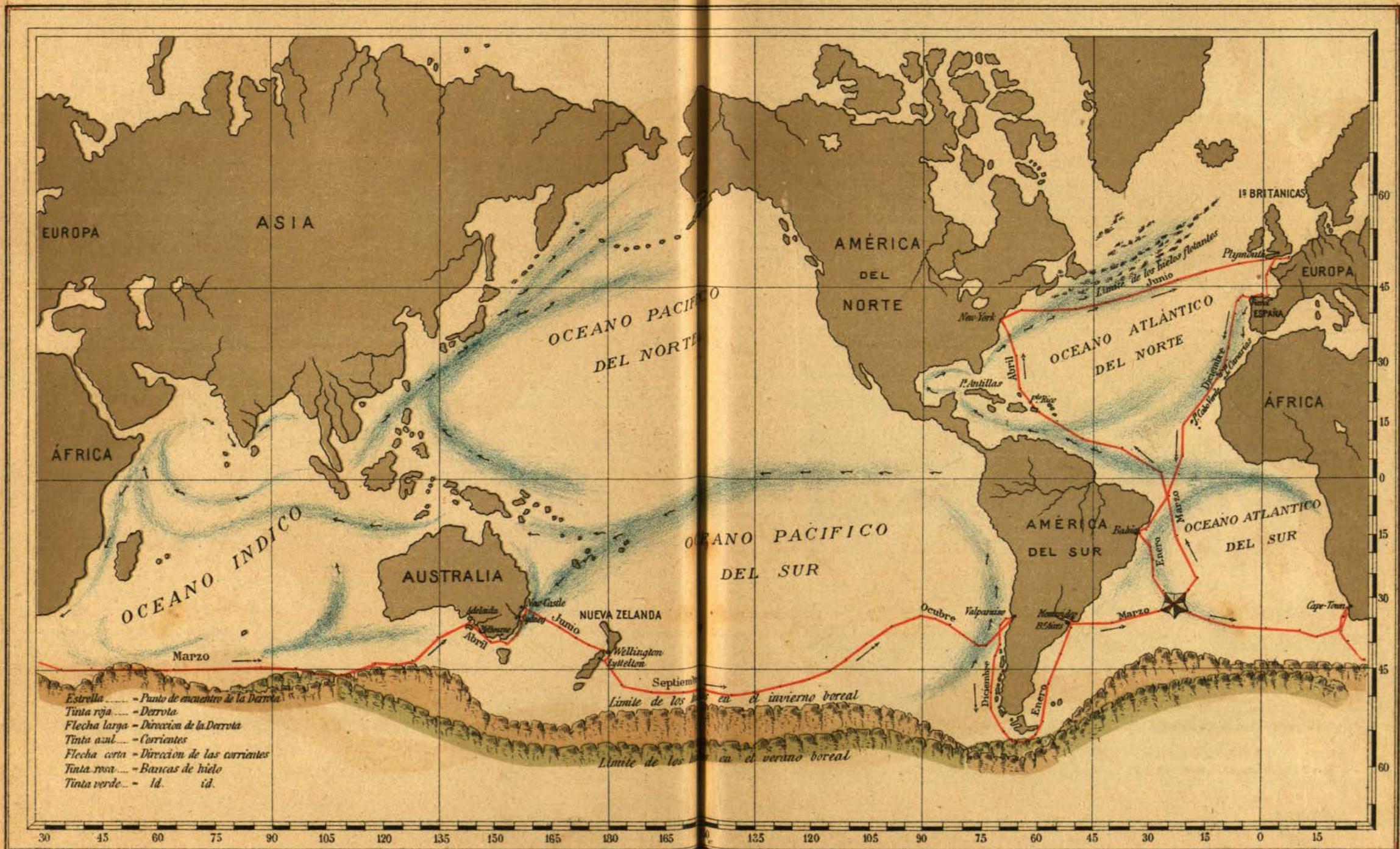
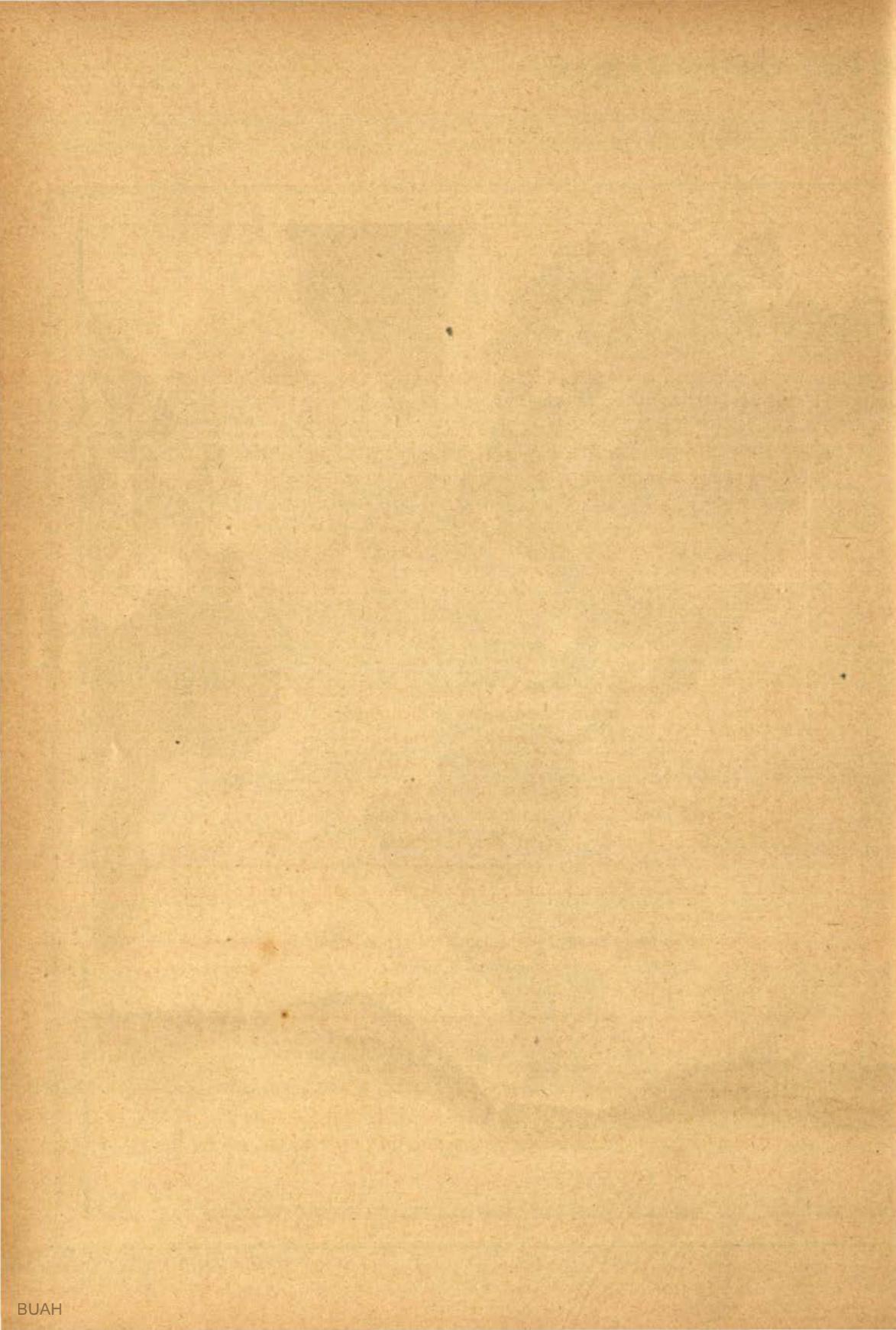




# Derrota completa del viaje

desde el 30 de Noviembre de 1892 al 16 de Julio de 1894.





## CAPÍTULO I.

Origen del viaje.—Consideraciones generales.—Adquisición del clipper *Nautilus*.—Preliminares de la expedición.—Disposiciones oficiales.—Descripción del barco.—La dotación.



N una de las obras publicadas recientemente sobre viajes y descubrimientos, se lee lo siguiente:

«Depuis quarante ans on a renoncé à peu près complètement aux grands voyages maritimes. L'ère des circumnavigations hâtives doit être regardée comme définitivement close. Le monde est connu; il n'y a plus de grandes terres, et bien peu d'îles nouvelles, à découvrir. Les phénomènes les plus frappants, les animaux et les végétaux les plus communs ou les plus remarquables, ont été recueillis et décrits.....»

Nada tan cierto como lo expresado por Mr. Cortamber en lo que transcribo queda.

Las grandes conquistas verificadas por los europeos en esas partes del mundo que surgieron en los vastos Océanos, después que Colón realizó su ensueño, perdieron hace tiempo su carácter de aventuras.

Durante dos siglos, los navegantes y guerreros de algunas naciones europeas, y muy particularmente los cobijados por la bandera española, se dedicaron con entusiasmo y arrojo asombrosos á descubrir primero, y conquistar después, las infinitas islas y continentes que hallaban en sus ex-

ploraciones á través de los mares, sin cuidarse de los graves peligros que daban á sus empresas la falta de recursos científicos para navegar en desconocidos mares y aquellos que eran y son peculiares á climas extremados.

Á aquellas empresas gigantescas concurrieron, una tras otra, varias expediciones, dando por resultado el conocimiento completo de toda aquella parte de nuestro planeta susceptible de ser habitado por el hombre; y á medida que ésta fué conocida, fué también *protegida* bajo formas distintas, según los propósitos de las naciones descubridoras ó conquistadoras.

Nada, pues, quedaba que hacer en este sentido, á menos que adelantos imprevistos permitieran al hombre establecerse en aquellas regiones polares de perpetuos hielos, consideradas hoy fuera de todo cálculo de conveniencia nacional.

Aquellas largas y atrevidas navegaciones, que exigían atravesar el Atlántico para entrar después en el Pacífico, ó bien en el Índico, implicaban el peligro de doblar las extremidades Sur del Africa y América, y en general todos esos viajes terminaban, ó intentaban terminar, circunvalando el planeta. De ahí que tuviesen el carácter de expedición exploradora ó viaje de lucha y conquista en lejanos países.

Puede decirse que los pocos viajes de circunnavegación realizados desde principios de este siglo dejaron de tener ese carácter para tomar exclusivamente el de científicos, á fin de estudiar con mayor perfección la hidrografía, geología y zoología de aquellas tierras menos conocidas.

España, desgraciadamente, cual si la veleidosa Fortuna quisiera probar con esta nación que todo poder humano, por grande y poderoso que sea, es susceptible de decadencia, habiendo sido la primera en asombrar á todos con sus conquistas y trabajos de exploración, llegó á un extremo tal, que en el presente siglo sólo en dos ocasiones dieron sus fuerzas navales la vuelta al mundo.

La corbeta *Ferrolana*, en el año 1840, fué á dejar en Australia una misión católica, yendo por el Cabo de Buena Esperanza, para regresar á España por el de Hornos; y el año 1866, la División de nuestra Escuadra, después de operar sobre las costas occidentales de la América del Sur, hizo rumbo á Occidente para regresar á las nuestras, tras breve escala en las islas Filipinas.

Ninguno de estos viajes tuvo carácter científico, si bien ambos sirvieron para dar una prueba irrecusable de la pericia, valor é instrucción de aquellas dotaciones, citadas como modelos en el transcurso de la historia contemporánea de nuestra marina.

El viaje del clipper *Nautilus*, acordado en Julio del 92, no tiene carácter de exploración, ni de conquista, ni tampoco es similar ó parecido á los últimos verificados por la *Novara* y *Astrolabio*, ni siquiera puede dársele el aspecto que presentan los realizados por esas escuadras ó divisiones volantes que, al visitar determinados puertos del globo, se proponen hacer ante el mundo alarde de la fuerza naval que representa su pabellón. El viaje del *Nautilus*, verificado durante el período económico que atraviesa hoy nuestra marina, precisa una explicación que manifieste las causas por las cuales se ha llevado á efecto.

Como queda indicado, la generalidad de los viajes de circunnavegación realizados en este siglo por los marinos extranjeros, pueden calificarse de viajes científicos, viajes calculados con toda previsión, y cuyo principal objetivo era el estudio que habían de practicar hombres eminentes en ciencias no dominadas generalmente por los marinos.

¿Pertenece á esta clase el del *Nautilus*? Ciertamente que no. Ni su dotación se aumentó con ninguna lumbreña en ciencias físico-naturales, ni el itinerario de su viaje es á propósito para aportar nuevos datos á estas ramas del humano saber.

El viaje del clipper *Nautilus* no tiene más objeto que estudiar prácticamente lo ya descubierto y analizado por aquellos navegantes que le precedieron en esta clase de expediciones, á fin de obtener conocimientos prácticos de las leyes que rigen la atmósfera y Océanos; viaje sin precedentes, como es fácil de demostrar.

El siglo pasado terminó con la expedición de Malaspina, la cual por sí sola llena de gloria y honra á la marina de aquella época.

