro; disparaba a la lona y el ventarrón hacía lo demás, reduciéndola a hilachas en unos minutos.

Nadie hubiera podido imaginar que esa nave espléndida tendría un final trágico. Sus admiradores tardamos en aceptar la noticia de los tabloides el 28 de febrero de

1945: "La *Lautaro* incendiándose en alta mar, a 400 millas de Pisco".

Viajaba al mando del capitán de fragata Alejandro Salinas San Román, llevando como instructor de guardiamarinas a don Carlos Costa Francke. Eran en total trescientos sesenta hombres, que se preparaban a celebrar el paso del Ecuador. La bodega transportaba un cargamento de salitre destinado a los Estados Unidos. El flamante motor Diesel, colocado en San Francisco, descansaba esa mañana para que el velamen aprovecharse la brisa favorable... De pronto, a las 11.20, el grito de alarma: "¡Fuego en la bodega!". Salía humo por una cachimba próxima al palo de proa. Un minuto de aturdimiento, de carreras, vocerío y confusión. Luego las órdenes tajantes, el toque de zafarrancho general y las rápidas medidas para presentar combate al siniestro. Los barriles con agua salitrosa, único elemento extinguidor del nitrato inflamado, estaban junto a las amuradas. Mientras eran arrastrados para conectar las mangueras, fue levantada la tapa escotilla y la gente bajó a la bodega en tropel. Iba en este grupo el grumete de mar Roberto Álvarez, ahora sargento del *Esmeralda* y lacónico narrador del desastre. Formando una cadena de brazos comenzaron a trasladar los sacos a cubierta, en la tentativa de abrirse camino hacia el foco del incendio. De repente la bodega ardió como un infierno. El marinero Cornejo salió dando alaridos, quemado entero, y se arrojó de cabeza al mar. Dos cabos se lanzaron al agua y lo tendieron sobre un par de salvavidas; lo que no impidió su muerte horrorosa. Adentro de la bodega quedaban asándose vivos el segundo comandante García, los

tenientes Navarro y Frodden, cinco guardiamarinas, un suboficial, dos cabos, cuatro marineros y cuatro grumetes. El fuego se desparramó por la cubierta, haciendo arder la brea del piso, e invadió en un instante la otra bodega. De paso se propagó a las velas, que se consumieron en una vorágine de llamas y chispas. Quemados los aparejos, las pesadas vergas de acero cayeron con estruendo hacia babor, escorando el buque. Sin perder la serenidad, el telegrafista lanzó el SOS indicando la posición. Entre tanto, sólo habían conseguido arriar un bote, dos balsas y el motor del comandante, porque las grúas no pudieron ser utilizadas. Este precario equipo de salvamento fue remolcado por el motor a una milla de distancia y luego amarrado para prevenir su dispersión. De los trescientos cuarenta náufragos, sólo unos pocos podían permanecer en las embarcaciones, turnándose y teniendo preferencia los heridos; el resto debía aguantarse nadando alrededor, en ese mar frecuentado por los tiburones. Para colmo, no tenían agua ni víveres suficientes, ni protección contra el sol implacable. Así resistieron cuarenta horas entre maldiciones, silencios y sollozos por los camaradas desaparecidos, mientras el buque humeaba a lo lejos, hasta que llegó a recogerlos el vapor *Río Jachal*.

Esta desgracia que enlutó a la Armada y consternó al país, es la que inspiró el acto conmemorativo cuando el *Esmeralda* cruzaba el paralelo donde la *Lautaro* terminó su carrera. El comandante Weber mandó tocar una señal de corneta en recuerdo del barco infortunado. Pronunció después unas palabras de homenaje a las vícti-

mas, que perecieron en sus puestos cumpliendo órdenes; y recordó el impecable salvataje que permitió preservar todas las vidas rescatadas. Por último ordenó al sobreviviente Roberto Alvarez echar por la borda una corona de jarcia y lona empapada en bencina. El aro de fuego quedó danzando sobre la estela que nuestro casco desarrolla en su camino a las Galápagos.

Tres hombres del “Esmeralda”

Navegamos con todo el velamen cazado, corriendo a diez nudos bajo el soplo constante del alisio, entre crestas de espuma y chubascos tibios. La escora sobre babor convierte mi mesa de trabajo en un deslizadero: máquina de escribir, cenicero y papeles coinciden en su tendencia a abatir hacia el Weste. Con todo, esta faena en declive es hoy especialmente grata. Los apuntes que tengo a la mano son la documentación de tres pequeñas biografías del *Esmeralda*, tres destinos singulares que escogí en esta abigarrada población viajera. Distintos unos de otros, los *curriculum vitae* se asemejan en su contenido medular: la vocación irresistible que hizo a estos tres chilenos dejar la seguridad terrestre por la existencia movедiza y aventurada, más idealista que ambiciosa, de las profesiones navales.

Vale la pena conocerlos.

El contramaestre Juan Aguilar

Lo conocí el día que mandó azotar el palo mesana pidiendo viento. Ya he contado que la Operación Látigo tuvo pleno éxito (y la experiencia enseña que no falla

casi nunca). Después he conversado con este hombre de estatura mediana y carácter amistoso, en cuya sonrisa brilla un conspicuo diente de oro. Tiene 45 años de edad y lleva veintisiete sirviendo en la Armada. Ingresó a los 18, como conscripto, y en calidad de grumete se enroló a bordo del acorazado *Almirante Latorre*. Ascendió con la seguridad con que sube todavía a las cofas y vergas. El 99% de su carrera la hizo con calificación óptima. En horas libres estudió inglés y “un poquito de francés”. Marinero, cabo, sargento, suboficial y ahora contra maestre de cargo, es el hombre de mayor experiencia a bordo. Instructor práctico de grumetes, motes y gamas, es también, a veces, consultor del comandante: “¿Aguantaré tanto viento esa vela, contra maestre?”. “Aguanta, señor; y cuando se ve afligida, ella misma avisa”.

Pero el prestigio de Aguilar proviene de un hecho extraordinario: ha cumplido seis viajes al extranjero en el *Esmeralda* y está realizando el séptimo. Tiene unas 95 mil millas navegadas en el velero, y podría jactarse de ser uno de los compatriotas que mejor conoce la geografía práctica. Ha estado en Juan Fernández, Más Afuera, Sala y Gómez, Pascua, Galápagos, Callao, Bora-Bora, Pago-Pago, Sydney, Wellington, Auckland, Hawaii, Victoria, Seattle, San Francisco, San Pedro, Acapulco, San José, Acajutla, Corinto, Buenaventura y Guayaquil . . .

¿Cumplirá su anhelo de hacer el octavo viaje, para conocer Alemania? Nadie puede saberlo, pero si la jefatura le concediese esta merced especial, en mérito a tantos años de trabajo y lealtad, veríamos el diente de oro de Juan Aguilar brillando en la más ancha sonrisa de júbilo.

El teniente cirujano

Jenaro del Barrio

Niño de catorce años, Jenaro del Barrio vio convertirse en realidad su primordial aspiración: ingresar a la Escuela Naval. Suele decirse que a esa edad no se sabe bien qué es lo que se desea; pero este chico lo sabía: quería ser un día oficial de marina.

Cursó el primer año con notas sobresalientes; pero a mediados del segundo cayó enfermo. Diagnóstico: poliomielitis. Sus piernas y brazos quedaron inertes como los de un muñeco de trapo. Y su aparato respiratorio estaba gravemente afectado. Lo llevaron a Santiago para colocarlo en el pulmón de acero. En un año de penoso tratamiento lograron salvarlo; pero nunca volvería a ser el de antes. Reingresado a la Escuela Naval, sus calificaciones comenzaron a declinar. No podía resistir los ejercicios ni las marchas. Cursaba el tercer año cuando el director lo llamó y le habló con franqueza: debía retirarse.

Si Jenaro lloró, no lo dice ahora; pero tiene que haber llorado. El más varonil de los hombres se derrumbaba al ver frustradas sus ilusiones.

Debe de haber tenido entonces la misma fisonomía de hoy: el aire plácido, la mirada contemplativa y la vaga sonrisa franciscana.

Cuando todo parecía perdido para él, su voluntad ardió en llama milagrosa y se propuso demostrar de cuánto era capaz. Estudió en seis meses los tres años de Humanidades que le faltaban; rindió el bachillerato, entró a la Escuela de Medicina de Concepción y completó los

seis años en la Facultad. Listo para hacer el año de práctica, se presentó en las oficinas de la Armada... Lo admitieron con el grado y sueldo de grumete, para trabajar en el Hospital Naval. Al recibir el título de cirujano ascendió a cabo; poco después obtuvo los galones de teniente 1º de Sanidad.

Así triunfó Jenaro del Barrio, así realizó el sueño de su infancia: ser un día oficial de marina. Embarcado en el transporte *Piloto Pardo*, viajó a la Antártida. De regreso fue trasbordado a la escuadra activa. Hoy navega en el *Esmeralda* con destino a los Estados Unidos y Canadá, velando por la salud de trescientos hombres confiados a su abnegación y a su ciencia.

El suboficial cocinero
Anibal Agurto

Desde antes de embarcarme yo estaba informado de que iba a disfrutar de cierto plato dominguero que a bordo preparan con arte famoso. Pronto comprobé la veracidad de la información, y algo más: que la exquisitez culinaria de los domingos se repetía los jueves. Experimenté la necesidad de ver cómo preparaban el pino, las cebollas y demás ingredientes, y cómo hacían la masa de pastelería que envuelve el contenido. Un cocinero de porte mediano, nariz aguda y ojos claros, me hizo saber que la producción habitual era de veinticinco docenas. "Porque en el buque, señor, se sirve igual comida para todos, de capitán a paje".

El que así hablaba era el suboficial Aníbal Agurto, jefe de cocina de 41 años, natural de Talcahuano y con esposa y cuatro hijos residentes en Viña del Mar.

Decidí que tenía derecho a ser el tercer hombre de esta crónica. En posterior entrevista me contó que inicialmente había sido pastelero (cosa que yo sospechaba) y que durante doce años sirvió en casa de los almirantes Carmona, Santibáñez, Neumann, Gatica y Navarrete, y en el Parque Naval de las Salinas. Viajó en el *Pinto*, a Europa, en 1953; más tarde, en el petrolero *Almirante Montt*, alcanzó hasta Curazao. Ahora lo tenemos en el bergantín-goleta viajando una vez más y explicándome a este propósito: “Es un sacrificio, señor, a pesar de todo lo que me gusta la vida del mar: el sacrificio de estar meses sin ver a los míos. Pero así gano más para ellos y puedo tener a mi niña mayor estudiando para profesora”.

Primer desembarco en las Galápagos

Con diecisiete días desde Pascua llegamos a la isla Floreana a las 08.00 horas del 29 de mayo. Es la primera escala en tierra extranjera y parece que aquí empieza realmente el viaje. El cielo desteñido y el mar muy azul, con fosforescencias nocturnas, tuninas y peces voladores, anunciaban desde hace días la proximidad del archipiélago ecuatorial y ecuatoriano. Sin embargo, en la tropical latitud $1^{\circ} 15'$ Sur el termómetro marca sólo 22 grados centígrados y podría creerse que hemos vuelto a las temperadas aguas de Chile. Es que flotamos sobre un brazo de la corriente de Humboldt, el río oceánico de agua fría que ningún sol es capaz de entibiar y que barre el extremo sur de estas islas mientras que por el norte lo hace la corriente caliente de Panamá. ¡Dos climas contrapuestos disputándose el dominio de un grupo insular!

A las 4 de la mañana, los botes salvavidas 1 y 2 habían sido arriados a cuarenta millas de la isla con tripulación total de cuarenta cadetes para cumplir ejercicios de navegación de salvamento. Las embarcaciones, dotadas con el equipo de naufragio, amanecieron fuera del

alcance de los catalejos, y tendrían por lo menos once horas de permanencia en alta mar hasta llegar a reunír-senos.

La isla Floreana, por otros nombres Santa María y Charles Island, se asemeja desde lejos a Rapa Nui y tiene una altura máxima de 600 metros. La caleta de Playa Prieta, donde echamos el ancla, debe su nombre al color café de sus arenas. El lugar está cubierto de algarrobos, cactus y palosantos. Se ven siete u ocho casitas, dos banderas ecuatorianas y un cúter pesquero. Nuestra escala tiene por objeto terminar la limpieza y pintura del barco antes de proceder a la visita oficial en la isla San Cristóbal. Cien hombres trabajan desde temprano premunidos de picasales, brochas, rasquetas y mangueras. Faena ruidosa, a la vez que torneo de ocurrencias en lenguaje náutico. Dicen que están maquillando a la Dama Blanca: aderezando sus rizos, limpiando su espejo, arreglando sus juanetes, retocando su boca de tinaja y sus ojos de buey...

Un país para la ciencia

No es posible abordar las Galápagos sin un cosquilleo de emoción. Este archipiélago de cincuenta y cinco unidades, situado a escasos mil kilómetros de América, se nos ofrece como una morada de misterios indescifrables. Es el único paraje importante del Pacífico que el hombre blanco encontró despoblado; y el solo rastro humano prehistórico es el que desenterró Thor Heyerdahl, perteneciente a navegantes del Perú que *pasaron* por aquí hace mil quinientos años... Baur sostuvo que las

islas estuvieron unidas al continente; pero, ¿cómo se compagina su teoría con la existencia de esa fauna terciaria y exclusiva? ¿Por qué no hay en América los lagartos antediluvianos de un metro de largo ni las monstruosas tortugas terrestres de las Galápagos? ¿Por qué en las Galápagos no existen mamíferos autóctonos? ¿Por qué los pájaros no huyen del hombre? ¿Por qué los volátiles, animales y plantas originales son distintos en cada isla...?

El perplejo Darwin escribió: "Jamás hubiera podido imaginar que islas situadas a cincuenta o sesenta millas de distancia, casi todas a la vista unas de otras, formadas exactamente con las mismas rocas y elevándose casi a la misma altura, pudiesen tener plantas y animales diferenciados". Y de esta perplejidad iba a brotar con los años la Teoría de la Evolución de las Especies.

Hojeando la historia

Las Galápagos parecen colgadas al sol en el alambre de la línea ecuatorial. Ocupan un área bruta de 50.000 kilómetros cuadrados y una superficie efectiva de 7.640. La mayor de sus islas, Isabela, mide 120 por 24 kilómetros. La siguen en importancia: Santa Cruz, Santiago, San Cristóbal, Fernandina, San Salvador, Española y Floreana. Existen dos mil cráteres, algunos semiactivos; y la más alta cumbre es la del Cerro Azul, en Isabela, con 1.430 metros.

El descubrimiento oficial débese al obispo Tomás de Berlanga, quien viajando de Panamá al Callao, año 1535, extravió la ruta y tropezó con estas tierras que de-

nominó "Encantadas". Fue su primer colonizador el héroe patriota Villamil, introductor de animales domésticos que se volvieron salvajes. Hacia 1820, O'Higgins proyectó anexarlas para Chile. En 1832 el gobierno de Quito estableció en Floreana un presidio abierto. En 1835 arribó el *Beagle* llevando a su bordo a Charles Darwin, joven de veintiséis años que iba a dar a conocer las islas en el mundo. En 1814, 1825, 1835 y 1897 produjéronse violentas erupciones volcánicas. Inglaterra y los Estados Unidos han intentado comprar las "Encantadas", de enorme valor estratégico; pero Ecuador conoce también sus posibilidades militares y económicas y mantiene en ellas tres mil colonos y funcionarios, una base naval en San Cristóbal y un moderno aeródromo en Baltra.

Sobre los 200 metros de altura abunda en estas islas la vegetación tropical junto a la chacarería de climas temperados. Existe hierro, azufre, yeso y sal. En el mar imperan la tortuga de carey, el bacalao, el atún, la langosta y esporádicos pingüinos que llegan de Chile con la corriente de Humboldt.

Visita al "Asilo de la Paz"

En un bote de remos que conduce al segundo comandante Johow, al teniente Carrasco y al capitán Romero, me voy a tierra a las 09.00 horas. Los pasajeros y los cuatro cadetes-bogas tuvimos trabajo para evitar la volcadura en la Playa Prieta, donde la resaca apenas da tiempo para varar, saltar con el agua a la rodilla y retener el esquiife halando la espía.

Primera sorpresa: dos señoras alemanas y una ecuatoriana acuden a ayudarnos con un aparejo. Llegan también dos individuos del servicio naval. Tal como estamos, descalzos y con los pantalones recogidos, *frau* Margret Wittmer nos invita a su casa y pone sobre la mesa una frutera con plátanos y grandes vasos de cerveza. *Frau* Margret es la dueña del "Asilo de la paz", poético nombre de la hacienda que heredó de su esposo, y donde vive desde hace treinta y dos años con su hijo, nuera, nietos y una parienta. En las paredes cuelgan fotos de barcos: la cañonera que mandó su marido en Alemania y la goleta tahitiana *Florence Robinson*, que perteneció a mi amiga Cecilia Divin. En un estante hay un montón de revistas: *Life*, *Visión*, *Ecran*, *Zig-Zag*... La señora Wittmer posee también un hotelito donde alojan de tarde en tarde arqueólogos o pasajeros de yates de placer. Pero nos reservaba una segunda y más grata sorpresa: es escritora. Para probarlo nos mostró su libro *Floreana, o una mujer Robinson en las Galápagos*. La obra ha sido traducida a catorce idiomas, incluso el japonés. Me obsequió un ejemplar autografiado de la versión española, publicada por la Editorial Juventud de Barcelona. Uno de sus capítulos contiene la historia de cómo hizo Heyerdahl el hallazgo sensacional de los utensilios dejados por los navegantes del Perú a su paso por Floreana. Heyerdahl, que se hospedaba en el hotelito de los Wittmer, buscaba una supuesta estatua incaica, cuando un aguacero torrencial dejó al descubierto en el gallinero las pipas y cántaros de greda peruanos del siglo V. Allí estaba el eslabón perdido, la clave de las migraciones

americanas a Polinesia, cuya evidencia impulsó a Heyerdahl a preparar su expedición a Pascua...

A las 12.00 estábamos de regreso a bordo. A las 15.00 horas me hallaba escribiendo este artículo cuando vi por la claraboya del camarote los dos salvavidas que volvían con los cadetes largados en alta mar. Notable tema de la próxima correspondencia.

“¡Abandonar el buque!”

Una experiencia nueva en los viajes de instrucción es la que vivieron los cadetes ejecutivos del *Esmeralda* en las cercanías de las Galápagos. Exactamente a las 03.30 horas del 29 de mayo, los dos botes de salvamento fueron echados al agua para cumplir una rigurosa práctica de “abandono de buque”.

Como tengo dicho, nos hallábamos a cuarenta millas al sur de la isla Floreana: lo que se llama en alta mar. La noche estaba despejada, con luna llena, olas bajas y brisa bonancible. No sin cierta preocupación, el comandante y el jefe de estudios, capitán Romero, habían despedido con militar saludo a esos aspirantes todavía no muy fogueados y cuya edad media fluctúa alrededor de los dieciocho años. De esa inquietud participaba yo, porque el padre de Jorge Middleton y la madre de Víctor Wilson me habían dicho en el muelle de Valparaíso: “Usted va a cuidar a mi hijo como si fuera su tío”. Y no es fácil tenerse tranquilo con dos sobrinos largados al océano en calidad de naufragos.

Las tripulaciones

El bote N^o 1 iba al mando del teniente Arancibia y llevaba como tripulantes a los cadetes Martínez, Schnaidt, García T., Páez (ecuatoriano), Torres, Reyno, Alvarez, Escobar, Fuentes, León, Bobadilla, Mongillo, Larenas, Rojas, Ilic, Larraín, Wilson B., Montoya, Dahmen, Díaz y Yáñez. Mandaba el bote N^o 2 el teniente García, y lo tripulaban Chassin-Trubert, Sáenz (ecuatoriano), Partarrieu, Balaresque, García P., Paul, Fernández, Mayer-Rechnitz, Edwards, Orellana, Wilson R., Muñoz, Guzmán, Rosenbaum, Valenzuela U., Middleton, Saavedra, Rabdil, Veas y Valenzuela V. Agreguemos en el bote 2 al guardiamarina Laterrade (argentino) y en el bote 1 al subteniente Díaz, como ayudantes de jefes de bote, y tendremos a cuarenta y cinco muchachos internándose en la oscuridad rumbo a la oculta Floreana.

Equipo y embarcaciones

Los salvavidas navegaban con aparejo de dos palos y velas al tercio. Son sólidos doble-proas tinglados y provistos de cajones de aire que aseguran su flotabilidad en caso de inundación. Llevan remos, pero no motor. En cajas estancas se guardan los víveres de naufragio, cuya ración hombre/día incluye 2 paquetes de goma de alimentos concentrados, 2 chicles, 4 calugas de menta para reducir el hambre y la sed, agua en latas y de barril y 2 hot-dogs. Como la permanencia en la mar sería de doce horas, las raciones se redujeron a la mitad en el

bote 2 y a la cuarta parte en el 1. Ambas embarcaciones estaban dotadas de aparejo de pesca, fusiles y repelentes para tiburones. El repelente consiste en cierto compuesto químico que entra en acción al contacto con el agua, y se usa impregnando la ropa o bien llevándolo atado a las muñecas. Para las quemaduras del sol iban premunidos de pomadas, precaución que se completaba con el uso de ropa larga, calzado y guantes; y desde luego, llevaban puestos los chalecos salvavidas.

El equipo de navegación comprendía compás de bote magnético, sextante, cronómetro, cartas, etc. A falta de corredera empleaban el procedimiento de echar al agua, por la proa, algún pequeño objeto flotante, para calcular el andar del bote según el tiempo que aquél tardaba en ser alcanzado por la popa.

Tenían dos sistemas de comunicación: morse acústico para llamar al buque y radiofonía para el contacto de bote a bote.

Navegando en conserva

A las 04.00 horas perdieron de vista las luces del *Esmeralda*. Por primera vez tuvieron la sensación de estar solos. A las 04.30 lanzaron su primera llamada por morse; sólo el bote N^o 1 obtuvo respuesta del buque invisible.

Con la primera claridad del amanecer, después de las 05.00, divisaron Floreana sobre el horizonte. Embarcaban bastante agua y achicaban con tarros, turnándose cada media hora. Las dotaciones estaban divididas en tres guardias y los puestos se cubrían por antigüedad:

oficial de guardia, palo de proa, palo de popa, escota de proa, amura de proa, escota de popa y amura de popa. De igual manera se distribuían los puestos de régimen general, navegación y comunicaciones.

El estado físico y el anímico eran satisfactorios. Sólo sentían sueño los que habían hecho la guardia de 0 a 4 en el buque. Un timonel que tendía a quedarse dormido fue obligado a contar su vida para mantenerse despierto. Podían fumar sin restricciones los del bote 1; no así los del 2, cuya ración era de dos cigarrillos para todo el trayecto. La estrechez y la inmovilidad incomodaban un tanto a Michael Wilson, de 1.87 de estatura; en cambio Víctor Wilson, de 1.65, estaba como en el *living* de su casa.

De estos futuros oficiales, tres son hijos de almirante: Balaresque, Larenas y Wilson B.; y Víctor es además nieto y bisnieto de vicealmirante, y hermano de un subteniente. Escobar es nieto de almirante; Schnaidt y Torres, hijos de oficiales de alto grado. Su entrenamiento les capacita para pruebas más duras que esta. Son gimnastas y deportistas completos: a bordo han derrotado al personal de máquinas en competencias de tirar la cuerda (el deporte tradicional de los marineros). Lo que no impide que estudien filosofía y que semanalmente dicten conferencias sobre los libros del programa de lecturas. La "cámara de motes", en que viven y trabajan, fue arreglada y decorada por este curso entusiasta, con exquisito gusto y a sus propias expensas. Es un grupo humano selecto; una embajada homogénea.

A las 08.00 horas cayó el viento, produciéndose una calma que duraría hasta las 12.00. Siguieron derivando con la corriente, pero el pesado balance y cabeceo provocó el "mareo de bote" en seis hombres de cada embarcación. El sol quemaba duro, y en algunos, pese a las calugas de menta, producía una sed intensa.

Cada hora, el bote I comunicaba su posición al *Esmeralda*, y durante toda la travesía se mantuvieron los dos salvavidas a la vista el uno del otro. La navegación astronómica había sido reemplazada por las demarcaciones a tierra. Los datos eran escrupulosamente anotados en el bitácora. Trataron de pescar sobre la marcha, sin conseguirlo. Avistaron tiburones, focas, tortugas y un cardumen de tuninas que se acercó para escoltarlos. Fueron sobrevolados por pájaros carneros, fragatas y gaviotas de cuerpo alargado, características de este archipiélago.

Misión cumplida

A las 12.00 horas, Eduardo Edwards, desde su alto observatorio, vio a lo lejos una línea blanca junto a la isla. La tomó por las espumas de una rompiente, pero el antejo le demostró que se trataba del casco del buque.

A las 14.30 los botes fueron avistados desde a bordo. Venían navegando a buen andar con todo el velamen al viento.

Eran las 16.00 cuando llegaron cerca de la escala de estribor. Habían permanecido doce horas en el mar. Middleton y tres o cuatro de sus compañeros estaban enrojecidos por el sol.

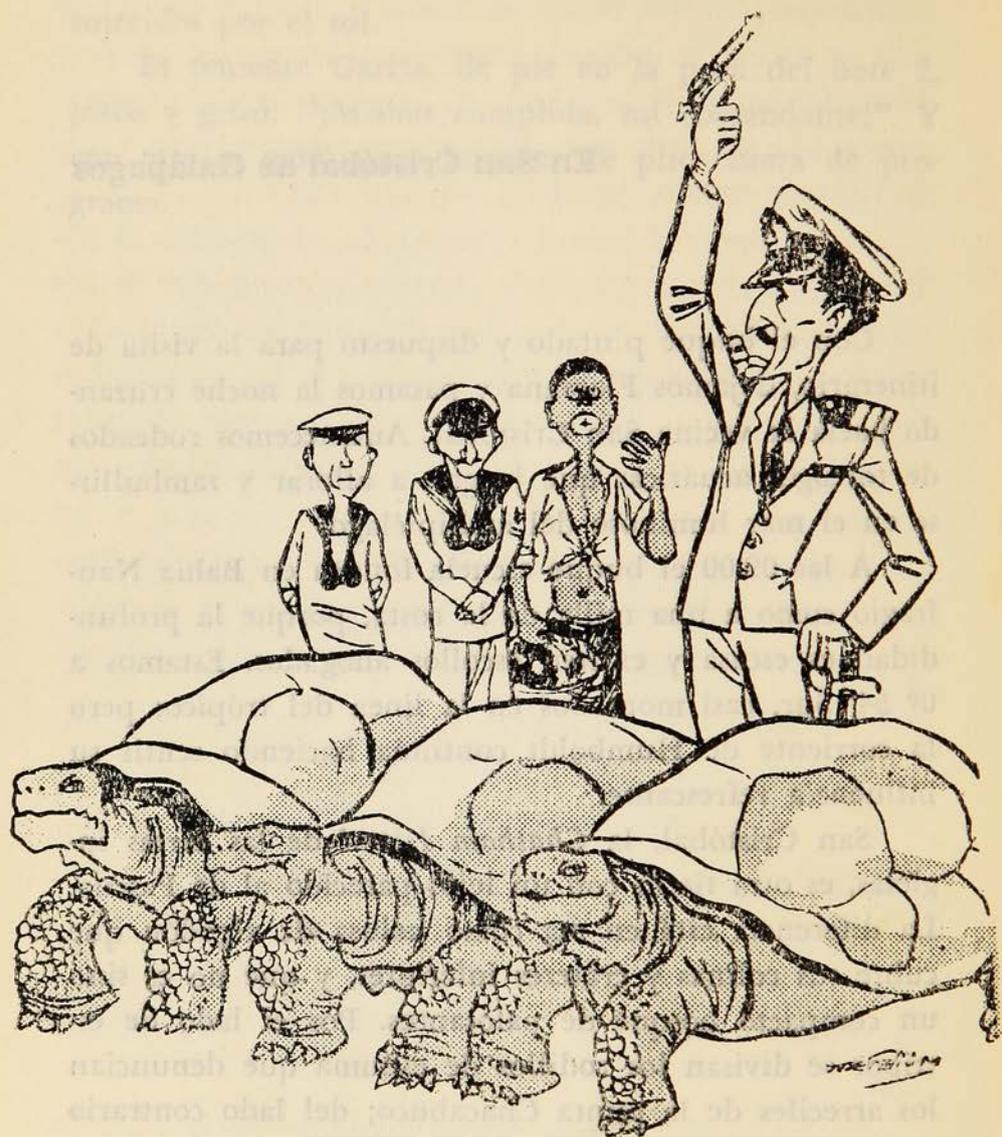
El teniente García, de pie en la proa del bote 2, piteó y gritó: "¡Misión cumplida, mi comandante!". Y con esto se ganó unos honores de pitos fuera de programa.

En San Cristóbal de Galápagos

Con el buque pintado y dispuesto para la visita de itinerario, dejamos Floreana y pasamos la noche cruzando hacia la vecina San Cristóbal. Amanecemos rodeados de tortugas acuáticas que juegan a aflorar y zambullirse en el mar luminoso del archipiélago.

A las 09.00 el buque escuela fondea en Bahía Naufragio como a una milla de la costa, porque la profundidad es escasa y existen escollos ahogados. Estamos a 0° 54' Sur, casi montados en la línea del trópico; pero la corriente de Humboldt continúa haciendo sentir su influencia refrescante.

San Cristóbal, la *Chatham Island* de las cartas inglesas, es otra tierra con un lejos parecido al de Pascua. La diferencia está en esa como pelusa de algodón que cubre sus colinas y cráteres inferiores, y que no es sino un compacto bosque de palosantos. Por el lado de estribor se divisan los rodillos de espuma que denuncian los arrecifes de la punta Chacabuco; del lado contrario surgen las fantásticas rocas Darlymple, torres de catedral donde el embate de las olas debe resonar con fragor de órgano. Entre playas de arena clara se destaca el puer-



Islas Galápagos. Largada de los 100 metros planos para tortugas. (Dibujo del mayor José Feliú).

tecito de Baquerizo Moreno, capital de las Galápagos, sede de la Segunda Zona Naval del Ecuador y población de unas mil quinientas almas.

El *Esmeralda* se hace presente con un saludo de veintidós cañonazos, que contesta desde adentro la fragata ecuatoriana *Esmeraldas* (con s final), enviada expresamente desde Guayaquil para darnos la bienvenida. Estruendoso apretón de manos entre dos buques casi homónimos y representantes de dos Armadas lisa y llanamente amigas. Mientras cuento los tiros y veo elevarse los copos de humo, recuerdo que el comandante Héctor Rovere estuvo un año embarcado en uno de nuestros cruceros y que tres o cuatro de sus oficiales se graduaron en la Escuela Naval Arturo Prat...

Se habla mucho en nuestra América de “países hermanos”. En tratándose de Ecuador y Chile, yo propongo llamarles “países compadres”.

Baquerizo Moreno

Aunque nos toca visitar San Cristóbal en pleno *week-end*, el pueblo y su puerto tienen casi la actividad de los días de trabajo. En el surgidero hay media docena de cúteres de pesca y otros van y vienen recogiendo langostas. Se desembarca en un muelle semi destruido por el tiempo. Baquerizo Moreno es un poblado tropical con algo de paradero del Far West. Eso sí, de costumbres sumamente recatadas. En una nota del señor gobernador se nos hizo saber que allí no había cabarets ni establecimientos *non sanctos*. Alrededor de una igle-

sita de madera se desparraman cinco o seis callejuelas con edificación sobre pilotes y verandas de sombra en el piso superior; un caserío abigarrado y convenientemente destartalado, entre eclosiones de flores enormes, plantas de verdor agresivo y papayos y cocoteros que balancean sus copas por encima de las techumbres. Matapiojos llamados *chapules* parece que quieren olfatearnos. Transitan burros cargados con leña, caballos sueltos y vetustas camionetas. En la playa, una colección de lanchones abandonados; y por aquí y por allí, quioscos de refrescos, pescaderías y bodegones de billares.

Reportaje a las tortugas

A mi típica pregunta de forastero, contestó un isleño:

—No, señor; aquí no hay tortugas.

—¿Se extinguieron?

—¿Mande?

—Que si se acabaron.

—Sí, señor. Es que las recogían a puñados, como si dijéramos. En otras islas las hay a millares. Y las de unas islas son distintas de las de otras por la forma del carapacho y el sabor de la carne. Pero usted puede ver una galápago de Santa Cruz que tienen en esa casa frente al farol.

Fui a la casa del farol, donde no había nadie, y entré por la puerta de una verja de tablas. En algo parecido a un gallinero estaba la tortuga solitaria masticando su almuerzo de cáscaras de frutas. Podía tener hasta

ochenta centímetros de largo, lo que quiere decir que estaba en la adolescencia: unos ciento cincuenta años a lo más. Vivía, pues, cuando Darwin pasó por aquí en 1835 . . . La galápago llega a la ancianidad entre los cuatrocientos y los quinientos años: comerse una de esa edad sería como probar un bocado prehistórico. Y desde luego, la vianda alcanzaría para un batallón, porque la tortuga adulta pesa hasta doscientos cincuenta kilos. Seis hombres son necesarios para ponerla de espaldas. Podemos sentarnos sobre su carapacho sin molestarla. Y si intentamos frenar su marcha, nos remolcará con su fuerza increíble de pequeño tanque viviente.

Aseguran que nadie ha visto una tortuga muerta de vejez. ¿Será que se entierran para morir como lo hacen para invernar?

Observando el ejemplar que tenía a mis pies, recordé otras de las asombrosas características de la especie. La galápago es el más lento de los animales; digno fósil vivo de la era terciaria. Desde hace millones de años, este reptil ovíparo terrestre se arrastra a una "velocidad" de 360 metros por hora. Pero esto sucede únicamente cuando va de prisa, buscando las fuentes de agua de las alturas. Precisamente aquí, en San Cristóbal, las vio Darwin cumpliendo ese menester. Subían sin detenerse, y siempre por el camino más corto. Su ir y venir labró senderos que permitieron a los españoles descubrir la laguna del Junco, a setecientos metros sobre el mar. Permanecían cuatro días bebiendo; luego descendían satisfechas para una temporada . . .

Pero lo que mejor ilustra su lentitud antediluvia-

na es este dato científico: la copulación de macho y hembra dura seis horas.

Una superstición recogida por Herman Melville en *The Enchanted Isles*, dice que ciertos capitanes malvados, al morir, se transformaban en tortugas para vagar durante siglos bajo el sol ardiente. El buque ballenero en que servía Melville había capturado en Isabela tres grandes galápagos, y el marinero escritor apuntó: "Hallándome esa noche en mi hamaca, oí sobre mi cabeza su lento arrastrarse a lo largo de la cubierta. Su estupidez o su resolución era tan grande que jamás evitaban un obstáculo. Al amanecer encontré a una de ellas topeteando como un espolón contra el pie del mástil, empeñada con uñas y dientes en abrirse un camino imposible. Que son las víctimas de un encantamiento diabólico, se echa de ver en ese desesperado afán que suele dominarlas. Las he visto en sus penosos viajes arrimarse heroicamente contra piedras o rocas y durante horas pechar contra ellas, rasguñando, retorciéndose y resoplando, en el ciego intento de proseguir por su calle tirada a cordel. Su maldición es ese invariable impulso a lo rectilíneo en un mundo laberíntico".

Visita a la laguna del Junco

Tuve oportunidad de alcanzar hasta el antiguo bebedero de las tortugas. Íbamos en una camioneta con el gobernador y la plana mayor del buque. El camino de quince kilómetros permite observar los tres niveles de vegetación de la isla. El primero es el clásico bosque

blanco de palosantos que crece en terrenos cubiertos de enormes peñascos volcánicos (millones de toneladas de proyectiles disparados por los cráteres en alguna pavorosa erupción sin historia). El segundo nivel, sobre los doscientos metros de altura y en suelos limpios, es una selva tropical donde los guayabos, bananeros, cocoteros, cafetos, cabullas y naranjeros se disputan cada palmo de tierra. Nunca vi, ni espero ver, semejante abundancia de naranjas. En los árboles hay más frutas que hojas. Son silvestres y no tienen dueño. Con ellas podrían cargarse buques; pero los fletes son caros y la fabulosa producción cae de las ramas y se pudre. La esperanza de esta floresta son las cabullas, que van a ser aprovechadas para fabricar cabullería y yute sin competencia en América del Sur. Hasta el presente, el archipiélago vive de la pesca y salazón del bacalao, aparte de la langosta y el café.

A los quinientos metros desaparece la selva y comienza una pradera donde pastan vacunos y caballares salvajes que podrían pertenecernos con sólo estamparles nuestra marca a fuego...

Desde la más alta montaña dominamos el panorama de la isla alfombrada de verdor. Pasan nubes bajas y se siente frío. Estamos sobre un volcán extinto, y su cráter inundado como los de Rapa Nui es la laguna de agua dulce del Junco, de trescientos metros de diámetro, donde bebían las tortugas. Entonces escuchamos de labios del gobernador una información sorprendente y una teoría que es el colmo de los misterios:

—La laguna carece de esteros o vertientes afluentes. Su nivel se mantiene invariable en años lluviosos co-

mo en las largas sequías. Una expedición geológica alemana acaba de practicar un sondaje acústico. A mil metros de profundidad no hallaron fondo. Conclusión: el lecho de la laguna está por debajo del nivel del mar, por lo menos a trescientos metros por debajo. Teoría de los geólogos: el agua del cráter puede provenir del continente americano, distante mil kilómetros, por la acción de los vasos comunicantes a través de una vertiente de la cordillera submarina”.

Islas para recordar y para volver

¡Lástima de escala tan breve! Sin darnos cuenta llegó el momento de alejarnos, después de unas fiestas y unos abrazos. Escoltados por la fragata de nuestros compadres, damos la vela el 1º de junio.

Difícil no envidiar al Ecuador la posesión de este archipiélago lleno de enigmas, de abundancia y de paz, donde parece que se podría vivir feliz. Si tuviera que simbolizarlo en una frase, sin puntos ni comas, escribiría:

“Un pájaro sin miedo posado en la cabeza de un hombre sin temores que recoge frutos sin dueño en una selva sin acechanzas bajo un cielo sin inclemencias y al amparo de una bandera sin dobleces...”

En el Pacífico Norte

Junio 1º—A poco de dejar la isla San Cristóbal apareció por la proa, hacia babor, la pequeña Santa Fe, más baja que alta y de costa acantilada. Simultáneamente surgió Santa Cruz hacia proa-estribor. Es una cumbre airosa y puntiaguda que se resuelve en pendientes progresivamente suavizadas hasta confundirse a derecha e izquierda con la línea del horizonte. Como no hay dos islas iguales entre las veinte mil del Pacífico, del mismo modo que no se dan dos rostros exactos, la Santa Cruz de Galápagos tiene su fisonomía y su carácter propios. Y como las islas producen estados de ánimo a los que saben mirarlas y sentirlas, la apacible Santa Cruz deja al observador absorto en sus planicies extendidas a ras del mar y le sugieren un paraíso de sosiego como los que se presienten en ciertas nubes, en ciertos cuadros, melodías, aromas o palabras de idiomas desconocidos...

La Estación Darwin

En este hermoso lugar se concentran los esfuerzos del Ecuador y las Naciones Unidas en pro de la preser-

vacación y estudio de la flora y fauna insulares. El año 1959, centenario de la publicación de *El Origen de las Especies*, inauguraron en Bahía Academia la "Estación de Investigación Charles Darwin", que ahora atrae el interés de biólogos, botánicos, ornitólogos y hasta geólogos y oceanógrafos de todo el mundo. Allí está el último reducto importante de las gigantescas tortugas terrestres y las iguanas de la Bruma de los Tiempos; y estas reliquias vivas de la Creación tienen que ser salvadas. Un país de recursos modestos, pero de estadistas preclaros, sobrelleva la responsabilidad de la gran tarea. Por eso es que se prohíbe hoy comercializar o exportar estos reptiles, así como se fomenta la exterminación de los animales que devoran sus huevos o retoños. Una ley reciente ha declarado a las islas Parque Nacional. Pasaron los días en que un solo barco se llevaba doscientas tortugas y en que la rapiña las hizo desaparecer de Floreana y San Cristóbal.

Los investigadores de la Estación tienen la misión fascinante de resolver el misterio que Darwin dejó expuesto: el de la fauna y flora diferenciadas. Recordemos que de las 38 plantas de la isla San Salvador catalogadas por el sabio, 30 no prosperan en ninguna de sus vecinas; de las 26 especies de Isabela, 22 se secan en las demás; en tanto que la arborescente *scalesia*, exclusiva del archipiélago, distribuye una especie en San Cristóbal, una en Isabela, una en Floreana, dos en San Salvador y una en Fernandina; o sea, que ninguna de las seis variedades se encuentra en dos islas simultáneamente...

Vimos por última vez las Galápagos al ponerse el sol; luego el buque cambió de amura y enderezó el rumbo a Panamá.

Junio 2.—Anoche subió a bordo Neptuno con sus barbas, su tridente, esposa y séquito. Se anunció con un rayo (bengala), un trueno (cañonazo) y un chaparrón (manguera) que empapó a los inexpertos cadetes y mojó a hombres que se jactaban de haber pasado por estas cosas tres o cuatro veces. Por bando solemne, el secretario del séquito notificó la toma de posesión del buque por la deidad submarina; luego Neptuno subió al puente para saludar al comandante y suplantarle en el mando.

Y hoy ha tenido lugar la celebración del paso de la línea ecuatorial (¡un ecuador con la temperatura de Valparaíso en primavera!).

La fiesta universal de los viajes marítimos ofrece algo propio y diferente en los barcos de la Armada chilena. Este aporte original consiste en que la oficialidad cubre los puestos del personal en señal de sometimiento mientras dura la visita del Dios del Mar. Una tempestad de carcajadas saludó la aparición del comandante Weber convertido en cabo lamparero, de mezclilla azul, gorrito americano y un farol de los tiempos del almirante Gómez Carreño. Otra ovación se ganó el segundo comandante Johow, vestido de grumete y portando los útiles para el aseo de los baños. El teniente Llorente cumplía el oficio de jardinero. El doctor del Barrio desgarraba el aire con sus toques de corneta cucarra. El primer ingeniero Schirmer era el aguatero general y el

segundo ingeniero Dilhan era pinche de cocina a las órdenes de los cocineros capitán Romero y teniente Little. El doctor Amado debía amasar el pan, y en parecidas condiciones y vestimentas se hallaban los restantes oficiales cuando Neptuno, (el cabo Pedro Pino) los revisó en la cubierta de botes.

La comitiva de los abismos oceánicos pasó revista a las cámaras, cocinas y departamentos; y cada deficiencia en el servicio era sancionada con multas en especies: licores para el dios, duraznos al jugo para la diosa.

Una piscina de lona, instalada en el alcázar sirvió para el bautizo de los novatos. Cuidadosamente embadurnados con betún y engrudo, y vestidos y calzados, eran lanzados al agua de espaldas, para ser sometidos a tres "chinas" consecutivas por el equipo de tiburones. Sufrieron la prueba personas tan ponderadas como el teniente Cordero (pez "mosca en leche"), el capitán Felix (pez "pincelito") y el propio capellán López (pecaquito "pan de Dios"), el cual sabe ahora lo que es el bautismo con agua salada, y pasta Nugget.

A las 11.00 horas Neptuno bebió en toldilla un vinillo de la tierra y escuchó peticiones; y luego se sumergió con su corte en las profundidades del entrepuente.

Había dejado decretada una tarde de descanso y competencias deportivas: tiro de la cuerda, carrera de ensacados y carrera con el huevo en la cuchara. ¡Alegría ingenua para los que navegan a algunos miles de millas del hogar!

Junio 4.—Brilla el sol a 3º Lat. Norte, pero la temperatura es de sólo 24 grados centígrados. ¿Qué se ha

hecho el calor de los trópicos? Por radio oímos que en Nueva York hubo ayer 10 grados C., en pleno verano de este Hemisferio.

Junio 5.—Al mediodía, 25^o Vigías y navegantes cubren las guardias nocturnas con abrigo.

Junio 6.—Amanece en el horizonte la isla Malpelo. Posesión colombiana desprovista de playas y de agua, no tiene otro destino que adornar la sábana azul con sus ásperos picachos, sus costas desplomadas sobre el mar y su familia de islotes anillados de espuma.

Estando por finalizar nuestra etapa en el Pacífico, leí para el curso de cadetes una conferencia sobre el océano que cubre un tercio del planeta. El atento auditorio anotó en sus cuadernos algunos de los párrafos claves:

“Veintiséis países rodean al Pacífico como un cortinaje suspendido de la cenefa de hielos del Ártico. En estos países vive la porción más numerosa de la humanidad y la que crece con mayor rapidez. Inevitablemente se traslada hacia acá el centro de gravedad del comercio, de la emigración y la pugna de las grandes potencias. El geopolítico George Renner escribió: “*El Pacífico es el océano del mañana, y felices son las naciones bañadas por sus aguas*”.

“Se discutió en el pasado cuál era el límite del Pacífico con el Atlántico, y la Argentina propuso una línea divisoria imaginaria desde el Cabo de Hornos hasta el Polo Sur... Pero hoy sabemos, por estudios basados en trece especialidades científicas, que el Pacífico rechaza a su vecino manteniéndolo a cuarenta y dos grados geográ-

ficos al este del Hornos. De manera que en el Estrecho de Magallanes, en el Canal Beagle, en el Mar de Drake y alrededor de la Antártida Sudamericana no hay una gota de agua del Atlántico...”

Fuego a bordo

A las 14.00 horas sonaron los timbres de alarma de incendio. El lugar amagado era el pañol de pintura, a proa, donde había además gran cantidad de aguarrás y huaípe.

En perfecto orden, como en un ejercicio, la partida de investigación bajó a practicar un reconocimiento mientras se desconectaba la luz en el sector (por si había cortocircuito) y se trasladaban mangueras y extinguidores químicos. Lo que ardía eran desperdicios de huaípe. Entonces entró en acción la partida de control de averías, mandada por el segundo ingeniero Dilhan, la cual colocó extractores de humo y atacó el foco con media docena de extinguidores. Un hombre que no usó correctamente el dispositivo de respiración, fue sacado a cubierta con síntomas de asfixia. Cuando volvió en sí, quince minutos después, el fuego estaba dominado.

Todo tiene su utilidad. Si la isla Malpelo sirve para distraer la vista, la alarma del pañol de pinturas sirvió para ejercitar a la gente y para poner a prueba la serenidad del resto de la dotación.

El Canal de Panamá

Con nueve días a vela desde las Galápagos llegamos a Rodman, base naval de los Estados Unidos en la entrada sur del Canal de Panamá.

Hemos recorrido seis mil millas en cuarenta singladuras. En este largo trayecto sólo dos barcos se cruzaron con el nuestro; tal es la enormidad del Pacífico y tal su soledad fuera de las rutas comerciales.

En estos cuarenta días de trabajo en la mar, ¿qué pasó a bordo del buque escuela? Nada menos que la transformación de cincuenta y seis aspirantes y cincuenta y dos grumetes en marinos de tomo y lomo. La prueba de sus progresos la da el reloj. En los primeros ejercicios, con el buque al ancla, demoraban cuarenta minutos en largar y cazar el aparejo; hoy lo hacen en quince . . . , navegando con balance y cabeceo, o de noche, o aguantando aguaceros tropicales. Es un espectáculo observar al curso de cadetes trepar por los obenques como hormigas atacando un queso, y luego verlos echados sobre las vergas, sujetos de alguna manera en los marchapies y realizando la faena "con una mano para la Marina y la otra para sí". Y en cuanto a la ciencia

misma de navegar, escribe el aspirante Balaresque en sus apuntes: "Poco a poco dominamos los astros, tablas y errores de cálculo, y aparecen los primeros dieces, viéndose que no era tan difícil el arte de la navegación".

Es estimulante comprobar la extraordinaria capacidad de adaptación del chileno a la vida del mar. Este es el material humano privilegiado, único en nuestra América, con que O'Higgins y Portales soñaron convertir a Chile en un poder naval y naviero.

Simultáneamente el *Esmeralda* viene cumpliendo una labor científica que es tiempo de poner en relieve. El instrumental oceanográfico del Depto. de Navegación, instalado en la toldilla, funciona sin cesar desde el zarpe de Valparaíso; y el operador Rubén Palma resume así los trabajos realizados:

Batitermografía y Salinidad Superficial: 142 observaciones (una cada seis horas). Corrientes oceánicas: 166 botellas lanzadas al mar con los datos reglamentarios. Clorofila marina: 122 muestras pasadas a través del filtro miliporo. Plancton superficial: 15 muestras recogidas a baja velocidad. (Observaciones para el Instituto Scripps de Oceanografía La Jolla, San Diego, California). Entomología: 6 muestras de insectos aéreos obtenidas con redes a 23 metros de altura. (Cooperación con el Museo Bishop de Honolulu, Hawaii).

La información reunida va acompañada de anotaciones geográficas y meteorológicas, y al término del viaje debe ser remitida a las entidades patrocinantes clasificadas en formularios de uso internacional.

Un archipiélago de islotes verdes y una flota de buques esperando turno para entrar al canal; y sobre un fondo selvático, puerto Rodman, con sus faros múltiples, sus destellos de morse, radares, torres de antenas, reflectores, plataformas lanzacohetes, muelles, casas de fuerza y cientos de edificios de donde pueden salir, en pocas horas, los pertrechos de una escuadra. Un puente de dos kilómetros une ahora la base con la ciudad de Balboa; y nuestros altos mástiles tuvieron que pasar por debajo de esa maravilla de ingeniería, casi rozándola con los topes, para ir a atracarse al lugar asignado.

A toda hora del día, y aun de noche, rugen sobre Rodman los *jets* y los helicópteros vigilantes. Se diría que en cualquier momento el canal va a ser atacado por formidable enemigo.

Pocos recuerdan hoy que el primero en concebir la idea de este paso fue el propio Núñez de Balboa, cuya expedición necesitó veintisiete días de marcha a través de la selva para llegar al Pacífico. Agreguemos que los expertos de Carlos V hallaron el proyecto impracticable, y en cambio recomendaron clausurar el Estrecho de Magallanes con enorme cadena que detuviese a las naves intrusas... El istmo era el lugar más insalubre de los trópicos, y es harto conocida la historia de Lesseps, el vencedor de Suez que sufrió en Panamá catastrófica pérdida de capitales y vidas humanas.

Tuvieron que transcurrir cuatro siglos hasta la aparición del hombre que reduciría en ocho mil millas la navegación de Nueva York a San Francisco. Theodore

Roosevelt tenía dos aficiones: el boxeo y las cacerías de tigres. En una gira política recibió un balazo; se hizo vendar la herida y sólo al terminar su discurso de una hora y media accedió a trasladarse al hospital... Ante este hombre tremendo, los colombianos iban perdidos. Teddy se burló de su oposición al proyecto, les llamó "liebres del monte" y decidió apoyar la revolución separatista de Panamá. La reacción de Colombia fueron seis tiros disparados por una cañonera, los que hirieron "a un chino y un burro". De inmediato los Estados Unidos reconocieron a la nueva República, y luego obtuvieron de ella el uso de una franja de 16 kilómetros por diez millones de dólares, más una renta que hoy llega a dos millones anuales. En cuarenta millones adquirieron los derechos de la Compañía francesa, y en 1904 se dio comienzo a la obra más audaz de los tiempos modernos.

Lo primero fue sanear la pestífera región, regando con petróleo los ríos y ciénagas donde zumbaban nubes de mosquitos. Cuando desaparecieron la fiebre amarilla, el paludismo y la disentería, llegaron los ingenieros, las máquinas, la dinamita y cuarenta mil trabajadores vacunados. El dinámico Presidente Roosevelt manejó con sus manos una de las gigantescas palas mecánicas. En el corte de la Culebra se removieron millones de toneladas de roca y tierra. Taponando un valle e inundándolo con las aguas del río Chagres se formó el lago artificial de Gatún, que constituiría un tercio de la vía y suministraría la fuerza hidroeléctrica para todo el colosal sistema. La síntesis del proyecto consistía en levantar los buques por medio de esclusas, haciéndolos subir hasta veintiocho metros sobre el mar (en Gatún),

para en seguida bajarlos por estas gradas líquidas a la costa del otro océano. La construcción duró diez años: en 1914 el Presidente Wilson oprimió en Washington el botón que hizo volar el último peñasco. Se habían gastado trescientos ochenta millones de dólares, sin hablar del equipo de utilería ni del costo de las ciudades de Cristóbal y Balboa y de la base de Rodman...

Ahora el *Esmeralda* se desliza a través de la selva. Mientras escribo, veo desfilar la espesura a pocos metros de mi claraboya y oigo el griterío de los papagayos mientras unas mariposas entran y escapan del camarote.

El canal mide ochenta y dos kilómetros y su descripción no puede prescindir de los números. Las enormes esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún, capaces de contener un acorazado, tardan apenas ocho minutos en llenarse y vaciarse; y sus compuertas de acero pesan setecientos mil kilos. Un ejército de trece mil empleados opera la empresa, desde los prácticos tomados a bordo y los maquinistas de las "mulas" de las esclusas hasta los oficinistas que controlan el trabajo, la salubridad, el bienestar, los jardines, el aire acondicionado y la vigilancia de la *Canal Zone*. Dragas de gran poder están constantemente barriendo el fondo del corte de la Culebra (hoy Gaillard), y la grúa flotante más grande del mundo se pasea por entre las islitas del lago Gatún... Por eso es que se paga como término medio cinco mil dólares por utilizar el canal. Parece *expensive*, pero los diez mil buques que pasan en el año ahorran a la economía mundial ciento cincuenta millones de dólares. Y la tarifa no ha variado desde 1914: así es la solidez de esa moneda...

Por otra parte, las naves del gobierno de los Estados Unidos pagan lo mismo que las de otras banderas: noventa centavos la tonelada de carga; 72 la de lastre; y los barcos de guerra, 50 centavos la tonelada de desplazamiento. Sólo están exentos de pago los mercantes del Estado de Panamá y las unidades de la Armada de Colombia. Un excéntrico deportista que pasó a nado en 1935, tuvo que pagar setenta y cinco centavos de acuerdo con el desplazamiento de su cuerpo, aparte de los servicios de un botero que lo acompañó hasta Cristóbal espantando a los caimanes.

En el mar de los caribes

Se entra al Caribe con recelo. Este es el mar de reputación tenebrosa, donde unos ciclones con delicados nombres de mujer, —el Peggy, el Alice o el Mary Rose—, suelen pasar por las islas y costas continentales con su secuela de naufragios, inundaciones y pueblos arrasados. Y nosotros invadimos sus dominios precisamente en la estación crítica. Sin embargo, la entrada al piélago hostil coincidió con un hecho que sólo pudo interpretarse como augurio de travesía feliz. Estaban todavía a la vista las luces de Cristóbal, cuando unos toques de sirena hicieron salir a todo el mundo a cubierta. Instintivamente comprendimos que estábamos cruzándonos con un compatriota. Vimos un barco negro y profusamente iluminado que pasaba casi a tiro de piedra por estribor. Los gritos de sus tripulantes y pasajeros apiñados llegaban claramente a nuestros oídos:

—¡Esmeralda! ¡Esmeralda!...

Era el *Maule* de la Sudamericana, que iba de regreso a Valparaíso. El primer buque nacional encontrado en el viaje. A los aullidos de su sirena siguieron los

de la nuestra, y en seguida los destellos de morse con el recíproco mensaje de ¡Buena suerte!

Y hasta que el *Maule* se perdió en la distancia hubo quienes lo acompañaron con la vista y un nudillo en la garganta. Lo mismo que habrán hecho otros hasta que el *Esmeralda* desapareció en la oscuridad camino de San Juan de Puerto Rico.

Experiencia tropical

El nuevo día nos encontró cabeceando entre olas cortas y revueltas, que son como la antítesis del oleaje majestuoso del Pacífico. Llevadas a la deriva pasaban las algas amarillas, perfectamente alineadas, como anticipo del legendario Mar de Sargazos. Excepto unas horas de navegación a vela, estos diez días de travesía hasta San Juan deberán hacerse a motor, de cara al viento y a la mar, con la roda alternativamente saliendo al aire o acuchillando murallas de agua y espuma voladora.

Este áspero mar y este viento poderoso frenan el buque, reduciendo su andar a cuatro nudos cuando podríamos ir corriendo a ocho o diez. Verdad que su soplo constante refresca las cubiertas y nos libra del calor viscoso que empezó a hacerse sentir en Panamá. Como consecuencia, la gente abandona por la noche los sofocantes dormitorios para pernoctar al aire libre utilizando coyes y colchones. Deliciosa manera de dormir al amparo de las estrellas, hasta el momento inevitable en que cae

la manga de agua de un chubasco y se produce la huída en masa escaleras abajo con los bártulos al hombro y los empellones, rodadas y griterío consiguientes.

Maniobra de capeo

Al tercer día, por la mañana, se oyó la voz característica del segundo comandante Johow:

—¡Maniobra para cazar las velas de capa!

La tarde anterior había fallecido en Santiago el eminente doctor Johow; pero su hijo amaneció en el puente como todos los días, después de una noche de insomnio, impartiendo sus órdenes a través de la bocina.

Fueron largadas y cazadas la vela trinquete, el vela-cho y tres cangrejas de capeo de lona dura. Este velamen corto y perfectamente equilibrado es el que se emplea para hacer frente a los temporales, y se ordenó su ensayo en previsión de cualquier sorpresa que el mar de los Caribes pudiera tenernos reservada.

Se cazan estas velas de manera que el buque reciba el viento y la mar por la amura (entre la proa y el centro del casco) y manteniendo el timón cerrado a barlovento (contra el viento). La lenta deriva así producida origina un remanso o "estela lateral" que anula o suaviza el impacto de las olas. Sobre esto queda todavía el recurso extremo del saco de huaípe impregnado de aceite, que se amarra colgando del bauprés para aquietar las aguas.

Ciclones caribeños: su origen y comportamiento

No se juega con estos invisibles agentes de destrucción. En 1893 se desataron cuatro de ellos a la vez. Durante la guerra con España, el Presidente Mc Kinley declaró: "Le temo más a un huracán que a toda la escuadra española". En la Segunda Guerra Mundial un ciclón le arrancó parte de la proa al crucero *Pittsburg*, y otro de ocho días de duración causó en Florida un desastre avaluado en sesenta millones de dólares.

Hurakan (con k) es el nombre del dios de las tormentas entre los aborígenes de Guatemala.

Estos fenómenos de climas tropicales tienen su punto de arranque en regiones oceánicas de calmas y son atraídos hacia las latitudes intermedias. Su frente varía entre 100 y 600 millas, su altura llega hasta los quince mil metros, mientras que sus ráfagas pavorosas alcanzan a las doscientas millas por hora. Al centro del ciclón se forma el "ojo de la tormenta", una extraña zona de cielo azul en medio de los tétricos nubarrones negros. En 1932, el vapor *Phemius* se hallaba justo debajo de esa pupila de serenidad cuando millares de golondrinas y gaviotas fugitivas invadieron sus cubiertas en busca de refugio.

Hasta hace poco no era fácil prever en qué dirección se desplazarían Peggy o Mary Rose. En cuanto a la ciencia de detectar su proximidad, se han hecho progresos desde los tiempos de Colón, que sólo podía pronosticar una depresión cuando le dolían sus articulaciones reumáticas.

El servicio meteorológico del Caribe se fundó en 1875 en la Universidad de Belén de la Habana. A partir de la Segunda Guerra se adoptaron el avión y el radar para localizar el centro y dirección de traslación de los ciclones desde ciento cincuenta millas de distancia. Pero la última palabra es el empleo de los sismógrafos ultrasensibles, capaces de registrar la finísima onda llamada microsismo, existente en los huracanes; descubrimiento de los sabios de la Universidad de San Luis de Missouri. Estos sismógrafos revolucionarios detectan los microsismos por demarcaciones y permiten seguir la trayectoria de la tormenta sin necesidad del reconocimiento aéreo del peligroso vórtice ciclónico.

Concurso de nudos marineros

Sea que se naveguen mares borrascosos o bonancibles, es costumbre antigua distraer el ánimo de la tripulación con expansiones ingenuas; excelente manera de prevenir las ráfagas nostálgicas y los ciclones de mal humor. Por eso Francis Drake embarcó una orquesta en el minúsculo *Golden Hind* y el fiero Bligh llevaba un violinista a bordo del *Bounty*. Ya he mencionado la variedad de artistas que hay en el personal del *Esmeralda* y las alegres veladas con que amenizan el viaje. Hoy, cuarto día en el Caribe, se vio algo nuevo: una competencia de nudos reservada para el curso de grumetes.

En los nudos marineros descansa el arte de los contramaestres y la eficiencia de toda maniobra náutica. Su particularidad consiste en que soportan cualquier es-

fuerzo o tensión, y sin embargo, la mano de un niño puede deshacerlos con un leve tirón. Existe un nudo para cada uso, desde el “nudo de entalingar” con que se amarra un buque a su boya, hasta el “balso americano” que permite descolgar a un hombre por el costado del navío. Son decenas de figuras ingeniosas, verdaderos arabescos de antigüedad imprecisable, y que un experto marinero puede armar en la oscuridad o con la vista vendada. Como no sabemos quiénes fueron sus inventores, ignoramos también el origen de sus nombres pintorescos: “ahorca perros”, “boca de lobo”, “margarita”, “boza de pronto”, “vuelta de tortor”, “piña de guardamancebo”, “nudo del fraile”, “cabeza de turco”...

En la competencia programada tomaron parte cinco equipos delante de un jurado asesorado por el contramaestre de cargo. La concurrencia se aglomeraba sobre las botavaras, puentes volantes y flechastes; y cada equipo era estimulado por ruidosa barra de partidarios. La rapidez y precisión con que se hacían los nudos determinaban el puntaje de clasificación.

Empataron los diestros de “Estayes” y “Palo mesa-na”; y el vencedor individual absoluto fue el grumete Carlos Oyarce, cuyas manos eximias trabajaron como las de un ilusionista. Y digo esto porque durante unos momentos nos olvidamos de que navegábamos sobre el irascible Caribe.

La sombra de Colón en las Indias

En la cercanía de las Antillas siguen navegando las carabelas de Colón. Su recuerdo acompaña al viajero de este mar chúcaro, de este revoltijo de olas que se embisten unas con otras bajo el azote de las ventoleras. ¿Cómo no pensar en las cascaritas que pasaron por aquí a tumbos y barquinazos buscando las costas de la India y el paraíso terrenal? Se siente un escalofrío al imaginarse a la *Niña*, la más pequeña de las tres, donde se apretujaban veinticuatro valientes que iban con el Credo en la boca, que dormían en el suelo (no conocían hamacas ni literas) y engañaban el hambre mascando ajo y galleta dura. Y sólo con asombro se evoca a Colón, el sapiente equivocado que no llegó a saber qué era lo que había descubierto.

Así fue de incongruente y de loco el viaje marítimo de mayores consecuencias en la historia de la humanidad.

Y cuando queremos asir la personalidad del héroe, se nos transforma de una cosa en otra, como las veleidosas nubes del Caribe. ¿Fue un hidalgo o un ave de presa? Cuando Rodrigo de Triana gritó ¡Tierra! desde

la cofa de la *Pinta*, el Almirante recordó que Sus Majestades tenían ofrecidos diez mil maravedís para el primero que la avistase e inmediatamente alegó que él había visto fogatas la noche anterior, y así despojó de su recompensa al pobre marinero necesitado. Y de este modo inauguró la historia del Nuevo Mundo con un acto de deshonestidad y rapiña.

¿Fue un iluminado o un mixtificador? Basta echar una mirada a la carta de pilotaje para encontrarse con algo sumamente llamativo. Colón, sin vacilar, entró al Caribe por la derrota correcta del Sur, a favor del viento y la corriente; y regresó también por donde debía: por el Norte, confiándose a esas dos fuerzas oceánicas decisivas. De haberlo hecho al revés, jamás habría llegado a su meta. En los días del Descubrimiento se atribuyó este doble acierto a la casualidad; algunos lo pusieron a la cuenta de la inspiración divina. Pero unos años más tarde, el historiador López de Gomara, secretario de Hernán Cortés, recogió de fuentes fidedignas una versión sorprendente.

Hallándose en Porto Santo, archipiélago de Madera, Colón hospedó y auxilió en su casa al moribundo capitán Alonso Sánchez, natural de Huelva, que volvía de un desastroso viaje al Oeste con su barco desmantelado y la tripulación aniquilada por el escorbuto. Poco antes de entregar el ánima, Sánchez le contó que a la altura de las Canarias su carabela había sido tomada en vilo por un ventarrón incontrolable, el cual la arrastró hasta unas tierras desconocidas (América o las Antillas), de las cuales sólo pudieron regresar navegando al Este por el Norte...

Desde el momento en que lo supo, Colón no vivió sino para realizar su sueño de repetir el trayecto de Sánchez; y porfió diez años hasta ver cumplido el anhelo.

En 1957, el marino y cronista español don Luis de la Sierra escribió:

“Su primer viaje a América es el viaje de un vidente, o el de alguien que va sobre seguro”. “Ambas corrientes y vientos le permitieron ir y regresar con seguridad y facilidad tales que se hacen un tanto sospechosas...” “Es muy posible que Colón llevase consigo un secreto celosamente guardado, algún conocimiento que no dijo, e hizo bien, pues de haberlo revelado, quizás hubiese sido a otro con pretensiones más modestas a quien se hubiera encomendado la expedición de las tres carabelas españolas que ensancharon el mundo”.

Pero, ¿debe preocuparnos lo que haya sido Colón: un buen o un mal sujeto? Los seres desmesurados, los enviados providenciales que vienen al mundo a guiar a los hombres, no pueden ser medidos con el metro común. Su obra es su justificación y su pedestal. Y Colón, personaje patético, pagó con creces sus yerros y flaquezas; y esto es lo que hace su final conmovedor y sublime y lo eleva hasta la poesía de Claudel. El avaro que no vivía sino por el oro y para el oro, terminó quejándose: “No tengo en Castilla una teja”. El ambicioso acaparador de honores y abusador del poder, fue exonerado y humillado y arrastró las cadenas de los criminales comunes. Y el pretendido sabio infalible acabó escribiendo en Panamá:

“A diez jornadas está el Ganges. Yo todo esto lo sabía: por Tolomeo, por la Sacra Escritura; y se lo dije a la reina: es el sitio del paraíso terrenal...”

Escribo de noche mientras desfila a lo lejos la costa de Puerto Rico, que el Almirante de la Mar Océano descubriera en su segundo viaje. Una tormenta eléctrica acaba de desatarse y los rayos estallan encima de la isla, seguidos de salvas de truenos, como si fueran a reducirla a cenizas. Navegamos con escotillas y claraboyas cerradas y de hora en hora se reciben los boletines de las estaciones meteorológicas.

Pero ni relámpagos ni estruendos celestes logran desfigurar la imagen preconcebida con que el forastero llega a las Antillas. Estas son islas de luz y de tibieza, de playas blancas, de palmeras, helechos y cascadas de agua; son las ínsulas edénicas donde los españoles encontraron a unos caníbales “vestidos de aire y sol”, que les obsequiaban papagayos y doncellas y les enseñaron dos refinamientos desconocidos en Europa: el tabaco y la hamaca...

Como la tempestad tropical no puede prolongarse, mañana habrá calma cuando demos fondo en Aguadilla (donde saltó a tierra Colón) para retocar la pintura del buque y restaurar el ala del cóndor de proa, que un golpe de mar arrancó en las zambullidas.

Y luego pasaremos a la capital de Puerto Rico, para dar fe del asombroso experimento llevado a cabo en esta isla convertida en Utopía práctica.

Redescubrimiento de Puerto Rico

Se puede considerar a Puerto Rico como la menor de las Antillas Mayores o la mayor de las Antillas Menores. Encuéntrase en el centro de la guirnalda de islas que separa el Caribe del Atlántico, y dicen que desde su cumbre principal, el Yunque, se divisan ambos mares como desde una montura.

Entramos a la enorme bahía pasando a lo largo de un monumento del poderío colonial español: la fortaleza de El Morro de San Juan. La colosal fortificación requirió setecientas mil toneladas de material y llegó a contar cuatrocientos cañones pesados. Nada puede ilustrar mejor la importancia estratégica de Puerto Rico en aquellos dorados y difíciles tiempos. Dos veces al año recalaban aquí los convoyes de galeones que iban a Veracruz a embarcar las mercancías de Méjico y Filipinas, y a recojer en Cartagena los tesoros del Perú..., y había que tener a raya a las flotas de corsarios y piratas de que estaba infectado el Caribe. Un día cayó sobre la isla el nobilísimo salteador de los mares, Sir Francis Drake, con veintitantos navíos, porque tenía noticia de que se guardaban en El Morro algunas toneladas de pla-

ta y oro. Una lluvia de balas y bombas detuvo a la escuadra y un proyectil entró por una claraboya de la cámara del almirante y mató a tres oficiales. La tentativa nocturna de incendiar los galeones no dio mejor resultado y el atónito Drake se alejó para no volver. En 1598 la fortaleza resistió tres meses de sitio a los buques del Conde de Cumberland. En 1625 la flota del holandés B. Hendrick sostuvo con El Morro un duelo de artillería de tres semanas y lo abandonó sin gloria ni botín. San Juan siguió fortificándose hasta llegar a ser un puerto amurallado, cuyo costo se calcula hoy en seis millones de dólares. En la era napoleónica los ingleses probaron suerte por última vez contra la codiciada plaza, pero Sir Ralph Abercromby fue puesto en fuga y a duras penas escapó vivo.

La secular resistencia española sólo cesó en 1898 en la guerra que alguien llamó de Lagartijo el torero contra Edison el inventor. De su imperio indiano le quedaban a España Cuba y Puerto Rico; y aunque El Morro se mantuvo invicto, el general Nelson Miles invadió la isla por el sur, y desde entonces flamea aquí el pabellón de los Estados Unidos.

Caña de azúcar y algo más

Se asignó al *Esmeralda* un sitio en los muelles de la base naval, entre un pesquero japonés y dos destructores venezolanos. Invitación gentil y atención impecable, con conexión telefónica y un quiosco móvil de informaciones.

Nos rodea una bahía de belleza incomparable. Vegetación, palmeras, cerros y conspicuos edificios se com-

binan casi como en Guanabara do Brasil; y de noche, un collar maravilloso de luminarias se refleja en el espejo de un mar inmóvil.

¿Por qué esta escala en San Juan de Puerto Rico? La pregunta circuló por pasillos y camarotes el día del zarpe; y a falta de información concreta, a muchos debió parecerles que la elección del paraje había sido poco feliz... Pero ya vamos entendiendo por qué vinimos aquí, y nuestro concepto del insignificante Puerto Rico va a experimentar un vuelco sensacional.

La primera sorpresa es saber que la ciudad de San Juan alberga a 430.000 almas: casi el doble que Valparaíso; en tanto que el pequeño país, menor que la Isla de Chiloé, tiene una población de 2.600.000 habitantes.

Y continuamos: existen en Puerto Rico siete mil kilómetros de caminos pavimentados, 168.000 automóviles (contra 58.000 en Chile), 48.000 camiones y buses, nueve emisoras de televisión y doscientos mil televisores, cinco universidades, ciento treinta oficinas bancarias y setecientos ochenta millones de dólares en depósito.

San Juan es el centro de mayor tráfico aéreo en el Caribe, y el turismo internacional deja en el comercio noventa millones de dólares al año.

El ingreso nacional neto asciende a 1.800 millones; el ingreso *per cápita*, a 740 (contra 640 en Chile). Exportaciones: 740 millones (en Chile, 530). Presupuesto nacional: 410.000.000

Ahora bien, ¿cómo se ha llegado a estos índices en un estado de nueve mil kilómetros, pobre en materias primas y cuyo producto esencial es la caña de azúcar?...

Es todo un caso y toda una historia.

Historia del caso de Puerto Rico

En 1947 el Presidente Truman concedió a los portorriqueños el derecho de elegir a sus gobernantes. El primer gobernador nacional fue don Luis Muñoz Marín, y el único hasta la fecha, pues lleva tres períodos consecutivos y debe ser reelegido este año por mayoría aplastante. A este estadista fuera de lo común se debe (1952) la proclamación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, con su Constitución propia, comercio independiente y autonomía fiscal, y que sólo confía a Washington la defensa y el servicio diplomático. Existen ocho Ministerios, un Senado y una Cámara; y en la metrópoli hay un delegado con voz, pero sin voto, ante el Congreso de los EE. UU.

En este breve espacio de tiempo se ha producido el milagro de la vieja Borinquén. Me lo contó un caballero español asistente a la recepción de a bordo. Este ex productor de caña se ausentó del país desde el 52 al 61, y al volver a San Juan dice que iba gritando en el taxi que lo traía del aeropuerto: “¡Pero qué es esto! ¡Pero qué pasó aquí!”. Lo que había pasado es que en diez años habían transformado la ciudad en lo que ahora vemos al recorrerla; un laberinto de autopistas, cardúmenes de vehículos, barrios comerciales modernos, decenas de hoteles suntuosos, balnearios de ensueño, una cadena de escuelas y de hospitales, fábricas, refinerías de petróleo, rascacielos y colectivos...

Hacia el interior florecía la reforma agraria (hecha a fondo, con coraje), junto con la medicina popular gratuita y un plan educacional gigantesco. El treinta

por ciento del Presupuesto se destina a este fin, y el analfabetismo se ha reducido al 16 por ciento.

Tres nuevas plantas industriales se instalan cada semana y el ritmo de desarrollo fabril es superior al del Mercado Común Europeo. Grandes Compañías como la Ford, la Shell, Parke-Davis, General Electric, U.S. Rubber y cuarenta o cincuenta similares tienen plantas subsidiarias trabajando en la isla. En 1963 Puerto Rico compró en Estados Unidos por valor de mil millones de dólares. El hipódromo (donde hacen su agosto los jinetes chilenos) tiene tres días de carreras en la semana y los apostadores juegan mensualmente tres millones de dólares.

Este *rush* de prosperidad y abundancia, ¿cómo se originó y cómo se mantiene?

Primeramente, recordemos que el país no sobrelleva gastos de defensa ni diplomacia (los tendría si se independizara); y está exento de impuestos federales (los pagaría si obtuviese derecho a voto en Washington). Lo demás se descompone así: privilegios y subvenciones norteamericanas (18 millones para las universidades), reducción de la burocracia y plena libertad de comercio, crédito a largo plazo para el fomento industrial y edificaciones. Y por debajo de todo, la decisión de Estados Unidos de exhibir su poderío en el Caribe y, quién sabe, de atraerse en el futuro, por gravedad, a otras islas de los contornos que gimen en el atraso, el pillaje y las dictaduras sanguinarias.

Pero en el *rush* espectacular tiene parte decisiva el gobernador Muñoz Marín, y deberemos volver sobre él.