Poco después, con Trafalgar, comenzó el período decadente de la patria, y con el de ella el de la Armada; decadencia que la afectó hasta un límite dolorosísimo.

Cuando á mediados del presente siglo se inició el renacimiento de nuestra marina, el buque de vela era sustituido por el movido á vapor, el cual, como arma de guerra, fué luego transformado en acorazado, tan distinto del gallardo velero, que, por serlo en dimensiones, material de construcción y aspecto, hasta renunció por completo al aparejo que en un principio había aceptado como auxiliar de sus máquinas.

Sin aparejo, es decir, sin velas, los modernos buques, ¿á qué la necesidad de estudiar su manejo?

He aquí la tesis que dió lugar á un sistema de instrucción á mi entender vicioso; y he aquí la falta de precedentes en viajes de esta índole.

Decían los más: En los buques de guerra modernos se ha sustituido la

fuerza muscular y la del viento por el vapor, aire comprimido y electricidad, nuevos agentes diluidos en prodigiosos mecanismos, tanto más complicados, cuanto más se alejan de aquello simples aparatos de los antiguos buques de vela. Para dominar todos estos prodigiosos aparatos se requieren conocimientos científicos y prácticos de índole distinta á los que constitúan el programa de instrucción de nuestros marinos.

No hubo vacilación; se modificaron los planes de estudios, sacrificando toda idea secundaria al objeto primordial, que era obtener oficiales á la edad de veintiún años, por término medio, con conocimientos teóricos suficientes para dominar los múltiples mecanismos de los buques modernos; pero en este sistema de enseñanza no se tuvo en cuenta un factor importante, cual es la *práctica de mar*, que se confundió con el manejo de las velas y vergas.

No se tomó en consideración que las escuadras modernas navegan poco en general, y menos, mucho menos, si pertenecen á un país tan pobre como España; originándose así la formación de un plantel de oficiales de marina sin práctica bastante de mar, si es que ésta no la adquirían durante el corto tiempo de Guardias Marinas, reducido á tres años, tiempo en el cual navegaban muy poco.

Hubo, y quizás aun habrá hoy, quien crea de buena fe que las dotaciones para los buques modernos no precisan tener como base de sus conocimientos prácticos *sangre ó aplomo marinero*, que así llamo yo esa segunda naturaleza que distingue al verdadero hombre de mar de aquel que sólo la conoce por vivir sobre ella en puerto ó durante pequeños viajes; sin tener en cuenta que desgraciadamente los buques de guerra modernos, lo mismo que aquellos que constituyeron nuestras famosas escuadras del siglo pasado, tienen que defender los intereses de la patria allí donde las circunstancias los hacen surgir, por lo regular, muy lejos de esos fondeaderos donde en situación de reserva se organizan las fuerzas navales de todo país que carece de créditos en su presupuesto para sostenimiento de escuadras.

Los buques españoles están llamados á operar en distintos mares en caso de guerra, y ¡ay de ellos! ¡ay de la patria! si sus dotaciones no están formadas, ante todo, por hombres de mar.

Hablo por experiencia. Mandé el *Destructor*, buque esencialmente militar, sin velas y hasta con palos de quita y pon. ¿Qué hubiera sido de mí y del buque si en ciertos viajes sobre la costa, andando 21 millas, con viento y mar tormentosos, no hubiese resistido mi naturaleza las sacudidas que le transmitían las violentas arfadas de la embarcación?

Basta este ejemplo, como argumento, para contestar á los que creen que los buques modernos pueden manejarse bien sin dotarlos con hombres de mar, ó, cuando menos, con hombres que no se sientan enfermos al respirar la atmósfera que produce el funcionamiento de las máquinas y el viento y trepidación, más duros en los buques movidos por el vapor, que en aquellos impulsados por el viento.

La práctica de mar se hace más precisa hoy que ayer en la instrucción del personal joven. Antes las navegaciones eran más frecuentes y continua la enseñanza é instrucción marinera; ahora, desde que el movimiento de los buques implica gastos de combustible, se navega muy poco, y no hay ocasiones de adquirir hábitos marineros en el transcurso de la carrera.

Ante esta realidad, y teniendo en consideración que á mi entender la base de toda instrucción para el oficial de marina es la práctica de mar, propuse el año 86, siendo oficial del Ministerio del ramo, y en un proyecto que se me encomendó estudiar, la adquisición de tres buques de vela con objeto de emplearlos en dar instrucción á los Guardias Marinas y á otras clases del vasto personal de nuestra armada.

La idea no cayó en terreno árido. Si bien entonces se dedicaba á instruir Guardias Marinas una de nuestras antiguas fragatas, se comprendió que por su tamaño y grandes gastos que ocasionaba, no eran éstos los buques adecuados al fin que se proponía el Gobierno; y siendo Ministro el vicealmirante Pezuela, honró al que esto escribe, confiriéndole la comisión de adquirir en Inglaterra un buque mercante de proporciones para escuela de Guardias Marinas, sin otra limitación que el coste ó precio, por no existir disponible más que una pequeña cantidad dentro de los recursos ordinarios.

En el breve plazo de quince días había desempeñado mi cometido, no sé si acertadamente, pero sí lleno del mejor deseo. El clipper *Carrik Castle*, hoy *Nautilus*, vino desde Londres á España cargado con todo el material que en aquel entonces se adquirió allí para defensas submarinas de nuestros puertos, ahorrando un flete cuyo importe superaba á lo gastado en comprar este buque. Pero cambió el Gobierno, y con él el criterio respecto á instrucción de Guardias Marinas. El *Nautilus* llegó al Departamento de Cádiz, y allí quedó desmantelado por algún tiempo, hasta que la carencia absoluta de buque para escuela de Guardias Marinas hizo volver los ojos al clipper y ordenar su armamento, transformándolo, de mercante que era, en buque de guerra, lo cual requería tiempo y elementos muy distintos de los concedidos al entonces su Comandante, quien puso á prueba su voluntad inquebrantable para vencer dificultades, y su entu-

siasmo y valor como Jefe distinguido. Gracias á tan relevantes dotes de D. José Puente y Besave, el *Nautilus* empezó á dar frutos como buque-escuela de Guardias Marinas y aprendices navales, navegando continuamente hasta hoy.

No se hizo esperar el resultado que había de producir este sistema de instrucción práctica. Los Guardias Marinas empezaron á examinarse para ser oficiales, con doscientos ó trescientos días de mar adquiridos, no en correo transatlántico de España á Cuba ó Filipinas, yendo como pasajeros en primera cámara, sino como meros aprendices, bajo el severo régimen de una escuela bien organizada, en la que todo servicio se subordinó al objeto principal de la instrucción marinera adquirida á fuerza de navegar.

Si yo había sido el iniciador de esta clase de buques para escuelas á flote, lógico era que viniese á probar prácticamente, mandando uno de ellos, las excelencias que había cantado desde el destino que entonces desempeñaba al lado del inolvidable Antequera, entonces Ministro y Almirante distinguidísimo de nuestra Armada.

Así debió conceptuarlo el almirante Sr. Beránger al honrarme con este mando y concederme autorización para emprender el viaje de circunnaviación que me está encomendado.

Cuando regrese á España con el *Nautilus*, deberán examinarse para Oficiales algunos Guardias Marinas, que contarán seguramente más de cuatrocientos días de mar, navegando en distintos mares y muy diferentes latitudes. Si la experiencia demuestra que esta instrucción marinera es un obstáculo para que dichos Guardias Marinas adquieran en tiempo oportuno otros conocimientos muy precisos á su cometido, entonces confesaré paladínamente que sufrí un lamentable error al sostener como base de toda instrucción para el oficial de marina la práctica de mar adquirida en largas navegaciones. Y en el retiro forzoso á que la edad y achaques condenan á muchos de los que en la marina servimos, me atormentará la amarga idea de haber contribuido á un penoso viaje infructuoso en resultados para el engrandecimiento de la patria y de la marina, á la que tanto amé.

#### DISPOSICIONES OFICIALES.

A continuación copio las conducentes á este viaje, con aquellas observaciones que considero pertinentes al caso:

Me hallaba mandando la fragata *Almansa*, fondeada á la sazón en la ría

del Ferrol, cuando por orden telegráfica de 5 Julio de 1892 fuí llamado á la Corte. He aquí copia del telegrama oficial que se me trasladó:

«El Excmo. Sr. Ministro de Marina, en telegrama de esta fecha, me dice: Pasaporte para Madrid. Capitán fragata Villaamil, á recibir órdenes.»



VICEALMIRANTE BERÁNGER.

Hice entrega del mando al segundo Comandante, y al día siguiente, cumpliendo lo dispuesto, salí para Madrid, pudiendo presentarme, como lo hice, al Ministro el día 8 de Julio.

La entrevista que aquel dia tuve con S. E. puede reducirse á los términos siguientes:

MINISTRO.—Vacante el mando de la corbeta *Nautilus*, lo llamo á usted para que se disponga á ir conmigo á Cádiz, donde le haré entrega de dicho buque, escuela de Guardias Marinas. Mi propósito es que vaya usted mandándolo á Huelva, formando parte de las fuerzas navales que convoyarán la nao *Santa María*, y después, que haga usted un viaje cuya duración máxima en Ultramar no exceda de cuatro meses, y el resto del año navegue por las costas de España, puesto que lo consignado en presupuesto no permite otros proyectos. ¿Está usted satisfecho de la elección que ha merecido al Gobierno para mando tan especial?

—Satisfecho y altamente honrado; pero si V. E. lo permite, le haré presente mi opinión respecto á los viajes que deben constituir la instrucción de los Guardias Marinas.

MINISTRO.—Hable usted.

Entonces yo, previa esta bondadosa autorización, hice una ligera explicación acerca de la conveniencia de un viaje largo atravesando grandes extensiones de mar y con el aliciente de ver alguno de esos puntos que la pobreza de nuestra marina no permite que sean visitados por nuestras esquadras. Ir á Australia, por ejemplo, sería un viaje que seguramente heriría la imaginación de nuestros jóvenes Oficiales y Guardias Marinas, y si una vez allí se continuase el viaje hasta completar la circunnavegación, resultaría realizado uno de los ideales que acarician muchos de los que por su edad y entusiasmo sirven contentos en la marina.

MINISTRO.—La escasez del presupuesto actual no alcanza para cubrir los gastos de ese viaje, que reconozco sería conveniente; pero es tal mi deseo de alentar el entusiasmo por la navegación, y hallo tan plausible su propósito de usted, que mañana pienso proponerlo en Consejo de Ministros.

---

Dos días después fuí llamado por S. E. para asistir á la sesión del Consejo Superior de Marina. Ante esta Corporación el Sr. Ministro dijo que el Gobierno había aceptado en principio que la *Nautilus* hiciese un viaje de circunnavegación, confiriéndose el mando al que esto escribe. Dispuso S. E. que se nombrase una Comisión formada por tres Almirantes, el Secretario de la Junta y el futuro Comandante, para estudiar y presentar ante el Consejo las bases que habían de servir para organizar esta expedición.

Una semana después de esto fué presentado el trabajo al Consejo, y aprobado por éste y el Ministro, quien ordenó mi nombramiento y autorizó al Director del personal para que embarcase como futura dotación de la *Nautilus* aquellos Jefes, Oficiales y demás clases que yo designase.

«El Sr. Ministro del ramo dice en Real orden de esta fecha al Vicepresidente del Consejo Superior de la Marina, lo que sigue:—Excmo. señor: S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido nombrar Comandante de la corbeta *Nautilus* al capitán de fragata D. Fernando Villaamil y Fernández Cueto, en relevo del jefe de igual graduación, D. Víctor Concas y Palau, que ha sido nombrado para otro destino.—Y de igual Real orden, comunicada por dicho Sr. Ministro, lo traslado á V. S. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 22 de Julio de 1892.—*El Director*, MANUEL DELGADO.—Sr. capitán de fragata D. Fernando Villaamil.»

El día 26 salí con otros Jefes que acompañaban al Ministro, para San Fernando (Cádiz). Una vez allí, el 29 se me hizo entrega del mando de la *Nautilus*, mediante la siguiente orden:

«Con esta fecha he dispuesto que en el día de mañana, y á las 12 del mismo, se haga V. S. cargo del mando de la corbeta *Nautilus*, en cumplimiento á lo prevenido en Real orden de 22 del actual, cuyo acto será intervenido por el Excmo. Sr. Jefe de Armamentos de este Arsenal, al que le acompañará el primer Ayudante de la Mayoria general. Lo expreso á V. S. para su noticia y cumplimiento. Dios guarde V. S. muchos años.—San Fernando, 28 de Julio de 1892.—BUTLER.—Sr. D. Fernando Villaamil, Capitán de fragata.»

Aquí debo, en testimonio de gratitud, hacer mención del comportamiento correctísimo del entonces segundo Comandante Sr. Núñez de Haro, que hallándose cumplido en ese destino tan ingrato, no vaciló un instante, y, se prestó á continuar en su puesto hasta que llegase su relevo á Ferrol, ya nombrado; lo cual en alto grado estimé, porque á excepción de este Jefe y un Oficial de Guerra, los demás sólo llevaban horas á bordo al salir para Huelva el día 30 por la mañana.

Una vez terminadas las fiestas de aquel período colombino, recibí del Ministro esta orden:

«S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer que una vez listo ese buque de su mando, salga para el Departamento de Ferrol, á fin de habilitarse para el viaje de circunnavegación que debe emprender. De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y fines consiguientes, quedando en este puerto el cañonero *Coco-*

*drilo para que, si fuese necesario, remolque á la Nautilus hasta dejarla franca. Dios guarde á V. S. muchos años. Á bordo Legaspi, Huelva, 5 de Agosto de 1892.—J. DE BERÁNGER.—Sr. Comandante de la corbeta Nautilus.»*

---

Me dirigi el día 7 á la ría de Ferrol, donde logré fondear el 18 de Agosto, y como era consiguiente, presenté á la Autoridad superior del Departamento la relación de obras y reemplazos que creía de necesidad se hiciesen á este buque, que consistía en lo siguiente:

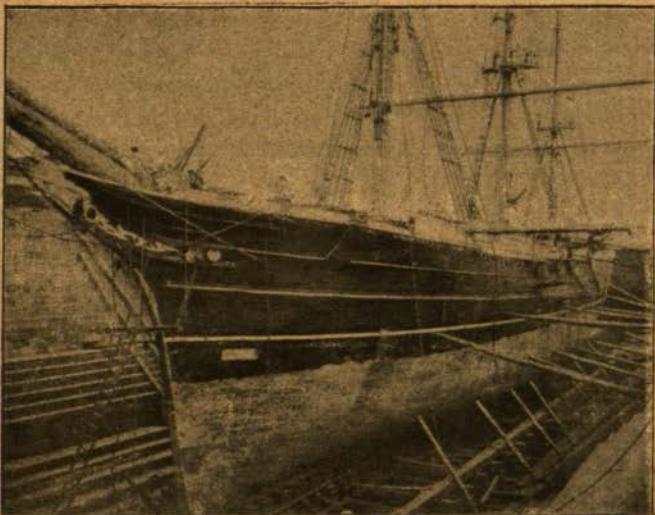
Cambiar ó entablar la cubierta alta por hallarse la actual en mal estado. Sustituir los botes por otros de más capacidad. Meter el buque en dique para reconocer sus fondos y limpiarlos. Echar fuera una parte del lastre y hacer nueva estiva. Abrir escotillas de ventilación para el soldado de popa. Desencapillar todas las jarcias y reconocer el aparejo, cambiando lo preciso. Colocar un condensador para agua dulce. Cambiar los cuatro cañones de á 7 centímetros, sistema Hontoria, por dos de 57 milímetros Nordenfelt, y dos revolvers Hostchksis de á 37 milímetros. Colocar un mamparo estanco á 5 metros de la roda. Cambiar la cocina para el entrepuente y sustituir por hamacas los coys de los Guardias Marinas. Aumentar el cargo del Contramaestre en jarcias y velas, y algunas otras pequeñeces que no merecen mencionarse.

Dada la laboriosa é intrincada contabilidad que rige en nuestros arsenales, parecía imposible se llevasen á cabo esas obras en el tiempo que mediaba hasta la primera quincena de Octubre. Felizmente era entonces Comandante general del Arsenal el malogrado Contraalmirante Sr. D. Pedro Díaz de Herrera, quien, apoyado por el Capitán general, pudo poner de relieve una vez más sus condiciones muy especiales de actividad y tacto exquisito para orillar las dificultades que forzosamente se originaban en un sistema vicioso de administración al transformarlo en activo y rápido, siquiera fuese por el corto tiempo que duró la habilitación de este buque. No creo decir más que la verdad al consignar aquí lo que de palabra manifesté en distintas ocasiones, y es: que á las facilidades que supo conceder el general Herrera para la realización de estas obras, se debe el que no haya sido aplazado este viaje, quizá para siempre.

El 6 de Octubre fui llamado á Madrid y dejé encargado del buque al segundo Comandante, que, en mi ausencia, puso fin á todas las obras empezadas y á otras de menos importancia que se originaron después.

Mi viaje á la Corte, á donde llegue el 9, tenía por objeto vencer personalmente las dificultades económicas que se presentaban y hacían imposible el viaje.

Ausentes de Madrid los Ministros de Marina y Ultramar, tuve que esperar su regreso para conseguir que la cantidad consignada en el presupuesto de Cuba para este buque, se colocase en Londres á nombre mío; operación que debiera ser fácil, y que, á pesar del buen deseo y apoyo por



*Nautilus* en dique, visto de proa.

parte del Gobierno, y muy en particular del Presidente del Consejo de Ministros, Sr. Cánovas del Castillo, resultó penosa por no existir medio hábil para pagar el quebranto del giro que implicaba aquélla.

Creí de necesidad pedir al Gobierno facilidades para que los individuos de esta dotación que iban á estar largo tiempo sin poder atender á sus familias, pudiesen dejar asignado parte de sus sueldos; y mis gestiones dieron por resultado las siguientes Reales órdenes que copio, á fin de hacer ver que muy poco ó nada remedian, dada la escasez de fondos de que yo podía disponer, para girar con anticipación á la Ordenación general de Pagos lo que ésta debía pagar como asignaciones. He aquí las Reales órdenes:

«Con esta fecha digo al Sr. Jefe de la Comisión de Marina en Londres, lo que sigue: Exmo. Sr.: De Real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, acompañó á V. E. letra de cambio á su favor, expedida en esta corte en el día de hoy y en virtud de Real orden de 4 del actual, cargo del «The Union Bank of Spain and England», de esa plaza, marcada con el número 8.009, por la suma de 5.392 libras exterlinas, cuya cantidad deberá V. E. tener exclusivamente á disposición del Comandante de la corbeta *Nautilus*, en la forma que éste lo solicite, con el fin de que durante su próximo viaje pueda sin dificultad alguna proveerse de fondos en los puntos y en la cantidad que necesite para las atenciones del buque; debiendo V. E. noticiar á este Centro el recibo de la presente, dando asimismo cuenta de la realización de la letra y de la aplicación de su importe, según le proponga directamente el referido Comandante, á quien al efecto se comunica lo correspondiente. Lo que de la propia Real orden, comunicada por el expresado Sr. Ministro, traslado á V. S. para su noticia y cumplimiento, acompañándole nota detallada del resultado obtenido en la operación practicada, para que de ella se tenga exacto conocimiento en dicho buque. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 10 de Noviembre de 1892.—JOSÉ IGNACIO PLÁ.—Sr. Comandante de la corbeta *Nautilus*.»

«Nota expresiva de los términos en que ha tenido efecto la situación en Londres del crédito de 31.545,07 pesos fuertes consignado en el presupuesto de Marina de la Isla de Cuba del corriente año económico, para satisfacer cuatro meses de haberes de la corbeta *Nautilus* en su viaje de circunnavegación; cuya suma ha sido anticipada por la Caja del Ministerio de Ultramar, en virtud de Real orden de 3 del actual:

	PESETAS
Una letra sobre Londres de 5.392 libras esterlinas, que representa al cambio oficial de 25,20.....	135.878,40
Importe del quebranto del giro efectuado al cambio de 29,22.....	21.675,80
Idem de los derechos de agente de cambio al 1 por 1.000 sobre las pesetas 157.554,20 satisfechas por la letra aquirida.....	157,55
Importe del resto en metálico que se remite al Contador del buque.....	13,60
Igual al importe del crédito.....	<u>157.725,35</u>
Importe del quebranto del giro que ha de realizarse por el crédito supletorio.....	<u>21.833,35</u>

«El Sr. Ministro del ramo, en Real orden de esta fecha, me dice lo si-

guiente: Excmo. Sr.: Conformándose S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, con lo propuesto por esa Intendencia general, se ha servido aprobar las unidas reglas para el conocimiento de devengos de la corbeta *Nautilus* durante el viaje de circunnavegación que va á emprender. De real orden lo manifiesto á V. E. para su noticia y efectos correspondientes. Y de igual Real orden, comunicada por dicho Sr. Ministro, lo traslado á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 31 de Octubre de 1892.—JOSÉ IGNACIO PLÁ.—Sr. Comandante de la corbeta *Nautilus.*»

«Reglas para el reconocimiento de devengos de la corbeta *Nautilus* durante su viaje de circunnavegación.

»1.<sup>a</sup> El Contador del buque redactará mensualmente cuentas de caudales, que remitirá á la Intendencia general del Ministerio, á su llegada á los puertos de escala.

»2.<sup>a</sup> Constituirán el cargo de esta cuenta:

»1.<sup>o</sup> La existencia en Caja á la salida del buque.

»2.<sup>o</sup> Las cantidades que reciba de los agentes del Tesoro español.

»3.<sup>o</sup> El importe de las relaciones mensuales de asignaciones que se desctuenten á los individuos de la dotación.

»3.<sup>a</sup> Formarán su data las nóminas mensuales, en las que, además de los haberes, raciones y fondo económico, se reclamarán todos los gastos del buque, á fin de que figuren en un solo documento.

»4.<sup>a</sup> Á fin de prevenir cualquier extravío, remitirá el Contador un duplicado de la cuenta de caudales en el correo inmediato al en que envía la principal, bien desde el mismo puerto en que lo efectúe ó desde el de inmediato arribo.

»5.<sup>a</sup> Como se expresa en la regla 3.<sup>a</sup>, todos los gastos que se efectúen por el buque se comprenderán en la nómina mensual, debiendo recogerse factura duplicada de todo pago ó adquisición que se haga, uno de cuyos ejemplares se acompañará como justificante de la nómina, y el otro quedará archivado en el buque, por si el primero sufriera extravío.

»6.<sup>a</sup> En igual forma que para las cuentas de caudales establece la regla 1.<sup>a</sup>, remitirá el Contador á la Intendencia general un ejemplar justificado de las nóminas mensuales.

»7.<sup>a</sup> Asimismo remitirá en el correo inmediato el segundo ejemplar de las nóminas, acompañado de copias sencillas de todos los documentos que justifiquen la principal.

»8.<sup>a</sup> Recibida la documentación en la Intendencia general, se procederá

á su comprobación, contrayendo desde luego en cuenta de Gastos públicos las nóminas que correspondan al presupuesto de la Península, y remitiendo á los Ordenadores de los apostaderos de Cuba y Filipinas las que afecten á aquellos presupuestos, en justificación de los anticipos que por los mismos se efectúen.

»9.<sup>a</sup> Los importes de las nóminas que se contraigan en cuenta de Gastos públicos de la Península, se aplicarán al pago de las asignaciones establecidas por los individuos de la dotación del buque.

»10. En el caso de que los devengos reconocidos con cargo al presupuesto de la Península no alcancen á cubrir el importe de las asignaciones, se girarán por el buque las sumas necesarias, bien directamente ó por medio de los banqueros del Tesoro encargados de proveerlo de fondos para las atenciones del viaje.»

«El Sr. Ministro de Marina, en Real orden de esta fecha, me dice lo que sigue:—Excmo. Sr.: Considerando muy dignas de ser atendidas las manifestaciones que hace, en oficio de 17 del mes último, el Comandante de la corbeta *Nautlius*, solicitando se autorice el establecimiento de asignaciones á la dotación de su buque en favor de las familias, y con motivo de las especiales circunstancias del viaje que ha de emprender, el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo informado por esa Intendencia general, se ha servido acceder á lo que se solicita, disponiendo puedan tener lugar aquéllas á la orden de esposas, padres, hijos mayores ó tutores y curadores de menores, bajo las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> Las asignaciones no podrán establecerse más que en las capitales de los departamentos y provincias donde existan habilitados de Marina, y no excederán en ningún caso del total del sueldo fijo de la Península que corresponda á cada individuo de los que deseen establecerlas. 2.<sup>a</sup> Las asignaciones serán solicitadas al Comandante del buque, que, con la anticipación precisa á su salida á la mar, los resumirá en relación circunstanciada, que deberá dirigir á la Intendencia general de este Ministerio. Por este Centro se expedirán libramientos sin justificante á favor de los habilitados respectivos, los cuales serán cargo al Contador del buque. 3.<sup>a</sup> Una vez pasada la revista mensual administrativa al buque de que se trata, el Contador del mismo expedirá certificaciones de existencia, una por cada punto donde hubiese establecidas asignaciones, y la expresión de deber ser descontadas en el respectivo pagamento. Estos documentos serán remitidos directamente á los Intendentes de los Departamentos ó Comisarios Interventores de las provincias que correspondan. El Comandante podrá usar de la vía

telegráfica inmediatamente después de la revista, manifestando al Intendente general no haber novedad en la dotación, ó lo que ocurra, debiendo entonces, con este solo dato, adelantarse el pago de las asignaciones. 4.<sup>a</sup> Los expresados libramientos sin justificante se formalizarán con las nóminas del buque que sean cargo al presupuesto de la Península. En el



2.<sup>a</sup> Comandante y Oficiales.

caso de que éstas no alcancen á cubrir sus importes, se procederá por el buque á girar las cantidades necesarias á la orden del Intendente general, bien directamente ó por medio de los banqueros encargados de proveerles de fondos para las atenciones del viaje. 5.<sup>a</sup> Por la Intendencia general se llevará cuenta de este servicio, que liquidará en definitiva con el buque al regreso de su viaje. De Real orden lo digo á V. E. para su noticia y demás fines.—Y de igual Real orden, comunicada por el referido Sr. Ministro, lo traslado á V. S. para su noticia y cumplimiento y en contestación. Dios

guarde á V. S. muchos años. Madrid, 2 de Noviembre de 1892.—JOSÉ IGNACIO PLÁ.—Sr. Comandante de la corbeta *Nautilus.*»

Estas disposiciones demuestran la exigua cantidad que se concede á este buque para sueldos, manutención y demás atenciones durante tan largo viaje, el que no podrá realizarse si no se envían créditos á Australia.