Puerto Rico, paraíso del trabajo y de la holganza

Se ha dicho siempre que el chileno es trotamundos y que donde uno vaya tiene que encontrar un *Chilecito*, una colonia de compatriotas. Esta exportación de capital humano, típico de épocas o países donde algo anda desajustado, parece que va en aumento entre nosotros. Hay diez mil paisanos en California y cuatrocientos mil en Argentina. En Panamá, en el curso de este viaje, vimos que las reinas del *strip-tease* eran en su mayoría muchachas de nuestra tierra que emigraron para ganarse la vida; y muchas otras (todas, necesariamente, jóvenes y graciosas). Brillaban en los cabarets y en otros oficios nocturnos. En Puerto Rico tenía que haber también un Chilecito de emigrados forzosos. Ya dije que el grueso de los *jockeys* del Hipódromo de San Juan proviene de la Copia Feliz del Edén. Pero hay otros, no podría precisar cuántos, ocupados en los empleos y profesiones más diversos. Apenas el *Esmeralda* entró al puerto y se atracó al muelle, comenzaron a aparecer los hermanos chilenos. Un mecánico. Un chofer. Un preparador de caballos. El dueño del Restaurante "La Copa"...

Conocí a otros coterráneos durante el cóctel que se ofreció en la toldilla del buque. Entre ellos quiero destacar a don Arístides Salcedo, apodado "Chile" y vinculado a los negocios de seguros. Dejó la patria en 1917 y nunca ha vuelto a verla. Fue amigo del dictador Trujillo y le tocó asesorarlo en la organización de los seguros estatales; al caer en desgracia huyó a San Juan, donde por fin ha dicho adiós a las aventuras.

Salcedo es hombre de porte mediano y grueso, de anteojos, y habla con el modo característico del chileno internacionalizado. Le une estrecha amistad con el gobernador Luis Muñoz Marín, y lo que "Chile" contó mientras bebía nuestros vinos (desconocidos en la isla), explica y aclara lo que tengo dicho del milagro portorriqueño.

En sus comienzos, Muñoz Marín no se parecía en nada al gran político que había sido su padre. No terminó las humanidades y hay quienes se acuerdan del joven bohemio que pedía dinero prestado para comprar cigarrillos. Se dedicó al periodismo revelando dotes de reportero y redactor. Como poeta no voló a mucha altura, aunque dos o tres de sus poemas figuran con decoro en las antologías. Frisa ahora en los sesenta y cuatro años. Es un espíritu sobrio y un carácter tenaz y rectilíneo. Su partido, el Popular Democrático, tiene en él a un líder insustituible.

—¿Cómo llegó a hacerse elegir gobernador?

—Recorría el campo en camioneta y en mangas de

camisa, —contestó Salcedo—, y les hablaba a los jíbaros con sencillez y bonhomía.

—¿Por qué ha sido elegido tres veces?

—Bueno, porque cumplió.

—¿Y qué hizo para cumplir?

—Aplicó su programa integralmente. Sostiene que las transacciones políticas son la muerte de todo plan de gobierno. Lo híbrido está condenado al fracaso; sólo lo auténtico y de una pieza puede ser fructífero y dejar su huella. Para sacar adelante la reforma agraria tuvo que pasar como una aplanadora por encima de privilegios y prejuicios. En una palabra: *se atrevió*. Y ahora que ha hecho de Puerto Rico un país modelo en el Caribe, la oposición lo respeta y hasta le allana el camino.

—Pero existe un partido que pide la independencia total...

—Es menos del cinco por ciento del electorado: un puñadito de ilusos que harán el ridículo en la próxima elección. Pregunte en la calle y verá que este pueblo está contento y reconocido.

—¿Aún con el riesgo de sufrir “una distorsión de su identidad nacional”?

—Ese riesgo, si existe, es menos grave que el de perder la seguridad y el bienestar conseguidos. Porque abandonado a su propia suerte, Puerto Rico perdería todos sus privilegios económicos y financieros y no podría mantener este tren de progreso vertiginoso... Por otra parte, después de sesenta y seis años de influencia americana, la sociedad portorriqueña sigue siendo la más española de las Antillas. El idioma está intacto. El folklore



san juan
PUERTO RICO

Cadetes practicando con el sextante. (Dibujo
del mayor José Feliú).

también. Y las niñas solteras salen con su mamá y se recogen a las nueve de la noche...

—¿Podría ser “exportable” el programa de desarrollo de Puerto Rico?

—Me temo que no, al menos en escala intensiva. Un diario local lo demostró con cifras. Extendido a toda América Latina, el programa costaría doce *billones* de dólares al año, durante una generación; a lo que habría que agregar su impracticabilidad política.

—Aparte de su talento, ¿cuál es la virtud que sostiene el prestigio del gobernador Muñoz Marín?

—Seguramente el desinterés. Gana un sueldo inferior al de un gerente de banco.

—¿Cuál es su realización favorita?

—Entre otras, el turismo, que dentro de poco estará produciendo cien millones de dólares anuales.

Por qué hay turismo en Puerto Rico

Como conté en otra crónica, las autoridades colocaron delante del buque, en el muelle, un quiosco portátil provisto de planos, folletos y toda clase de informaciones para los extranjeros. Lo atendía una muchacha que habla cuatro idiomas. Fue el primer indicio que tuve de haber llegado a un país turístico, organizado y equipado para recibir turistas.

Con los bolsillos repletos de documentación recorrí la ciudad de San Juan, la Vieja y la Nueva, tan fácilmente como si la conociera de toda la vida.

Antes que nada tenía que visitar El Morro, la fortaleza que rechazó a Drake y protegió los galeones car-

gados con oro. En la entrada me obsequiaron un lindo folleto. Cuando quise comprar postales, deposité una moneda en una máquina automática. Si se necesita un cicerone, no hay más que llamarlo... Y la enorme reliquia del pasado está tal y como la dejaron los españoles; sólo que a cada paso han colocado una placa informativa en inglés y castellano: aquí, el polvorín a prueba de bombas; allí, el proyectil del almirante Sampson incrustado en el muro; y las galerías secretas, las cuadras de la guarnición, la capilla, los calabozos, el museo de armas hispánicas, los cañones de cuatrocientos años... Al ver todo esto el viajero chileno se acuerda con rubor de los fuertes de Corral, abandonados y con sus garitas convertidas en urinarios; y del castillo de Juan Fernández, condenado a demolición lenta.

Con igual respeto conservan los portorriqueños la Casa Blanca, en que vivió el Conquistador Ponce de León; la iglesia de Porta Coelis, la más antigua del Nuevo Mundo; y cuanto edificio, plazuela o callejón haya sido testigo del paso de los siglos. Han conservado hasta los nombres de las calles coloniales: la calle de Cristo, la calle de la Luna, del Sol, de la Estrella, de Rodrigo de Triana, del Acueducto, de las Palomas, del Arroyo, de la Princesa. (Enumerarlas es como aspirar el aroma de unos claveles españoles, y sentimos hasta dónde somos españoles).

Los que más admiran y frecuentan la ciudad de los recuerdos son los turistas norteamericanos, amantes de lo latino y de lo exótico. Llegan allí en bocanadas, con sus cámaras, filtros y teleobjetivos. Pero la industria sin chimeneas del turismo los espera en la ciudad nueva.

Allí están los hoteles de cuarenta dólares diarios, las *boîtes*, las playas y las salas de juego más alegres y fastuosas de las tres Américas. No se paga por ver El Morro o la Puerta del Cielo, pero en estos templos de la frivolidad quedan las sumas fabulosas que aceleran el auge de Puerto Rico. Ahora bien, para montar este colosal tragamonedas se requerían imaginación y audacia; justamente lo que ha faltado a los chilenos para hacer del suyo un país turístico de primera categoría. Compárese el clima de aire acondicionado de Viña del Mar, único en el mundo, con el horno de Miami, con la caldera de Panamá, el baño turco de Nueva York, la fragua de Río de Janeiro o la sartén de Acapulco. ¡Pero Viña del Mar agoniza a las 8 de la noche y deja de existir a las 10! Su Casino anticuado y solemne se abre por temporadas, y para entrar a jugar se pasa por un colador burocrático: hay que exhibir el carnet de identidad, el talón del Rol General de Contribuyentes y el comprobante de Impuestos Internos; y en seguida, firmar una declaración en que consta que no somos cajeros de banco ni funcionarios públicos.

Por eso el recuerdo de Viña, aquí en San Juan de Puerto Rico, produce hilaridad mezclada con pena.

En la ruta de los filibusteros

Salimos de San Juan para Hamilton, Bermuda, en la mañana del 25 de junio. Habíamos permanecido en Puerto Rico cuatro días, contando la recalada en Aguadilla. Cuatro días que en futuros cruceros de instrucción deberían prolongarse a una semana por el atractivo natural del país y por la hospitalidad encantadora de la sociedad local. Dejábamos ahí un sinfín de relaciones y nos llevábamos recuerdos que quizás se fortalezcan con la distancia en lugar de debilitarse. Todo un dignatario del mar, el comandante Toner, de la base americana, llegó a bordo luciendo una condecoración de nuestra Armada y la insignia de socio honorario del Caleuche. Añadiré que Toner es un conocedor de la historia naval de Chile y en su país ha dictado conferencias sobre Cochrane, Prat y Latorre.

Por su parte, la alcaldesa de San Juan modificó el programa del Carnaval para recibir al curso de aspirantes en un *party* con la reina de la fiesta y su corte. (Un carnaval muy sobrio y sin estridencias, pero que culmina con un baño de mar a media noche en tenida de nata-

ción o de calle, da lo mismo, y a la luz de millares de fogatas que iluminan las playas y los cocoteros).

Por último, había arribado el *Eagle*, velero escuela de los Guardacostas de Estados Unidos encargado de coordinar la Operación Vela entre Bermuda y Nueva York. Aunque el comandante Earl no tenía pormenores sobre la regata que se estaba corriendo de Lisboa a Bermuda, su visita sirvió como contacto preliminar para el *meeting* mundial de barcos propulsados por el viento.

Dos días después de nuestro zarpe divisamos al veloz tres palos yanqui alcanzándonos con su velamen recortado contra el sol, como una visión pretérita...

—¡Por fin un velero en el mar!

Este pensamiento surgió en la mente de los hombres del *Esmeralda*, que en el puente, cofas y tablas de jarcia se arrebataban los anteojos para contemplar el magnífico espectáculo.

Y, qué duda cabe, los del *Eagle* tienen que haber pensado al vernos a nosotros:

—Oh, a sailing ship at last...!

Trescientos años atrás

Es así, a vela, como hay que cruzar estas aguas sobrecargadas de historia luctuosa. ¿Pues dónde se gastó más pólvora y arrojo que entre el Caribe y el Atlántico? Las potencias que regian el mundo se desgarraron por ese harem de islas hermosas, ardientes e inconstantes que son las Antillas. No se conoce región que haya pasado por tantas manos (y no siempre limpias); y su crónica

es un desfile apresurado de descubridores, conquistadores, filibusteros, contrabandistas, negreros, corsarios, revolucionarios, tiranos y ladrones con título de nobleza. Todo esto, para que el primer actor del drama se retirase a la postre con las manos vacías, preguntándose, voto a Cristo, para quién había descubierto él y bautizado esas Indias infieles!

Para muchos, la piratería es lo que resume y caracteriza el destino violento del Caribe. Y también lo que mejor refleja a la época. Recordemos que fue la reina de Inglaterra quien financió las expediciones de pillaje de Hawkins y armó caballero a Francis Drake, lo colmó de honores y lo hizo miembro del Parlamento porque había asaltado más buques, robado más tesoros e incendiado más iglesias españolas que ningún otro bandido flotante. Y después, cuando irrumpieron los franceses, fue el Cardenal Richelieu el que se asoció con el aventurero D'Esnameuc, aportándole diez mil libras de capital, para que contrabandease y piratease desde la usurpada isla de San Cristóbal... Con gente de este temple no sería difícil apoderarse de Martinica, Guadalupe y María Galante. Y puesto que un Cardenal los protegía, los piratas no tuvieron dificultad en acomodar la fe con las depredaciones. Incluso fueron creyentes muy rigurosos. Un día en Tortuga, durante la misa, el capitán Daniel mató de un tiro a un hombre que no rezaba con bastante devoción. Y tenían también su ética: respetaban los derechos y la propiedad de los "hermanos"; y en los repartos de botín se daba preferencia a los que habían perdido un miembro en acción: seis esclavos o 600 pesos por el brazo derecho, 500 pesos por la pierna de-

recha y 400 por la izquierda, 100 por un ojo o un dedo. En cambio, su ferocidad con el enemigo no conocía límites. Los tormentos aplicados a los vencidos son indescriptibles, y basta recordar al horrible Olonés, que con su espada abrió el pecho de un español para arrancarle el corazón y comérselo crudo.

Ahora bien, ¿quiénes eran aliados de quiénes? Esto es cosa que nunca llegó a saberse, porque en el corto período de 1665 a 1702 hubo siete guerras entre Francia, España, Inglaterra y Holanda (con alianzas dobles o triples cada vez distintas), y las contiendas repercutían directamente en el Caribe o se gestaban en el Caribe. Así ocurrió que el bucanero Henry Morgan, desde la capturada Jamaica, destruyó a Panamá sin saber que españoles e ingleses habían hecho las paces...

Pero, ¿qué fue más cruel: la piratería o el tráfico de esclavos? También el "infame comercio" refleja la mentalidad contemporánea y el infierno terrenal antillano. Cuesta creer hoy (pero puede probarse) que el humanitario Padre de las Casas recomendó importar negros de Guinea para la colonización de las islas. ¿Qué tiene entonces de extraño que el mundo cristiano haya mantenido la carrera esclavista durante siglos, como cualquier negocio honorable? Aquellos que tuvieron un asomo de escrúpulos tranquilizaban la conciencia afirmando que "peor era la suerte de los negros como víctimas de otros negros en el África...". Una compañía genovesa introdujo veinticuatro mil infelices en las colonias españolas. Para competir con Génova, y con Amsterdam, formaron los ingleses *The Company of Royal Adventures Trading*

of Africa. Accionistas principales: Su Majestad la reina, el príncipe Ruperto, el duque de York... Se conservan los libros de la contabilidad, en donde puede verse que el precio de esas bestias de carga fluctuaba entre 14 y 18 libras. Así llegaron a Jamaica y Barbados ochenta mil "cabezas" para impulsar las plantaciones de caña de azúcar y las destilerías de ron.

Los traficantes llevaban en sus buques jaurías de perros para arrear a los negros en verdaderos rodeos humanos. Estos rebaños de hombres y mujeres hacían el viaje de dos a tres meses hacinados y encadenados en bodegas desprovistas de luz y ventilación, y sin nada que se pareciese a la higiene más elemental. La estrechez les impedía ponerse de pie; y los que morían de sofocación o de enfermedad, no siempre podían ser sacados fuera de la cala. Un cronista de las Islas Vírgenes refiere que el hedor de un barco de esclavos se sentía desde antes que éste apareciera en el horizonte; y cuando entraba a puerto, la población huía al otro lado de la isla buscando un aire respirable...

Y una vez en tierra, la suerte del esclavo no variaba, pese al alto precio que habían pagado por él. En la Martinica y otras islas francesas culminó la crueldad de los castigos. Allí los negros fugitivos, si reincidían, eran enterrados hasta el cuello para que las hormigas les devorasen la cabeza, vivos.

En medio de tanto horror brilló al fin una luz de bondad cuando el colono inglés Robert Browning (abuelo del poeta) dio libertad a sus esclavos y les repartió la tierra de que era dueño.

Tres siglos después

Como prueba de lo que avanzó el mundo desde entonces, buques de diez naciones están surcando este mar en desinteresada competencia deportiva.

¡Veleros que son ahora, por rara paradoja, más novedosos que los *jets* supersónicos, disputan una supremacía que acerca a los hombres y países en vez de distanciarlos!

Mientras sus barcos pugnan por aventajarse, los comandantes del *Libertad* y del *Juan Sebastián de Elcano* alternan por la noche, sin verse, jugando por radio una partida de ajedrez que iniciaron en Lisboa; o bien es el alemán *Gorch Fock* que manda un saludo a Lord y Lady Boyd, tripulantes del *Tawau*, una cascarilla de 52 toneladas...

Evento llamado a dejar una estela más durable que la de las quillas, se sabe ya que va a repetirse periódicamente, hasta hacerse tradicional. La radio, el cable y las cámaras filmadoras trabajan para informar a millones sobre la regata y la *Operation Sail* que vendrá en seguida.

Los últimos tramos de la carrera se tornan emocionantes. Parece que un *sloop* italiano de la segunda categoría, el *Corsaro II*, es el vencedor absoluto. De pronto, el 30 de junio, el *Libertad* lanza al aire su jubiloso comunicado:

“Cruzamos la meta a las 17.02. ¡Aleluya! — Comandante Martínez”.

La única interpretación posible es que el buque argentino ha triunfado en la clase de *tall ships*. ¡Viva el *Libertad*! ¡Vivan nuestros hermanos!

Pero unas horas después comienzan a recibirse los datos oficiales, y a medianoche tenemos la lista de los vencedores:

1º: Fragata de tres palos y 676 toneladas *Christian Radich* (Noruega);

2º: Barca de tres palos y 790 toneladas *Danmark* (Dinamarca);

3º: Barca de tres palos y 1.860 toneladas *Gorch Fock* (Alemania); y

4º: Fragata de tres palos y 3.765 toneladas *Libertad* (Argentina).

Cuando el primero de estos buques llegó a Bermuda, hacía tres días que el *Corsaro II* estaba amarrado a su fondeadero. Había navegado (o volado) las 3.600 millas desde Lisboa en veinte días, veinte horas y doce minutos.

Velas y mascarones en Bermuda

Es posible que una de las mayores emociones de la navegación a vela sea el imprevisto. Y con mayor razón en el caso de navíos que corren en competencia o siguen un rumbo paralelo. Como recordará el lector, el *Eagle* aventajó al *Esmeralda* durante la travesía de Puerto Rico a Bermuda; para colmo el rezagado perdió un día completo por causa de una calma y un desperfecto mecánico. Sin embargo, al acercarnos a Bermuda el 1º de julio, descubrimos las luces del buque americano a varias millas detrás de nosotros. Algo no previsto debía de haberle ocurrido; y al ocuparnos de la regata oficial veremos la diversidad de factores que influyen en las lides veleras.

Todavía sin práctico, el *Esmeralda* rodeó la isla durante la noche, a regular distancia; y aunque no había peligro alguno, recordé que hay cien cascos a pique entre los arrecifes y bajos de coral que rodean a Bermuda como una trampa. El propio descubridor, don Juan de Bermúdez, se vio en apuros; y el almirante Somers naufragó en 1609 y sólo pudo salvarse en dos embarcaciones construidas con los restos de su nave.

Entramos por la mañana con un piloto de color que nos condujo por un sinuoso canalizo balizado. Sobre una colina se dejó ver la casona de dos pisos, murellas amarillas y techo rojo en donde paraba Lord Cochrane cuando mandaba la estación naval británica del Atlántico Norte. No lejos de allí está Saint George, la antigua capital que guarda como reliquia el corazón de Sir George Somers, el náufrago a quien debe Inglaterra la soberanía de la isla.

Se tarda una hora y media en entrar a Great Sound, la mayor de las bahías bermudianas, donde echamos el ancla en doce metros escasos de agua y entre un semi-llero de escollos ahogados.

Turismo y cebollas

Bermuda está más cerca de San Francisco que de Londres..., y a menos de dos horas de vuelo de Nueva York. Podría discutirse si es un pequeño archipiélago o una isla fraccionada (ciento y tantos fragmentos situados a tiro de pelota de golf). En todo caso no pasa de ser una verruga de tierra a flor de agua, engarzada sobre una plataforma de roca que descende a pico miles de metros bajo la superficie del océano. Hay un dibujo en el libro de Rachel Carson, *The sea around us*, que produce vértigo.

En definitiva, Bermuda no es tropical ni exótica, aunque digan lo contrario los prospectos turísticos. Le faltan los cocoteros y la vegetación envolvente de las Antillas y Polinesia. Hay mucha tierra sin sombra, mucha

colina calva y mucha costa sin playa ni verdor. Que es el paraíso de las flores, concedido; pero esto no es suficiente. Por otra parte, mirando de lejos la abigarrada edificación blanca, de techos blancos y terrazas blancas (construidos de bloques de coral), se tiene la impresión de un enorme conjunto de tumbas y sepulturas repartidas entre británicos parques y jardines.

¿Por qué es entonces uno de los grandes centros turísticos? Creo que por estas dos razones: porque posee el mayor y mejor abrigo de ensenadas para la práctica de los deportes náuticos, y porque es uno de los pocos balnearios del mundo dotado de un clima equilibrado (aunque no exento del azote de los huracanes). Para los neoyorquinos que en verano se sofocan y en invierno se entumen, Bermuda tiene que ser un edén de indecibles delicias. De ahí los enjambres en que llegan por aire y mar, y de ahí que el dólar circule en la isla prescindiendo de las casas de cambio... Y lo uno por lo otro: para la pobre Bermuda, que no tiene agua y sólo produce flores y cebollas, el turismo yanqui es el agente providencial que la ha salvado de un destino mísero.

Una armada de paz

En esta encrucijada del placer y la ostentación, donde una cerveza llega a costar un dólar, recalán normalmente los yates de la reina Isabel y de Aristóteles Onassis y el fabuloso *Argo*, propiedad de un grupo de accionistas de la Anaconda Copper de Chile... Estaba también, cuando entramos, el *Dreadnought*, primer submarino nu-

clear inglés, que costó veinticinco millones de libras y viajó desde Gibraltar sin salir a la superficie.

Pero todas estas maravillas de los mares aparecían eclipsadas por la espectacular concentración de veleros de alto bordo que acababan de cumplir la regata Lisboa-Bermuda. No exageró el periodista J. S. Avery al afirmar que habría aquí tantos pies cuadrados de velas como en la batalla de Trafalgar. Con la llegada del *Eagle* y el *Esmeralda* esta flota aumentó a doce unidades mayores. Todos los fondeaderos de Great Sound quedaron ocupados y las arboladuras de los buques sobresalían por detrás de los islotes que seccionan la bahía. En torno a los gigantes de tres y cuatro mástiles pululaba a toda hora un sinnúmero de yatecitos, lanchas, botes y catamaranes cargados de curiosos que tomaban fotos y saludaban a los marinos. Al interior de la rada permanecía la immaculada fragata noruega *Christian Radich*, en cuyo pico de mesana flameaba una humorística bandera de pirata. Había ganado la prueba en 22 días, 10 horas y 6 minutos, aventajando a la *Danmark* por 5 horas 4 minutos y a la *Gorch Fock* por 30 horas 38 minutos. Casco blanco sin una pinta de óxido, línea de flotación azul, mástiles y vergas blancos, mascarón dorado y bronce relucientes. Construida en Oslo, pertenece a una academia particular de marina mercante, la *Ostlandets Skoleskib*, y recientemente fue la *vedette* de la película musical *Windjammer*. Su comandante, Kjeld Backen, trae consigo a su esposa y lleva un curso de grumetes cuya edad fluctúa entre los doce y los quince años. Mirándoles de cerca se hacía difícil creer que estos niños de edad

escolar hubiesen manejado el aparejo de ese galgo del viento, conduciéndolo a la victoria en la *tall ships regatta*.

Noruega sigue siendo la gran incubadora de navegantes, y no me sorprendió ver a un inglés quitándose el sombrero ante la bandera de la invicta *Christian Radich*.

Se ilumina el "Esmeralda"

Bermuda y su capital, Hamilton, han vivido lo que pudiera llamarse un carnaval de agua salada. La carrera transoceánica llenó páginas de los diarios locales y fue el tema de adorno obligado en las tiendas de *Front Street*, que corre o lo largo de los muelles. Fotos de los veleros, maquetas, cuadros, salvavidas, instrumentos náuticos, banderas de señales: ¡el mar metido en las vitrinas! Y todo esto sobre el escenario *ad hoc* de Hamilton, ciudad impecable y pintoresca a la vez, inglesa hasta la desesperación, con *business men* de pantalón corto, *policemen* de color con el casco en la coronilla, *ladies* londinenses en bicicleta, señoras negras muy elegantes y dignas, de quitasol; caballeros negros en automóviles de último modelo, cocheros de cucalón y cigarro puro paseando turistas en sus *buggies* de toldo enflecado. A este elenco habitual agreguemos la invasión de unos dos mil individuos uniformados de azul, blanco o caqui, que hablaban una babel de idiomas, incluido el indonesio, en *shops*, bares y cines, y tendremos una idea de lo que se ha visto en Hamilton en esta ocasión memorable.

Para que nada faltase al lucimiento del *meeting*, el *Eagle* se atracó a *Front St.* de suerte que los transeúntes

podían tocarlo; el yate de la reina evolucionó por entre los islotes, y el *Esmeralda* atrajo a miles de fotógrafos nocturnos cuando el teniente Dilhan iluminó con guirnaldas de ampolletas las bordas, palos, vergas, estayes, botalón, roda y codaste en silueta fantástica duplicada por las aguas.

Habla Alan Villiers

La presencia del más famoso escritor náutico viviente a bordo del *Sagres* constituyó otro *flash* sensacional para la prensa bermudiana. Alan Villiers, autor de innumerables libros sobre historia de la navegación velera y articulista del *National Geographic Magazine*, viaja con su esposa en el buque portugués como invitado de honor. Marino profesional, ganó celebridad al conducir desde Plymouth, Inglaterra, hasta Plymouth, Estados Unidos, al *Mayflower II*, réplica exacta del barco de los Padres Peregrinos.

Hablando para los reporteros de *The Bermuda Sun*, el ilustre australiano explicó la circunstancia imprevista que había malogrado la actuación del *Sagres*.

—“Navegó por el sur”, dijo, “buscando el alisio del noreste. De acuerdo con toda la información disponible desde los tiempos del capitán Maury (el creador de las cartas de vientos), debería de haber habido mejores brisas dentro de los trópicos que afuera... Pero este año no fué así”.

Villiers puntualizó que el *Sagres* (gemelo del *Eagle* y del *Gorch Fock*, todos de construcción alemana) es un

buque excelente, y tiene un capitán y una tripulación de primera clase.

—“Fue”, comentó, “una mala suerte que, al producirse la calma inesperada, el barco se encontrase tan al sur con respecto a los demás. Quedó perdido y sin posibilidad de acortar distancia; obligado a abandonar, tuvo que seguir a Bermuda navegando a motor.

“Un buque algo pesado como el *Sagres*, y que concedía tanta ventaja a los livianos (treinta horas término medio), tenía pocas probabilidades si no encontraba vientos poderosos. Pero luchó bravamente, haciendo lo que podía; y este creo que fue el espíritu que imperó en la carrera”.

La regata Bermuda-Nueva York

Julio 7.—Diez veleros de ocho países, el más grande de 3.760 toneladas y el más pequeño de 570, salieron del Great Sound de Bermuda para dar comienzo a la regata a Nueva York. Sería una carrera extraoficial de setecientas millas, sin *handicap* y con el pie forzado y casi imposible de llegar a la meta en cinco días. El punto de largada era una línea imaginaria comprendida entre el faro de St. David's Head, en el extremo oriental de la isla, y un guardacosta que tenía a su bordo a la directiva de la entidad organizadora.

No intervendría la barca alemana *Gorch Fock*, retirada a causa del reemplazo de sus cadetes por un contingente aún no instruido. Y la fragata *Libertad* sólo "acompañaría" a los participantes, pues tenía compromisos que reclamaban su presencia en Nueva York.

La flota llegó a St. David's escoltada por un número asombroso de veleritos, lanchas, remolcadores y ferries atestados de gente. Se había cerrado el comercio de Hamilton y Saint George y dos mil escolares tuvieron asue-
to para que todo el mundo pudiese presenciar la partida. Entre esta multitud de embarcaciones contábase el

Argo, que tuvo el gesto de acercarse al *Esmeralda* para saludarlo con toques de cuerno. Ya he contado que sus propietarios, los Parsons, son accionistas del mineral de Chuquicamata.

En el puente de gobierno del buque chileno se hallaban sus dos comandantes, Weber y Johow; el capitán Pedro Romero y el oficial navegante teniente Adolfo Carrasco. En cubierta, los cuatro jefes de palo: trinquete, teniente Sergio O’Ryan; mayor proel, teniente Jorge Llorente; mayor popel, teniente Raúl Flores; mesana, teniente Mario Ibarra. Contramaestre de cargo, suboficial Juan Aguilar. Se habían embarcado en Hamilton nuestro compatriota Paul Barroilhet, en calidad de observador; el tesorero de la *Operation Sail*, Mr. Enos Curtin, y tres fotógrafos y cameramen norteamericanos de OP-SAIL y del *Tonite Television Show*.

A las 15.00 horas se dio la señal de zarpe, y el mar pareció cubrirse de catedrales de lona. El aparejo del *Esmeralda* fue largado y cazado en ocho minutos. No se sabe por qué, la *Libertad* (argentina) partió disparando cañonazos. Helicópteros e hidroaviones volaban a baja altura, a tiempo que miles de cámaras filmaban y fotografiaban la escena. Soplabla una brisa débil, favorable a los buques livianos: *Christian Radich*, *Danmark*, *Sorlandet* y *Dewarutji*; los que además pudieron ahorrarse cuatro millas pasando por la zona de los bajos peligrosos.

A las 16.00 horas, conforme aumentaba el viento, comenzaron a destacarse la *Libertad* y la *Christian Radich*. Pronto el *Juan Sebastián de Elcano* aventajó al *Esmeralda* por estribor, y otro tanto hizo la *Sagres*, que exhibía en cada vela una cruz de Cristo en paño rojo.

Una hora después el *Esmeralda* navegaba en penúltimo lugar delante del indonesio *Dewarutji*. El viento a un largo, refrescando, permitió al *Esmeralda* pasar a la *Sagres*, pero el *Dewarutji* los pasó a los dos en medio de la general admiración.

A las 18.00 horas tenía el *Esmeralda* veintiocho velas cazadas y estaba dando siete nudos. Dejó atrás al *Dewarutji* y empezó a acercarse al *Elcano*, que corría con veintisiete velas y su enorme bandera española flameando en el pico de mesana. La *Libertad* y los otros punteros estaban ya sobre el horizonte.

A las 19.00 el *Esmeralda* llevaba treinta y una velas, incluso un ala por babor, las rastreras y las capeadoras; y con este despliegue de trapo aumentó su andar a ocho nudos y acortó otro poco la distancia al *Elcano* y *Sagres*. Reinaba un desbordante entusiasmo en medio de esa barrera de lonas que interceptaba el último soplo de viento.

Eran las 21.30 cuando un violento chubasco por la cuadra escoró el buque de golpe, produciendo un estrépito de cosas derribadas y quebrazón de cristales y haciendo tocar el agua al bote de estribor. La racha de viento despedazó el foque volante y le imprimió al barco una velocidad de catorce nudos. A pesar de haberse cargado las velas suplementarias, el andar se mantuvo, y en una hora fueron dejados atrás el *Elcano* y la *Sagres*, que habían reducido velas al plotear el chubasco en el radar. El disparado *Esmeralda* pasó el resto de la noche fluctuando entre los doce y los catorce nudos.

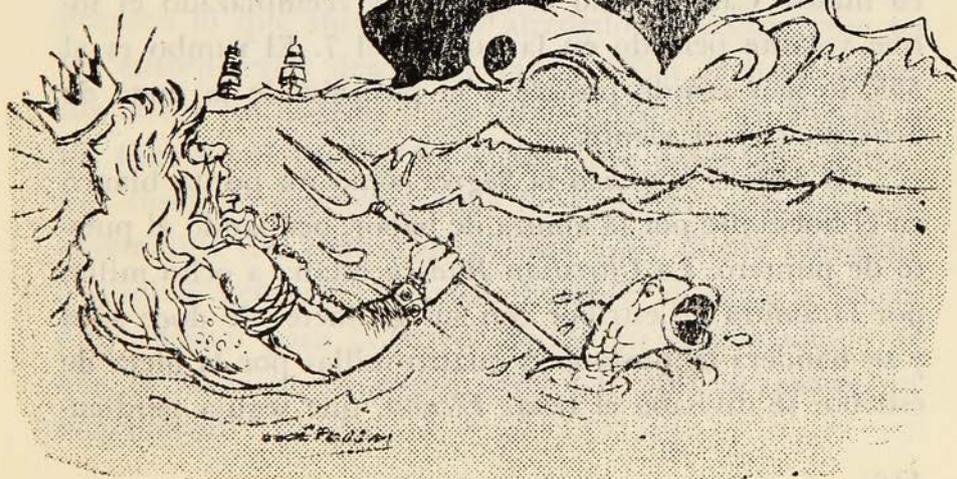
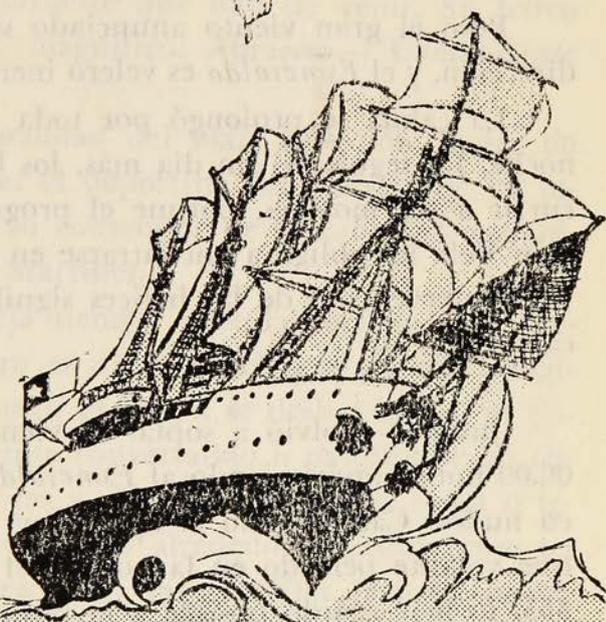
Julio 8.—A pesar de la gran velocidad alcanzada, el nuevo día encontró al *Esmeralda* detrás del *Sagres* y a la cuadra del *Elcano* y el *Staatraad Lehmkuhl*. En cuanto a la *Christian Radich*, había acortado velas como precaución nocturna a raíz del chubasco, olvidando el principio de que las regatas se ganan durante la noche... Ahora se hallaba en nuestra cercanía después de haber estado entre los punteros.

A las 12.00 horas el *Esmeralda* había sacado media milla de ventaja a la famosa fragata noruega y una milla larga al *Elcano*. Ambos barcos aparecían en el horizonte por babor. El *Dewarutji* había quedado rezagado hasta hacerse invisible, mientras que la *Sagres* aumentaba la distancia que nos tomara en la mañana. Navegábamos con viento SSW y olas bajas, y teníamos 160 millas recorridas desde Bermuda. Velocidad media hasta el momento, siete nudos.

A las 15.00 horas el *Esmeralda* entró en zona de calma, en tanto que el *Elcano* y la *Christian Radich*, favorecidos por la brisa local, tendían a darnos alcance.

A las 18.00 el *Eagle* comunicó encontrarse a treinta y seis millas de nuestra aleta de babor. Este mensaje permitió apreciar que la posición del *Esmeralda* era sorprendentemente ventajosa. Estaba por delante del *Eagle*, del *Elcano* y del *Dewarutji*; a parejas con el *S. Lehmkuhl* y la *Danmark*; mejor colocado que la *Sagres* con respecto al rumbo de Nueva York; y sólo detrás de la veloz *Christian Radich*, ganadora de la prueba Lisboa-Bermuda. Ignorábamos dónde se hallaba el otro noruego, el *Sorlandet*; y en cuanto a la *Libertad*, ya se sabe que corría sin participar...

VAMOS PABLO
ACUERDATE DEL 79!



La voz del pasado. (Dibujo del mayor Feliú).

A aquella hora podía afirmarse que el buque nacional estaba ocupando el segundo lugar, o el tercero, en una competencia en que no era precisamente el favorito, siendo como es, el menos andador de los competidores. La excitación del personal subió de punto al correrse la voz de que se pronosticaba un nuevo ventarrón. Surgieron inventores de velas exóticas, y un cadete propuso la idea de cazar las velitas de los botes salvavidas. La posibilidad de ganar la regata a la desesperada enardecía los ánimos como en víspera de una acción bélica.

Pero el gran viento anunciado se desplazó en otra dirección, y el *Esmeralda* es velero inerte con brisas flojas.

La calma se prolongó por toda la tarde y toda la noche. De seguir así un día más, los buques deberán recurrir a sus motores, porque el programa de la Operación Vela les obliga a encontrarse en Nueva York el 12. Y la intervención de las hélices significaría el fin de la carrera...

Julio 9.—Volvió a soplar el viento del WSW a las 06.00 horas, imprimiendo al *Esmeralda* un andar de cinco nudos. Cazado todo el aparejo y reemplazado el foque volante perdido en la noche del 7. El rumbo es al 355, lo más ceñido posible a la posición de la meta de acuerdo con el viento.

Al aclarar apareció la *Sagres* como un punto blanco en el horizonte por la amura de babor, ocupando el puesto de puntero. La *Christian Radich* estaba a ocho millas por la amura de estribor con sus grumetes de doce años y su bandera filibustera. A cuatro millas por la aleta de estribor se divisaba el tenaz *Elcano*, que seguía perdiendo

do terreno. Lo que nunca perdió es su hidalguía hispana, porque al dar respuesta a un mensaje de saludo del *Esmeralda* contestó de esta manera:

“Querido Weber: le enviamos un abrazo los elcanistas. Recibí comunicación del gaucho, que está a 26 millas al 225 de nosotros con el *Eagle* al lado y otro que debe ser el *Danmark*, a 12 millas. Los demás estamos aquí medio encalmados. No le recomiendo se vaya muy al norte para aprovechar la corriente del Golfo y los vientos del sur y suroeste que han de venir. Su barco va verdaderamente magnífico. Abrazos — *Comandante Elizalde*”.