El día 15 tuve el honor de despedirme de S. M. la Reina, Presidente del Consejo y Ministro de Marina, y al día siguiente me dirigí al Ferrol, encargándome del mando dos días después.

Terminados todos los trabajos encomendados al Arsenal, repuesto de víveres y aguada, y embarcado el completo de la dotación, el 26 de Noviembre recibí esta orden del Excmo. Sr. Capitán general del Departamento:

«Habiéndose recibido en esta Capitanía general las instrucciones de salida del buque de su mando, sírvase V. S. manifestarme qué día podrá pasarse la revista de inspección que con los Jefes respectivos me propongo girar á dicho buque. Dios guarde á V. S. muchos años. Ferrol, Noviembre 26 de 1892.—CARRANZA.—Sr. Comandante de la corbeta *Nautilus.*»

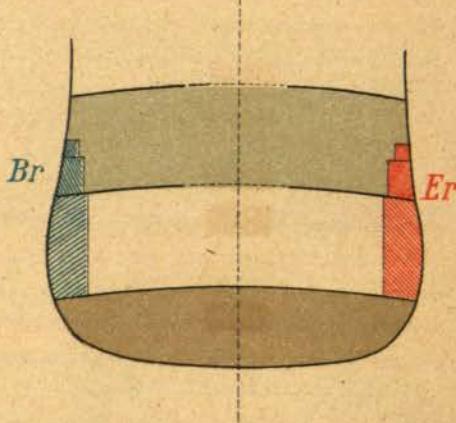
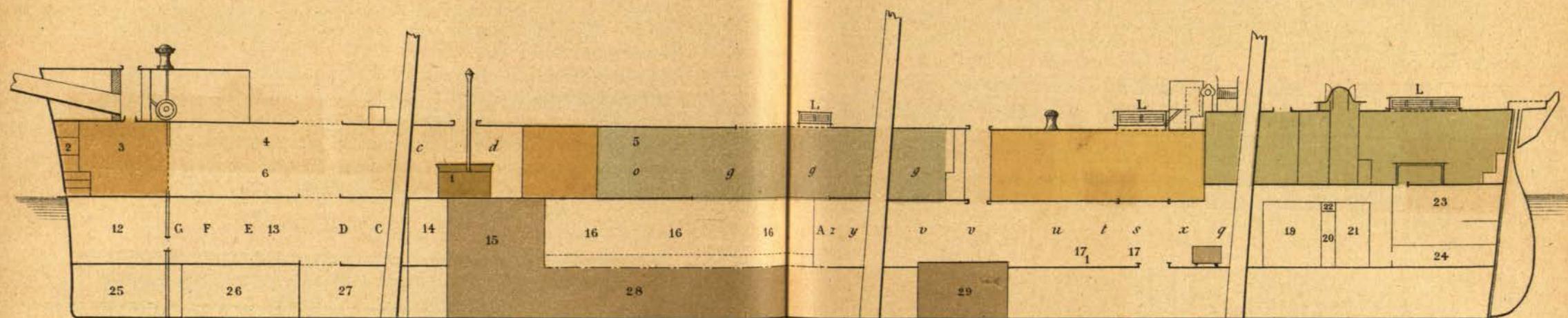
Y como consecuencia de mi contestación, pasóse revista de inspección á este buque el 28, y el 29 recibí las instrucciones del viaje, que copio á continuación, como documento que refleja, cual ningún otro, el cometido que implica el viaje de circunnavegación que emprendí al día siguiente, 30 de Noviembre de 1892, á las once y media de la mañana:

«El Excmo. Sr. Ministro de Marina, en Real orden de 19 del actual, me dice lo que sigue: Excmo. Sr.: Acordado por el Gobierno de S. M. que la corbeta *Nautilus*, Escuela de Guardias Marinas, verifique un viaje de circunnavegación con objeto de que la enseñanza práctica de aquellos jóvenes y del equipaje del buque tengan por sólida base las navegaciones hechas en largas travesías y en distintos mares y latitudes, deberá su Comandante, con tal fin, atenerse á las siguientes instrucciones para su gobierno y cumplimiento en la delicada comisión que se le confia.—Tan luego como se halle el buque listo de las reparaciones mandadas hacer últimamente y repuesto de víveres, aguada y pertrechos necesarios para tan largo viaje, saldrá del puerto de Ferrol con rumbo al archipiélago de las Canarias, donde, á juicio de su Comandante, tocará en su capital ó en las Palmas, con objeto de abastecerse ventajosamente de víveres frescos, y deteniéndose para este objeto el tiempo preciso, hará rumbo al cabo de Buena Esperanza, anclando en la bahía de Tablas ó en la de San Simón. Si por circunstancias fortuitas se viese obligado á tomar algún puerto del

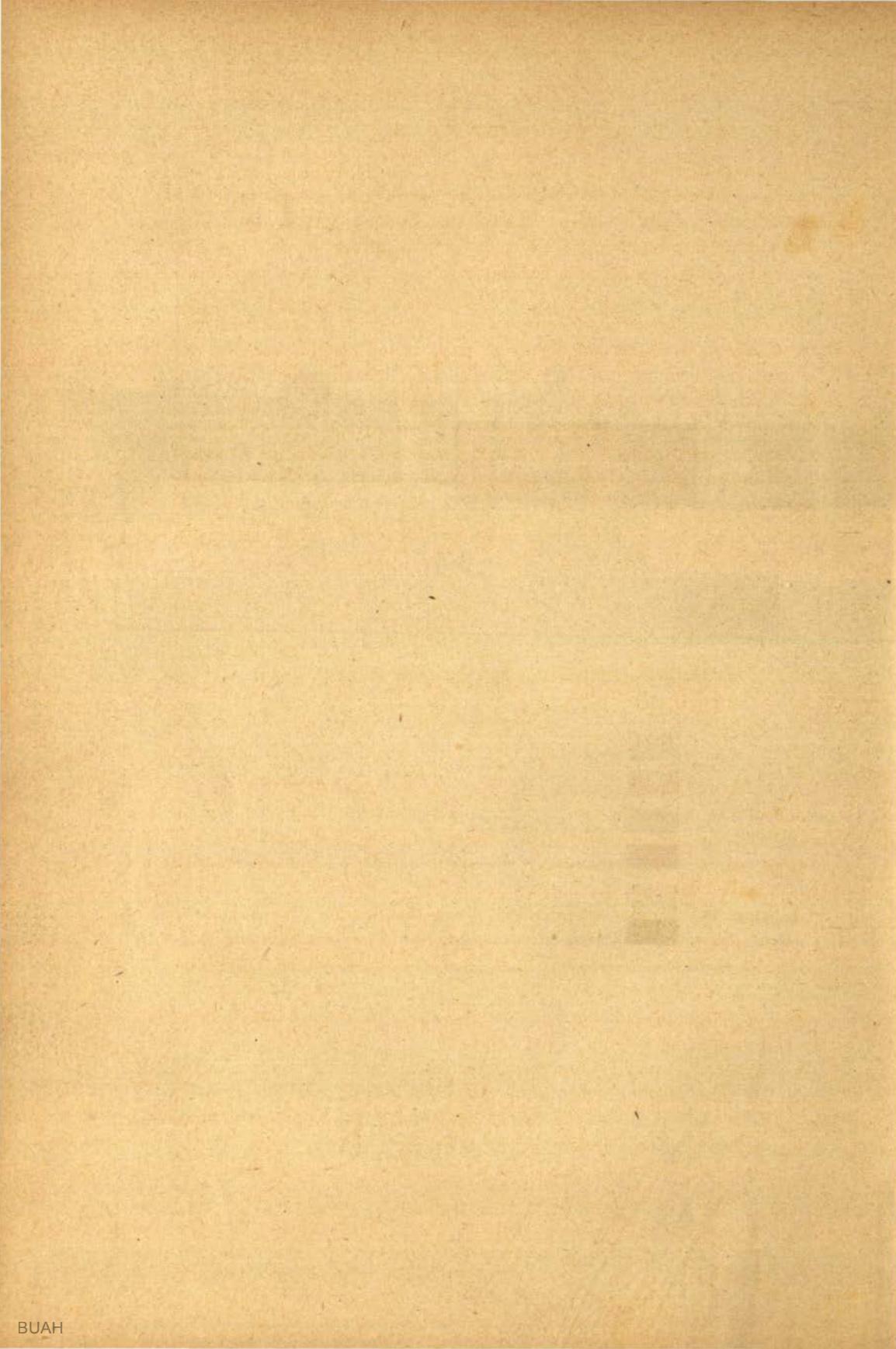
Brasil, debe preferir los de Pernambuco ó bahía de Todos los Santos, por la doble razón de alejarse menos de su derrota, y por ser en estos puntos poco frecuente la invasión de la fiebre amarilla.—Para el paso de un hemisferio á otro cortará la línea equinoccial entre los 19 y 21 grados para evitar caer, por razón de las corrientes, sobre los cabos de San Roque y San Agustín.—Desde el cabo de Buena Esperanza se dirigirá á la costa Sudoeste de la Australia, y en esta travesía debe en lo posible evitar las altas latitudes, á menos que las circunstancias del tiempo exigiesen otra cosa, á fin de eludir el encuentro peligroso con los bancos de hielo.—En Australia visitará los importantes puertos de Adelaida, Melbourne y Sydney; poniendo gran cuidado en el paso del Estrecho de Bars.—Una vez visitados estos puntos arrumbará á la Nueva Zelanda, tocando en los puertos de Bahía de las islas Auckland en el Golfo de Aurak y en algún otro que se crea pertinente para el fin de la expedición, en los que se preparará para hacer la travesía del Pacífico, que ha de verificar por la zona de los vientos y corrientes que mejor aprovechen á su derrota, en demanda de los puertos del Callao primero y de Valparaíso después.—En estos puntos se detendrá el tiempo conveniente para montar el Cabo de Hornos en tiempo oportuno, ó sea bien entrado el mes de Octubre, y nunca antes de finalizar Septiembre, evitando así los grandes temporales é intensos fríos del invierno austral en aquellas altas latitudes.—Montado el expresado Cabo, debe dirigirse por el Atlántico á recalcar á la isla de Santa Elena, y desde ella á la bahía de Cádiz, con escala en alguna de las islas del archipiélago de las Azores, á juicio del Comandante.—Como la travesía de Valparaíso á Santa Elena es dilatada, y pudiera alargarse más por razón de los tiempos contrarios, queda autorizado el Comandante á tocar en Montevideo, por el tiempo preciso para refrescar víveres y dar algún descanso á la tripulación. En este caso puede prescindirse de la recalada á Santa Elena.—Como el objeto primordial de este viaje es la mejor y más perfecta instrucción de los Guardias Marinas, ha de ser incesante el trabajo de cálculos de navegación y observaciones astronómicas, alternando con la parte marinera y las academias siempre que el tiempo lo permita. Deben también estos jóvenes, así como los oficiales, visitar los establecimientos científicos y de industrias de mar de los puntos de escala. Tanto unos como otros redactarán Memorias sobre tan importante navegación, especificando en ellas cuanto de notable vean, y haciendo las consideraciones y reflexiones que les ocurran, demostrando así haberse enterado de todo lo que es de sumo interés para su honrosa carrera y conocimiento de todos los compañeros de profesión.—No ha de ser menos el desvelo del Comandante en cuidar se

cumplan las más severas reglas higiénicas en tan larga y dura navegación, que es siempre un peligro para la salud del equipaje.—Con objeto de prevenirlo, se adquirirán, de acuerdo con el Facultativo del buque, los más recomendados antiescorbútics, y principalmente el mayor repuesto posible de víveres frescos. En el desgraciado caso que la salud del equipaje se alterase profundamente, queda autorizado el Comandante á arribar al puerto más inmediato ó al que elija, donde no perdonará medio hasta lograr el restablecimiento de la salud á bordo.—Dará cuenta telegráfica el Comandante de las entradas y salidas de puertos y de cuantas novedades de importancia ocurran en la navegación.—Para que la dotación pueda dejar asignada á sus familias la parte de sus sueldos que juzguen conveniente, se ha dispuesto lo necesario, colocando en Inglaterra, á la disposición de su Comandante, los fondos consiguientes á los cuatro meses que ese buque tiene consignado en el presupuesto de la Isla de Cuba, avisando oportunamente al Gobierno de S. M. si juzga necesarios más créditos para gastos consiguientes al viaje, teniendo en cuenta las dificultades inherentes á estas operaciones, no siempre fáciles de vencer.—El Gobierno se congratula en esperar los mejores resultados de esta expedición, confiado en el notorio celo, actividad y amor al servicio de su Comandante y de la oficialidad á sus órdenes.—De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos oportunos.—Al trasladar á V. S. instrucciones tan detalladas del Gobierno de S. M. para el viaje de circunnavegación que va á emprender con la corbeta Escuela de su acertado mando, no puedo menos de recordar á usía que en los distintos Océanos que ha de cruzar, precedió á la corbeta *Nutilus* la fragata blindada *Numancia*, dando fin á una campaña que, como decía nuestro malogrado almirante Méndez Núñez, refleja tanta honra sobre los que tomaron parte en ella, que el solo recuerdo de haberlo verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie por que tuvo que pasar aquella valiente, subordinada é inteligente dotación. De gran instrucción, á la par que de noble orgullo patrio, ha de ser para los jóvenes educandos que la nación confía á V. S., recorrer playas donde están escritas las páginas de tres siglos de nuestra historia, y de noble emulación para ellos encontrar por doquier nombres y huellas españolas.—El Gobierno de S. M. recomienda á V. S. la redacción por los Oficiales y Guardias Marinas de Memorias histórico-descriptivas de los países que visiten, campo fecundísimo de ilustración, hoy que la ciencia geográfica y todas las que con ella se relacionan alcanzan protección decidida de los Gobiernos y atraen sobre sí la atención de las más elevadas inteligencias; Memorias que debe V. S. hacer extensivas al





- [Light Green Box] Jefes
- [Yellow Box] Oficiales
- [Dark Green Box] Guar. Marinas
- [Orange Box] Clases
- [Brown Box] Aljibes
- [Dark Brown Box] Cocina



estudio de los mares en que navegue en cuanto se relacione con la curiosa marcha é intensidad de las corrientes que á manera de arterias del globo llevan la fecundidad y el calor á costas que sin ellas estarían desnudas y desiertas. El estudio de los vientos y de las distintas zonas y latitudes que recorren, tras de ser de suma entidad para las derrotas entre uno y otro continente, podrá hacer muy útil á la navegación en general el viaje de la *Nautilus*, que por sus condiciones de buque de velá ha de acreditar á usia en el acierto de la dirección para acortar camino con la previsión del cálculo, contraria muchas veces á las favorables circunstancias fugaces ó pasajeras.—Por lo demás, espero que S. M. la Reina y su Augusto Hijo, su Gobierno, la Marina y el país entero, dando al viaje que la *Nautilus* va á emprender todo el mérito que en sí tiene, sabrá premiar los servicios, la constancia y el amor patrio de V. S. y de todos los que á sus órdenes van á emprenderlo.—Dios guarde á V. S. muchos años. Ferrol, 26 de Noviembre de 1892.—CARRANZA.—Sr. Comandante de la corbeta *Nautilus*, Escuela de Guardias Marinas.»

---

#### LA CORBETA «NAUTILUS» Y SU DOTACIÓN AL EMPRENDER EL VIAJE.

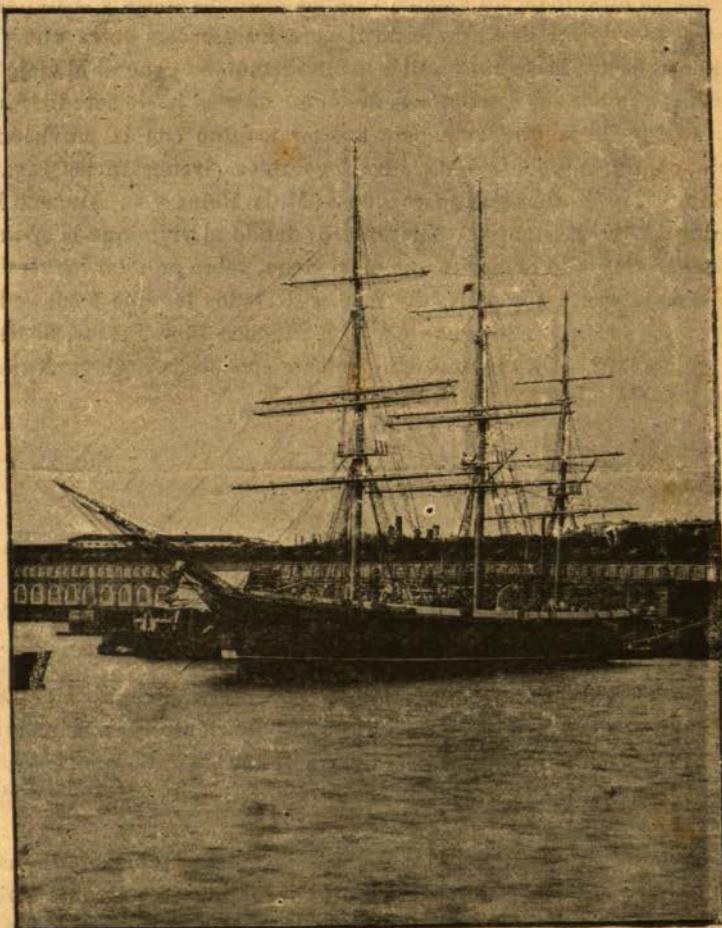
---

Fué construído este buque en Glascow por la casa de John Elder en el año de 1866, navegando como mercante, perteneciente á la marina inglesa y con el nombre de *Carrick Castle*, hasta el año de 1886 que fué adquirido por el Gobierno español, con objeto de dedicarlo á Escuela práctica de Guardias Marinas.

Su casco es de construcción mixta, ó sea, una combinación de madera y metales que constituyen ó forman un conjunto perfectamente rígido y de líneas muy elegantes. Tiene un aparejo ó arboladura de fragata, también compuesto de hierro y madera, con jarcias metálicas, lo cual da más fuerza á lo que pudiéramos llamar parte esencial de la máquina de este buque, en armonía con su solidez y estabilidad.

La cubierta principal, tanto en la mar como en puerto, queda siempre despejada para efectuar toda clase de maniobras, y entre ésta y la segunda, ó sea en el entrepuente, están los alojamientos de una gran parte de la dotación, en el orden siguiente:

A popa de todo, ó sea en el espacio que media desde el coronamiento hasta el palo mesana, el de los jefes, á continuación de éstos y con la se-



Terminando de aparejar.

paración consiguiente de un tabique ó mamparo, la cámara de oficiales, compuesta de un espacioso salón y ocho camarotes, quedando más á proa, en la parte central del buque, el alojamiento y sala de estudios de los Guardias Marinas, espacio sumamente amplio con la ventilación y luz

precisa para que vivan y trabajen cuarenta de estos jóvenes. El resto del entrepuente se aprovechó para instalación de los camarotes de Maestranza, dormitorio de los marineros, enfermería y cocina.

Más abajo de esta segunda cubierta hay otra llamada del sollado, nombre que se da también al espacio que media entre ambas, el cual está ocupado en este buque por la despensa y pañoles de utensilios, equipajes de los marineros y dormitorio para los aprendices navales, ocupando también parte de este sollado un gran número de balas y trinquetes, que con los distribuidos en el plan del buque ó bodega, forman el lastre que constituye la verdadera estiva, en unión del pañol de pólvora, caja de cadenas y aljibes para el agua dulce, pesos que van en lo más profundo ó sea en el plan del barco.

Con dicha carga y víveres para cuatro meses, la *Nautilus* desplaza, por término medio, 1.700 toneladas, correspondiendo á unos calados de 5<sup>m</sup>,20 á popa y 5<sup>m</sup>,00 á proa; siendo sus dimensiones las siguientes: 59<sup>m</sup> de eslora, 10<sup>m</sup> de manga y 8<sup>m</sup> de puntal hasta la cubierta alta.

#### **DOTACIÓN.**

---

- D. Fernando Villaamil, Capitán de fragata, Comandante.  
D. Joaquín Barriere, Teniente de navío de [primera clase, segundo Co-mandante.

#### **Oficiales.**

D. Claudio Alvargonzález.....	Teniente de navío.
D. José Núñez Quijano.....	Alférez de navío.
D. Manuel Somoza Hartley.....	Ídem id.
D. Mateo García de los Reyes.....	Ídem id.
D. José Miranda Cadrilo.....	Ídem id.
D. Álvaro Gutián Delgado.....	Ídem id.
D. Salvador Guinea Alzate.....	Primer Médico.
D. José María González Vázquez.....	Segundo Capellán.
D. Joaquín Coello y Pardo.....	Contador de fragata.

**Guardias Marinas.**

- |                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| D. Venancio Nárdiz Alegría.           | D. Ramón de la Fuente Herrera.  |
| D. Francisco Arderius Rodríguez.      | D. Angel Fernández Piña.        |
| D. Ricardo García Junco.              | D. Luis Cabreiro Sanjuán.       |
| D. Abelardo Soto Moreira.             | D. Luis Cestro Ariscun.         |
| D. Gerardo Bustillo Rodríguez.        | D. Juan González de Rueda.      |
| D. Alfredo Fernández Valero.          | D. Luis Sánchez Ferragut.       |
| D. Carlos Preysler y Moreno.          | D. José García de Paredes.      |
| D. Miguel Sagrera y Ciudad.           | D. Julio Cañizares Moyano.      |
| D. Ramón Rodríguez Navarro.           | D. Saturnino Montojo Patero.    |
| D. Sebastián Gómez y Rodríguez Arias. | D. Manuel García Díaz.          |
| D. Arturo Armada López.               | D. Mario Martínez Fernández.    |
| D. Senén Caveda y Salcedo.            | D. Alfredo Nárdiz Uriarri.      |
| D. Andrés Freire Arana.               | D. Adrián Rodero Domínguez.     |
| D. Manuel Tamayo Orellano.            | D. Cayetano Marabotto Hortos.   |
| D. Angel Carrasco González.           | D. Félix González Castañeda.    |
|                                       | D. Celestino Hernández Vázquez. |



**Guardias Marinas.**

**Clases y Maestranza.**

D. Felipe Vázquez Bustillo.....	Primer Contramaestre.
D. Antonio Pereiro Díaz.....	Segundo Condestable.
D. José Pedrós Serantes.....	Segundo Contramaestre.
D. Juan Díaz Rodríguez.....	Tercer Practicante.
Pedro Varela Doperto.....	Tercer Contramaestre.
Juan Bautista Valdés García.....	Ídem.
José Fábregas Bóveda.....	Ídem.
Higinio Liceti Vázquez .....	Ídem.
Pedro Duarte de la Serna.....	Carpintero.
Emilio Rocha Gundín.....	Aprendiz de Maquinista.
Francisco Vila Villegas.....	Velero.
Antonio Piñeiro Mayobre.....	Calafate.
Ildefonso Palacios Ruiz.....	Panadero.

**Marinería.**

Francisco Fernández Rubio.....	Artillero de mar de 1. <sup>a</sup>
José Bastida Martínez.....	Idem id.
Francisco Oanes Sequeiro.....	Idem id.
Ramón Fernández Galego.....	Cabo de mar de 1. <sup>a</sup>
Tomás Requeijo Grandal.....	Idem id.
José Antonio Fernández.....	Idem id.
Manuel Pereiro Maceira.....	Idem id.
Atilano García Prieto.....	Idem id.
Victoriano Goyenechea Albisúa.....	Idem id.
Francisco Novoa Vila.....	Idem id.
Leandro Fernández Conde.....	Idem id.
Alfonso Noriega.....	Cabo de mar de 2. <sup>a</sup>
José Fernández López.....	Idem id.
José García Jarrio.....	Idem id.
Esteban Letamendia Zabala.....	Idem id.
Eustaquio Aguirremota.....	Idem id.
Federico Iribar Acordogoitia.....	Idem id.
Regino Fernández Abente.....	Idem id.
José Salgueiro Iglesias.....	Idem id.
Antonio Montes Antequera.....	Marinero de 1. <sup>a</sup>
Antonio Ortiz Piñeiro.....	Idem id.