Así es la hermandad del mar. Este don Javier de Elizalde y Laínez es el deportista impecable que va jugando ajedrez con su contendor de la *Libertad*, comandante Enrique G. Martínez.

Una regata deja tiempo para la cortesía y las expansiones. El cuadro es distinto del que solemos imaginar en tierra. Mientras el velero se desliza como un cisne distraído, hay gente conversando o paseándose en cubierta, hay electricistas y pintores trabajando como si ignorasen lo que sucede a su alrededor; mientras que en los entrepuentes descansan las guardias francas, hacen sus tareas los cadetes y no falta quien lee un *Ercilla* o un *Cine-Amor* que ya ha pasado por doscientas manos. Por supuesto que un “toque de repetido” o la llamada apremiante del timbre de alarma (que puede significar maniobra general, chubasco, hombre al agua o incendio), bastan para poner el buque en conmoción; y el que lo ha visto, ya puede decir que sabe lo que es un zafarrancho.

Todos a bordo desearían oír ahora esa señal dramática, como antenoche, anunciando un golpe de viento formidable, porque así nuestra quilla volvería a arrancar a catorce nudos. Pero sigue soplando esa brisa que mueve apenas a los cascos pesados y mantiene a los pequeños a buen andar.

A las 12.00 horas habíamos enterado una singladura de escasas 71 millas, con velocidad media de menos de tres nudos. Y poco antes, el guardacosta que controla la carrera había comunicado que los noruegos *Sorlandet* y *S. Lehmkuhl* acababan de echar a andar sus motores...

Al anoecer, el *Esmeralda* avisó al *Eagle* su "intención" de hacer lo mismo a las 08.00 de mañana. Esto produjo un profundo desaliento en una tripulación que estaba dispuesta a sacar adelante su buque, situado hoy, según la carta de plotting, a corta distancia del puntero (*Sagres*) y disputando palmo a palmo el segundo lugar con la *Christian Radich*... Pero ya se sabe por qué razones se había tomado aquella decisión, y no quedaba más que adoptar la filosofía del que dijo: "Para otra vez será".

Sin embargo, renacieron las esperanzas cuando a las 20.00 comenzó a aumentar el viento del SW. Inmediatamente se agregó todo el paño de fortuna de que podía echarse mano, hasta formar un telón compacto de treinta velas. Una hora después el bergantín navegaba a 5,5 nudos, bajo un cielo estrellado, rumbo a Nueva York.

Julio 10.—A las 03.00 horas el andar había aumentado a ocho nudos. Rumbeando al 305.

A las 07.00 la velocidad era de nueve a diez nudos, con fuerte viento por la cuadra de babor. La pronuncia-

da escora hacía difícil tenerse de pie. Una racha rifó la vela cangreja del palo mayor proel, la que fue antagallada y prontamente reparada. Luego hubo que cargar el foque volante para evitar que su tensión quebrara el mastelero.

El optimismo dominaba otra vez a los hombres. Había que hacer cualquier cosa por alcanzar a la *Sagres*, cuyas luces se habían visto durante la noche.

Se recibió, para colmo, este mensaje estimulante del *Eagle*:

“...usted está muy adelante de nosotros y será difícil pillarlo. Buena suerte. — *Comandante William Earl*”.

Esta ventaja que el americano reconocía, obteníase al precio de esfuerzos denodados, de mucha tensión nerviosa y de deterioro del material. Una brusca escorada causó destrozos en la mesa de los oficiales, los que rodaron con sus sillas por el suelo. En el entrepuente de aspirantes, tres o cuatro de éstos cayeron fuera de las literas. Poco después se rifó la vela cangreja del palo mayor popel. La creciente fuerza del viento obligó a cargar una rastrera y dos escandalosas. Aun así el buque navegaba fuertemente escorado, zambullendo la proa, haciendo reventar las olas con estruendo y dejando una estela de espuma y remolinos. Fue su momento culminante... y justo entonces se acercó el guardacosta inspector de la regata, a cuyo bordo iban los *cameramen* de los noticiarios americanos. Millones de espectadores verán el cuadro vivo de un *four-masted ship* casi acostado en el agua y en todo el despliegue de su gloria, con un cóndor en el mascarón y una estrella en su bandera...

Se había hecho una singladura de 146 millas (5,77 por hora), y al mediodía los competidores iban colocados como sigue:

1º *Sagres* (Portugal);

2º *Christian Radich* (Noruega);

3º *Esmeralda* (primero entre los buques pesados);

4º *Juan Sebastián de Elcano* (España);

5º *Danmark* (Dinamarca);

6º *Libertad* (Argentina);

7º *Eagle* (Estados Unidos);

8º *Dewarutji* (Indonesia);

— *Sorlandet* y *S. Lehmkuhl* (noruegos), navegando motor.

Pero un sino adverso había decidido que la hermosa y reñida lucha no tuviese final. El viento amainó y rondó en dirección desfavorable, y a las seis de la tarde se hizo evidente la imposibilidad de recorrer a vela las trescientas veinte millas restantes para llegar a tiempo a la revista programada en el Hudson.

Tras largas horas de duda fue tomado el penoso acuerdo, y a las 21.00 se recogió el aparejo y empezó a trabajar la hélice.

A media noche el *Eagle* informó que había hecho lo mismo. Poco después lo imitaba el *Elcano*. Y al amanecer se unía la *Sagres* a la flota de veleros a palo seco.

Será para otra vez.

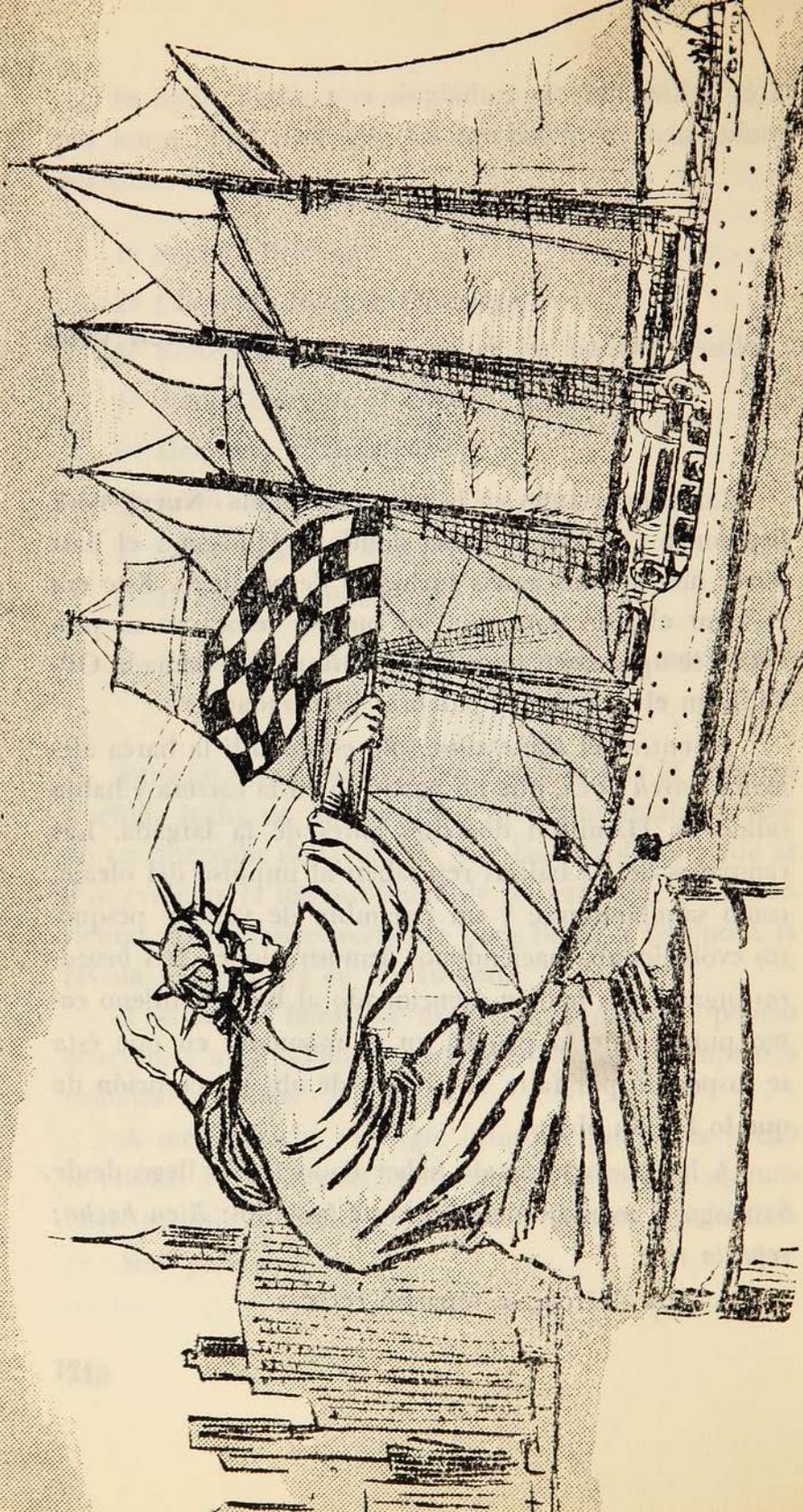
Operación Vela

Los concursantes en la regata Bermuda - Nueva York llegaron a Gravesend, bahía donde el Hudson y el East River mezclan sus aguas turbias y desperdicios. Este era el lugar elegido para que los buques retocaran su pintura y se aprestasen para la *Operation Sail*, llamada OPSAIL en el país de las palabras jibarizadas.

Al entrar el *Esmeralda*, sólo estaba allí la barca alemana *Gorch Fock*, que no participó en la carrera y había salido de Hamilton dos días antes de la largada. Las campanas de las balizas repicaban al impulso del oleaje, como saludándonos, y un enjambre de yates y pesqueros evolucionaba haciéndonos demostraciones. Las *broadcastings* locales habían mencionado al buque chileno como puntero de la prueba en el momento en que ésta se suspendió por falta de viento; de ahí la recepción de que lo hacían objeto.

A las pocas horas de haber dado fondo llegó desde Santiago el mensaje del almirante Cubillos: *Bien hecho; reparta ron.*

A falta de ron, se repartió cerveza.



El final de la regata. (Imaginado por José Feliú).

Al promediar la tarde estaban ya todos los veleros sobre sus anclas, excepto el bergantín *Dewarutji*, que llegaría a la mañana siguiente con su mastelero de proa quebrado. Como era día domingo, unas mil embarcaciones navegaban en la poza con turistas y curiosos. A escasa altura sobre los topes de los mástiles volaban helicópteros, avionetas y el dirigible de la *Good Year*, que parece presidir todo suceso nacional.

Una neblina arrastrada y un viento fuera de lugar hacían irreconocible el clima neoyorquino: en vez de los 40 grados normales reinaba un frescor que exigía el uso de ropa de invierno.

La visión conjunta de una docena de *windjammers* es algo que parecía sepultado para siempre en la era del Diesel y la propulsión atómica. Mirando esta bandada de bergantines, barcas, fragatas y bergantines-goleta creíamos ver una fotografía de los libros de Basil Lubbock que hubiera cobrado movimiento. Y observando las líneas graciosas de sus cascos de ánade, sus altos palos y complicados aparejos, recordábamos las palabras de Van Loon: "Los buques de vela son la cosa más bella que ha concebido el hombre".

La contemplación de un velero produce asombro, emoción, placer estético, nostalgia del pasado, sed de viaje y aventura y una misteriosa placidez anímica. Aquel que permanece indiferente delante de estos vagabundos de la brisa no es un marino, desde luego, y tampoco es un soñador, ni un artista, ni un viajero, ni un hombre que pueda congeniar conmigo.

Esta reunión de mascarones de proa que parecían saludarse en la bahía cambiando reverencias, ha levan-

tado en el mundo una ola de recuerdos. Revive el tiempo de los “bosques de mástiles” y de la fiebre del oro, cuando se veían doscientos barcos en la rada de Valparaíso y seiscientos en la de San Francisco. Revive la época de la carrera del té a Foochow y Macao, de la carrera del trigo a Nueva Gales del Sur, la del nitrato y la del carbón, en esos viajes de cien días en que los “cascos de madera y los hombres de acero” desafiaban los témpanos del Cabo de Hornos y los tifones del Mar Amarillo...

Nació la idea de la Operación Vela un día en que el periodista Nils Hansell, mirando el *Eagle* atracado en Manhattan, se dijo: “Qué cuadro, si todos los veleros escuela existentes pudieran remontar juntos por el Hudson”. Unos llamados telefónicos bastaron a Hansell para interesar a personas influyentes, entre ellas el almirante en retiro J. J. Bergen, al que eligieron *chairman* del comité organizador. El Presidente Kennedy, *yachtsman* y héroe naval, auspició el proyecto declarando que la vela le había proporcionado algunos de los momentos más gratos de su vida. Adhirió el ex Presidente Eisenhower, porque pensaba que la *Operation Sail* promovería “un mejor entendimiento entre diferentes pueblos del mundo”. El Duque de Edinburgo fue otro patrocinante entusiasta, y por último Nelson Rockefeller, gobernador del Estado de Nueva York, invitó a veintitrés países a adherir al evento, de los cuales, lástima, sólo concurrieron once, incluido el suyo.

De acuerdo con disposiciones que ignorábamos al salir de Chile, los buques deberían permanecer tres días a la gira en Gravesend, a una hora del centro de Nueva

York, sin poder desembarcar la gente ni recibir visitas de tierra. La flota tenía que *exhibirse*, no importando que sus tripulaciones llevaran meses de viaje y que sólo dispusieran de una semana para conocer la ciudad y ver la Feria Mundial.

Durante estos tres días de inmovilidad forzosa no pudimos siquiera leer los diarios neoyorquinos; sólo llegaron a bordo guías turísticas remitidas por las entidades chilenas, que pagaron además los gastos portuarios. Entre tanto, se supo que el Presidente Johnson no vendría a presenciar la OPSAIL, como estaba programado; y tampoco veríamos a nuestro Embajador, ausente en San Francisco. Por último, el atracadero asignado para después del desfile costaba doce mil dólares... A no mediar la generosidad de la *Chilean Line*, que prestó su muelle de Brooklyn, la Dama Blanca habría tenido que seguir a la gira o hipotecar sus velas.

Esta pintoresca acogida es consecuencia de no haberse pedido la cooperación de la *U. S. Navy*, única entidad capacitada para organizar el *meeting* náutico y atender como es debido a los participantes. La buena voluntad de un almirante en retiro y de unos marinos de *week-end* probó no ser suficiente para tamaña empresa; y es evidente que la desaparición de Mr. Kennedy fue un golpe funesto para el comité encargado de conseguir los fondos fiscales.

Para colmo, lluvia, neblina y viento disputáronse el ámbito en esos tres días y noches. La *Danmark* garreó poniendo en alarma a sus vecinos, y el régimen casi permanente fue de portalón izado, guardia de mar y ropa de agua.

Pero todas estas peripecias desaparecen ante la magnitud, novedad e interés del número medular de la Operación: el desfile de los veleros remontando el Hudson.

Probablemente la ciudad de Nueva York no había presenciado igual apoteosis desde la entrada de los acorazados después de la victoria sobre el Japón. Cerca de las doce del día, la *Eagle* levó anclas y entró al agua dulce pasando bajo el inconcluso *Narrows Bridge*. La *Libertad* y el *Esmeralda* la siguieron a distancia de quinientos metros el uno de la otra y de acuerdo con el orden alfabético del nombre de los países. Completando la fila zarparon la *Danmark*, la *Gorch Fock*, el *Dewarutji*, la *Christian Radich*, la *Sorlandet*, la *S. Lehmkuhl*, la *Sagres*, el *Juan Sebastián de Elcano* y los yates que habían corrido en serie aparte las regatas de Lisboa y Bermuda. A ambos lados de la formación navegaban cinco mil embarcaciones, que más adelante serían diez mil, cubriendo la superficie del río con sus estelas y haciendo un ruido ensordecedor con los motores y bocinas. Un millón de espectadores se apiñaba en las orillas a lo largo del recorrido de varios kilómetros, llenando avenidas, muelles, ventanas y terrazas. A poca altura iban y venían los helicópteros, los aviones navales y el dirigible de *Good Year*. Al pasar la fila de barcos frente al portaviones *Randolph*, donde se hallaban las autoridades y los embajadores, pero no el gobernador Rockefeller ni el Duque de Edinburgo, se hicieron honores de pitos y los *tall ships* largaron velas en medio de una ovación de gritos, toques de sirena y disparos de cañón.

El fantástico desfile pasó delante de la Estatua de la Libertad, cuyo brazo en alto parecía saludar o brin-

dar a través de la niebla. Del lado de Manhattan, los rascacielos daban la impresión de que se empinaban los unos sobre los otros, con impaciencia apenas contenida, para no perderse detalle del nunca visto acontecimiento. Sólo el inmenso Empire State, de ciento dos pisos, miraba impasible desde lejos, como el que sabe que nadie le hace sombra y que todo está a sus pies. Desde los muelles, el *Queen Elizabeth*, el *Rotterdam* y el *United States* saludaban con sus voces de bajo profundo.

Con ese homenaje de los ultra modernos paquebotes culminó el triunfo de las naves anacrónicas. Fondearon en medio del río, en una línea que abarcaba desde el puente George Washington hasta la calle 79, y ahí pasaron la noche (el *Esmeralda* feéricamente iluminado) para trasladarse al otro día a los sitios de atraque.

“El arribo de los once barcos”, comentó un editorial del *New York World-Telegram*, “trajo evocaciones de Conrad, Melville y Jack London. Con ellos llegó un aroma imaginario de copra secándose al sol, de corteza de canela y de especias de los Mares del Sur...”.

Casi inmediatamente después de nuestra llegada comenzó a exhibirse en el *hall* de la Gran Central Station una fotocolor gigante, de veintiocho metros por cinco, en que se veía al *Esmeralda* lidiando con el *Elcano* en la largada de Bermuda.

Del muelle de la *Chilean Line*, en Brooklyn, nuestro buque pasó al céntrico *Pier 88* de la Línea Francesa, cedido a raíz de una gestión de la Armada americana. Con el mascarón casi encima de la calle, a la usanza antigua, el *Esmeralda* mantuvo a un constante público estacionado; y en horas nocturnas volvió a lucir su desplie-

que lumínico exclusivo. En tres días de portalón abierto pasaron por cubierta quince mil visitas.

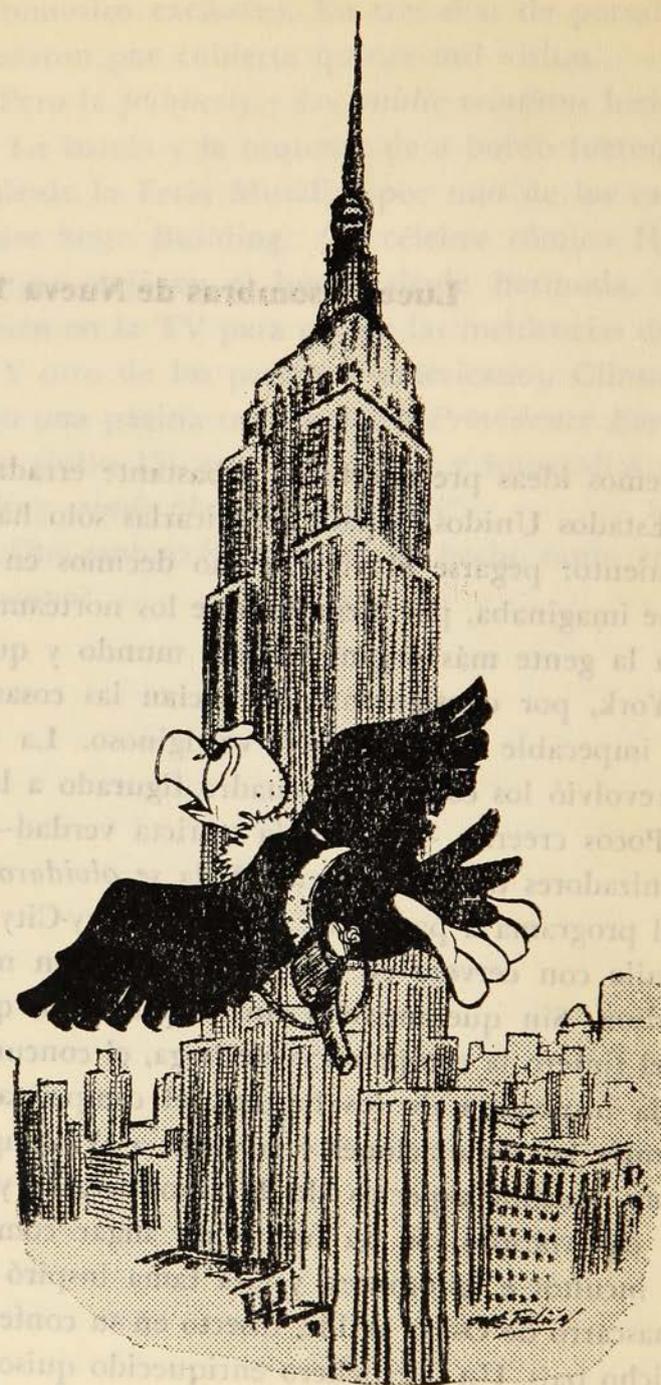
Pero la *publicity* y las *public relations* hicieron algo más. La banda y la orquesta de a bordo fueron televisadas desde la Feria Mundial por uno de los canales del Empire State Building. (El célebre cómico Herb Shriner, que viajó en el buque desde Bermuda, aparecerá también en la TV para contar las incidencias de la regata). Y otro de los pasajeros americanos, Clinton Gram, ocupó una página completa del *Providence Evening Bulletin* (julio 15) con su crónica y fotografías sobre los "Riding winds aboard Esmeralda".

¿Qué embajada nacional ha hecho tanto en tan poco tiempo?...

Luces y sombras de Nueva York

Tenemos ideas preconcebidas y bastante erradas sobre los Estados Unidos, y para rectificarlas sólo hay un procedimiento: pegarse el viaje, como decimos en Chile. Yo me imaginaba, por ejemplo, que los norteamericanos eran la gente más organizada del mundo y que en Nueva York, por consiguiente, se hacían las cosas con método impecable y dinamismo vertiginoso. La experiencia revolvió los colores del cuadro figurado a la distancia. Pocos creerán —pero es la estricta verdad— que los organizadores de la Operación Vela *se olvidaron* del resto del programa a partir del desfile Battery-City Hall y del baile con cerveza en lata ofrecido en un muelle del Hudson. Sin que mediara una explicación, quedaron en el tintero la competencia de boga, el concurso de nudos, la inspección de los buques, el campeonato de fútbol entre las tripulaciones y la visita a Washington...

Sobre muchos aspectos de la idiosincrasia yanqui estamos equivocados. Se ha hecho un lugar común el creerles incultos e ignorantes, y esta fama inspiró el célebre chascarro de Oscar Wilde, inserto en su conferencia sobre dicho país. Un salchichero enriquecido quiso ador-



Día franco para el mascarón de proa. (Por Feliú).

nar su palacete con obras de arte y escribió a la Quinta Avenida encargando una colección de réplicas de esculturas famosas. Al abrir una de las cajas descubrió con horror que la Venus de Milo venía con los brazos cortados. Se lo comunicó a su mujer y ésta le aconsejó que no cancelara la cuenta mientras no le mandaran una Venus completa. Furioso, el nuevo rico aseguró que haría polvo al estafador, y se fue a ver al abogado. Este compartió su indignación y de inmediato entabló demanda cobrando una fuerte suma por daños y perjuicios. Llevada la causa a los tribunales, el juez del distrito falló condenando al anticuario por el delito de vender una estatua mutilada.

La historieta de Wilde es la caricatura de un pueblo entregado al frenesí del *business* y que no ha tenido tiempo de refinarse o instruirse. Puede que haya muchos de estos americanos patanes; pero tenemos que reconocer que los Estados Unidos son el país en donde se lleva a cabo el mayor esfuerzo cultural del mundo. Existen mil quinientas orquestas sinfónicas y filarmónicas, muchas de ellas financiadas con dinero particular. En el Central Park de Nueva York podemos ver en estos días, gratuitamente, las tragedias de Sófocles y de Shakespeare. En el Museo de Arte Moderno nos hartamos de mirar los cuadros de Cézanne, Picasso, Gauguin, Van Gogh y Toulouse-Lautrec donados por familias millonarias: Guggenheim, Lewisohn, Bliss, Rockefeller. El *Carnegie Hall*, templo de la música, es obra y donación de otro rico culturizante. Ejemplos como estos formarían una serie interminable. Por otra parte, las universidades y museos del Estado están a la altura de lo mejor de Europa,

y su proliferación continúa aún en este tiempo difícil en que la mitad del presupuesto nacional se destina a gastos de defensa. Por último, este es el país en donde un hombre o una mujer pueden estudiar cualquier oficio o especialidad técnica en escuelas gratuitas mantenidas con el dinero de los contribuyentes.

Evidentemente, el americano medio seguirá siendo inculto y rudo por algunas generaciones, porque su raza hecha de cien naciones está todavía en el crisol, hirviendo para moldearse, y la pecha feroz del Far West se prolonga en los empujones de los *businessmen* de Wall Street.

Esta rudeza impera donde menos debiera: en hoteles y centros de diversión. Oficiales del *Esmeralda* pudieron comprobarlo en la *boîte* de moda de esta ciudad que vive en parte del turismo internacional. Después de un *show* maravilloso, que sacó muchos dólares de los bolsillos, los garzones cogieron las sillas y las pusieron patas arriba sobre las mesas desocupadas. Ya les aliviáramos la billetera; ahora, lárquense... Si esto sucediera en Santiago, la *boîte* duraba una semana; pero en la Capital del Mundo desfila una población flotante de cientos de miles de incautos, y no hay peligro de que el *Latin Quarter* se quede sin clientela por causa de la mala crianza de su *manager*.

Para nosotros, hijos de un país con ambiente de jardín florido, existe algo inhumano en Nueva York. Hay demasiada gente para que el individuo tenga importancia. Esta inhumanidad se refleja en los tabloides de titulares pavorosos: "GUATONA APLASTADA POR BUS". Una esposa, madre o hija que marchaba a ganar

se el sustento, cae en la calle entre un charco de sangre. ¡Guatona aplastada!

El trato frío del transeúnte, aunque sea cortés, nos deja intimidados. No hay posibilidad de hacer amigos. Y parece que sucede igual *entre ellos*. No queda tiempo. Corren de la oficina a la casa, que suele estar a una hora de auto o de *subway*. Y en la casa siguen trabajando, porque no hay empleada. Y como tienen tres televisores (*movie* para el papá y la mamá, *show* para los jóvenes y *base-ball* para los chicos), no queda lugar para la conversación ni para el pensamiento. La TV barrió con la vida familiar como nosotros la entendemos.

Difícilmente llega un latino a acostumbrarse a este *rush* cotidiano. Lo vi cuando los residentes chilenos tuvieron acceso al *Esmeralda*. Era un desfile de gente, en su mayoría de condición modesta, que no hallaba cómo expresar la felicidad de estar un rato "en Chile". Bebieron pilsener de la CCU y comieron pan de campo amasado con harina de la patria, mientras salían por los parlantes el *Río, río* y las canciones de la Isla de Pascua. Una mujer escuchaba con su pan en la mano y el pañuelo en los ojos. Otra fue sorprendida acariciando la rueda de gobierno del buque, y dijo a manera de excusa: "Soy de Coquimbo, pues señor". En todos estos connacionales latía la nostalgia del terruño, y lo que añoran por sobre todo es la amistad de mano abierta que es la flor más bella de Chile. Esta flor se abrió en la cubierta del *Esmeralda* cuando el cabo Pedro Pino trajo su colección de collares pascuenses para ponerlos al cuello de tres señoritas cuyo nombre ignoraba. Una negra que presenciaba la escena preguntó cuánto valían

los collares. Pino contestó que eran regalos para sus paisanas. La negra creyó no haber entendido; y cuando le repitieron que eso se daba por gusto y no por plata, miró al donante como si estuviera loco...

Esta dureza del medio yanqui, este concepto mercantil y casi bélico de la vida hace pensar desde lejos en un pueblo extraordinariamente viril y sano. En realidad, lo es, y su pasado y su presente así lo demuestran; pero hay en su cuerpo social trizaduras profundas y alarmantes. Los propios afectados se encargan de exhibirlas en sus películas de mafiosos, de alcohólicos, coléricos, explotadores de mujeres y delincuentes infantiles. Pero hay una grieta de última data, que no ha merecido todavía los honores de la pantalla. Basta asomarse al Rockefeller Center o a cualquiera calle importante, en especial la 42nd. St. De repente se ve pasar un joven de pantalón bombilla, zapatos de taco alto, aros de perlas y pelo teñido de verde o azul. Parece una muchacha, pero es un muchacho. Pronto nos damos cuenta de que andan muchos en facha parecida. Hay miles, hay una nube. Con rimmel en los ojos. Con las cejas depiladas. Con melena y hasta con moñito... Al fin, el extranjero boquiabierto pregunta, y le informan que son varios millones en todo el país. El que vendió el secreto atómico a los rusos era uno de ellos. Lo mismo que en Francia, se han organizado al amparo de leyes escritas o tácitas que *normalizan* su vida. Y como prueba de que han ganado la batalla, editan revistas con pie de imprenta y con firmas responsables, que todo el mundo puede comprar en los puestos de periódicos de la *Fifth Avenue* y en los quioscos de los paseos públicos.

Con sus ocho millones de habitantes, Nueva York tenía que ser necesariamente una ciudad de contrastes. Junto al afeminamiento en masa está la violencia, manifestada en tal número de atracos callejeros que la prensa los pasa por alto. La guía Copp aconseja a los turistas (pág. 15): no compartir el taxi con extraños, no flirtear con mujeres desconocidas, no mostrar mucho dinero a la vez, no aceptar invitación alguna de amigos espontáneos, no andar solo por extramuros, no discutir en los bares, no asomarse a tales o cuales barrios después de la puesta del sol. En otras secciones la guía turística enseña con mapas: cómo no perderse en Manhattan, cómo no perderse en el Bronx, cómo no perderse en Coney Island, o en Lincoln tunnel, o en Greenwich Village o en Chinatown. Porque extraviarse en esta jungla de cemento puede ser fatal para el forastero inerme. Le sucedió en el *subway* a un camarero del *Esmeralda*, el cabo Luis Morales, el que tuvo la suerte de ser ayudado por un viejo portorriqueño. En el trayecto de Manhattan a Brooklyn el hombre explicó: "Hace diez años mi hijo salió de casa y desapareció hasta el día de hoy; por eso acompaño a los que andan perdidos".

El supremo recurso en tales casos es meterse en alguno de los catorce mil taxis neoyorquinos. El inconveniente es que en la inmensa ciudad los choferes de Harlem no conocen las calles de Long Island, y los de Manhattan se pierden en Brooklyn. De esto puedo hablar con autoridad, porque me sucedió una noche y la aventura me costó doce dólares.

Podrá argumentarse que hay cien mil policías... Sí, y constituyen un cuerpo muy bien entrenado, eficien-

te, cortés y honorable. Pero en los breves días de nuestra escala ocurrieron los hechos que copio del *New York Post* (julio 21): el policía de color Leon Robinson intentó violar en el Bronx a una muchacha de 18 años. El agente secreto de color Abraham Bolden será procesado por solicitar una *bribe* (soborno) de cincuenta mil dólares. El teniente de policía Thomas Gilligan mató de un tiro al niño de color James Powell, de 15 años, bajo pretexto de que portaba un arma que nadie vio. Consecuencias: tumultos con cincuenta heridos en Harlem y destrucción de vitrinas e incendio de autos policiales en Brooklyn. Las pedradas y tiroteos continuaban tres días después. Bandas de jóvenes negros buscaban a Gilligan para colgarlo; y el alcalde Wagner, que andaba en gira, tuvo que regresar a toda prisa a la ciudad puesta en alarma.

El espectáculo del siglo

Soy uno de los setenta millones de afortunados que podrán decir que han visto la Feria Mundial de Nueva York. No toda, desde luego, porque mi visita duró once horas y harían falta once días, de sol a sol, para recorrer la exposición más grande de todos los tiempos.

En esta *World's Fair* han culminado la audacia y el don organizador de un pueblo que no reconoce obstáculos cuando hay que batir un record o montar un negocio descomunal. Mi impresión de espectador común es que no se hará nada parecido antes de veinticinco años. Y sólo este país podrá hacerlo.

Los que han visto la Feria no encontrarán ninguna novedad en esta crónica, y los que no la verán deben de haber leído mejores descripciones que la que yo puedo ofrecerles. Dos razones para que este artículo quede sin escribirse... Lo que se va a leer es apenas un apunte de mi maratón a través de una pequeña parte de ese laberinto que quizás nadie ha recorrido entero.

Está ubicada la Feria a unos quince kilómetros de Manhattan, en Flushing Meadow, condado de Queens. Puede llegarse por carretera, *subway*, tren, *ferry* o heli-

cóptero. Yo llegué en taxi, porque nunca pude tomar un bus o un subterráneo en Nueva York sin perderme. El ferrocarril y los caminos fueron construidos expresamente, lo mismo que el helipuerto; y de igual manera se habilitaron el atracadero para mil embarcaciones y la playa de estacionamiento en donde parquean veinte mil automóviles. Lo primero que se proyectó dentro del recinto fueron cien restaurantes, mil cuatrocientas cabinas de teléfonos públicos (con el nuevo sistema de *push-button calling*, que reemplaza el dial por botones), un hospital de emergencia y servicio de ambulancias, y un circuito cerrado de televisión para ubicar a los niños, paquetes y paraguas perdidos.

Sin recurrir a los números no podría describirse la exposición. Solamente en construcción de vías de acceso se gastaron ciento veinte millones de dólares. Los exhibidores han invertido quinientos millones: el presupuesto de divisas de Chile. Y es que en su mayoría los ciento cincuenta enormes pabellones están hechos de materiales sólidos. Se ve el ladrillo, se nota el cemento y el acero, y el pabellón español es de piedra... Lo bueno es que esta edificación *definitiva* será demolida y botada al basural después de clausurarse la Feria.

A esa inversión fantástica deben agregarse los cincuenta y tantos millones del costo de operación de los pabellones durante las dos temporadas. Y pensemos todavía en la construcción y mantención de esos kilómetros de calles, avenidas y pasajes (todo pavimentado), de esos prados, jardines, estatuas, arboledas, espejos de agua, surtidores feéricos, alumbrado y el monorriel y el anda-

rivel que circulan por encima de esta ciudadela de doscientas sesenta hectáreas.

¿Inversiones a fondo perdido? Eso es lo que debe pensarse en los países que no participan, como el nuestro. Pero los americanos, que algo saben de publicidad y promoción, tenían previsto los resultados que ya empiezan a advertirse: el vertiginoso aumento en las ventas de los productos expuestos y en la corriente turística hacia los países expositores... Aparte de sus imponentes desembolsos, la Ford Motor Company tendrá que sacrificar doscientos o trescientos automóviles de último modelo que se están usando en sus exhibiciones; y la Dodge Motors, en su pabellón de choferes suicidas, abolla y rompe decenas de coches que también irán a parar a los cementerios de autos. ¿Y quién paga esta masacre de vehículos? Los miles y miles de nuevos compradores de Dodges y de Fords, procedentes de los cinco continentes, que desfilan día y noche ante estos *exhibits* de cuentos de hadas yanquis.

La Feria es necesariamente una síntesis de lo que el hombre ha logrado con su ciencia y su técnica. Y la síntesis de esta síntesis está contenida en la "Cápsula del Tiempo" de la Compañía Westinghouse, que al término de la exposición será enterrada en un depósito invulnerable, como documento histórico y acusador, para el caso de que la humanidad resuelva destruirlo todo.

Pero la Feria es también una ventana abierta hacia el futuro a la vez que hacia el pasado. Podemos pasear en automóviles de 1904, podemos ver la historia viva de los Estados Unidos, contemplar y escuchar a Abraham Lincoln (pabellón de Illinois) personificado en un au-

tómata casi aterrador de Walt Disney, que deja su asiento, camina, lee un discurso y cambia *shake-hands* con los espectadores.

Entre el pasado y el futuro se interpone este presente pletórico de anticipos del porvenir. La Radio Corporation of America exhibe por fin la televisión en colores. La International Business Machines muestra su máquina electrónica que traduce instantáneamente del ruso al inglés. La General Motors nos lleva a ver las primeras habitaciones y fábricas que están por instalarse en el fondo del mar. La General Electric realiza demostraciones de fusión nuclear controlada a once millones de grados centígrados. La KLM proyecta su *Viaje a la Luna* en un cinerama circular cuya pantalla ocupa todo el cielo convexo de la sala. Y para completar la ilusión de la hazaña, el Parque del Espacio tiene expuesto el gigantesco vehículo de cinco chorros de despegue que "un día de estos" conducirá hasta la luna a tres hombres, al costo de veinte mil millones de dólares...

La verdad es que esta sarta de milagros científicos nos deja al final un poco aturridos. Todo esto se ha hecho en los últimos veinte, en los últimos ocho, en los últimos dos años. El progreso va disparado a la velocidad de un cohete espacial. Se ha vuelto peligroso: todo queda anticuado casi al día siguiente de su invención. No nos extrañemos si la RCA retira de su pabellón los televisores en colores para mostrar la TV en relieve. Y tampoco sería raro que la KLM reemplazara la fantasía lunar por el documental del vuelo verdadero a la luna antes de que se cierre la Feria en octubre del 65...

Las avenidas y calles de la *World's Fair* son un hormiguero humano en que cien naciones entremezclan sus vestimentas e idiomas. Por entre esta muchedumbre apresurada circulan *grayhounds*, trencitos con cicerones políglotas y expeditos *escorters* a diez dólares la hora. Pero por mucho que corramos, y aunque almorcemos de pie, o sobre la marcha, apenas alcanzaremos a ver un décimo de lo que quisiéramos. Alrededor de los pabellones hay colas cuádruples hasta de un kilómetro de largo. Demoré una hora y media en entrar al doble edificio de la Ford, del tamaño de un estadio, donde una fila de automóviles se interna por un dédalo de túneles para mostrarnos la leyenda de los siglos. Cruzamos las selvas del Jurásico y los dinosaurios se vuelven a mirarnos mientras mastican su alimento; atravesamos el Pleistoceno y asistimos al invento de la rueda; y este viaje de cincuenta millones de años (y de quince minutos) nos lleva a la mágica ciudad de los siglos venideros, en cuya comparación Nueva York parecerá una villa insignificante.

Todo está hecho a escala grandiosa y con perfección absoluta. En Flushing Bay flota el *Bounty*, con un descendiente de Fletcher Christian a bordo; en Meadow Lake está atracada la carabela *Santa María*, descubridora de esta América pujante que ahora culmina en la Feria Mundial. En el pabellón de West Virginia rifan una montaña. En el de Hong-Kong se mecen dos enormes juncos chinos. En el de Polinesia presenciamos la pesca de perlas en el fondo del océano. En otro nos paseamos por una aldea hawaiana. La propaganda de la U. S.

Rubber es un neumático del alto de un edificio de siete pisos.

En medio de la Feria se construye a toda prisa un super pabellón, casi un rascacielo. Es el Salón de la Ciencia, que llegará con atraso pero destinado a quedarse ahí para siempre, como un faro del saber erigido en este futuro parque público.

En la pétreo casa española el gentío pasa de largo delante de los cuadros abstractos para ir a rendir homenaje a las obras eternas de Goya, el Greco y Velásquez, vigiladas por guardias civiles que son como otros tantos retratos vivos de la Gran Patria. Un magnetismo misterioso retiene a la gente en la sala, y sólo se pasa a la de al lado porque ahí están las joyas de Salvador Dalí, llamadas a convertirse en un capítulo de la historia del arte. Es una colección de treinta y una maravillas en oro, diamantes, perlas, coral de China, topacio brasileño y otras piedras preciosas, ejecutadas por la casa Alemany y Compañía de Nueva York. Propiedad de The Owen Cheatham Foundation, exhibense a beneficio de tres entidades que combaten el cáncer, las enfermedades cardíacas y la ineptitud física. Los conocedores afirman que el pintor Dalí ha sido aventajado por Dalí el joyero. En todo caso, como joyero surrealista y metafísico eclipsó a todos los artifices comunes de la joyería, aunque él sólo sea el autor de los diseños. Su fantasía inagotable le ha dictado ideas tan audaces como la de las joyas con movimiento. Entre ellas está el *Royal Heart*, que es un corazón de oro dentro del cual late con rítmicas pulsaciones un pequeño corazón de rubíes. (El artista no explica su mecanismo oculto, pero sí su simbo-

lismo: "Los pulsantes rubíes representan a la Reina, cuyo corazón palpita por su pueblo; y el corazón de oro simboliza al pueblo que alberga y protege a su soberana"). En *The Living Flowers*, los pétalos son manos que se alzan hacia la luz de la Verdad. En *The Angel Cross* está el pensamiento portentoso de la gradual transformación de la vida: desde el mundo mineral hasta el ángel. *The Gold Cube Cross* contiene un símbolo supremo: la Cruz que se resuelve por su base en un tronco de potentes raíces...

El pabellón español prepara para pasar al del Vaticano; porque allí está la *Pietà* de Miguel Angel, la cumbre de la Feria, su broche de mármol, y no es posible llegar hasta ella sin las cuerdas del espíritu afinadas.

Es asombroso: la larga fila de gente cargada de paquetes, sombrillas y banderines entra al pabellón en silencio, como se entra a los templos; y no se la oye respirar cuando la triple cinta transportadora, atestada de creyentes y de ateos, de judíos y musulmanes, se desliza delante de la escultura más sublime del Renacimiento. Fue traída desde la Basílica de San Pedro con infinitas precauciones, y dos seguros de monto fabuloso cubren los riesgos del doble viaje de la Virgen con su Hijo muerto en el regazo. Entre la exhibición y el espectador se interpone un grueso cristal protector inastillable y la sala está sumida en penumbra casi submarina; efecto conseguido mediante una constelación de lamparillas verdeopacas que penden de hilos a distintas alturas. Exhibida a pleno sol, la *Pietà* perdería su magia y su misterio; y no es aventurado pensar que Buonarroti la esculpió en un ambiente velado... Pero ya estamos en la puerta de sali-

«la —¡todo duró unos pocos segundos!— y hay que volver a colocarse en la fila de la calle para entrar de nuevo al estanque místico de Miguel Angel. ¡El cual tenía veintitrés años cuando entregó al mundo este mármol que nadie, ni él mismo, consiguió superar después! ¡No se diga entonces que el genio es madurez, experiencia y sabiduría! Si un muchacho hizo esto cuando estaba todavía estudiando bellas artes, entonces el genio es sólo una cosa: es algo que no podremos definir jamás... Cientos o miles de expertos han descrito la armonía, la emoción y el mensaje de esta obra soberana. No tengo autoridad para decir ni una frase; pero sucede que en el último instante, al darle la postrera mirada, reparé en un rasgo de la *Pietá* que antes no supe apreciar. Es la mano izquierda de la Virgen. En esta mano hay una expresión que dice más de lo que dirían los divinos labios si hablasen. Todo el dolor y la resignación gloriosa de María se manifiestan en esa actitud aparentemente accesoria; y aunque el nombre de Miguel Angel está esculpido en la cinta que cruza el seno virginal, se adivina que el artista no dio allí, sino en esa palma y en esos dedos patéticos, los toques finales de la obra. ¡Ahí firmó!

A bordo de la carabela de Colón

“...en Meadow Lake está atracada la *Santa María*, descubridora de esta América pujante que ahora culmina en la Feria Mundial”.

Eso es todo lo que dije de la nao de Colón en mi apunte sobre El Espectáculo del Siglo; pero al redactar la frase ya tenía el propósito de volver sobre el buque más importante de la historia, perpetuado en esta réplica de espeluznante realismo evocador.

Para llegar hasta el atracadero se cruza un puente que conduce a una especie de anexo de la Feria. Por allí están el enorme Continental Circus, el Museo de Cera de Walter's, el pabellón de Hawaii, las Muñecas de París, la Posada de Chun-King, las Tuninas de Florida... Un imponente arco castellano señala la entrada a la exhibición española (que nada tiene que ver con el edificio de piedra que hospeda a Velásquez, el Greco y Dalí); y por un muelle cubierto se pasa a bordo de la carabela que encontró el Nuevo Mundo y nos trajo a todos nosotros, a los cientos de millones que hoy lo poblamos!

Me imagino que nadie pisa los tablonés de esa cubierta sin experimentar una emoción sagrada; pero se necesita haber cruzado en velero las aguas de Colón para poder sopesar la intrepidez y el arrojo del Navegante con mayúscula. Su buque insignia era una cosilla de veintinueve metros y ciento diez toneladas, increíblemente angosto, increíblemente alto, y tan deformado y deslastrado que el menor oleaje debe de haberlo removido como a un tonel a la deriva. Ningún pasajero moderno se embarcaría en él por gusto, y ninguna autoridad le dejaría largar amarras.

La perfecta reproducción de *La Gallega* (su primitivo nombre) fue construida en Barcelona al cuidado de expertos especialistas y con ayuda de planos y documentos fidedignos. Llegó a Hoboken, Nueva York, estibada en un carguero; luego, a remolque, flotó hasta el lugar en donde ahora se exhibe ante millares de visitas enmudecidas.

Sobre la empinada toldilla y rematando los toques de los mástiles ondean los estandartes y pendones que un día salieron del Puerto de Palos con destino a la luna. Porque el viaje de Colón fue la expedición lunar del siglo XV, y el que no lo entienda así, es incapaz de representarse el atrevimiento y la trascendencia de esa navegación a muerte.

Redes de pesca penden en lugar de las velas cuabras y terciadas que cazaba la carabela; sutil ingenio para eludir el viento y para recordar que la flotilla española pescó un continente.

El palo mayor se eleva a poco más de veinte metros sobre cubierta: desde esa altura divisaron la isla

Guanahaní, que el señor Almirante llamó de San Salvador. (¡Tierra! ¡La India, el Ganges!...). Grabado a fuego en el bao del alcázar, se lee: "SANTA MARÍA LUZ DEL DÍA QUE ME GUÍAS". Devoción y nombres de santos para las islas, ciudades, fortalezas y barcos: *leit-motif* invariable de la época, que revela el temor metafísico con que esos valientes se lanzaban a lo desconocido.

Por la escotilla abierta se ve un hacimiento de utensilios y bártulos (sin duda, contemporáneos, procedentes de algún museo o colección): sillas de cuero, sillones plegables de lona, barriles para el agua, un altar con sus candelabros de hierro, una campanilla para la misa. Pero nada parecido a una cama o litera; ya se sabe que dormían en el suelo, sobre estereras y envueltos en mantas. ¡Podemos figurarnos lo que serían las noches de esos cuarenta hombres amontonados cruzando el borrascoso Caribe entre olas como cerros!

Armamento para someter a un mundo: cuatro cañoncitos y dos pedreros, llamados así porque disparaban piedras...

Un persistente olor a ajo campea por el buque dominando al del alquitrán. Los minuciosos reconstructores no olvidaron que el fuerte condimento se llevaba a bordo para combatir el escorbuto. Y ahí están las trenzas de ajos valencianos al alcance del cocinero Juan de la Plaza, figura de cera a la que sólo le falta respirar. La cocina es un fogón metido dentro de algo que parece cámara y pañol a la vez, de cielo tan bajo que casi damos con la cabeza en los baos, y donde se estiban tachos de cobre, vasijas de alfarería, jaulas, cofres, grandes canastos

redondos y una rueca para hilar cabullería. El humo, el ajo y los tufos humanos tenían aquí sólo tres ventanitas de escape hacia popa, las que raras veces podrían abrirse; y a esto se reducía el sistema de ventilación de uno de los mejores buques hispanos de su tiempo.

En cuanto a instalaciones sanitarias, no hay a la vista ninguno de los artefactos que hoy se juzgan elementales para la preservación del aseo y la salud.

En la estrecha cámara del Almirante está Cristóbal Colón, sentado, a punto de dirigir la palabra a su escribano el licenciado Rodrigo de Escobedo en presencia del camarero Pedro de Salcedo, que vacila entre irse y quedarse. Sobre la mesa tiene don Cristóbal un reloj de arena, una palmatoria donde Pedrico olvidó colocar la vela de sebo; también recado de escribir y un juego de faroles de servicio. A guisa de alfombra, un pobre piso de cáñamo. Preside la salita una imagen de la Virgen de Guadalupe (no puede ser sino regalo de la Reina), y encima de los mezquinos estantes laterales descansan los instrumentos rudimentarios de marear y la célebre carta de Toscanelli, cuyos errores garrafales acicatearon los sueños del genovés.

A proa, en el castillo encumbrado y sin protección contra el viento y la mar de popa, aguardan el timonel Diego Pérez, el piloto Peralonso Niño, el intérprete Luis de Torre y otros de los hombres. Desde la cofa, Pinzón otea el horizonte. Se ven fuertes y sanos, los rostros optimistas y la ropa como de día de procesión. Es que todavía no dan la vela ni viran el ancla... Ignoran que la *Santa María* acabará hecha pedazos en un cabo

que llamarán Haitiano, precisamente en la próxima Navidad; no saben la incertidumbre y las agonías de terror y padecimientos que les darán como premio por agrandar la tierra; no pueden leer esas cartas de sus viajes que Colón no ha escrito aún:

“Ojos nunca vieron la mar tan alta, fea y hecha espuma”.

“En ochenta y ocho días de espantable tormenta no vide el sol ni las estrellas del mar: los navíos tenía abiertos, rotas las velas, perdidas anclas y jarcias y barcas y bastimentos. La gente, enferma. Todos contritos, muchos con promesa de religión, habían llegado a se confesar los unos a los otros...”

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CHILENA

El puerto de Nueva York

En 1626 los colonos holandeses compraron Manhattan a los indios en el equivalente de veinticuatro dólares. Por igual cantidad, ¿qué terreno compraríamos hoy en el Financial District o en Lexington Avenue? Probablemente un milímetro cuadrado, lo justo para clavar un afiler. He aquí, en tres frases, la historia del crecimiento de Niew Amsterdam, o New York, o Niew Orange, y otra vez New York, como se ha llamado a través del tiempo a la fenomenal ciudad. En la desierta llanura de entonces corren ahora tres millones de automóviles, y treinta y cinco mil turistas suben cada día por los setenta y cuatro ascensores del rascacielo Empire State.

Inevitablemente Nueva York tenía que llegar a ser uno de los puertos más grandes y prósperos del mundo. Comparte este honor con Rotterdam, Amberes, Londres y Hamburgo, que son también ciudades fluviales adonde no llega el olor del mar.

En una novela de Knut Hamsun se habla de la poesía del comercio, que el observador sensible advier-

te en la actividad de los malecones y de los patios ferroviarios. Estos temas fascinaron también al americano Carl Sandburg, capaz de descubrir emoción poética en los cargamentos de salchichas de Chicago; y no olvidemos a P. Neruda, cuyos muelles en el alba y cuyas maestranzas de noche son hallazgos de belleza conspícuos. Por cierto, esa poesía portuaria y mercantil casi no existe en Nueva York, ciudad sin alma; pero todo era distinto en los días de los bosques de veleros, de las grúas a vapor y las estaciones encapotadas de humo. Una reminiscencia de ese tiempo desvanecido ofreció *The Seamen's Bank for Savings* (30 Wall St.) al exhibir su famosa colección de marinas, modelos de barcos históricos y miniaturas, que tuve la suerte de conocer. Pero el moderno puerto neoyorquino suple su frialdad y su ausencia de color con sus proporciones inmensas y sus datos estadísticos de *world port number one*.

Es tan enorme que sólo puede abarcársele con la vista desde el observatorio del Empire (piso 102, a 380 metros sobre el suelo). Aun así, la visión es incompleta, porque la mirada no puede dirigirse simultáneamente a los cuatro puntos cardinales; y para colmo, la isla de Manhattan forma un complejo portuario y panorámico con Nueva Jersey y otras ciudades o barrios, islas y bahías del sistema fluvial Hudson-Harlem-East River... Viene siendo un conjunto de puertos entrelazados dentro de un área en que existen *seiscientas millas de muelles y malecones*.

Se calcula que en cualquier momento hay mil buques atracados o navegando alrededor de Nueva York.

Entran y salen a razón de uno cada veinte minutos, transportando en el año un millón de pasajeros y catorce millones de toneladas de mercaderías, que representan la cuarta parte del volumen nacional.

Tomo estas cifras del *New York Port Handbook 1964*, facilitado por nuestro compatriota Jorge Rosa, ejecutivo de la Sudamericana de Vapores que se preocupó del *Esmeralda* como si fuese suyo.

Ciento setenta líneas navieras llegan hasta Manhattan, la isla-embarcadero; y cerca de medio millón de obreros, oficinistas e ingenieros prestan servicios en la operación del puerto. En Brooklyn y Hoboken trabajan sin cesar los gigantescos diques flotantes y astilleros de reparaciones, en uno de los cuales caben cincuenta buques.

Por las correntosas aguas del Hudson van y vienen los transatlánticos de mayor tonelaje a flote: los dos *Queens* de la Cunard Line, el *United States* y el enorme *France*, que ocupa él solo todo el muelle 88. Gigantes de los mares que parecen encogerse intimidados cuando pasa cerca de ellos el petrolero *Manhattan*, de 106.000 toneladas y más de dos cuadras de eslora.

El puerto de más intenso tráfico en el mundo está cuidadosamente señalizado con canalizos de boyas de todo tipo, desde las "monjas" y "bueyes" hasta las de campanas que suenan místicamente con el viento o las olas. Sobre cuatrocientos remolcadores ayudan a atracar o a zarpar, a movilizar los trenes de faluchos o a llevar un casco al Japón o un dique al Golfo Pérsico. Y un contingente de prácticos asesora a los pilotos de los buques en la navegación por estos ríos como calles, que

cruzan decenas de ferries y por donde circula además la escuadra del Atlántico con sus portaviones, cruceros y filas de destructores.

En los últimos años la Autoridad del Puerto de Nueva York ha debido invertir la friolera de trescientos ochenta millones de dólares en obras de ampliación y modernización de las instalaciones. De pronto se vio que esto era insuficiente, que el puerto se estaba quedando anticuado y que había que reestructurarlo sin tardanza para un futuro que ya está golpeando a la puerta.

De estas dramáticas urgencias surgió el plan multimillonario que va a llevarse a la práctica. Lo patrocinan con entusiasmo juvenil el gobernador Nelson Rockefeller y el alcalde Robert F. Wagner. Imposible sería detallar este *Development Plan* cuyo manuscrito pesa cuatro kilos y medio; pero algunos datos claves permitirán formarse una idea del calibre de la empresa.

Las obras, ya estudiadas y financiadas, impedirán que el monstruoso puerto vuelva a quedar antiguo o estrecho por lo menos hasta el año 2.000. Si el lector dispone de una máquina sumadora, obtendrá fácilmente el total de las cantidades que van a invertirse.

Al costo de 36 millones de dólares se levantará un terminal de grandes muelles en reemplazo de los que hoy enfrentan las calles 44 a 54 Oeste. Un super terminal para buques nucleares en Elizabeth Port costará 22 millones. El *Convention Center*, enorme edificio circular rodeado de jardines, helipuerto y nueve muelles, entre las calles 37 y 43 Oeste, alcanzará un costo de 87

millones. Una nueva área urbana entre Battery y Chambers Street, construida sobre el río, contendrá seis muelles, ocho edificios de oficinas y dieciocho de departamentos rodeados de prados, más un hotel cilíndrico de cuarenta pisos plantado en el agua; todo por 320 millones. Construcciones similares se levantarán en Newark, Brooklyn y otros puntos, con ochenta millones de inversión.

Pero la Autoridad del Puerto de Nueva York no quiere quedarse ella misma anticuada, y ya tiene comprado el terreno de seis hectáreas entre las calles West, Church, Liberty, Barclay y Vesey, desde donde lanzará hacia las nubes sus dos rascacielos gemelos, de metal brillante, "los más altos del mundo", con un presupuesto de 350 millones. Estas *vedettes* de la ingeniería americana comenzarán a construirse a principios de 1965 y estarán terminadas en 1970. Una de sus novedades técnicas son los pisos (*floors*) prefabricados. Como éstos serán ciento diez en cada edificio, el Empire State verá su record sobrepasado, aunque su cúpula y su flecha le permitirán mantenerse a unos treinta y siete metros por encima de *The World Trade Center*.

El espectacular grupo arquitectónico tiene por objeto concentrar las oficinas del mayor número posible de entidades relacionadas con el comercio internacional, tales como las autoridades del puerto, consulados, misiones extranjeras de compras, importadores y exportadores, bancos internacionales, firmas navieras, seguros marítimos y otros. "Esta centralización", explica Rockefeller, "ofrecerá una oportunidad sin precedentes para coordinar y dinamizar dichas ramas del comercio y la

finanza, con ahorro de tiempo y gastos y enorme incremento de la eficiencia”.

El Centro Comercial del Mundo estará circundado de fastuosos jardines, observatorios y galerías de tiendas como nunca se vieron antes.

El problema, en Nueva York, es *en qué gastar el dinero que sobra*. ¿Cuándo ocurrirá este grato fenómeno en los países que proveen a los Estados Unidos de materias primas?...

Del Hudson al San Lorenzo

La travesía de Nueva York al Canadá fue una dura y provechosa experiencia para los aprendices del *Esmeralda*. En esta etapa de mil seiscientas millas han debido foguearse más intensamente que en cualquier tramo anterior, sin excluir los damáticos días y noches de la regata. Bajando por el Hudson se tuvo un anticipo de las pruebas de vigilancia y *seamanship* que les iba a ofrecer el Atlántico. En el momento en que su presencia en el puente era más necesaria, el práctico preguntó al comandante si se sentía capaz de seguir adelante prescindiendo de sus servicios. Como la única respuesta permitida por el amor propio era la afirmativa, el funcionario se trasbordó sobre la marcha al *tug* que nos escoltaba. Quizá el buen hombre esperaba ser padre de un momento a otro, o los cuatrocientos remolcadores neoyorquinos no dan abasto; el hecho es que seguimos río abajo esquivando entre la niebla al *Queen Mary* y a una docena de otros grandes barcos, y a los *ferries* y trenes de lanchones que cruzan sin fijarse mucho por dónde van, mientras la Libertad, a lo lejos, parecía querer ordenar el loco tránsito portuario.

Neblina y nublados turnáronse con tal empeño que durante los dos primeros días fue imposible tomar la situación astronómica. Y navegar por estima, con radar y todo, no es confortable cuando se sabe que “en algún lugar” está el Davis South Shoal con sus trampas de arena al acecho.

El Atlántico Norte es por definición un mar difícil, un mar de genio voluble, irascible y a veces abominable. Corresponde a nuestro Pacífico austral, pero sin el abrigo de sus canales y bahías de recalada. Al tercer día desde el zarpe de Nueva York, el servicio de Guardacostas de Bermuda comunicó que una balsa salvavidas con cuatro náufragos había sido avistada desde el aire en 37.04 Norte y 66.56 Weste. Se rogaba a los buques situados en la cercanía acudir en su auxilio. Horas después el mercante *Maidan* lograba rescatar la balsa ubicada por casualidad. En los días subsiguientes el Coast Guard de Nueva York dio cuenta de que un avión había sido abatido por vientos huracanados cerca de Newfoundland, pidiendo se buscasen sus restos en el mar, posición tanto y tanto. Poco después se dio por perdido a un yate que se supone no alcanzó a lanzar el SOS. Estos desastres parecen ser el pan de cada día y las búsquedas de salvataje constituyen casi una rutina.

La derrota del *Esmeralda* seguía una línea distanciada doscientas cincuenta millas de la costa de Nueva Escocia. La persistente neblina daba trabajo constante al “cuerno de niebla”: un toque cada dos minutos navegando a motor, dos o más toques seguidos por minuto navegando a vela. Al cuarto día, el radar ubicó a diez millas un buque con “rumbo de colisión”, esto es,

que venía derecho a estrellarse con el nuestro. Se presume que su radar ubicó a su vez al *Esmeralda*, y el cuerno indicaba que íbamos a vela. El reglamento internacional obligaba al vapor a desviarse del velero, y no al revés, como hubo que hacerlo. A dos millas de distancia se ejecutó una apresurada maniobra de velas para evitar el encontrón, y sólo entonces, al cruzar nuestra estela, el experto navegante desconocido se sirvió contestar las señales de neblina. Todas las precauciones y el mejor instrumental resultan insuficientes cuando a la mala visibilidad se suman el descuido y la descortesía de la otra parte. Y esa clase de buques son un peligro tan real como el *iceberg* que causó el hundimiento del *Titanic* no muy lejos de estos lugares.

La corriente tropical del Golfo de Méjico y la corriente fría del Labrador se asocian para producir las perturbaciones características del Atlántico. El viento, como se sabe, es un fenómeno originado por la diferencia de temperatura y presión entre dos zonas vecinas: grandes masas de aire se precipitan a llenar los vacíos provocados por la elevación de masas calientes; y esta circulación eterna toma los nombres de brisa, ventolina, viento duro, temporal, huracán y otros, según el grado (de 1 a 12) de la escala de Beaufort. Aparte de los instrumentos de a bordo, el navegante utiliza los pronósticos del servicio meteorológico, que periódicamente le llegan por radio. Pero el *Esmeralda* lleva además un tifonómetro y un ciclonómetro, dos aparatos de museo que en su lugar describiré; y con ayuda de sus datos se previó el temporal que iba a desencadenarse el domingo 26 de julio.

Navegábamos en 41° Norte y 62° Weste cuando un frente de baja presión, de treinta y cinco nudos de velocidad, obligó a acortar velas y a modificar el rumbo. El tempestuoso ventarrón no consiguió levantar la neblina compacta que nos rodeaba; y a las pocas horas el buque corría dando bandazos y embarcando olas de crestas pulverizadas. En medio del estruendo se oía como a lo lejos, cada minuto, el doble aullido del cuerno de niebla. El agua se filtraba por escotillas y claraboyas, en el puente silbaban las ráfagas, y cuando llegó la lluvia, los timoneles a la intemperie asumieron su papel de seres chorreantes, resignados y desprovistos de identidad. Por la tarde, en los entrepuentes, el capellán López dijo su misa haciendo prodigios de equilibrio, mientras el ayudante evitaba con rápida mano que el cáliz, el misal y los candeleros rodasen fuera del altar improvisado.

Pocos pudieron dormir, porque el temporal no amainó sino que arreció durante la noche y sopló hasta la mañana siguiente... Y cuando las insomnes guardias acababan apenas de quitarse las ropas empapadas, el tifonómetro y el ciclonómetro estaban ya anunciando un segundo temporal del SSW.

Este nuevo frente alcanzaría una velocidad de cuarenta y cinco nudos (grado 9 de la escala Beaufort), de modo que sería como la versión aumentada y corregida del anterior. El buque esperó el asalto con un aparejo parecido al de capa, incluidas trinqueta y velacho, y las cangrejas muy abiertas, porque el viento iba a descargarse por la cuadra...

A las primeras rachas se produjo la escora que deja bajo el agua las claraboyas de la cubierta inferior. El temporal duró sesenta horas y fue una lucha a brazo partido por reducir velas (cargar la mesana, antagallar las otras cangrejas, cargar la estay baja), en medio de una lluvia torrencial que enceguecía a las partidas de maniobra. Constantemente la proa embarcaba agua con estrellones que hacían vibrar el casco, y a cada barquinazo el mar se asomaba por las claraboyas de la cubierta superior de sotavento.

Sin poder mantenerme sentado, acostado ni de pie, pasé parte de la primera noche caminando por el pasillo de oficiales, ebrio de sueño, dando trastabillones y maldiciendo ese mar execrable. Oía caer y rodar objetos en lugares recónditos. Oía pitazos y griterío en cubierta (nunca se sabe si son órdenes o si es que ha caído al agua un infeliz que no podrá ser recogido). En una asomada vi un racimo de marineros trepados en el puente volante y al parecer aplastados por el aguacero, tratando de acortar una cangreja que se debatía como un rinoceronte de lona y cabos. En otra ojeada vi una ola increíble que pegó contra el costado de estribor, saltó por encima de la cubierta de botes y se derrumbó sobre la banda contraria produciendo un río espumoso.

El temporal había empezado el día 29, cuando entrábamos por el estrecho de Cabot, y continuó con violencia invariable el 30 y parte del 31.

Al amainar había varios centenares de prendas de ropa y botas puestas a secar en las cocinas y en la sala de máquinas. En la enfermería yacían estornudando los cadetes Rosenbaum, Ilić, Middleton y Díaz Barasorda;

en tanto que ciento treinta individuos (casi una mitad de la dotación) desfilaban ante el doctor del Barrio con síntomas de gripe, amigdalitis, laringitis y otras afecciones broncopulmonares.

Antes de dejarnos en paz, el viento del Atlántico rondó al SW, al W y al WNW en menos de una hora. La fatigosa maniobra de bracear vergas y pasar botavaras, de cargar esta vela y cazar aquella, y deshacer lo hecho y volver a empezar, entre chubascos y ráfagas, agotó la paciencia de la gente y se echó a andar el motor.

Estábamos entre la isla Anticosti y Terranova, cruzando con neblina y mar de leva el espacioso golfo de San Lorenzo, en aguas canadienses.

Tifonómetro y Ciclonómetro

Los instrumentos que anunciaron las perturbaciones tienen una historia digna de ser conocida. Son aparatos de forma circular, de unos dieciocho centímetros de diámetro, y se encuentran instalados sobre un tablero común en la sala de navegación. Su inventor es el jesuita español José María Algué, famoso meteorólogo y un tiempo director del Observatorio de Manila; datos que están impresos en la esfera de los instrumentos. Parece ser que fueron de uso común en los veleros a partir de 1910. Desde fecha imprecisable se conservaban estas dos unidades en la Gobernación Marítima de Valparaíso, hasta que el comandante Weber las pidió para colocarlas "como adorno" en el *Esmeralda*. Su sorprendente resultado práctico invita a explicar brevemente cómo funcionan.

El tifonómetro es un barómetro de alta sensibilidad y graduado de tal manera que puede indicar la distancia (hasta 500 millas) a que se encuentra el centro del temporal o del tifón, huracán o ciclón (tres nombres distintos para un solo fenómeno).

El dato suministrado por el tifonómetro se traslada al ciclonómetro —que es la representación gráfica de la circulación de los vientos huracanados— y mediante el ajuste de la distancia a la dirección típica de los ciclones en la zona correspondiente se sitúa el vórtice de la tormenta.

Estos dos instrumentos, en realidad más antiguos que anticuados, permiten a los navegantes a vela alejarse a tiempo del peligro. El termómetro y el barómetro clásico no les dan el pronóstico completo y deben confiarse al servicio meteorológico. A bordo de los veleros sin radio los aparatos del Padre Algué debieron ser ideales, como lo son en un buque escuela donde se enseña al marino a mantenerse alerta y a buscar por sus propios medios el rumbo adecuado.

Lo curioso es que tifonómetro y ciclonómetro sean hoy casi completamente desconocidos. Ninguno de los buques de la Operación Vela los llevaba entre su instrumental, y los comandantes y oficiales que estuvieron de visita en el *Esmeralda* declararon que era la primera vez que los veían (1).

(1) Datos sobre el P. Algué y su invento se encuentran en la Enciclopedia Espasa (Apéndice), tomo I, pág. 382.

Canadá en el "Esmeralda"

50° Norte, la latitud más septentrional del viaje, fue alcanzada al amanecer del 31 de julio. Justo entonces la proa cayó al 260, para rodear la punta occidental de la isla Anticosti y tomar el centro de la boca del San Lorenzo.

No se entra con indiferencia a un río de más de tres mil kilómetros, cuyo poderoso estuario es el umbral del tercer país más grande del mundo. Por esta ruta interior se navega hasta puertos tan lejanos como Toronto, Chicago y Duluth, en los Grandes Lagos; y su importancia económica y estratégica sería insuperable si no la bloqueasen los hielos invernales.

Para llegar a Québec —nuestro objetivo— se remontan trescientas millas pechando contra una correntada de aguas turbias, parcialmente señalizadas con balizas, y donde son obligatorios los servicios de los prácticos.

Las distanciadas riberas dejan entrever un país semejante a Chiloé, plagado de islas bajas, verdes y salpicadas de poblaciones; un Chiloé en donde las viviendas miserables se hubieran reemplazado por alegres pueblecitos multicolores, villas de placer y chimeneas que despiden el humo de la prosperidad.

De noche, las orillas del San Lorenzo se desarrollan como un reguero de luminarias, de destellos de faros y luciérnagas que corren por las autopistas costaneras.

Es sorprendente encontrarse de pronto en Canadá. País un poco legendario, construido sin la estridencia de su vecino, sólo cobra realidad cuando se le tiene delante de los ojos. Y esta experiencia es también singular, porque tenemos la sensación de ser los primeros en verlo, como debió sucederle a Jacques Cartier cuando llegó al Golfo de San Lorenzo para tomar posesión de la *Nouvelle France*.

Canadá es uno de los "países del futuro" llamados a absorber una parte del exceso de población del mundo en las próximas décadas. Tranquiliza pensar que en el inmenso territorio no viven ni veinte millones de habitantes cuando habría espacio en donde acomodar a media Europa. Y para eso está idealmente preparado con su régimen de tierra subdividida y su producción desarrollada a escala mundial: el primero en platino; el tercero en avena, linaza, oro, cinc y aluminio; el cuarto en trigo, plata y plomo; el quinto en hierro, cobre y caucho; el octavo en petróleo; el décimo en carne y el decimosegundo en acero. A esto agreguemos que posee la mayor reserva conocida de energía hidroeléctrica *per cápita*, y un yacimiento de potasa recientemente industrializado que fertilizará al mundo durante quinientos años.

Québec

Pero nosotros nos dirigimos al Canadá Francés, a la vieja Nueva Francia, y estas notas deberán concretarse

a la porción latina, risueña y católica de un país protestante, severo y británico.

Comprendo que el cuadro se reduce, pero aun así, es tan vasto que jamás podríamos abarcarlo entero en esta cortísima visita.

La provincia de Québec sobrepasa el millón y medio de kilómetros cuadrados: es casi tres veces más grande que Francia, o si se prefiere, el doble de Chile. Está poblada por cinco millones quinientos mil habitantes, de los cuales más del ochenta por ciento son de origen francés; y entre éstos, una mitad no habla o se niega a hablar el inglés.

Esta curiosidad política, esta anomalía, este problema y esta incógnita del mañana tienen tras de sí una bizarra historia. Una historia que pocos conocen, aparte de los afectados, porque Canadá es tan inglés (tan pulcro) y es tan francés (tan gentil) que puede vivir sobre un polvorín sin que se note desde afuera. Tan cierto es, que en la ciudad de Montreal han estallado bombas separatistas sin causar trastornos internos ni repercusiones exteriores. Canadá es como una casa toda alfombrada y silenciosa, cuyos moradores mantienen las persianas cerradas y ventilan sus querellas en el sótano.

El Canadá Francés perteneció a los franceses desde 1534 hasta 1763. Cuando Jacques Cartier tomó posesión de Stadacona, nombre que los indios mohawk daban a Québec, Francia tenía el triple de población que Inglaterra, poseía el primer ejército de Europa e imponía su idioma, su cultura, modas, cocina y danzas de salón. Mientras los ingleses pescaban en Terranova y colonizaban en otras regiones del continente, los franceses se ha-

cían dueños de la cuenca del San Lorenzo hasta Hochelaga (Montreal), y en lugar de exterminar a los indígenas, como fue la norma en América, se aliaron con ellos para explotar la pesca y el comercio de pieles. La peletería convirtiéndose en la principal industria nacional al descubrirse en Europa el proceso de fabricación del fieltro. Se cambiaban los castores, visones, martas y nutrias por armas, herramientas y utensilios de hogar. Cuando los ingleses introdujeron el trueque por ron, los franceses no tuvieron más alternativa que hacer otro tanto con el brandy.

No era fácil poblar en clima tan duro, casi en la vecindad de los esquimales; y Voltaire contribuiría más tarde a desprestigiar al Canadá al llamarlo “unos cuantos acres de nieve”. Pero la metrópoli hizo algo por derretir el hielo de la indiferencia y despachó oleadas de colonos, pescadores, constructores navales y el *intendant* Jean Talon, un organizador de visión audaz y férreo carácter. En pos de esta gente llegaron soldados y misioneros: los clásicos pilares de todo establecimiento colonial de la época. Para fomentar la población se obligó a los varones a casarse a los dieciocho años y a las niñas a los catorce; se instituyeron premios para los matrimonios tempranos y las familias numerosas, y escarmentadores castigos para los solteros. Cargamentos de *filles du roi* partieron destinados a los colonos solitarios. Y la tierra se distribuyó en largos y angostos lotes que tocaban el río; así todos tenían agua y formaban un frente compacto para defenderse de los belicosos indios iroqueses.

Fundó Québec, en 1608, el marino y geógrafo Samuel de Champlain, por encargo del rey Enrique IV.

Primer censo de la ciudad: 8 habitantes. Para que se vea lo que costó la empresa, el fundador debió hacer veinte viajes a Francia a resolver problemas, conseguir dinero y llevarse a los recoletos que iban a evangelizar a los indios hurones.

En esos difíciles años gobernaba al Canadá un triunvirato constituido por el gobernador, el intendente y el obispo. Desde los albores del coloniaje la Iglesia Católica ejerció una indisimulada influencia política, la que llegaría a extremos de dominio sin contrapeso bajo el obispado de Mons. François de Laval. Hasta hoy este poder subsiste en Québec, donde se cuentan doscientas iglesias y monasterios.

Tocó al gobernador Champlain afrontar el primer conflicto con los ingleses, en 1628. Corsarios del rey Charles capturaron en el San Lorenzo a una flota de colonización enviada por el Ministro y Cardenal Richelieu. En seguida pusieron sitio a Québec, y Champlain, corto de víveres, tuvo que rendirse. Durante tres años la bandera inglesa flameó a orillas del río... Felizmente estaba Charles casado con una francesa, Henriette Marie de France, y accedió a devolver la Nueva Francia a cambio de la dote de su esposa, que le habían quedado debiendo (Tratado de St. Germain-en-Laye, 1631).

Pero, a todo esto, ni ingleses ni franceses sabían exactamente cuáles eran los límites del Canadá francés; y para qué decir que lo mismo sucedía con respecto al Canadá inglés. La enormidad de los territorios americanos confundía y confunde aún a las mentes europeas; de ahí la frase de una *lady* de las comedias de Wilde: "Qué

países tan anchos: ¡cómo serán las corrientes de aire!". Las violaciones de "fronteras" fueron constantes y recíprocas, y parece que los franceses aventajaron en esto a los ingleses. El gobernador Frontenac pretendió conquistar regiones mineras en Méjico; La Salle trató de fundar una colonia en el golfo mejicano; hubo penetraciones profundas por el Mississippi y proyectos expansionistas sobre Nueva York.