Francisco Sánchez Montero.....	Marinero de 1. <sup>a</sup>
Florentino Urquiaga Landero.....	Ídem id.
José Ferreiros Incógnito.....	Ídem id.
José Marcial Vila Ferro.....	Ídem id.
Juan Ramón Moya.....	Ídem id.
Juan San Miguel Expósito.....	Ídem id.
Jesualdo Díaz Crespo.....	Ídem id.
José Diaz Seselle.....	Ídem id.
José Goitia Mendebelsua.....	Ídem id.
Leopoldo Domínguez Casal.....	Ídem id.
Ladislao Alboniga Reitia.....	Ídem id.
Luis Arandáriz Míguez.....	Ídem id.
Miguel Riudavets Pons.....	Ídem id.
Manuel Martínez Villaverde.....	Ídem id.
Manuel Carballo Corral.....	Ídem id.
Perfecto Riobó y Rua.....	Ídem id.
Pablo Campos Zorrilla.....	Ídem id.
Ricardo Meizoso Freire.....	Ídem id.
Simón Siarda Arreguía.....	Ídem id.
Vicente Fernández Elguero.....	Ídem id.
Antonio Rojo Cobo.....	Marinero de 2. <sup>a</sup>
Baltasar Dopico Guerrero.....	Ídem id.
Domingo Sánchez Nieves.....	Ídem id.
Domingo San Miguel.....	Ídem id.
Enrique Expósito.....	Ídem id.
Francisco Rivera Cardia.....	Ídem id.
Francisco Varela Cabezol.....	Ídem id.
Francisco Mariño Filgueira.....	Ídem id.
Isidro Fernández Díaz.....	Ídem id.
José Carballo Montaña.....	Ídem id.
José Cabezón Durán.....	Ídem id.
Juan Gallego Martínez.....	Ídem id.
Isidoro Losa Aguirre.....	Ídem id.
José Rego García.....	Ídem id.
José Costas Franco.....	Ídem id.
José Estela Guerrero.....	Ídem id.
Joaquín Carmona Torre.....	Ídem id.
Jacinto Casal.....	Ídem id.
Juan Monasterio Arrandiaga.....	Ídem id.



Maestranza.

José Cudilleiro Mosquera.....	Marinero de 2. <sup>a</sup>
Juan Uriarte Lachiondo.....	Ídem id.
Jesús Rodríguez López.....	Ídem id.
José Galzari Bilbao.....	Ídem id.
Juan Díaz Incógnito.....	Ídem id.
José Gómez Sánchez.....	Ídem id.
José Elordi Zapirain.....	Ídem id.
Juan Trillo Incógnito.....	Ídem id.
José Allo Valdés.....	Ídem id.
Luis Méndez Santi.....	Ídem id.
Manuel Fernández Gutiérrez.....	Ídem id.
Manuel Palacios Muñoz.....	Ídem id.
Manuel Pérez López.....	Ídem id.
Ramón Franqueiro Rodol.....	Ídem id.
Rosendo Lanza López.....	Ídem id.
Trifón Ibarzábal Salcines.....	Ídem id.
Toribio Gote Parás.....	Ídem id.
Vicente Montenegro Fernández.....	Ídem id.

Vicente Gote Fernández.....	Marinero de 2. <sup>a</sup>
Julián Chedas Fernández.....	Fogonero de 2. <sup>a</sup>
José Sánchez Neira.....	Ídem id.
Nicolás Pérez Serantes.....	Mozo de despensa.
Domingo Salgado Suárez.....	Cocinero de equipaje.
Juan Allica Asturca.....	Marinero carpintero.
Emilio Cambón Fernández.....	Corneta.

**Aprendices marineros y criados particulares.**

Antonio Pérez Becerra.....	Aprendiz de Marinero.
Andrés Fernández García.....	Ídem id.
Ángel Fernández Rivera.....	Ídem id.
Antonio Amor Díaz.....	Idem id.
Antonio García Herol.....	Ídem id.
Antonio Ferrer Serra.....	Idem id.
Antonio Vázquez Amado.....	Idem id.
Benjamín Varela Seoane.....	Ídem id.
Bernardino Vidal Carreño.....	Ídem id.
Emilio Barinaga García.....	Ídem id.
Enrique Gómez Expósito.....	Ídem id.
Enrique Loureiro Fraga.....	Ídem id.
Francisco Sánchez Suárez.....	Ídem id.
Francisco Malde González.....	Idem id.
Ginés García Valero.....	Ídem id.
Indalecio Montero Rodríguez.....	Ídem id.
José Tenreiro Rodríguez.....	Ídem id.
Juan Mendoza Castro.....	Ídem id.
José Pérez Fariña.....	Ídem id.
José García Yáñez.....	Ídem id.
Juan López Díaz.....	Ídem id.
José López Lafuente.....	Ídem id.
José Suárez Brandáriz.....	Ídem id.
José Penedo Pereiro.....	Ídem id.
Juan Aceas Pajou.....	Ídem id.
Juan Arca Martínez.....	Ídem id.
Luis Lafuente Vidal .....	Ídem id.
Manuel Rodríguez Guerrero.....	Ídem id.
Miguel Posada Aneiros.....	Ídem id.

Manuel Mosquera Rico.....	Aprendiz de Marinero.
Manuel Carballo Rodríguez.....	Ídem íd.
Nicolás García Vila.....	Ídem íd.
Pedro Ballesta Díaz.....	Ídem íd.
Rudesindo Beceiro Sarmiento.....	Ídem íd.
Rafael Martínez Patiño.....	Ídem íd.
Rafael Rodríguez Meizoso.....	Ídem íd.
Ramón Querol Balaguer.....	Ídem íd.
Teodoro Rodríguez Alonso.....	Ídem íd.
Valero Lalanza Baeta.....	Ídem íd.
Vicente Saavedra Pena.....	Ídem íd.
Agustín González Lago.....	Criado particular.
José Castro Domínguez.....	Ídem íd.
José Fernández García.....	Ídem íd.
Juan Monasterio Meaurio.....	Ídem íd.
Bernardino Pérez González.....	Ídem íd.
Tomás Vila Cobos.....	Ídem íd.
Buenaventura Núñez Outón.....	Ídem íd.



Marineria

## CAPÍTULO II.

Últimos preparativos — ¡Leva y vámonos! — ¡Adiós! — Vientos de proa.—Mareados.—Régimen escolar.—Travesía hasta Canarias.



EÑALADO estaba por el Capitán general del Departamento el día 29 de Noviembre para pasar revista de salida la *Nautilus* y despedir oficialmente á su dotación, exhortando á todos al cumplimiento de sus deberes.

El general Carranza, encanecido en los buques, dió un carácter serio y commovedor á la revista ó despedida que hizo á este buque, presentándose á bordo acompañado de todos aquellos jefes que representaban en el Departamento especial jurisdicción ó cometido, pues todos habían contribuído, más ó menos, á preparar el viaje que íbamos á emprender.

Cerciorado S. E. de que habían sido llevadas á cabo sus disposiciones, mediante la inspección que hizo en distintos departamentos del buque, ordenó que la plana mayor, compuesta de Jefes, Oficiales y Guardias Marinas, se reuniera en la cámara, á fin de dirigir á todos sentidas frases, en las cuales iban envueltas recomendaciones paternales y el más expresivo deseo de una navegación feliz que permitiese volver á todos á la patria, con la satisfacción inherente á quienes creen haber cumplido con sus deberes.

Terminado este acto, quedábamos oficialmente desligados del Departamento por tiempo indefinido, pues las pocas horas que restaban del día y

noche debíamos emplearlas en esos pequeños asuntos propios que siempre quedan para última hora, aun cuando ésta se haya previsto con toda anticipación.

No había transcurrido una hora después de la salida del General de á bordo, cuando empezaron á entrar los compañeros y amigos de cuantos tripulaban la *Nautilus*.

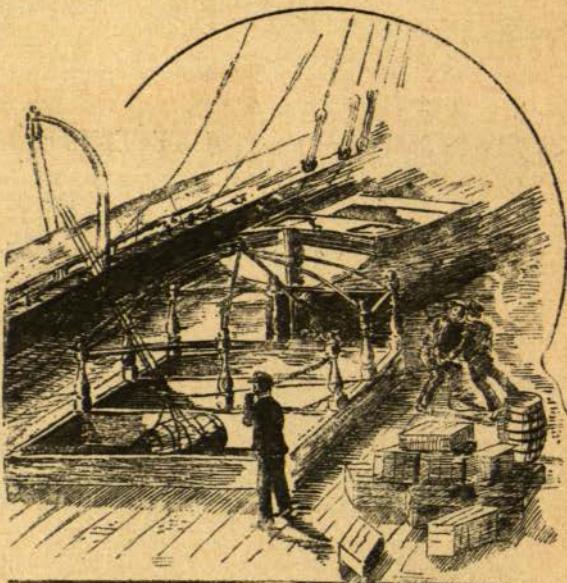
Todos deseaban visitar, quizás por última vez, el buque que se llevaba al ser querido, el buque que iba, arbolando bandera española, á visitar lejanas tierras, cruzando para ello mares tormentosos y zonas poco saludables, por sentirse en ellas temperaturas extremas, propias de las calmas del Ecuador y de los hielos circumpolares.

Estas visitas no eran obstáculo para que á bordo se trabajase en preparar lo que en tierra se llama hacer el baúl ó

maleta. Por un portalón entraban las aves de corral, frutas, hortalizas y otros efectos que constituyen lo que la gente de mar llama *el fresco*, mientras que por otro subían á cubierta las últimas entregas de ropa blanca y algún resto de equipaje. Á la vez, colgado de fuerte aparejo, veíase á proa la tranquila res vacuna, que venía á vivir entre la tripulación durante los primeros días de viaje, hasta que la necesidad obligase á sacrificarla para contribuir á la alimentación de aquel pequeño pueblo flotante.

Después de hallarse todo á bordo, aun se permitió que en las primeras horas de la noche fueran algunos á tierra á condición de volver á las once.

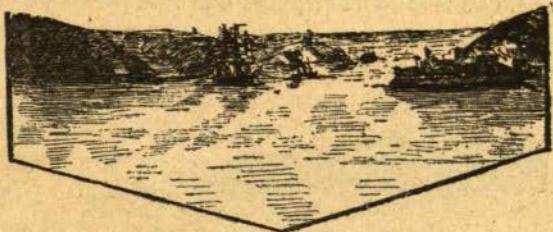
Amaneció el miércoles, y el NE., viento el más favorable para salir de la ría de Ferrol, que había soplado los tres días anteriores, no dió señales de vida, por más que era esperado impacientemente. ¡Qué ansiedad y qué contraste! Á bordo todos anhelando viento para dejar el puerto y rehuir nuevas despedidas, y en tierra muchos corazones palpitando de pla-



Haciendo víveres.

cer al ver imposibilitada á la *Nautilus* para ponerse en viento. El Capitán general debió conocer la angustiosa situación de unos y otros, y envió esta orden al Comandante: «Fuera del puerto dice el Semáforo que hay viento; para llegar allá mando el remolcador á sus órdenes.»

No cabía vacilar. La *Nautilus* levó sus anclas, y aquellos que asomados á las galerías y ventanas, aquellos que en los muelles y playas creían retener por tiempo ilimitado (hasta que soplase el NE.) á la embarcación, viéronla salir de la ría sin el auxilio de sus blancas velas, trocadas por esta vez en un pequeño vapor que tiraba de un cable firme en su proa.



Salida del Ferrol.

Así salió por la estrecha y larga ría de Ferrol el hermoso clipper, rodeado de muchos botes atestados de aquellas personas para quienes la *Nautilus* encerraba, tal vez, el ser más querido de la tierra.

¡Aun había esperanza! Mientras el clipper no estuvo fuera de puntas y bajos, mientras no estuvo en franquía y en mar agitada por el viento, los botes no arriaron el cable ó garfio con que iban asidos al costado del buque; pero ¡ay! que este momento llegó, y al orientar sus velas la *Nautilus* y dar la voz de ¡larga remolque!, tuvieron todos que desprenderse de sus costados y caer en el fondo de los botes sollozando un ¡adiós! que sólo concibe el que lo escuchó poseído de emoción indescriptible.

Por mi parte, puedo asegurar que jamás tuve que hacer esfuerzo mayor para mandar la maniobra y separarme de mis dos hermanos y varios amigos que los acompañaban.

Á los pocos minutos los botes y el remolcador entraban en el puerto, y la *Nautilus*, ciñendo por estribor, sólo veía por la proa mucha mar y por la popa y sotavento la hermosa y brava costa que media entre las rías de Ferrol y Coruña.

Cuando se trincaron las anclas y las velas se orientaron en armonía con el viento y rumbo que se hacía, ni uno solo de los tripulantes del buque dejó de asomarse por encima de la borda para mirar por última vez la tierra, y enviar el adiós de despedida á los seres queridos que quedaban allí.

¡Adiós! Yo no sé si se escribe así ó de este otro modo: ¡Á Dios! Lo que si sé es que no hay frase ó palabra en nuestro lenguaje que constituya por sí sola tanta poesía y tanta tristeza, y que, sin embargo, se use con mayor indiferencia en el curso ordinario de la vida. «Adiós, fulano», dice un amigo al pasar cerca de otro, aun cuando sepa que ha de volver á encontrarle antes de media hora, y ¡adiós! no debería emplearse sino en la despedida que implica el temor de la ausencia eterna, y la recomendación á Él, que todo lo puede, para que vele por el ser amado.....

Llegó la noche, y con ella un cambio de viento completamente opuesto; es decir, que el tiempo sólo favoreció á la *Nautilus* hasta que llegó cerca de las Sisargas, para que perdiesen unos y otros toda esperanza de arribada.

Una vez allí, calma; la calma consiguiente á todo cambio de viento, y dos horas después el ansia-



do NE. trocóse en su opuesto, en SO., que era próximamente el rambo que debía hacerse para ir á las Canarias.

¿Qué hacer? ¿Arribar? ¡Nunca mientras se pueda pasar por otro camino! Á bordear, y á marearse los que no conocen las sacudidas que sufre el estómago cuando el buque ciñe viento fresco con gruesa marejada.

Dos días duró el SO., que hizo ganar al barco 200 millas, no hacia el S., como se proponía, sino hacia el NO., en el cual tiempo puede asegurarse no se vió á bordo un semblante que denotase alegría y satisfacción. La juventud en su mayor parte, si no mareada, con el estómago arqueado; y los veteranos, los ya familiarizados con la gran traidora, esos aun sentían la resaca de la despedida, el adiós de la esposa, hijos, hermanos, ó el de la pobre madre, que presiente como ningún otro corazón todos los azares y peligros propios de una navegación larga y penosa.

Á los dos días cesaron los chubascos; el barómetro hizo un pequeño movimiento ascensional, y por esta vez el tiempo cambió con toda formalidad y exactitud, rolando por el Occidente hasta entablar al NO., según prefijan los derroteros. Pero la *Nautilus* necesitaba un NO. bravo y duro para desquitarse pronto de las 200 millas que había sotaventeado, y no quiso soplar más que de un modo suave, dulce, benignísimo, sin duda para demostrar á los jóvenes de á bordo la continua variedad que ofrece la vida en la mar. Así sucedió, que los acongojados y mareados por las cabezadas del buque al recibir la mar de proa, sintieronse revivir y cobraron ánimos

Sisargas.

al ver que los balances propios de la mar de través les eran tan soportables, que no vacilaron en dar al estómago todo lo que de menos le habían suministrado durante los días anteriores.

Hasta ese día no había tenido tiempo para recapacitar detenidamente sobre la responsabilidad del cargo que pesaba sobre mí. Todas mis energías se dirigieron á vencer las dificultades que se presentaban para preparar el buque debidamente, y aun no orilladas algunas á mi completa satisfacción, salí á la mar, lleno de ansiedad y huyendo de un nuevo entorpecimiento que tal vez aplazase la realización del viaje.

Pasados ya dos días de tiempo contrario en la mar, comprendí todo lo que tenía que trabajar para que la dotación, compuesta en su casi totalidad de jóvenes que no pasaban de veinte años, y sin práctica alguna de navegación, adquiriese los hábitos precisos é indispensables para maniobrar con tino al luchar con los azares que la fortuna podía depararnos.

Soy de los que creen que de la juventud bien dirigida pueden esperarse resultados excelentes, y ante esta idea, se estableció á bordo el siguiente plan de enseñanza, conforme con lo ordenado, procurando observar gran perseverancia en su realización.

\* \* \*

Siendo cinco los alfereces de navío de dotación, tanto en puerto como en la mar, el servicio se hará á cinco guardias, con objeto de que sea compatible con este trabajo el cargo de profesor anexo á los mismos oficiales. Cada uno de éstos tendrá una sección de guardias marinas á su cuidado, tanto en lo que se refiere á la enseñanza práctica en la mar y puerto, como para examinar sus diarios, cuadernos de cálculos astronómicos, memorias acerca del viaje y todo aquello que contribuya al plan de enseñanza dispuesto por el Comandante.

El Teniente de navío ayudante de derrota, como encargado general de los guardias marinas, será quien tenga á su cuidado la policía, disciplina é instrucción práctica de ejercicios militares y marineros, para lo cual la distribución de horas del servicio en puerto y la mar, será del modo siguiente: En puerto, las secciones de guardia y retén desempeñarán su cometido bajo la inmediata inspección de los oficiales de servicio, entendiéndose éstos con el Teniente de navío siempre que implique alguna variedad en el orden señalado. A las seis de la mañana se levantarán todos, subiendo á cubierta tan luego hayan hecho su aseo personal, operación en

la cual no invertirán más de una hora, yendo á las siete las tres secciones francas á observar á tierra, á remar en los botes ú otro trabajo que esté en armonía con las condiciones del tiempo y del puerto.

A las ocho y media almorzarán, preparándose seguidamente para pasar revista y asistir á los ejercicios que haga la marinería, acostumbrándose, bajo la inmediata inspección del oficial encargado, á mandar con la soltura y seguridad que requiere el caso. Terminados aquéllos, irán á su alojamiento ó camareta para trabajar en las observaciones hechas por la mañana y repasar lo conveniente para asistir á la conferencia que tendrá efecto por la tarde, yendo después, si el tiempo lo permite, á voltejear con los botes que aparejarán y tripularán ellos, bajo la vigilancia de uno ó más oficiales, según el caso lo requiera.

Comerán á las cuatro y media, y después podrán ir á tierra, hasta la hora que se les señale, aquellos que estén frances de servicio y no hayan cometido falta alguna que anule dicha distinción.

Por la noche se les exigirá gran compostura y silencio en su alojamiento para que no distraigan en sus trabajos á los que deseen estudiar.

En la mar, siendo variables las condiciones de la vida á bordo por efecto del tiempo, sólo se requieren como reglas generales las siguientes: El oficial de guardia será responsable de que no falte de cubierta ninguno de su sección, durante las cuatro horas de servicio, distribuyéndolos de un modo tal que no haya ninguno sin una ocupación perfectamente determinada, y que tenga por objeto adquirir la mayor práctica posible de la profesión, bien vigilando como servíolas en el castillo y toldilla, ya teniendo á su cargo el timón, observando aquellos astros que estén en condiciones y enseñándoles á mandar todas aquellas maniobras que se dispongan por el jefe de guardia. Aparte de esto, todas las mañanas, á la hora conveniente, subirán á observar con el Teniente de navío y oficial que haya estado de guardia de alba, yendo después á almorzar y preparar sus trabajos del Diario, para estar en cubierta antes de las doce á tomar las alturas que los oficiales respectivos les señalen.

Por la tarde, de tres á cuatro, tendrán conferencia, y después de comer se les permitirá distraerse haciendo gimnasia, tirando á las armas ó bien con otros entretenimientos de solaz y recreo que se estimen oportunos, hasta las siete, hora en que bajarán por secciones á la Cámara de oficiales para que éstos revisten y firmen los Diarios y cuadernos de cálculos, no debiendo acostarse hasta que el Teniente de navío encargado les ordene que pueden hacerlo, que será siempre después de haber observado algunas alturas ó distancias, si el estado del cielo lo permite. Los ejercicios prácticos de ma-

niobras, que con frecuencia harán los guardias marinas en el palo mesana, las de recorrida y confección de velas, así como los de tiro al blanco con cañón y fusil, estarán siempre á cargo del Teniente de navío, y se verificarán los días que se crean oportunos; disponiéndose otro tanto respecto á los trabajos hidrográficos, que sólo en determinados puertos podrán llevarse á cabo.

Tal fué el método de vida que establecí en la *Nautilus*, y se llevó á cabo con escrupulosidad religiosa desde los primeros días de navegación.



Recalada á Canarias.

El Capellán, que por primera vez se embarca, siéntese con ánimos de decir misa el domingo, y la celebra. En aquella tarde se oyen por primera vez la gaita y el tamboril á proa; á popa suena el acordeón acompañado de guitarra, y en el alcázar ensayan algunos coros los Guardias Marinas, mientras el Comandante y oficiales contemplan con satisfacción vivísima el nuevo aspecto que ofrece el espíritu de la dotación.



Isleta.

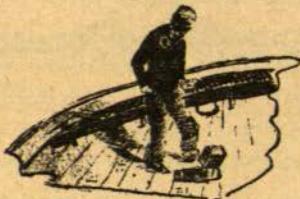
Raro es el día que no se presenta á la vista alguno de esos buques de vela que van de Europa á las Indias. Es natural: la mar tiene sus caminos como los tiene el continente. Para pasar de Europa al hemisferio Sur en buque de vela, hay una derrota que sólo sufre pequeñas variantes con el anual movimiento del sol, y así se concibe bien que en nuestro viaje no estemos solos; siempre hay dentro de lo que abarca la vista uno ó más buques que, para orgullo de la *Nautilus* y su dotación, suelen ser avistados por la proa y perdidos por la popa, lo cual demuestra que ninguno le es superior en el andar.

Es gala de todo capitán velero poder asegurar que nunca avistó buque alguno por la popa, y que aquel que amanecía por la proa estaba por el través al tomar la meridiana del sol.

La *Nautilus* durante esta travesía sentó fama de andadora; pero es seguro que ha de hallar, antes que vuelva á España, quien le corte la proa.

Puedo asegurar que la dotación está satisfecha del resultado obtenido por las reformas que el buque sufrió en el Arsenal de Ferrol. Los movimientos de balance son más suaves; el buque vira muy bien en todas condiciones de mar y viento, y las maniobras se verifican con gran desahogo, efecto de tener la cubierta muy despejada. Los alojamientos han ganado en comodidad y las despensas garantizan la perfecta conservación de los víveres. Nada, á Dios gracias, infunde la más pequeña sospecha de que el buque y su dotación no llenen los requisitos precisos para cumplir debidamente la comisión que el Gobierno les tiene encomendada.

A pesar de ser la estación la menos á propósito para hacer viajes rápidos desde la costa Norte de España al archipiélago de las Canarias, á los diez días de viaje fondeó la *Nautilus* en el hermoso puerto de refugio denominado de la Luz, puerto hecho por los esfuerzos del hombre, allí donde la Naturaleza había negado las condiciones precisas para que el navegante pudiese fondear y resguardarse de los temporales.