A consecuencia de las mutuas invasiones en América y de las guerras franco-inglesas en Europa, los franceses perdieron una parte de sus posesiones canadienses. La Paz de Utrecht (1713) obligó a Luis XIV a entregar la Acadia, Terranova y la Bahía de Hudson.

Inglaterra señoreaba ahora en los mares, y por otra parte, había poblado sus colonias a mucho mayor escala que Francia. El no haberlo previsto a tiempo iba a costarles a los franceses la pérdida total de ese diamante de su imperial corona.

El golpe de gracia vino con la Guerra de los Siete Años, cuando los ingleses de Nueva Inglaterra penetraron por el San Lorenzo siguiendo al general Jacobo Wolfe y atacaron Québec a sangre y fuego. La batalla se libró dentro de la ciudad, en el célebre Llano de Abraham, el 13 de septiembre de 1759. Una bala de cañón inglesa quedó incrustada junto a la raíz de un árbol del colono Abraham Martin. El general francés Montcalm encontró la muerte en la acción, y aunque también murió Wolfe, los ingleses tomaron Québec "para siempre". Un año después cayó Montreal, y en 1763 (tratado de

París), la *Nouvelle France* se incorporaba al Imperio Británico...

Pero, curioso símbolo: la bala de cañón inglesa no destruyó el arbolito de *Monsieur Abraham*, el cual creció con el proyectil alojado en su tronco; y al cabo de doscientos años, vive todavía como algo que no quiere, que no se resigna a morir.

Una línea en el matutino *L'Événement* anuncia
con el archivo del *Journal de Québec* el 2 de agosto.

El buque zafó la plaza con veintidós tiros de cañón, los que fueron contestados desde el *Fort du Roy* por la batería del sexto regimiento de artillería de campaña. A las 10:30 horas el barco ocupó su sitio en la *Cité Maritime*, espaldar fuerte ubicado a pocas manzanas del centro de la ciudad. La temprana llegada y el éxito anunciado fueron causa de que sólo estuvieran presentes un pequeño grupo de curiosos y el almirante Coypaux, que con ese espacio fue habida virajada desde *Washington*.

Aunque la fecha correspondía al inicio del hemisferio norte, para nosotros el tiempo era fresco; no tanto, sin embargo, como lo es en el verano de la equivalente región *magallánica*, barrida por los fuertes vientos australes.

Habíamos cumplido tres meses y diez días de viaje, y nuestra zozocada veladura nos de paró en un puerto navegado desde Valparaíso. Desde tal distancia la patria parece como distante en una línea de horizonte, pero

El "Esmeralda" en Canadá

Unas líneas en el matutino *L'Événement* anunciaban el arribo del *Esmeralda* a Québec, el 2 de agosto.

El buque saludó la plaza con veintiún tiros de cañón, los que fueron contestados desde el bastión del Rey por la batería del sexto regimiento de artillería de campaña. A las 09.00 horas el barco ocupó su sitio en la *Gare Maritime*, espacioso muelle ubicado a pocos minutos del centro de la ciudad. La temprana llegada y su lacónico anuncio fueron causa de que sólo estuviesen presentes un pequeño grupo de curiosos y el almirante Costa, que con este expreso fin había viajado desde Washington.

Aunque la fecha correspondía al estío del hemisferio norte, para nosotros el tiempo era fresco; no tanto, sin embargo, como lo es en el verano de la equivalente región magallánica, barrida por los duros vientos australes.

Habíamos cumplido tres meses y diez días de viaje, y nuestra corredera señalaba cerca de once mil millas navegadas desde Valparaíso. Desde tal distancia la patria parece como diluída en una bruma de irrealidad, pero

a la vez, el hecho de ser ésta la escala más lejana, la esquina que habíamos de doblar para emprender el regreso, hacía que el deseo de volver a verla empezara a crecer como una sed de caminante.

En tal momento, más que en otro cualquiera, fue sorprendente comprobar cuán desconocido es en el mundo el país que representábamos. En la culta Québec tuvimos que explicar lo elemental. Las primeras personas que pasaron a bordo hacían preguntas que movían a risa:

—¿Qué idioma hablan ustedes?

—¿Por qué no usan la bandera española?

—¿No aceptan a los negros en los buques chilenos?

Las autoridades, muy gentiles, ofrecieron los servicios de su policía de puerto para vigilar a la marinería y “ayudarla a volverse” desde los lugares nocturnos y comisarías... Se les contestó que esta vigilancia **no era necesaria**. Insistieron, recordando que el año anterior la tripulación de un portaviones había dado mucho que hacer. Se les aseguró que *esta* tripulación no daría que hacer.

Al segundo día ya se había corrido la voz: los exóticos visitantes se comportaban como gente civilizada. Bebían con moderación y pagaban la cuenta en el restaurante. Y ni vitrinas ni faroles conservaban señales de su paso por las calles... Entonces, a la sorpresa siguió una ola de curiosidad. El público empezó a acudir al muelle, y cada tarde desfilaban dos mil personas por las cubiertas de ese navío que había dejado de considerarse un peligro. Por primera vez (me lo aseguraron) las familias de la sociedad local permitieron a sus hijas salir

de noche con cadetes y oficiales de una Armada extranjera. Y los suboficiales y marineros comenzaron a ser invitados a los hogares de sus fugaces amistades.

A la sombra de la "Citadelle"

Québec, singular ciudad fortificada, se extiende dentro y fuera de las murallas de la *Citadelle*. Es éste un formidable castillo de veinticinco edificios, emplazado a altura imponente sobre una curva del San Lorenzo. Con dificultad se encuentra un ángulo desde donde no pueda vérselo. Tardaron nueve años en construirlo y costaba siete millones de libras esterlinas al inaugurársele en 1832. Durante la Segunda Guerra Mundial se hospedaron y reunieron ahí Churchill y Roosevelt con ocasión de la histórica Conferencia de Québec. Hoy día la *Citadelle* es un museo militar a la vez que cuartel del Real Batallón 22. Por unos centavos de dólar canadiense los turistas tienen acceso a la ceremonia del cambio de guardia (uniforme inglés, voces de mando en francés) con la intervención de una cabra amaestrada que saluda a la bandera haciendo una venia versaillesca.

La *Citadelle* y todo cuanto existe en Québec da la impresión de que ha sido hecho o adaptado para fines turísticos. Y esto puede hacerse extensivo a todo el país.

—El turismo —me dijo nuestro Embajador en Ottawa, Mario Rodríguez— le produce al Canadá cuatrocientos millones de dólares... Lo curioso es que esta industria deja pérdidas, porque los turistas canadienses gastan bastante más que eso en el extranjero... Pero esto, a su

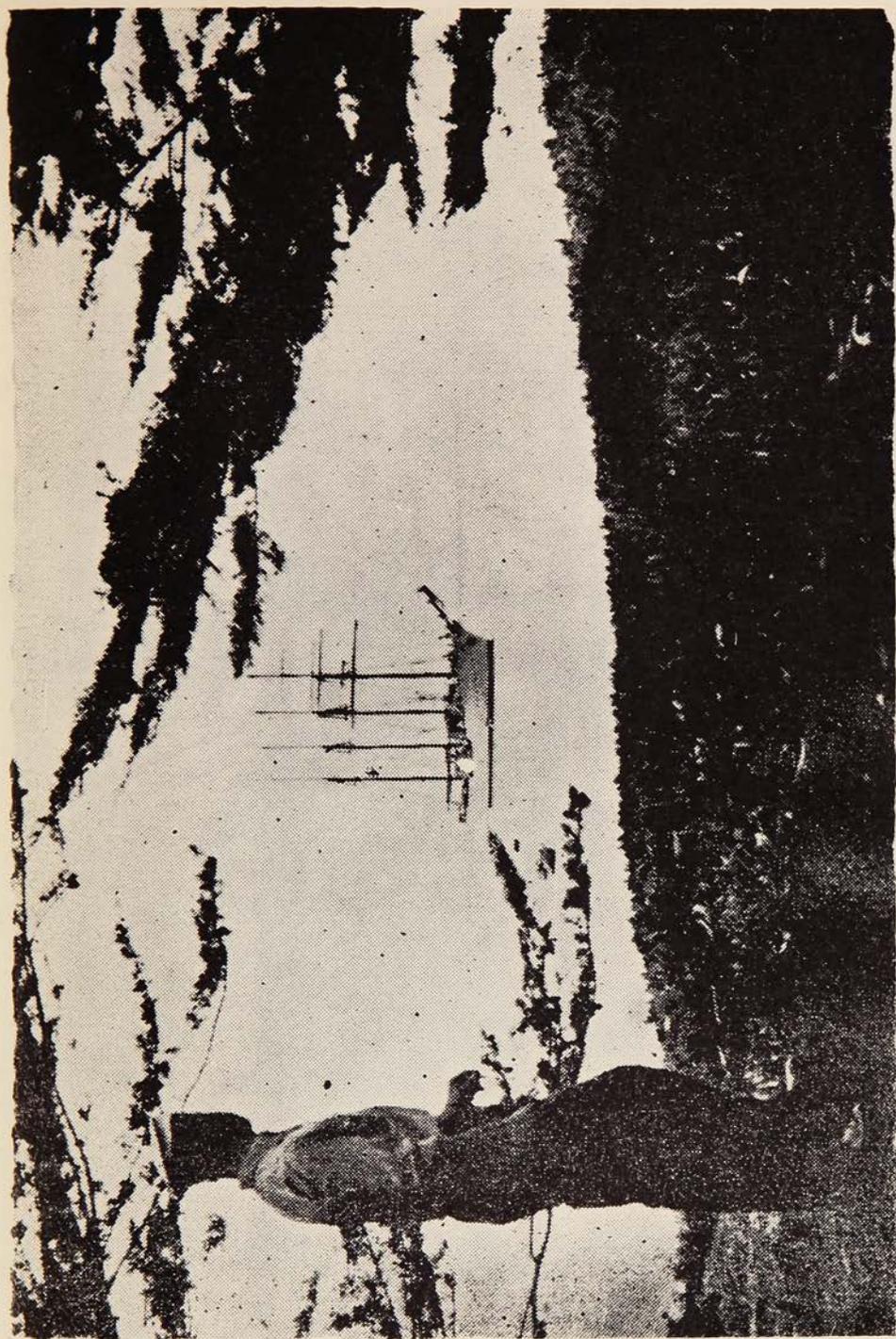
vez, es índice de bonanza económica. Hay que leer el diario *L'Événement* del 3 de agosto: "*La economía canadiense en su mejor período después de la guerra*". Record de fabricación de automóviles. Aumento de la producción agrícola. Aumento del ahorro popular y de las inversiones. Record del crédito bancario. Expansión sin precedentes del comercio detallista. Gigantesca exportación de trigo a Rusia (1).

Mientras esto decía Rodríguez, yo recordaba que todos los países visitados en este viaje estaban como el Canadá: nadando en la abundancia. ¡Por todas partes riqueza, superávit y optimismo, excepto en nuestra siempre rezagada América Latina! ¿Por qué? ¿Y hasta cuándo?

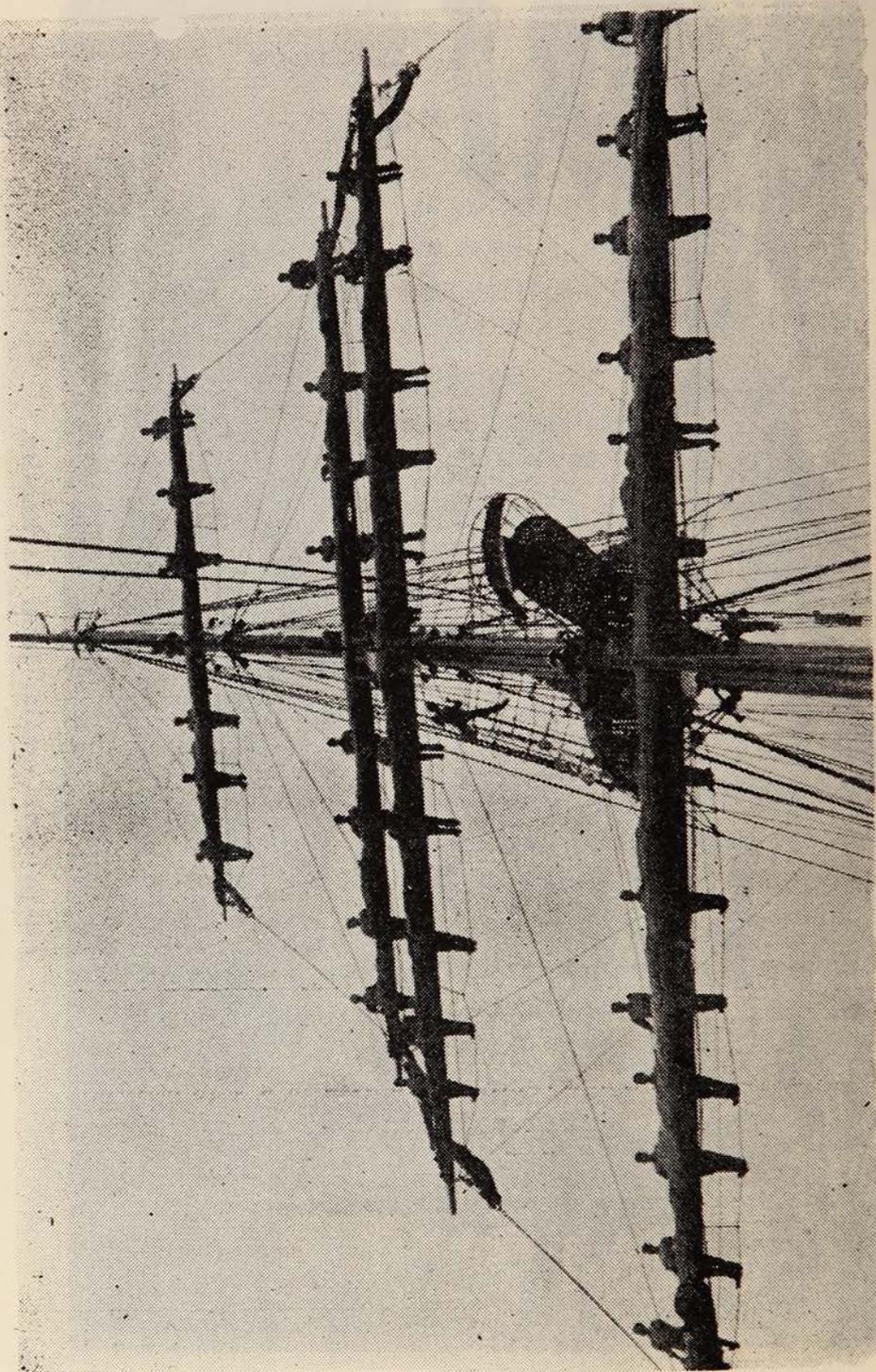
* *

Québec, del tamaño de Valparaíso y Viña del Mar reunidas, pudiera definirse como un conjunto de municipalidades entrelazadas por bosques artificiales, colinas cubiertas de prados floridos y maravillosos parques públicos. Este enorme jardín abierto quizás tengan que rehacerlo cada año, porque la nieve del invierno debe quemarlo todo. ¿Y quién se encargará de su aseo? En siete días no vi un basurero, pero tampoco vi una basura. Inútilmente se buscaría también alguna marca de tiza o un papel pegado en los muros de la fortaleza y en la fachada de los edificios... Es que por ahí comienza la atracción turística: por la belleza urbana y por la limpieza mantenida *entre todos*.

(1) En un año, cuatrocientos buques transportaron a puertos rusos trigo canadiense por valor de quinientos millones de dólares. (Dato de la March Shipping Agency de Montreal).



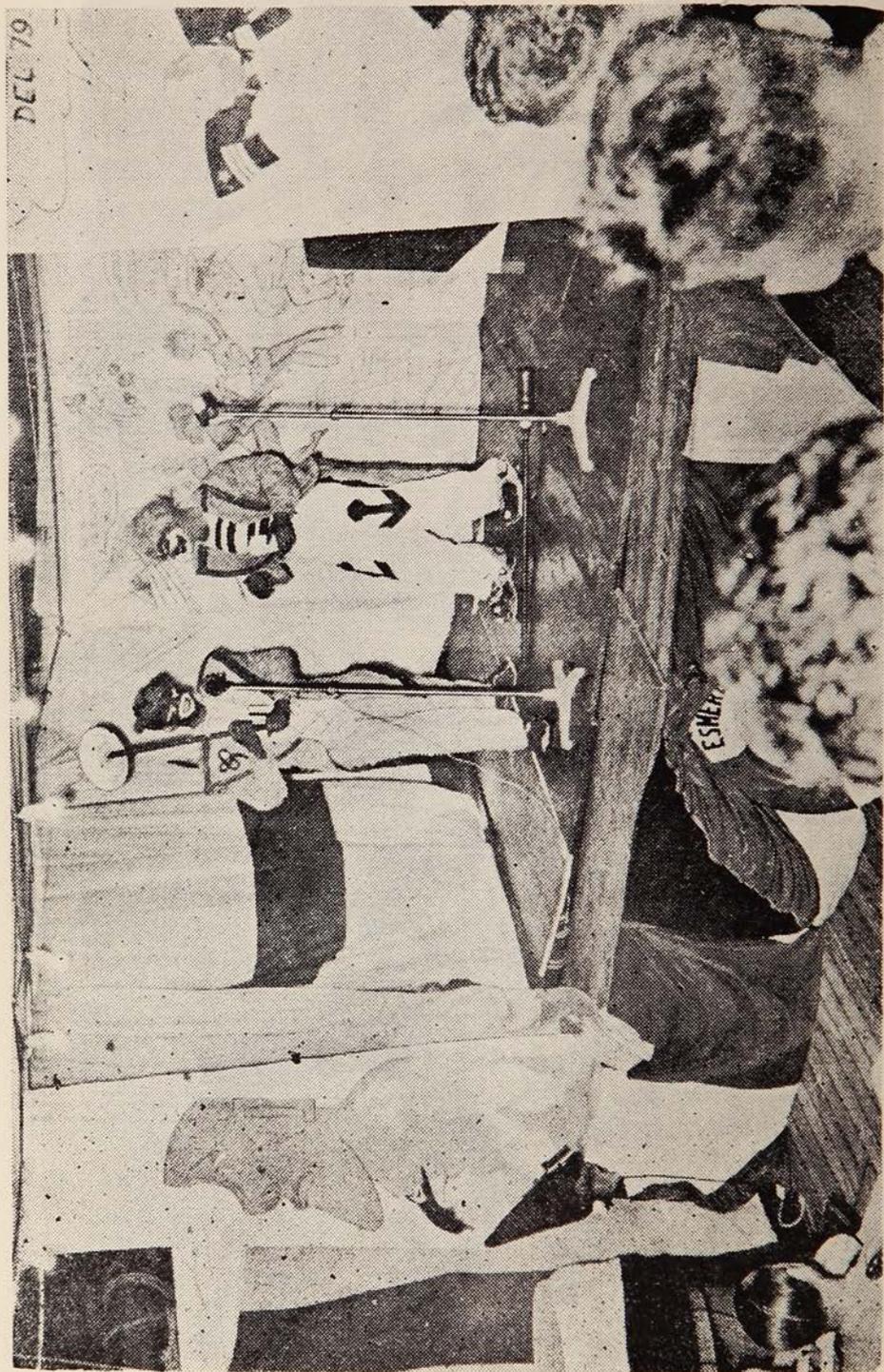
La primera escala: Juan Fernández.



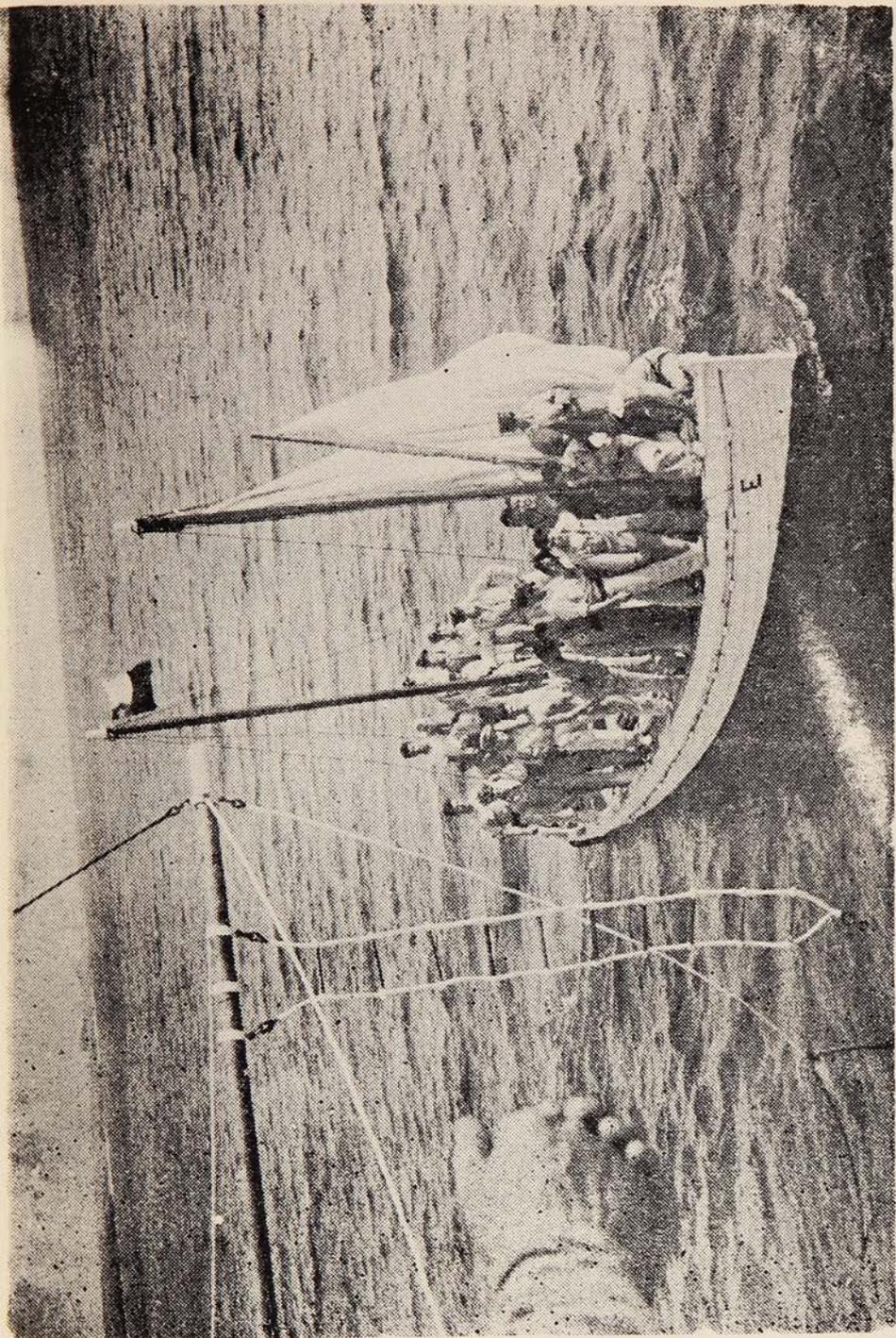
Cadetes en su diario ejercicio de dar el aparejo.



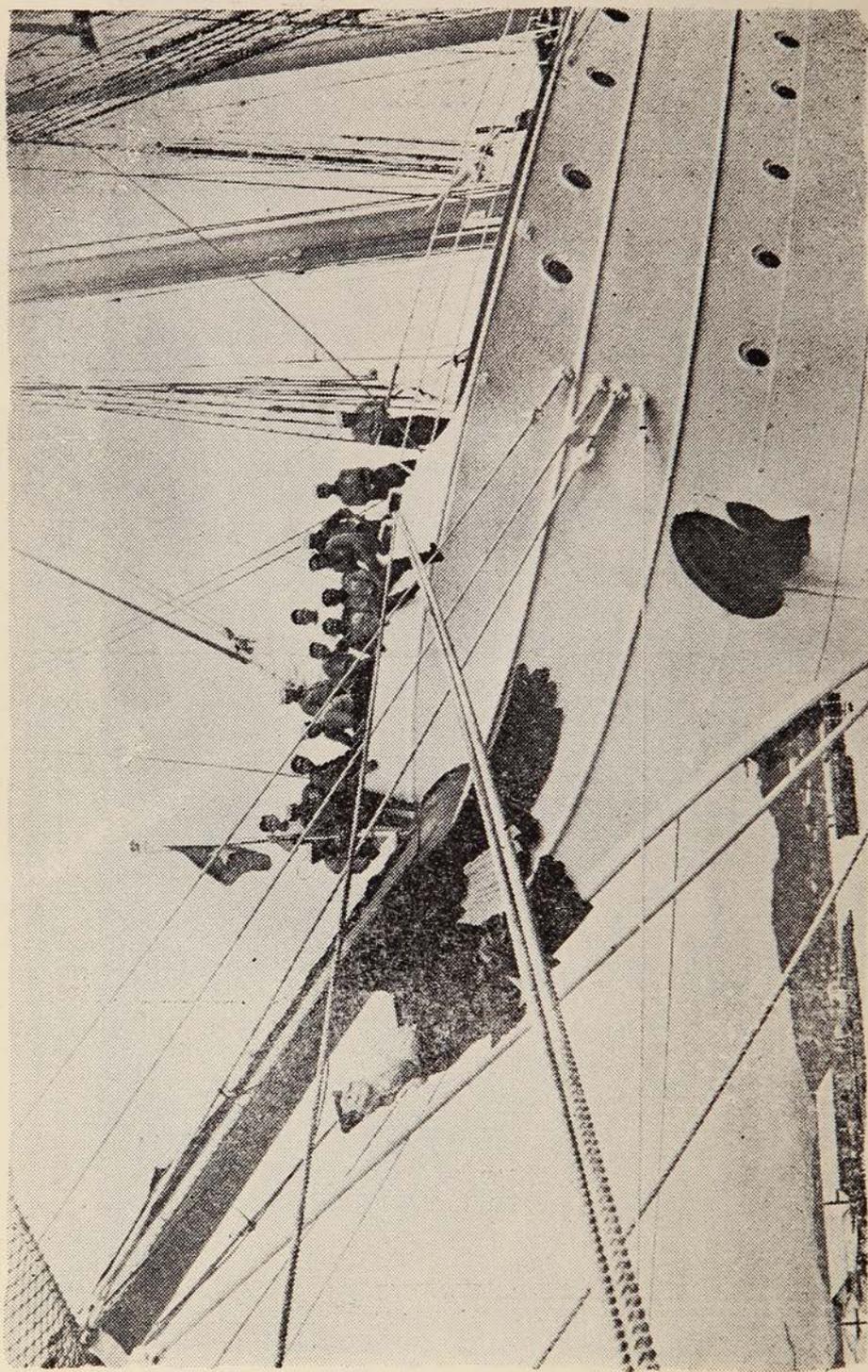
La orquesta del "Esmeralda" en la velada del 21 de mayo.



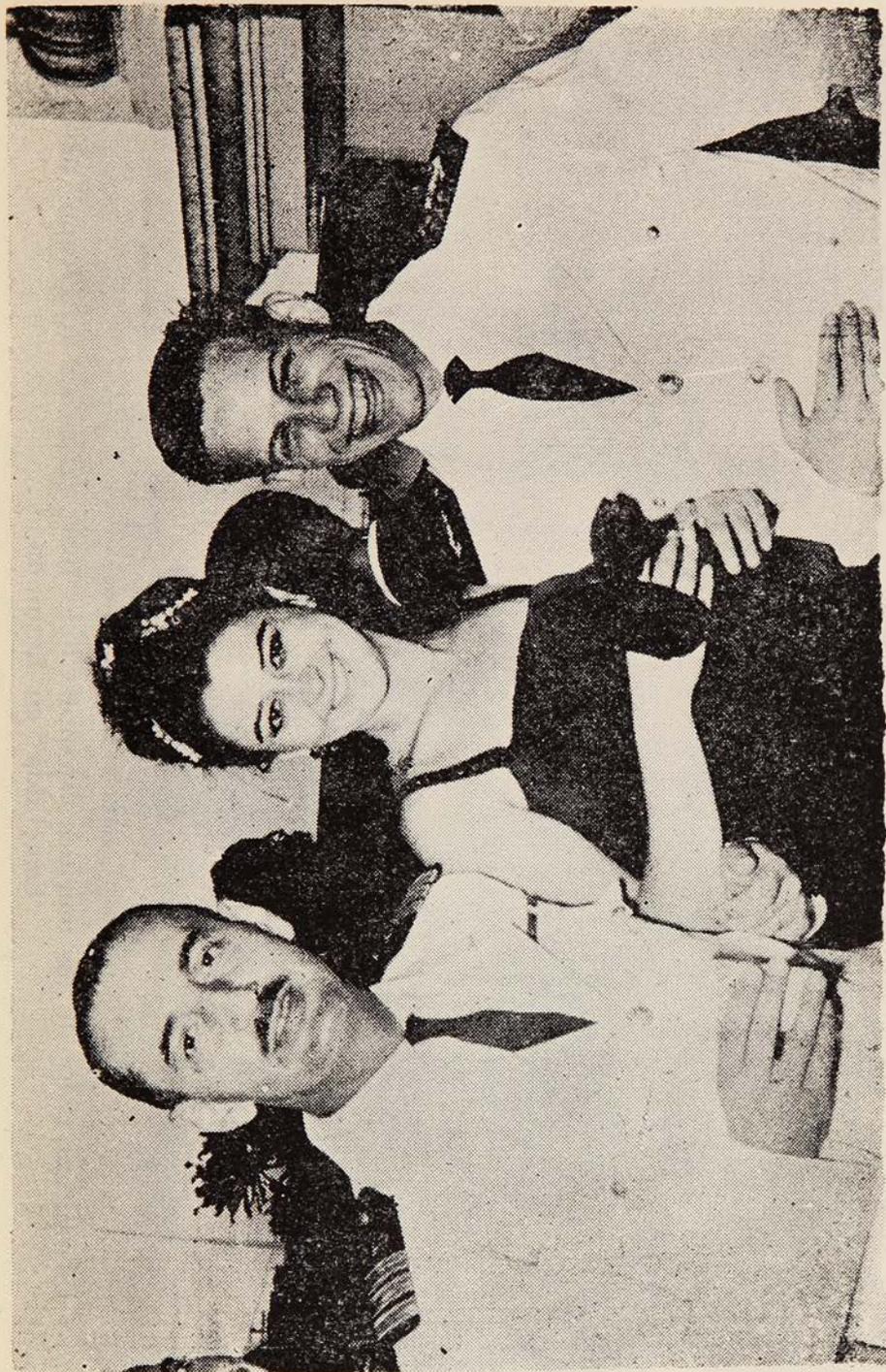
Los tonies Soto y Pino compitiendo en el concurso de mentiras.



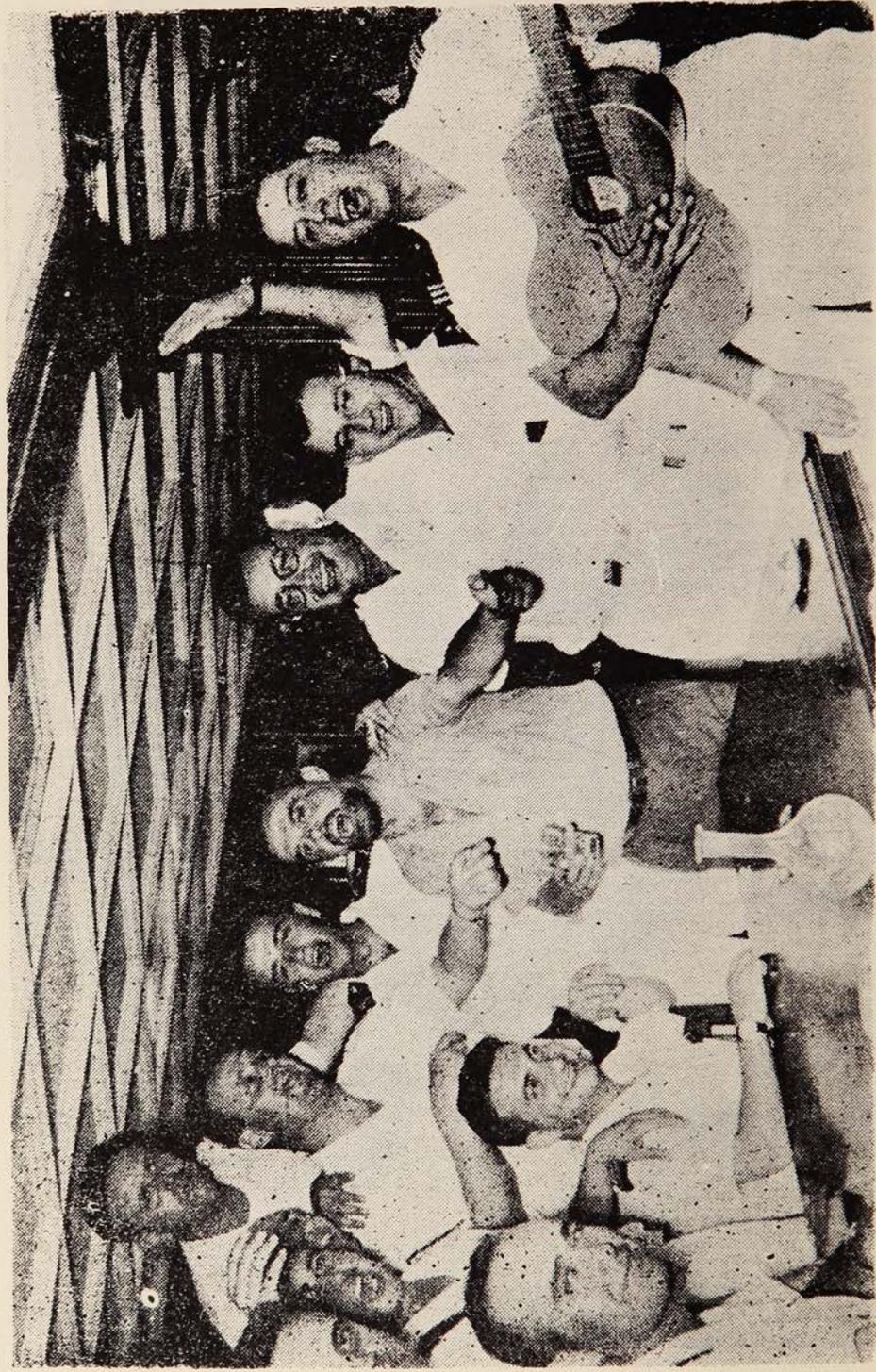
El teniente Arancibia regresa con sus "cadetes náufragos" en las Galápagos.



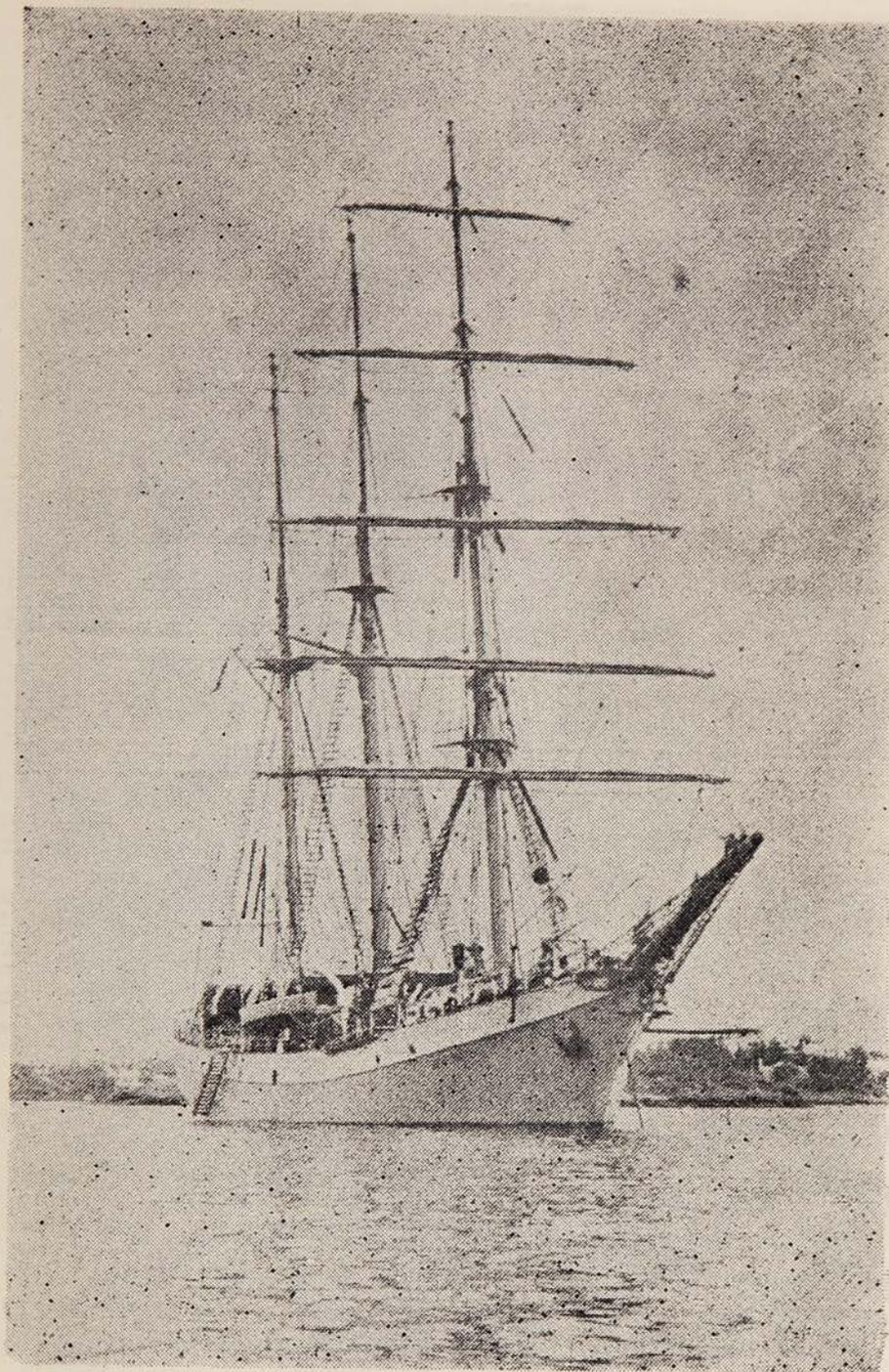
El mascarón y los managuás en la base de Rodman, Panamá.



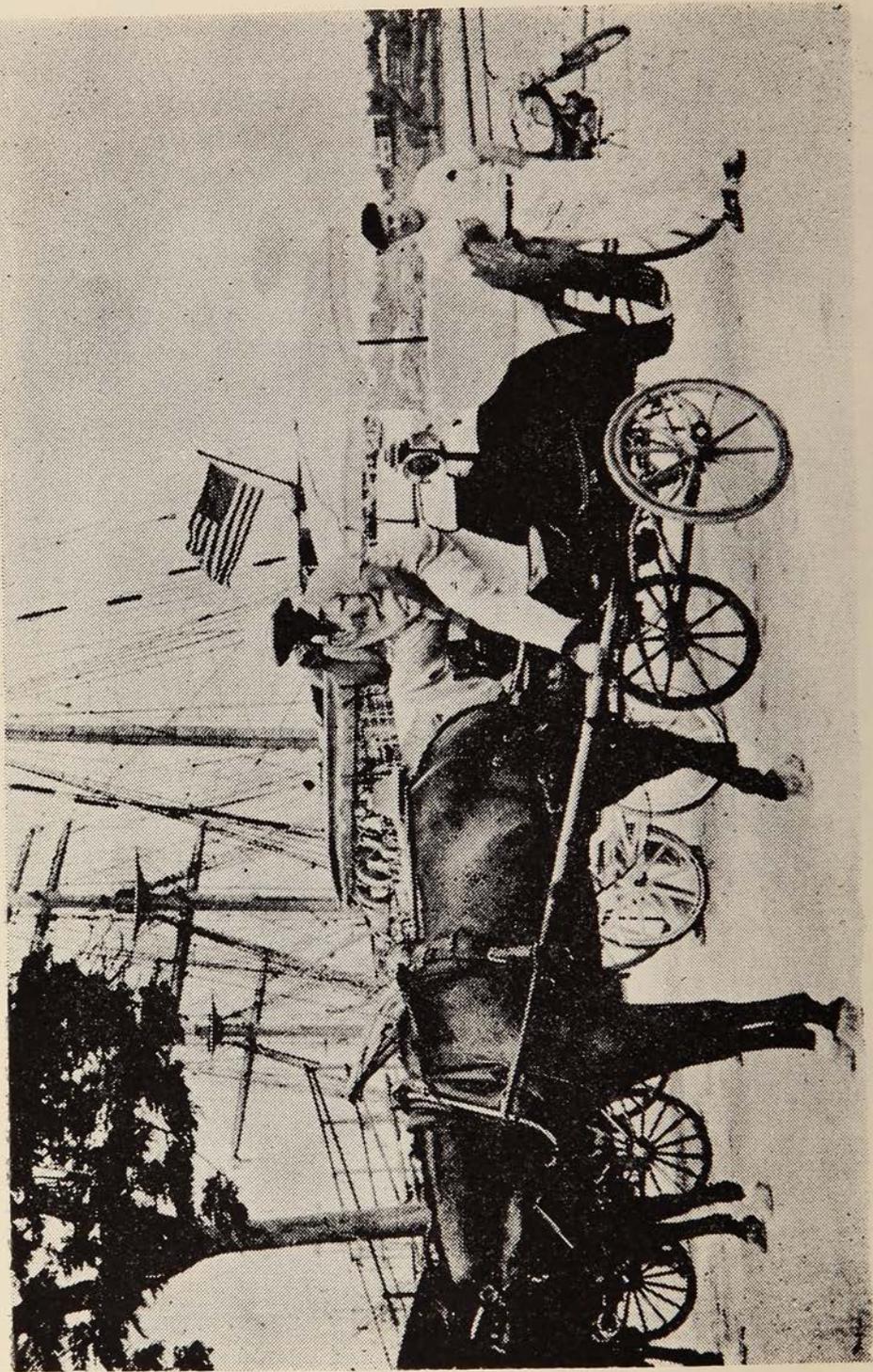
Recepción en la Municipalidad de S. Juan de Puerto Rico: comandante Weber, Srta. Rosa María Ruiz y cadete Fernando Guzmán.



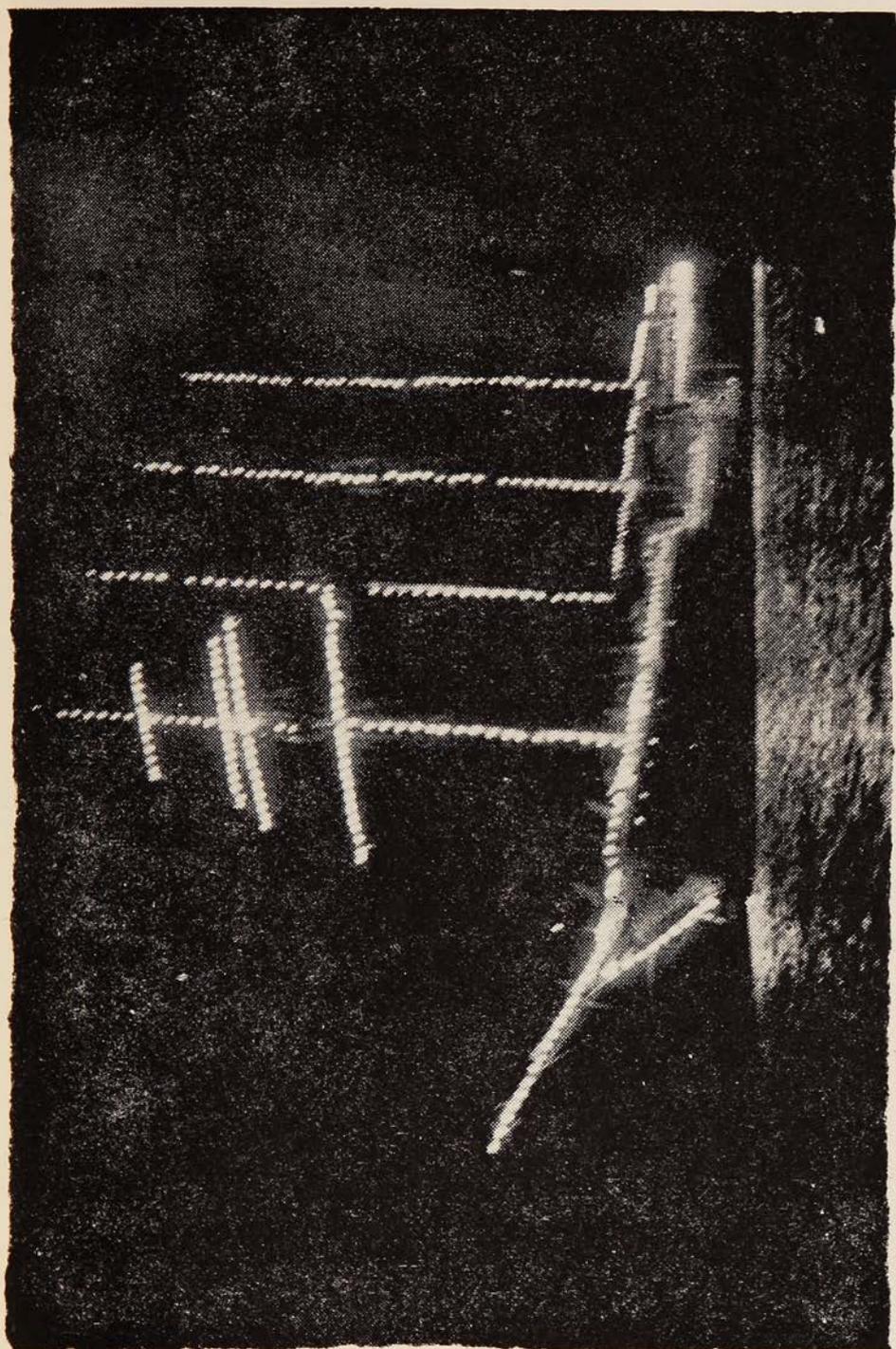
Estrepitosa visita de los marinos españoles del "Juan Sebastián de Elcano" al "Esmeralda" en Bermuda.



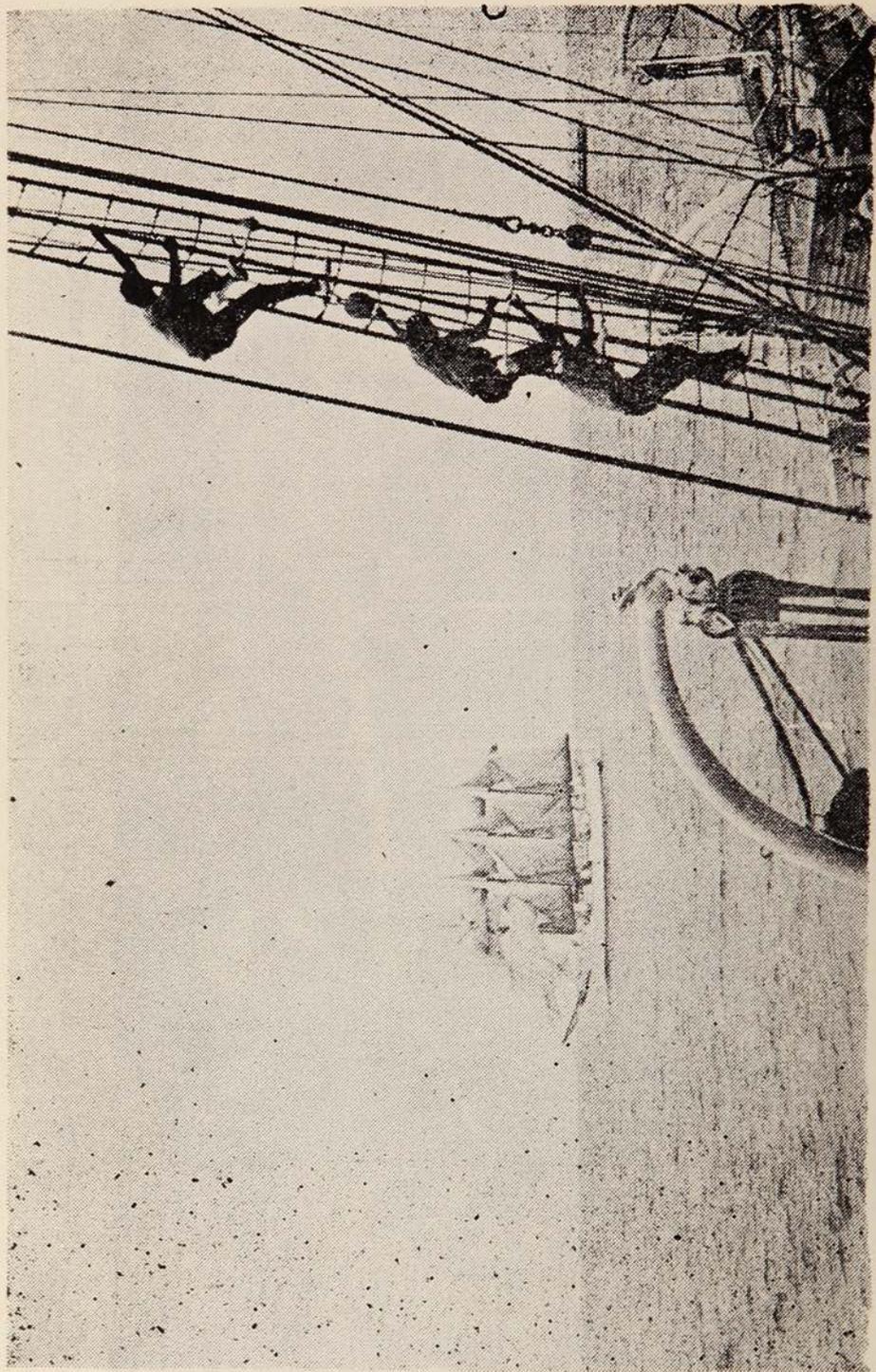
El bergantin indonesio "Dewarutji".



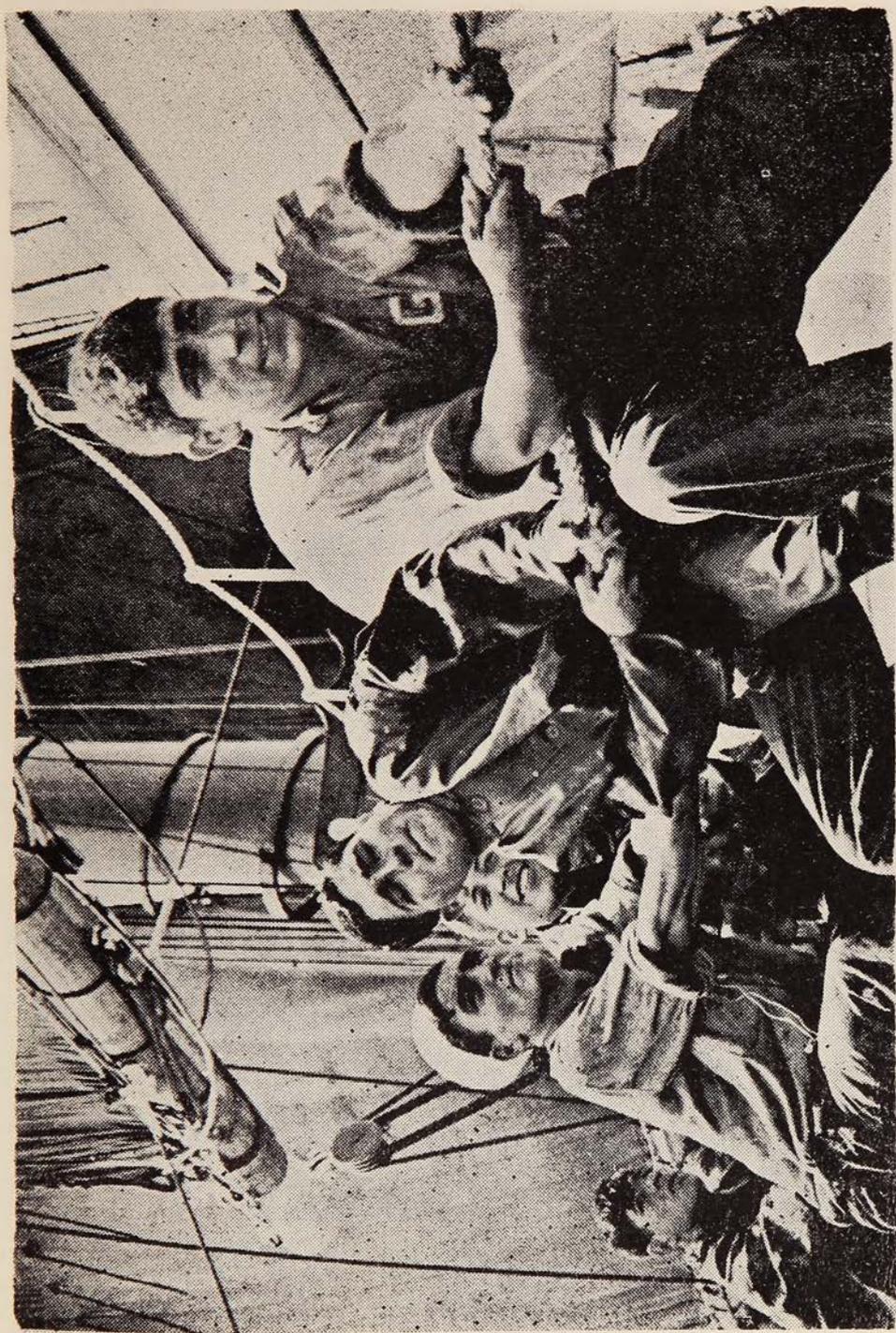
Un típico "buggy" de Hamilton, Bermuda.



El empavesado eléctrico del "Esmeralda", estrenado en Hamilton.



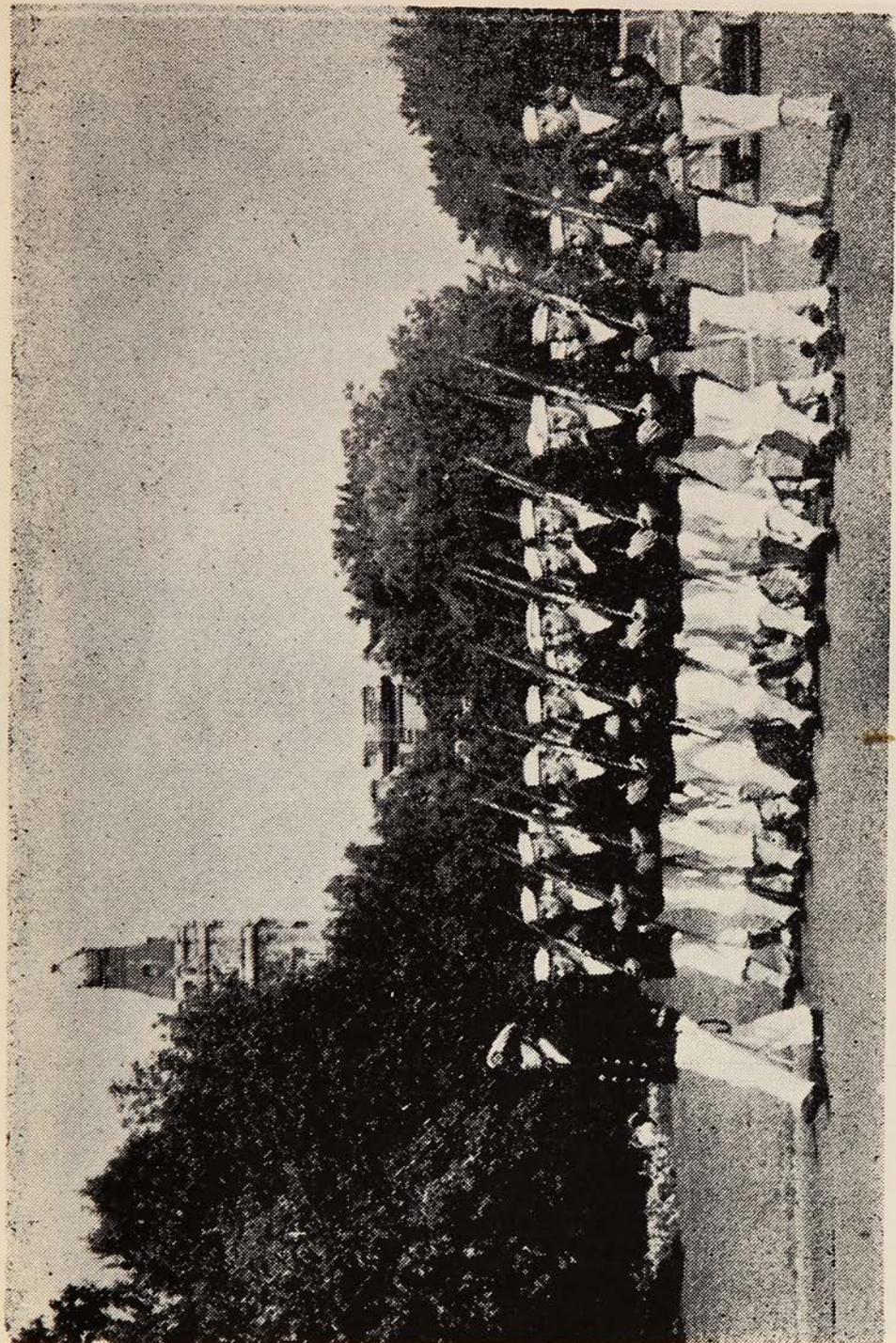
• Comienza la regata Bermuda-Nueva York, y el "Elcano" toma ventaja sobre el "Esmeralda".



Cazando todo el velamen cuando el buque nacional corría en último lugar.



A catorce nudos de velocidad, el "Esmeralda" pasa a colocarse en la vanguardia.



El teniente García conduciendo el desfile en Québec,



El comandante Weber y los Cuatro Hermanos Silva en la fiesta de despedida del Canadá.

Se ha llamado a Québec “el Panteón al aire libre de la América del Norte”, y el apodo es exacto. Tal vez en razón de ser un pueblo sometido, el Canadá Francés vive en el culto de sus glorias pasadas. En pocas capitales podrá admirarse tan hermosos y curiosos monumentos. Ahí está Louis Hébert, el boticario de París que fue el primer colono de la *Nouvelle France*. Allí la *Croix du Sacrifice*, en que una espada superpuesta a una cruz de mármol recuerda a los caídos en la guerra. Y la estatua de Samuel Champlain, que fundó la ciudad con ocho habitantes. Y el obelisco de Wolfe y Montcalm, los generales muertos en la batalla que arrebató Québec a los franceses; raro homenaje al vencedor y al vencido: “*El valor les dio una muerte común, la historia una común fama, la posteridad un monumento común*”.

Ciudad primordialmente evocadora y panorámica, Québec invita a recorrerla despacio, incluso volviendo atrás, como se hojea un álbum. Para eso están las *calèches*, los lindos cochecitos de colores vivos que ruedan al paso de un caballo viejo, de día con la capota recogida y de noche con un farol de parafina colgado de la cula-ta. Pasajero de uno de estos calesines vagué por calle-juelas y plazoletas que bien pudo pintar Utrillo; a tal extremo es Québec francesa y parisiense. (Sin perjuicio de que en el suntuoso *Château Frontenac* haya un piso permanentemente reservado para S. M. la Reina de Inglaterra; cierto es también que se trata del piso N^o 13...)

A la vuelta de cada esquina existe un sitio histórico respetuosamente conservado y señalado. Una casa construida en 1636 en donde se firmó la capitulación de la Nueva Francia. La taberna de Jacques Boisdon, instala-

da en 1648. La *rue Sous-le-Cap*, la calle más angosta del mundo. La vetusta iglesia de *Notre-Dame des Victoires* con su altar que imita un castillo fortificado. El cementerio sin rejas de *St. Matthew's Church*, cuyas tumbas intactas decoran la *rue St. Jean* entre las tiendas de lujo y los salones de té.

“¡Vengan pronto, vengan seguidito!”, exclama el alcalde Wilfrid Hamel en sus prospectos turísticos bilingües. Y Québec ofrece todos los espectáculos y diversiones que puede brindar una ciudad cosmopolita: desde la insólita *Holiday Inn*, bodegón subterráneo atendido por garzones y músicos disfrazados de frailes libertinos (¡en un país dominado por el clero!), hasta los programas eclécticos de *La Sirène*, donde vimos a los Cuatro Hermanos Silva bailando sus cuecas de punta y taco...

Sainte-Anne de Beaupré

Pero el centro neurálgico del turismo se encuentra en el santuario de *Sainte-Anne de Beaupré*, a unos pocos kilómetros de la ciudad. Se llega hasta allí por la autopista que bordea la orilla izquierda del San Lorenzo y cruzando un paisaje de villas y granjas que parecen haberse inaugurado el día anterior. Lo que causa mayor admiración, sin embargo, no es el verdor y limpieza de la campiña, ni la catarata del Montmorency, más alta que las del Niágara; lo que asombra es la cadena interminable de hotelitos que jalonan la ruta, uno tras otro y a ambos lados del camino, a lo largo de leguas de recorrido. Si son doscientos o cuatrocientos *motels*, no po-

dría precisarlos; sólo sé que estaban todos llenos, cada uno con su playa de estacionamiento repleta de automóviles. Cuesta creer que este fantástico desarrollo turístico y hotelero se haya conseguido en un país de verano frío e invierno helado.

Otro mar de vehículos permanece estacionado de la mañana a la noche ante el santuario de Sainte-Anne de Beaupré. La fama de este sitio de peregrinación es tal, que *todos los días*, de junio a septiembre, tiene lugar una procesión nocturna con antorchas y luego una comunión en masa con decenas de oficiantes.

La Basílica de Santa Ana es una construcción de estilo romano-gótico y de tal esplendor que difícilmente podría hoy levantarse una obra similar. Adornan su fachada ciento veinticuatro columnas pétreas, los doce apóstoles en estatuas monumentales y una roseta de *vitraux* de siete metros de diámetro. Más amplia y rica que St. Patrick de Nueva York, no tiene una arcada ni una columna interior igual a otra; tan variadas son su decoración y terminaciones. El piso es de mármoles de diseños y colores nunca repetidos; el cielo de la nave central y cruceros comprende una galería de frescos en mosaicos con escenas de la vida de la Santa; y debajo, una iglesia subterránea aguarda a los fieles que no encuentran cabida en la planta superior.

El santuario reúne en torno a la Basílica las Estaciones de la *Via Crucis* en el sendero ascendente de una colina; la *Scala Santa*, cuyas veintiocho gradas suben de rodillas multitudes de creyentes; el Museo de Cera, la Galería de Arte, la Hospedería de los Padres Redentoristas.

Pero la atracción máxima del lugar es el *Cyclorama*. Los que conocieron el Panorama de la Batalla de Maipú, en el Parque Cousiño, imaginense un pabellón dos veces más grande, casi un coliseo, dentro del cual vemos Jerusalén el día de la Crucifixión. La colosal pintura circular de 110 metros de largo por 14 de alto es la obra de seis artistas que trabajaron cuatro años dirigidos por Paul Philippoteaux, creador de los panoramas del Sitio de París y las batallas de Waterloo y Gettysburg. Entre la tela de fondo y la plataforma central de observación se extienden pinturas horizontales sin solución de continuidad, realizadas de tal manera que nunca se descubren las superposiciones; y la ilusión tridimensional es de una perfección que la cinematografía no ha conseguido aún... El cuadro fue ejecutado y terminado en Munich en 1882. Previamente el experto alemán Bruno Piglhein estuvo un año en los Lugares Santos tomando fotografías y estudiando las Escrituras. Cuando el plan general quedó acordado, Philippoteaux distribuyó el trabajo encomendando cada sección a un especialista: Jerusalén y sus murallas coronadas de curiosos, al panoramista Gros-Austen; el árido paisaje y el cielo trágico a S. Mège; el campamento de los mercaderes árabes a M. Gros; los caballos y camellos a C. A. Corwin; y las muchedumbres de judíos, los soldados romanos y la escena de la Crucifixión sobre el Calvario al retratista O. D. Grover.

Viajeros de los cuatro puntos cardinales desfilan sin interrupción por la plataforma del *Cyclorama*. Uno de ellos, Walt Disney, lo admiró durante horas y en segui-

da ofreció por él dos millones de dólares para llevárselo a *Disneyland*. Pero los Redentoristas desecharon la oferta; y los peregrinos de cien países continuarán acudiendo a Sainte-Anne de Beaupré para seguir la flecha de luz que recorre el panorama mientras la locución va explicando:

—“... a su derecha el buen ladrón, Dismas; y Gesmas, el malo, a su izquierda; arrodillada al pie de la cruz permanece su Madre...”

Vientos separatistas en Québec

Diez generaciones se han sucedido desde que el Canadá Francés, por el azar de una batalla, pasó a formar parte del Imperio Británico. En semejante espacio de tiempo habría sido explicable que esa colonia aislada y absorbida políticamente dejase morir su orgullo nacional y sus tradiciones para ir disolviéndose en insensible mestizaje... Pero ha ocurrido precisamente lo contrario, y las consecuencias del fenómeno están sembrando preocupación dentro y fuera del ámbito canadiense. Se trata nada menos que de un movimiento libertario (al parecer, no instigado ni fomentado desde Francia), el cual tiene ya sus líderes conocidos, grupos de acción directa y hasta intrépidos terroristas.

Cuándo se originó este agrietamiento de la unidad del *Dominion*, no es fácil precisarlo; pero conociendo la idiosincrasia francesa podemos sospechar que el revanchismo existe desde el día siguiente de la batalla de los Llanos de Abraham. A esto agreguemos que los franco-canadienses de aquel entonces sumaban sesenta mil y hoy sus descendientes bordean los cuatro millones...

El observador menos perspicaz repara de inmediato en ciertos indicios reveladores. El escudo de Québec, que ostenta tres *fleurs de lys* (el símbolo francés por excelencia), tiene al pie esta leyenda: JE ME SOUVIENS, "Yo me acuerdo". ¿De qué se acuerda Québec? Se acuerda de que es francés, y para no olvidarlo y para que no lo olviden los demás, se lo grabó a fuego en su insignia heráldica. Ninguna autoridad inglesa se ha atrevido a remover este *slogan* patriótico. Tampoco han osado quitar el célebre Perro de Oro, de historia bastante enigmática, que está esculpido sobre el peristilo del Correo con estas palabras en bajorrelieve: "YO SOY UN PERRO QUE ROE EL HUESO / AL ROERLO TOMO MI DESCANSO / UN TIEMPO VENDRÁ QUE AUN NO HA VENIDO / EN QUE YO MORDERÉ A QUIEN ME HAYA MORDIDO".

Así, y de mil otras maneras, se manifiesta la esperanza de liberación. Y esta esperanza está fundada en un inextinguible amor a la tierra cuyo primer colono fue un boticario de París. Se lee en la patente de cada automóvil que circula por esas calles y caminos: QUEBEC-LA BELLE PROVINCE...

Que yo sepa, no existen cargos concretos contra el régimen federal inglés. La verdad es que éste nunca trató a Québec como a una nación vencida, y hasta el presente se ha mantenido el principio de igualdad de derechos. Los franco-canadienses gozan de plena libertad para darse sus leyes de acuerdo con los códigos napoleónicos, para practicar la religión católica y para conservar el francés como lengua oficial *chez eux*. Sólo

están obligados a utilizar el inglés en sus relaciones con las otras nueve provincias de la federación.

Los motivos de queja habituales son de índole discutible: que las grandes industrias de Québec están en manos de capitalistas ingleses y yanquis, que la política de monopolio naviero dejó al país sin marina mercante, que el presupuesto asignado a Québec no cubre sus necesidades.

Lo que hace a los franco-canadienses desear la soberanía es... el amor a la soberanía. Les sucede lo que les sucedería a los británico-canadienses si la batalla de 1759 hubiese tenido el resultado contrario. Quieren lo que querrían los ingleses si la Alemania nazi hubiera triunfado sobre Inglaterra. A nadie le gusta ver a su patria avasallada y anexada.

El movimiento se halla en una etapa denominada "revolución pacífica", aunque no siempre haya hecho honor a su nombre. Empezó en 1960, cuando el enérgico liberal Jean Lesage fue elegido presidente del Consejo de Ministros de la provincia de un millón quinientos mil kilómetros cuadrados. El lema de Lesage es *Maître chez nous* (Amos de lo nuestro), y su programa persigue, entre otras cosas, la nacionalización de las empresas hidroeléctricas y la reforma de la educación pública. Jean Lesage llegó al poder provincial por aplastante mayoría de votos, y, respaldado por su temible popularidad, inició una campaña tendiente a conseguir del Premier Lester Pearson los recursos que exigen algunos de sus proyectos. Pidió también, y la obtuvo, una comisión de personalidades del gobierno federal que tendría por objeto escuchar "el clamor del descontento".

Pero en el gabinete de Lesage hay hombres de ideas más avanzadas que las suyas. Uno de ellos es René Levesque, carácter combativo que ya una vez declaró públicamente: "Estoy harto de que tengamos que pasarnos la vida explicando cosas y pidiendo cosas al Canadá Británico".

Y Levesque, a su vez, es mucho menos avanzado que Marcel Chaput, un caudillo decidido que el año 62 fundó un partido cuya finalidad lisa y llana es obtener la total independencia de Québec.

Nunca hasta ahora se había visto el gobierno de Ottawa ante una realidad tan inquietante. Esto que recién empieza, ¿a qué extremos podrá llegar? Es aventurado pronosticarlo, aunque la historia (y en especial la moderna) enseña que todo pueblo resuelto y obstinado sale a la postre con la suya.

Hasta la fecha, ningún candidato del partido de Chaput ha ocupado un sillón en el Parlamento provincial; pero es bien fácil que suceda en un electorado cuyas cuatro quintas partes son de origen francés.

Mientras tanto, a partir de 1963, se han producido atentados terroristas que demuestran que el viento refresca en vez de amainar. En la tranquila Montreal estallaron bombas, resultando un muerto y un herido. Poco después volaron con dinamita una estatua del general Wolfe. Posteriormente desaparecieron de los cuarteles partidas de ametralladoras y fusiles, y por primera vez alguien escribió con tiza en las murallas de la *Citadelle*: A L Q (*Armée de Liberation de Québec*). El armamento no fue recuperado, lo que quiere decir

que tampoco descubrieron a los ejecutores de la incursión. La policía de Montreal encontró en cambio a los terroristas, que pertenecían a una organización de hombres y mujeres dirigida por un ciudadano belga.

Ottawa observa los hechos con la admirable calma inglesa. No conozco declaraciones oficiales del gobierno, pero en Québec supe indirectamente lo que dijo un encumbrado personaje: "Tengan la certeza de que la unidad política del Canadá será preservada. ¿Cómo se les ha ocurrido pensar que el *Dominion* va a soltar el control del San Lorenzo, su vía estratégica y vital hacia el Atlántico?".

Entre el ciclón "Cleo" y el ciclón "Dora"

Un cuatro-palos con todo su aparejo al viento deslizando río abajo en una mañana de sol... Esa fue la última visión que tuvieron del *Esmeralda* los espectadores de las orillas del San Lorenzo y de sus islas.

Para la gente de a bordo, esta visita de una semana había transcurrido demasiado rápidamente, y hay razones para creer que el hospitalario pueblo de Québec pensaba de igual manera. Trescientos chilenos habían descubierto Canadá, y algunas decenas de miles de canadienses acababan de situar al desconocido Chile en el mapa.

Como en cada puerto sucede lo mismo, es tiempo de decir que la misión diplomática de estos cruceros es *tan importante o más* que su objetivo de instrucción naval. A riesgo de parecer insistente, me atrevo a repetir que ninguna embajada y ningún servicio de propaganda estatal está en condiciones de dar los golpes de publicidad que significan el arribo del buque escuela a una bahía extranjera, sus exhibiciones de maniobra de velas junto al muelle, sus paradas callejeras a tambor batiente, distribución profusa de material impreso y cinematográfico y recepciones oficiales y populares a bordo.

Diez mil personas visitaron el buque en Québec, y una feliz coincidencia permitió que los Cuatro Hermanos Silva asistiesen con sus guitarras y panderetas a la fiesta de despedida en la toldilla: ¡apoteosis de rodajas de plata y pañuelos de colores en las antípodas del suelo nativo!

Como resumen y símbolo de este abrazo chileno-canadiense, he aquí la nota que el comandante recibió de un jefe militar de Québec:

“Querido señor:

“Sólo unas palabras de aprecio acerca de algunos de sus aspirantes a quienes tuve el placer de recibir en mi casa: Tomás Illić, Enrique Mayer-Rechmitz, Manuel Reyno, Adolfo Paul y Víctor Wilson.

“Permítame felicitarle por el impecable comportamiento de esos jóvenes, reflejo de la disciplina y educación recibidas de Ud. y de los oficiales superiores de su buque.

“Mi esposa y yo estuvimos felices en el animado *party* que Ud. ofreció el día antes de su zarpe. Como Ud. sabe, los franco-canadienses somos también latinos, y es por esto que disfrutamos del entusiasmo, espontánea amistad y alegría comunicativa de los suyos.

“Dios les bendiga a todos ustedes.

“Esperamos que volverán un día a nuestra ciudad.

“Sinceramente,

“*R. Feuiltault*

“Coronel, Jefe del Hospital Militar de Québec.”

Tardamos dos días en llegar a la desembocadura del río y otros dos en cruzar el golfo de San Lorenzo, de costas tan separadas que desaparecen detrás del horizonte para no dejarse ver hasta el estrecho de Cabot.

Un temporal de fuerza 9, por la proa, fue la señal de que entrábamos a las aguas del Atlántico. Cabeceando entre sus olas formidables iniciamos una travesía de veinticuatro días, la más larga del viaje, y justo en la estación en que este océano alcanza la culminación de los malos tiempos y ciclones.

Para llegar a Curazao con los vientos alisios íbamos a dar un largo rodeo por el E. de Bermuda. No veríamos el Mar de los Sargazos, pero la ruta elegida era la mejor que podía seguirse para la práctica de la vela y demás ejercicios del plan de instrucción.

En la borrascosa primera noche el radar ubicó a una docena de goletas pesqueras que capeaban en la cercanía de Terranova. Eran parte de la flota del bacalao, cuya tradición y aventuras recogió Rudyard Kipling en su novela *Capitanes Valientes*. A la usanza antigua hacían las señales de neblina con toques de campana, y era deprimente imaginarse a esas cascarillas revolcándose entre cerros de agua y ráfagas bramadoras. Mañana, al amainar el temporal, arriarían sus *dories*, botecillos de fondo plano, y sus pescadores bogarían sobre la áspera mar de leva para proseguir la faena heroica.

Durante siete días consecutivos el bitácora registró las bruscas mutaciones del más inestable de los climas:

de la neblina compacta al sol radiante, de la calma chicha al ventarrón tempestuoso. Aquí es donde el viento salta sin anuncio de una banda a otra y donde el andar de un velero fluctúa veinte veces en una hora.

El 19 de agosto estábamos a mil doscientas millas al este de Nueva York. Fue entonces cuando se recibió el primer anuncio de un ciclón que surgía al oriente de las Antillas Menores. Íbamos derecho hacia la zona peligrosa, y a partir de ese día el fantasma del torbellino de viento no haría otra cosa que crecer y acercárenos.

Mientras tanto, la vida de abordo seguía su curso invariable, y esa noche precisamente, sobre el pequeño escenario improvisado en cubierta, el doctor Amado presentó la función de teatro y circo en que triunfaron tres nuevos ases de la risa: el malabarista Luis Guillermo García, infalible a pesar del tablado inseguro y del balance del barco; y los tonies Samuel Díaz y Eugenio Zaczall, de ingenio tan descomunal como sus zapatos de un metro de eslora. El propio huracán no escapó a sus pullas, y cuando más tarde felicité al cabo Zaczall, este hombre serio y de pocas palabras me contó que en cada buque de la Armada hay dos o tres parejas de cómicos de primera categoría. Lo que no hace sino confirmar la gracia espontánea del pueblo chileno y el hecho de que haya cientos de paisanos encargados de las chirigotas en los circos de toda América Latina.

—Cuando se puedé, —dijo el desconcertante Zaczall— trabajamos en las carpas de Valparaíso o Talcahuano, por gusto o por ganarnos unos pesos, y le hacemos la collera a los chistosos de las pistas profesionales.

El 20 de agosto se informó que el ciclón soplaba en Lat. 12° Norte y Long. 45° Weste, a mil doscientas millas de nuestra posición. Rumbo general, WNW; torbellino de 80 kilómetros por hora, con velocidad de desplazamiento de 18 nudos. El nombre de *Cleo* con que lo anunciaron significaba que era el tercer huracán de la estación, porque la letra inicial corresponde al orden alfabético empleado para numerarlos. El meteo lo describía como “*a small but dangerous hurricane*”, y al tercer día comunicaron que había pasado sobre la isla Guadalupe rotando a ciento veinte kilómetros de velocidad: lo suficiente para derribar árboles y postes, arrancar techos y llevarse los botes, chimeneas y mástiles de los buques. Había pánico en las Islas Vírgenes y evacuaban gente en Puerto Rico.

A bordo imperaban la calma y el calor viscoso del trópico y se dormía en cubierta. Mientras los masteleros se mecían bajo el cielo estrellado, las radios portátiles seguían la trayectoria y las proezas del *Cleo* en los noticiarios de las broadcastings de las Antillas.

Con prudente anticipación habían sido dispuestas las velas de capa. El lector las recuerda: son el velamen corto y fuerte que se emplea para afrontar los huracanes. Arrolladas como grandes culebrones, las lonas quedaron pendientes de las bordas, frente a las botavaras y palos respectivos, listas para ser aparejadas en una emergencia.

El 23 navegábamos con los alisios del NE, a todo trapo, cuando el transatlántico *Antilles*, de pabellón francés, se salió de su rumbo para acercarse y dar una

vuelta completa a nuestro alrededor. Unos mil pasajeros pechaban para mirar, fotografiar y filmar la visión maravillosa que se cruzaba en su camino. Pasaron tan próximos que oímos la voz de los parlantes explicando a los turistas: "*Voilier chilien Esmeralda de Québec à Curaçao*"; y vimos a una negra, de pie en la toldilla, haciendo señas con una enagua rosada que tremolaba como una bandera.

El majestuoso paquebote venía de cruzar el Caribe, vale decir, que había escapado por pocas millas de ser alcanzado por el ciclón. Éste giraba ya a doscientos veinte kilómetros por hora, y por la noche pasó como una tromba destructora sobre las islas Ron y Bananas. Al día siguiente se supo que los destrozos y pérdidas en las Antillas Francesas sumaban cincuenta millones de dólares. Había muertos y heridos y el Papa ofrecía enviar socorros a las poblaciones devastadas.

Mientras el desastre avanzaba a lo largo de las Indias, nosotros surcábamos un mar apenas rizado por la brisa, y nuestros hombres cumplían sus tareas, desde las maniobras por alto y de botes al agua hasta los ensayos de la banda de música...

Así llegamos al Paso de la Anegada, por el cual cruzaríamos las Antillas Menores para penetrar en el Caribe. El ciclón había pasado sobre Cuba y estaba arrasando Florida, donde destruyó casas, puentes y un aeródromo.

Avistamos la isla Sombrero al amanecer, por babor, luego Virgen Gorda y el faro de Santa Cruz por es-

tribor; y comenzamos a descontar distancia en un Caribe tranquilizado como expresamente para nosotros.

Esto sucedía el 29 de agosto. El 1º de septiembre la radio anunciaba un nuevo ciclón, el *Dora*, que tomaba impulso a unas mil millas al E. del buque para lanzarse en aparente persecución del *Cleo*. Debía pasar el 3 por Guadalupe, y en esa fecha el *Esmeralda* estaría entrando en el abrigado puerto de Willemstad, Curazao.

Habíamos andado con suerte. Si hubiésemos salido seis días antes de Québec, difícilmente habríamos podido esquivar al *Cleo*; y saliendo tres días después, con mayor dificultad aún habríamos escapado del *Dora*.

Nunca pasó un barco más limpiamente entre dos fuerzas de destrucción interpuestas en su ruta.

Donde se hace el licor de Curazao

El incesante ir y venir de buques petroleros señala en el Caribe la cercanía de Curazao. Allí está la gigantesca refinería de la Shell, una de las mayores del mundo, y aun antes de ver la tierra en el horizonte divisamos su vaga nube de humo y gases y hasta creemos percibir el atenuado olor del petróleo.

Curazao, Estado libre asociado a la Corona holandesa, es una isla situada a 4.500 millas de Holanda y a 35 de Venezuela. Situación algo arrevesada, como si la Mocha, por ejemplo, perteneciera a Nueva Zelanda... Pero el problema no nos incumbe, y por otra parte, como chilenos, estamos obligados con los holandeses de Curazao por una circunstancia inolvidable. El primer socorro extranjero que llegó a Talcahuano, a raíz de los terremotos de 1960, procedía de Willemstad, donde las autoridades isleñas y los particulares cargaron el buque-tanque *Almirante Montt* hasta los pasillos con víveres, ropa y medicina. Organizó ese auxilio humanitario el señor N. Chumaceiro, magnate local y cónsul de Chile *ad honores*. El mismo que ha vuelto a acreditarse con la recepción sin precedentes dispensada al *Esmeralda*.

Primero por correo y después por fonía, el dinámico Chumaceiro habíase mantenido en contacto con el buque para concertar el programa de festejos y ultimar detalles protocolares. Tenía reservado un muelle, difícil de conseguir en un puerto que recibe siete mil barcos mercantes en el año; tenía cien toneladas de agua, elemento precioso en una isla seca; disponía de buses militares y de la KLM para llevar de paseo a los cadetes y grumetes... Cuando entramos por el canal de St. Anna-baai, que divide la ciudad de Willemstad en dos mitades, había en las calles y malecones un gentío entusiasta atraído por la propaganda de prensa y radio del cónsul; en lugares destacados pendían tres banderas chilenas, y la banda de la Marina ejecutó nuestra Canción Nacional.

Norman Chumaceiro no es ciudadano chileno y no recibe sueldos de Chile; pero no en todos los puertos visitados encontramos representantes del país tan eficientemente preocupados del lucimiento de la visita.

Como Bermuda, Curazao es una tierra árida, de suelos calizos y desprovistos de arroyos o vertientes. Sus descubridores, Ojeda y Vespucio, no debieron considerarla muy interesante y lo demuestra el hecho de que España tardara veintiocho años en tomarla para sí y que un siglo después la dejase pasar a poder de los holandeses. Sólo en época muy reciente han conseguido extraer un poco de agua subterránea con el uso de bombas de viento, y el grueso de la población actual —unos ciento veinte mil habitantes— depende del suministro de costosas instalaciones evaporadoras de agua de mar.

Hasta la guerra de 1914, Curazao sólo era conocida por el delicioso licor de naranjas que lleva su nombre,

y arrastraba una vida lánguida como depósito de carbón importado para los vapores en tránsito. El auge del petróleo le trajo prosperidad y valor estratégico al montarse la planta que se dedicó a refinar el crudo de Venezuela. La imponente industria produce hoy seiscientos millones de dólares en divisas; algo más de lo que el cobre le produce a Chile.

Cruzando el Schottegat, la bahía llena de vericuetos donde fuimos a atracar, se tiene una apreciación de la extraordinaria empresa que significó habilitar, industrializar y poblar ese desierto. El genio holandés para realizar imposibles está a la vista en los millares de chalets de techos rojos rodeados de jardines y parques, esparcidos por la isla; en el laberinto de dársenas y diques, en la red de quinientos kilómetros de caminos pavimentados y en las colosales estructuras de la refinería. Curazao es la prueba concluyente de cuanto pueden la imaginación y la audacia en un medio destituido de los recursos más esenciales.

En el yermo transformado en campo de trabajo vive una pequeña babel de nacionalidades: portugueses, judíos, venezolanos, negros antillanos, ingleses, franceses, hindúes, chinos. De este enredo de lenguas nació el *papiamento*, un idioma a base de holandés, portugués y castellano que es el preferido de la población de color. El papiamento o esperanto chico de las Antillas Neerlandesas de Sotavento (Curazao, Aruba y Bonaire) tiene su diario propio, *La Prensa*; y he aquí cuán fácilmente podemos entenderlo:

(Noticia sobre el arribo del *Esmeralda*): "Awe mainta e buque di entrenamiento chileno *Esmeralda*

a drenta haaf di Corsow pa un bishita informal di cuater dia. E bista aki ta realmente bunita . . . ”

(Sobre los huracanes del Caribe): “Binti avion di cargo modelo bieceuw qu tabata stacioná na Miami International Airport a ser destrui pa orcan Cleo”.

(Sobre la elección presidencial en Chile); “Democracia Cristian, poderoso movimiento na Europa, ayera a conquistá su prome victoria den America Latina. Senador Eduardo Frei, cu un mayoria abrumador, lo cual ela obtene for di den cuminsamentu di e eleccionnan cu 55 pa 57 por ciento di e votonan . . . ”

Los curazoleños son virtualmente políglotas, porque aparte del papiamento que aprenden en casa, estudian en la escuela, por ley, el holandés, el inglés, el francés y el castellano. Gran sorpresa es para nosotros comprobar que *todo el mundo* en la isla habla correctamente nuestro idioma, incluso sin acento exótico, como si fuese la lengua nativa del país. Cuando recorremos Willemstad, ciudad tan holandesa como Amsterdam y con calles que se llaman *Breedstraat* o *Handelskade*, vamos tropezando con los desconcertantes letreros comerciales: BOTICA POPULAR, CASA EL IDEAL, LA MODA, LA ECONOMÍA, CASA AMARILLA, LA CONFIANZA, LA GANGA, EL PICOTEO . . .

¿Qué es lo que ha hecho perdurar el habla española en Curazao? Si anotamos que la dominación hispánica cesó en 1634 (y fue harto precaria), sólo queda un factor de influencia digno de considerarse: la vecindad de Venezuela y su comercio. El noventa y nueve por ciento de las entradas de Curazao proviene de la exportación del petróleo venezolano refinado en la isla. Sin

buscar mucho descubrimos el Hotel Venezolano, la Compañía Venezolana de Cementos, el Círculo Venezolano, la Bahía Caracas; y si pasamos por *De Ruyterkade*, la calle más pintoresca del puerto, vemos una flota de cien goletas venezolanas atracadas al malecón, con el bauprés encima de la calzada y las velas tendidas como toldos. Esta es la "feria libre" de Willemstad, que en lugar de carretelas utiliza barquitos veleros para transportar las bananas, cocos, piñas, mangos, naranjas y pescado salado de Venezuela. Van y vienen en toda estación, cruzando con el viento las escasas millas que separan la isla del continente; y mañana y tarde *De Ruyterkade* es un hervidero de mercaderes parlanchines, de negras regateadoras y turistas de las cuatro esquinas del mundo.

Siendo Willemstad puerto libre, el *shopping* constituye la mitad del programa diario del visitante. Precisamente en el malecón de las goletas nace la *Heerenstraat* (Calle de los Caballeros), un pasaje descubierta en donde se concentra lo más variado y fino del comercio de Curazao. Lugar fascinante en que miles de tentaciones se ofrecen desde los pequeños escaparates: mercancías europeas, japonesas, hindúes y chinas. Especie de juguetería para adultos, donde nuestros marineros y grumetes, por unos pocos florines, compraban maravillas que jamás podrían adquirir en su país aplastado por los impuestos, los derechos de aduana y la pobreza endémica.

Aparte de *Heerenstraat* casi no hay donde gastar el dinero y el tiempo en Willemstad. La ciudad carece de vida nocturna: no existen *boîtes* y los bares y cafés cie-

rran temprano. Y el templo de Venus está fuera, lejos, en un sitio llamado Campo Alegre, del cual se habla con reserva y donde un espíritu sensible no encuentra alegría alguna. El establo humano está cercado con una malla de alambre; en la puerta permanece un sujeto de uniforme que controla no sé qué; adentro hay una cantina y dos hileras de cabinas numeradas: a un lado las mujeres blancas, al otro lado las negras. Todo perfectamente aséptico y holandés y regido por una organización internacional que moviliza sus efectivos de acuerdo con la demanda. Para esto emplean un parlante cuya voz despiadada ordena de improviso: "Peta Sánchez y Blacky Johnson destinadas a... en el avión de las 14.30". Y Blacky y Peta tienen que hacer su equipaje a la carrera para emprender el vuelo hacia un país desconocido...

Con su superficie de cuatrocientos setenta kilómetros, Curazao es una *kleine eiland* aun entre las *Kleine Antillen*. Su condición de Estado libre asociado se originó durante la Segunda Guerra Mundial, cuando la ocupación de Holanda por los alemanes obligó a las Antillas Neerlandesas a desenvolverse sin amparo metropolitano. Innumerables buques petroleros fueron hundidos por los submarinos en la cercanía de las islas, pero los cañones de costa consiguieron mantener las refineries de Curazao y Aruba protegidas del fuego de los sumergibles. Al advenir la paz, Curazao y sus hermanas pidieron a La Haya el cumplimiento de la promesa de la Reina Guillermina: un régimen de autonomía política. Y en diciembre de 1954 la Reina Juliana promulgaba la nueva Constitución del Reino Neerlandés, que en-

tregó a las islas un gobierno independiente asociado a la metrópoli. Como Puerto Rico con respecto a los Estados Unidos, Curazao maneja todos sus asuntos como nación soberana, excepto la defensa militar y las relaciones exteriores, que corren de cuenta de la Corona.

El resultado es que la antigua colonia casi no conoce hoy los impuestos, su deuda es ínfima y la mitad de su Presupuesto se destina a la educación.

Es otro país para agregar a la lista de los que nadan en la abundancia... Sin embargo, su economía adolece de un peligroso punto débil, y es la dependencia total de una sola fuente de riqueza. ¿Qué sucede si el día de mañana se destruyen las refinерías, o si Venezuela resuelve tratar el petróleo en su propio territorio, o si la energía nuclear desplaza a los combustibles?

Previniendo alguna contingencia imprecisa, pero no improbable, el gobierno del Primer Ministro Jonckheer busca con afán el desarrollo de todos los recursos de producción posibles. Ante todo, agua, agua, porque hay que extender los cultivos y forestar para que aumenten las lluvias. En seguida, la industria: y ya funcionan astilleros y diques de reparaciones para servir al Caribe poblado de barcos. También la pesca, para explotar ese mar que contiene cuatrocientas especies de peces. Y, por supuesto, el turismo. ¿Que la temperatura llega a 37 grados a la sombra? No importa: en Acapulco llega a 40. ¿Que escasean las playas? No se preocupen: en Capri no hay playas. Y Curazao ya es un centro turístico, con pocos pero buenos hoteles, con fortalezas coloniales convertidas en restaurantes, con museos y sitios históricos cuidadosamente conservados, con caminos impecables, vege-

tación tropical creciente, un pueblo políglota y simpático, la mejor comida del mundo y un puerto libre para comprar barato.

Dejamos Willemstad como a un nuevo amigo con el cual congeniamos. Como siempre en cada escala, nuestros hombres habían desfilado con marcialidad perfecta (no se marcha así en las tres Américas), habían llevado la tonada y la cueca a la televisión, y al alejarse dejaban un recuerdo honorable y grato.

A bordo del remolcador que vino a sacarnos del muelle estaba el señor Chumaceiro. Quería acompañarnos hasta el último minuto. Era día domingo, y el anuncio de que el buque saldría a vela atrajo a cuarenta mil personas que se apretujaban a ambos lados del canal y coronaban los techos de las casas y los merlones de los fuertes.

Se abrió el puente flotante de St. Annabaai y el velamen fue largado en medio de la zalagarda de los pitos de contramaestres y jefes de palo. Y Willemstad vio lo que en muchos años no había visto: un velero navegando por esa avenida acuática, como las de Venecia, con sus cadetes formados sobre los puentes volantes y la muchedumbre vitoreando desde ambas orillas y batiendo pañuelos.

Por la noche, cuando la isla era ya invisible, llegó a bordo este mensaje:

“Maniobra salida majestuosa. Su visita a Curazao deja impresión imborrable por conducta ejemplar oficiales, cadetes y tripulación de acuerdo con la más alta tradición marítima. Al agradecerles sus múltiples atenciones deséoles feliz travesía y buen arribo a la patria. Dios os guarde. *Norman Chumaceiro*”.

De noche por el Canal de Panamá

Para formarse una idea de la meteorología tropical hay que navegar de Curazao a Cristóbal, Panamá, a lo largo de la costa americana. Durante esos tres días se sucedieron calores bochornosos, lluvias torrenciales, calmas chichas y vientos encontrados que obligaron a cargar el aparejo; y por las noches los relámpagos y rayos fotografiaban de minuto en minuto el cercano litoral. Entretanto, los boletines comunicaban que el huracán *Cleo* había pasado sobre Bermuda causando inundaciones y destechando casas, mientras que los nuevos huracanes *Ethel* y *Fanny* estaban ya en camino a varios cientos de millas al norte de Venezuela.

Confrontando esta sucesión aterradora de ciclones con los datos del *Sailing Directions*, se veía que ésta era una estación excepcionalmente tempestuosa. Pero aunque lo normal fuese la mitad de esto, en nuestras mentes de hombres del sur estaba la pregunta de cómo es posible vivir bajo la amenaza constante o periódica de esas catástrofes. Verdad que un terremoto de los nuestros equivale a un desfile de huracanes; pero entre cada sismo trans-

curren veinte años, en tanto que los torbellinos veraniegos del Caribe se estaban sucediendo a razón de uno por semana . . .

Para nosotros, dicho sea con honradez, ya había bastante. De ahí la sensación de alivio con que el 9 de septiembre entramos en las protegidas aguas del canal panameño.

Esta vez nos tocaba pasarlo de noche, lo que es una experiencia para el que no lo ha hecho antes. Como el buque tenía anunciada su hora de arribo y llegó puntualmente a recoger al práctico, entró de inmediato por el canalizo de luces que desemboca en la triple esclusa de Gatún. La maravillosa iluminación permite observar cada detalle de las instalaciones como si fuese de día. Levantado por las aguas a veintiocho metros sobre el nivel del mar, el *Esmeralda* penetró en el lago artificial de Gatún, espejo que reproducía las estrellas de un cielo espléndido. Entre los islotes dormidos la proa buscaba su camino siguiendo las balizas eléctricas plantadas en el lecho del lago. El aire estaba fresco y oloroso como en las noches estivales de Chile. En la isla de Barro Colorado chillaron y volaron pájaros selváticos, y un caimán se zambulló asustado. El espectáculo de la travesía mantenía en vela a la mayoría de los hombres. El canal acaba de cumplir medio siglo de existencia y sus enormes obras de ingeniería permanecen intactas. Los Estados Unidos llevan invertidos en ellas mil seiscientos millones de dólares, de los cuales sólo dos tercios se han recuperado con la explotación de la vía. La empresa estatal que la administra se desenvuelve sola y nunca ha nece-

sitado recurrir al dinero de los contribuyentes. Noventa millones más van a gastarse en un nuevo programa de ampliaciones. Con todo, el canal ya no da abasto y está anunciada la construcción de un paso a través de Colombia, el que costará otros mil doscientos millones y exigirá varios años de ensayos de excavación atómica, en el supuesto de que Rusia acepte revisar el tratado de prohibición de pruebas nucleares. La futura ruta transamericana, el doble de larga que la del istmo, aprovechará el curso del Truandó y el Atrato y podrán utilizarla los más grandes portaviones y el mayor de los petroleros actualmente a flote (1). Mientras tanto el viejo canal va a ser ensanchado en el corte de la Culebra, en los estrechos recodos por donde pasó nuestro barco batiendo apenas su hélice y donde los grillos y pájaros nocturnos parecían llamarse de una a otra orilla de la selva. Ese es el tramo en donde el trópico exuda humedad y fragancia: el lugar por donde aparece el trencito de Panamá a Colón, que traquetea a través del pueblo de Pedro Miguel y se pierde piteando en la espesura. Nubadas de mosquitos infestaban antiguamente estos parajes; ni uno solo entró por la claraboya abierta de mi camarote. Con igual garantía de su salud deben vivir las cuarenta mil almas que residen en la *Canal Zone*, en los exóticos *bungalows*, en los edificios colectivos y cuarteles rodeados de cocoteros que yo veía desfilar por el ojo de buey. Si no miente la historia, la construcción de la magna obra costó a Lesseps veinte mil vidas humanas,

(1) Se refiere al *Nissho Maru*, de 131.000 toneladas y casi 300 mts. de eslora.

segadas por las fiebres, los reptiles y los accidentes; y seis mil bajas tuvo la empresa americana que terminó el canal. Una tradición arraigada en Chile dice que la esclusa de Pedro Miguel lleva el nombre de un chileno (peón o capataz) que encontró la muerte al tratar de desconectar unas cargas de dinamita que por error iban a detonar junto a un campamento de trabajadores (1). Las esclusas resplandecen bajo los reflectores, las luces de gas de mercurio y los cientos o miles de dispositivos de señalización terrestre, acuática y aérea, de luz blanca, verde y roja. Los enormes estanques de compuertas blindadas hacen subir y bajar a los transatlánticos lo mismo que si fuesen barquitos de papel; y las "mulas" eléctricas como que juegan a arrastrarlos desde los bordes de la pileta. En Pedro Miguel descendimos uno de estos peldaños de agua, en Miraflores dos; y el tramo siguiente es tan expedito que a la una de la mañana habíamos pasado bajo el puente de Balboa y a las dos estaban las espías amarradas al muelle de la base de Rodman, en el Pacífico.

(1) La señora Maggie de Noriega, chilena residente en Panamá y casada con panameño, le refirió al cadete Fernando Guzmán una versión similar, y hasta precisó el año de la muerte de Pedro Miguel: 1908.

Misión cumplida

El Archipiélago de las Perlas, en el golfo de Panamá, fue nuestra última visión de tierra extranjera al alejarnos con rumbo a Valparaíso. De nuevo estábamos sobre "la ola larga del Pacífico", celebrada por Somerset Maugham. Los cielos del trópico nos despidieron con su función nocturna de truenos y relámpagos, y amanecimos navegando en ese mar inmenso que, sin embargo, nos unía a la patria en lugar de separarnos, puesto que es su natural prolongación.

Dentro de pocos días iba a darse término a un periplo que enlazó dos océanos y tres continentes. Durante esta ausencia de cinco meses nuestro barco cumplió una misión de buena voluntad que sólo podemos apreciar con exactitud los que fuimos testigos de su brillo y de su éxito. A miles de leguas de las playas nativas, este puñado de marinos dio correcta información de lo que somos y de lo que podemos. Pasará algún tiempo antes de que sean olvidados los momentos de emoción que el *Esmeralda* brindó al pueblo chileno con su desempeño en la *tall ships regatta*. Por otra parte, la larga expedición se había realizado sin accidentes y, lo que

es más notable, sin atrasos; proeza de regularidad para un navío dependiente del viento y cuyo fatigado motor auxiliar sufrió continuos desperfectos.

Los objetivos primordiales del viaje estaban logrados: en rigor sólo faltaba "llegar a casa".

De la incomparable aventura, nuestros managuás, motes, chiporros, chispitas, chanchos, bueyes, cuques, pulpos, sapos, cosacos y chupatintas volvían enriquecidos con experiencias y visiones que ningún otro oficio podría procurarles (1). Unos habían ganado el ascenso en la mar. Otros estaban por conocer al retoño nacido en su ausencia. Dos o tres dejaron promesa inquebrantable en Bermuda y Canadá. Y no faltaba el que iba a encontrar el hogar enlutado.

Volvía al puerto de origen un nuevo contingente de jóvenes preparados para la carrera naval. Un contingente privilegiado al que tocó ejercitarse en novedosas maniobras en alta mar y que ensayó su temple en aguas difíciles y en memorable competencia internacional.

"Bien hecho; reparta ron", había telegrafiado el Comandante en Jefe de la Armada al arribar el buque escuela a Nueva York. Este lacónico mensaje expresa mucho más de lo que podría pensar el no iniciado: es la fórmula de congratulación que sigue a una victoria. Y este triunfo de un barco inicialmente derrotado, que corría a la zaga de todos, se había obtenido mediante un

(1) Managuá, marinero. Mote, cadete. Chiporro, grumete. Chispita, electricista. Chanco, motorista. Buey, marinero de cubierta. Cuque, cocinero. Pulpo, pañolero de víveres. Sapo, artillero. Cosaco, infante de marina. Chupatinta, escribiente.

esfuerzo "imprudente" (expresión textual del ejecutor de la hazaña), poniendo la arboladura y el aparejo "en el límite del margen de seguridad".

Vitoreada en el Hudson, aclamada desde las calles de Willemstad, condecorada en Rodman con un escudo especial de los marinos americanos, la Dama Blanca volvía exhibiendo laureles que eran del país, de la dotación y del hábil jefe que la conducía.

El 15 de septiembre navegaba frente a la ría de Guayaquil; al día siguiente hallábase a la cuadra de Paíta, cabeceando contra el pesado oleaje del sur. A doscientas millas de la costa voltejaban goletas peruanas, vanguardia de la flota del segundo país pesquero del mundo. El cielo estaba persistentemente nublado y el viento de proa impedía utilizar el velamen.

El amanecer del Dieciocho de Septiembre nos encontró cerca de la latitud del Callao. Lugar y circunstancia apropiados para recordar a la primera *Esmeralda*, al fabuloso Cochrane y al episodio que dio origen a la tradición naval chilena.

A las 08.00 horas, ante la gente formada en toldilla, el pabellón de combate fue izado en el pico de mesana y luego saludado con honores de guardia militar, banda de guerra y veintiuna salvas de cañón. Así se dio comienzo a la conmemoración de la Independencia, que en alta mar y en día gris y ventoso cobra una solemnidad casi patética. Los cañonazos suenan sin eco, el humo huye arrebatado por el viento; y las palabras de la alocución patriótica, de la Canción Nacional y de la misa de campaña parece que se las tragara el vacío. Só-

lo hay alegría dieciochera en el tricolor enarbolado, que flamea y crepita y se azota en lo alto como símbolo de una llama inextinguible.

Toda gran ocasión a bordo debe culminar con una velada nocturna, y el teniente Llorente produjo dos horas de emoción y de risa en el escenario pintado por Feliú. Se discutió más tarde qué había sido lo mejor del programa: si el grumete de mar Leopoldo Ramírez (fonomímico de dimensión profesional, o a la fonda de los tomadores, o los cadetes que estudian exámenes leyendo el *Playboy*. Para mí, en Fiestas Patrias, lo mejor será siempre un tony, cuando hay un gracioso de verdad en la pista. Esa noche había cuatro de estos desastrados geniales que son la sal del pueblo y los heraldos de la primavera. Uno de ellos era el cabo Samuel Díaz. Sirve este mayordomo en la cámara de oficiales, donde sólo se deja ver de medio cuerpo al asomarse por el torno del repostero. Individuo de seriedad total, de pobladas cejas y gesto de pocos amigos, apareció de pronto convertido en tony. Componía su atuendo una colgante chaqueta, pantalones arremangados, un tonguito de títere, zapatos del número 80 y una corbata roja que se le enredaba entre las piernas. Ni un síntoma de risa aparecía en su cara de sepulturero; ¿para qué reír, si había doscientos que lo hacían por él a gritos...? Ahora bien, nunca logramos saber quiénes son los que inventan los chistes y los cuentos, del mismo modo que no ubicamos al grillo sonoro. Esa noche encontré por fin a uno de esos autores, porque Samuel Díaz, "Cañita", es el creador original de sus entradas cómicas. Habla con voz atiplada y un vago acento español.

—¿Por qué andas tan preocupado, Cañita?

—Ah, esh que me pashó una desgrashia shumamente desgrashiada. Figuraté Chocolito que mi hijito she esh-taba afeitando y she cortó la narishita y al caer la nava-ja she cortó el dedito gordo del piesheshito. Y yo en mi confushión le pegué el dedito en la carita, y la narishi-ta she la pegué en el piesheshito. Y ahora mi hijito cuando le creshen las uñas she recorta la narishita con las tijerash y cuando eshtornuda she shuena el piesheshito.

—¡Qué fatalidad tan inmensa, Cañita, por Dios!

—Shí, inmensha. ¿Shabes tú por qué el elefante lle-va la trompa colgando?

—¿Qué por qué el elefante lleva la trompa colgan-do? No, Cañita. Quisiera saberlo.

—El elefante lleva la trompa colgando porque shi la llevara levantada pareshería tetera.

—¡Muy bien, Cañita! ¡Tienes toda la razón! Pero me ha dado mucha pena la desgracia de tu hijito, Ca-ñita.

—Yo también tengo mucha pena. ¿Shabes tú por qué la jirafa no shale de noche?

—¿Que por qué la jirafa no sale de noche? No, Ca-ñita; nunca había pensado en esto.

—La jirafa, Chocolito, no shale de noche porque tiene miedo de que la cogoteen!

Ascensores, burritos y volantines

A medianoche del 20 cortamos la latitud de Arica a trescientas ochenta millas de tierra. Estábamos cruzando el antejardín de la casa. Nuestra eterna marejada atravesada imprimía al buque un pronunciado balance y el viento del sur reducía su andar. Tres días más y quedaban por la popa Iquique, Antofagasta y Caldera. No habíamos visto el sol desde la salida de Panamá, y no volveríamos a verlo hasta la entrada a Papudo, donde iban a dar al casco el último retoque de pintura.

Con la meta ya tan próxima, los hombres se ocupaban también de su propio aderezo. El peluquero no tenía un minuto claro, el dentista se multiplicaba para amantillar caninos y molares que días atrás se hubieran creído en perfectas condiciones. Y no hablemos de los lavaderos, obligados a tratar miles de prendas y tenidas con el agua fría de unos estanques casi vacíos.

¡Valparaíso! Ningún puerto de la ruta se hizo desear tanto, a ninguno nos acercamos con tanta impaciencia. Recuerdo haber escrito alguna vez que lo mejor

de los viajes son los preparativos; ahora podría agregar que lo mejor de los viajes largos es la vuelta al punto de partida. Sucede como en *El pájaro azul* de Maeterlinck, donde unos niños recorren el mundo buscando la felicidad y la encuentran al fin al volver al hogar... No es que los viajes produzcan desencanto; es que el puerto de zarpe es el de la sola arribada verdadera y todos los demás son meras escalas (en este caso) para llegar a Valparaíso.

¡Pancho! El único puerto-puerto encontrado en diecisiete mil millas de mar. El único encaramado en cerros y quebradas, con calles chuecas para los curados, con ascensores y con escaleras, con burros cargados de cochayuyo. Secadero de ropa, reñidero de volantines. El único puerto que tiene una Plaza Echaurren, un Cerro Alegre y un Paseo Veintiuno de Mayo.

¡Valpo! La ciudad con olor a andén, a taberna y a bote de pescador. Ciudad de palcos, balcones y galerías, construida para ver salir la Escuadra Libertadora y para ver entrar el *Huáscar* con bandera chilena.

Ahora esperaba al *Esmeralda* a tablero vuelto, y la recepción extraordinaria comenzó en Papudo, donde lanchadas de periodistas subieron a bordo; y continuó en Quintero para recoger a los almirantes que iban a dar fe de la misión cumplida.

Una bandada de helicópteros y la corbeta *Chipana* salieron a recibir al barco que entraba a toda vela y escorado por el viento sur. Luego acudieron los bongos de la caleta del Membrillo, los botes fleteros, las lanchas del muelle Prat, los yates, las canoas de regata y los remolcadores, repletos de público endomingado que

vitoreaba y agitaba pañuelos y banderitas. Al entrar el navío en la poza resonaron las sirenas y pitos de los buques surtos. Desde los cerros hacían señales con espejos. Doscientas mil personas, calculando por lo bajo, ocupaban completamente el molo de abrigo, los muelles, las grúas y terrazas de los almacenes fiscales, la explanada y las gradas del embarcadero hasta el borde del agua, el paseo Veintiuno de Mayo, la avenida Costanera, el muelle del Barón y el camino hasta Viña del Mar. Nadie recuerda un recibimiento parecido en el puerto, y de seguro no había tanta gente cuando las tropas de Baquedano volvieron del Perú. Esta muchedumbre esperaba de pie, al sol, desde hacía tres horas y “en un ambiente de fiesta”, dicen los relatos periodísticos.

Correspondería a los psicólogos de multitudes analizar ese desborde de entusiasmo sin precedentes y aparentemente desproporcionado. Esta es sólo una crónica objetiva, y ya toca a su fin.

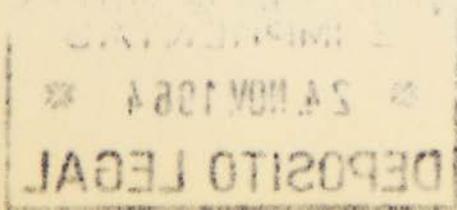
Al lanzar el velero sus espías al sitio de ataque se agitaron millares de banderas de papel, mientras que el coro de la Escuela Naval y las músicas marciales de tierra y de a bordo producían la culminación emotiva. De esta manera expresó después el cabo Paiva, de la banda del *Esmeralda*, lo que sintió en esos instantes:

—Estaba dándole a los platillos en la marcha de *La Dama Blanca* cuando descubrí a mi mujer y a mi hijito entre ese gentío inmenso. El niño me hacía señas y yo veía que gritaba: ¡Papá, papá...! Hasta ahí aguanté: se me anudó la garganta y seguí tocando con la cabeza metida en el pecho para que no me vieran llorar.

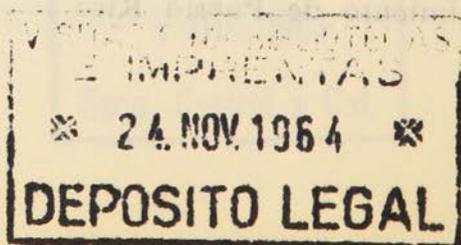
Í N D I C E

Pág.

Al Norte por el Weste	13
Escala en la Isla de Pascua	17
El 21 de Mayo entre mar y cielo	23
Una corona de fuego para la fragata "Lautaro"	27
Tres hombres del "Esmeralda"	33
Primer desembarco en las Galápagos	39
"¡Abandonar el buque!"	45
En San Cristóbal de Galápagos	51
En el Pacífico Norte	59
El Canal de Panamá	65
En el mar de los caribes	71
La sombra de Colón en las Indias	77
Redescubrimiento de Puerto Rico	81



Puerto Rico, paraíso del trabajo y de la holganza	87
En la ruta de los filibusteros	95
Velas y mascarones en Bermuda	103
La regata Bermuda — Nueva York	111
Operación Vela	121
Luces y sombras de Nueva York	129
El espectáculo del siglo	137
A bordo de la carabela de Colón	145
El puerto de Nueva York	151
Del Hudson al San Lorenzo	157
Canadá en el “Esmeralda”	165
El “Esmeralda” en Canadá	173
Vientos separatistas en Québec	183
Entre el ciclón “Cleo” y el ciclón “Dora”	189
Donde se hace el licor de Curazao	197
De noche por el Canal de Panamá	205
Misión cumplida.	209
Ascensores, burritos y volantines	215



OPERACION VELA

por *Enrique Bunster*

se terminó de imprimir el día 3 de
noviembre de 1964, en las prensas de
Editorial Del Pacífico, S. A.

Alonso Ovalle 766,
Santiago-Chile.

DEPOSITO LEGAL

LA OTRA ORILLA
por *Miguel Arteche*



MEMORIAS DE UN CAPITAN
REBELDE

por *Jacques Lagas*



HIJOS DEL SOL
por *Morris West*
5ª edición



REVOLUCION EN CHILE

por *Sillie Utternut*

!!!17ª edición!!!



LA VIDA SIMPLEMENTE

por *Oscar Castro*



COMARCA DEL JAZMIN
Y SUS MEJORES CUENTOS

por *Oscar Castro*

5ª edición



EL SOCIO

por *Jenaro Prieto*

4ª edición

EDITORIAL DEL PACIFICO, S. A.

Alonso Ovalle 766 — Casilla 3547

Santiago de Chile