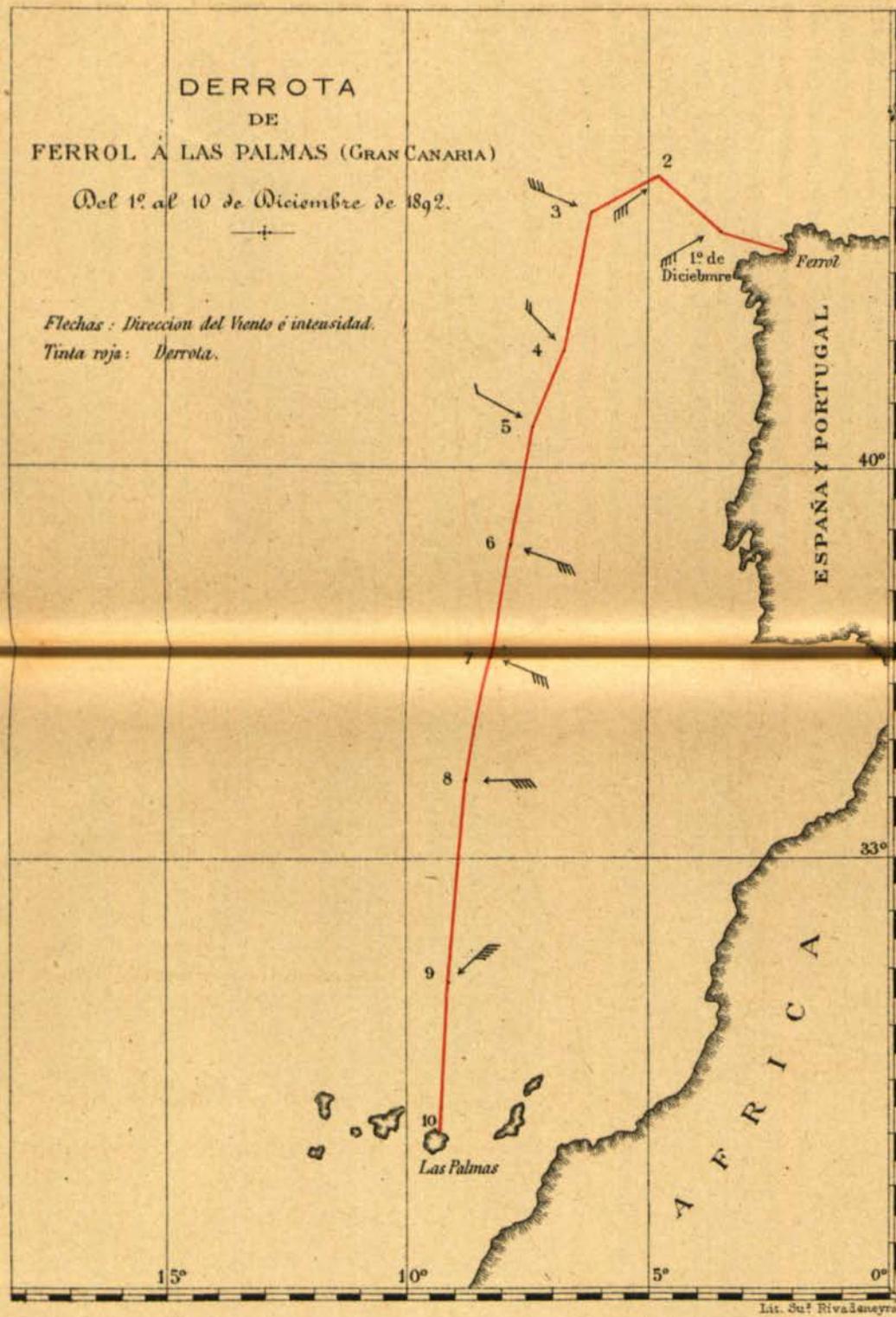




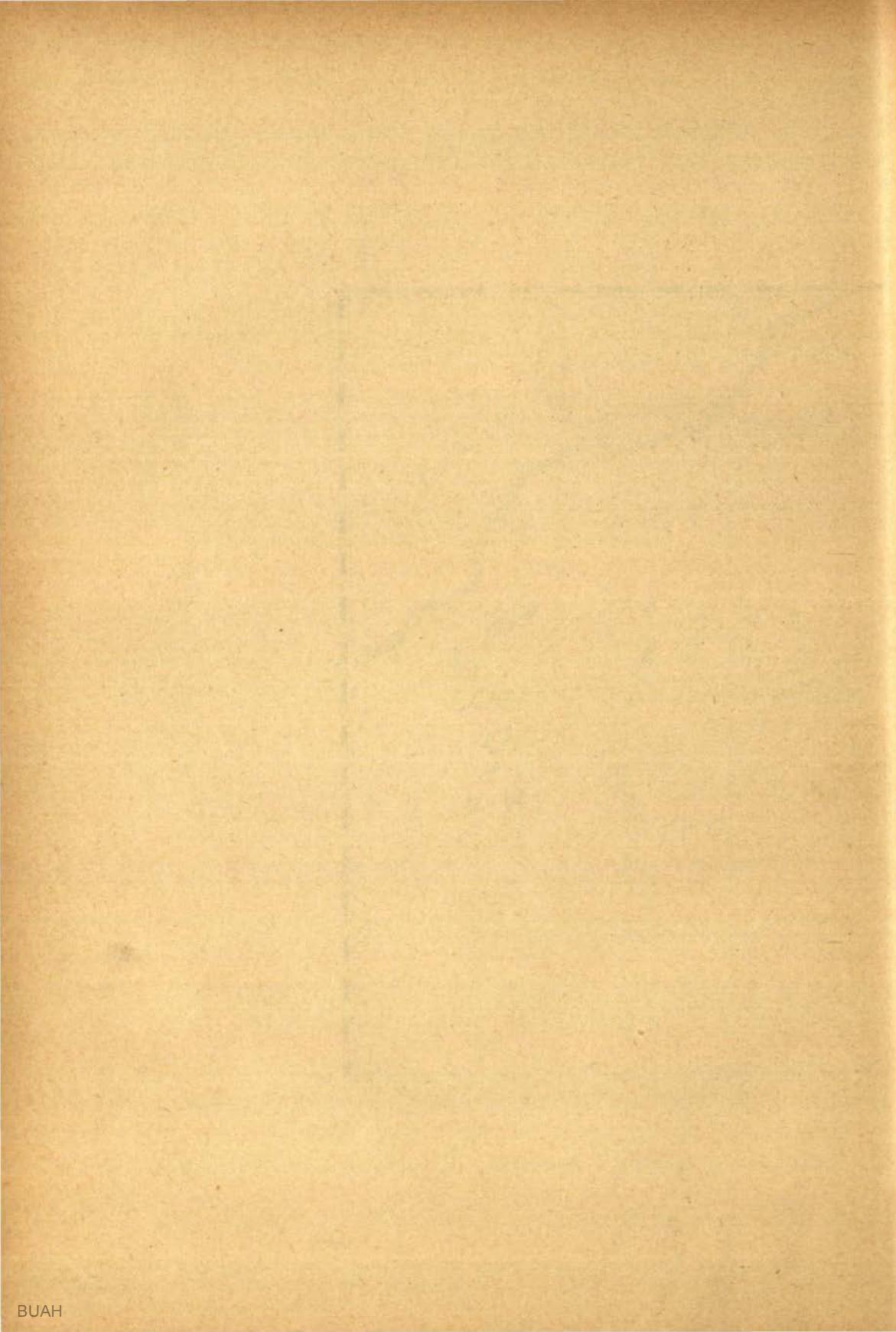
DERROTA  
DE  
FERROL A LAS PALMAS (GRAN CANARIA)

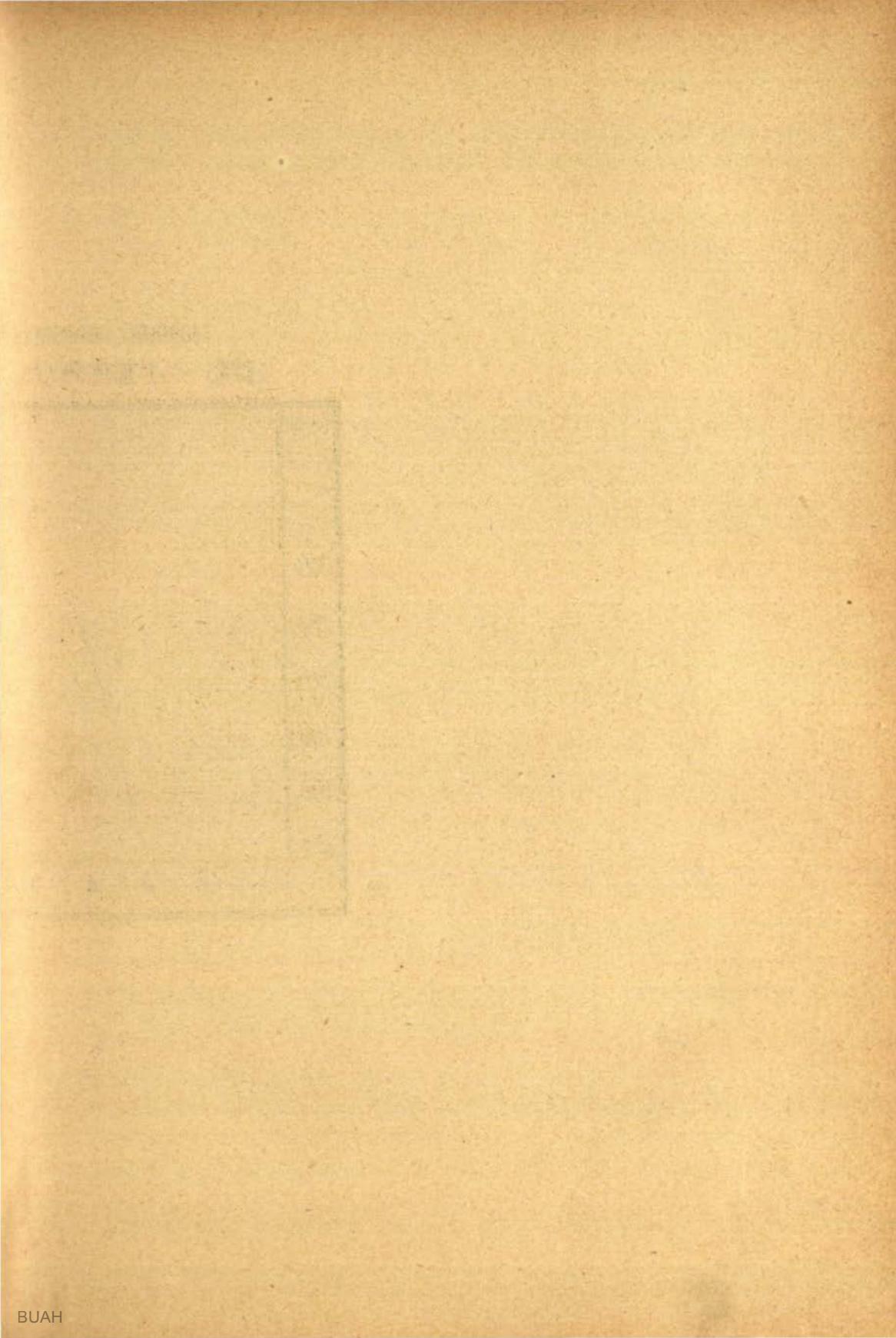
Del 1º al 10 de Diciembre de 1892.

Flechas : Dirección del Viento e intensidad.  
Tinta roja : Derrota.

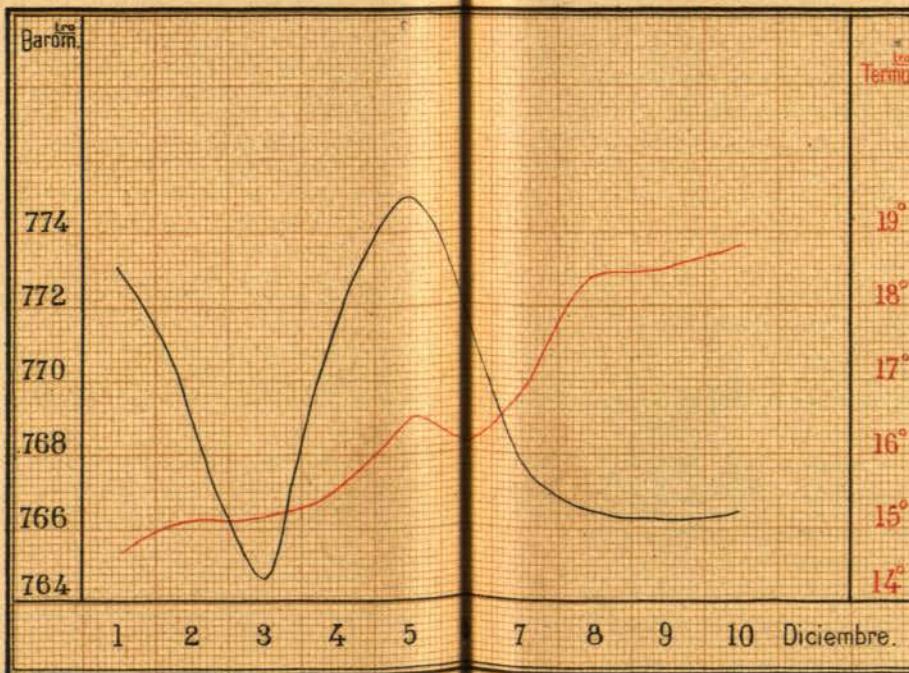


Lit. Sef. Rivalaneiro





CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE FERROL A CANARIAS.





## CAPÍTULO III.

Canarias.—Progresos de la riqueza.—Fiestas populares y obsequios recibidos.—La «lucha». — Lo que deberian ser las Canarias.—Salida de la *Nutilus*.



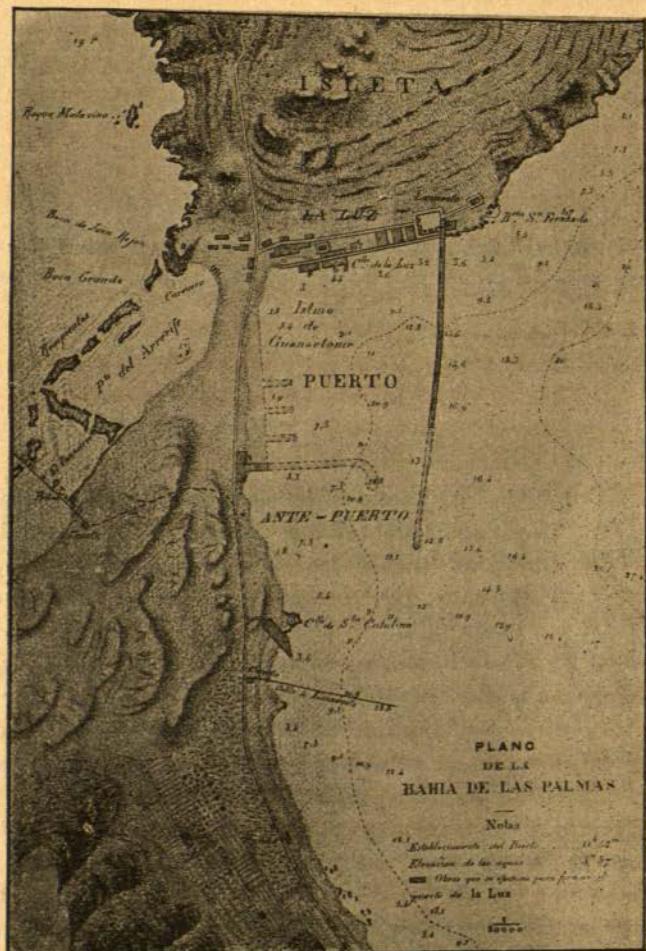
E halla este puerto en la isla Gran Canaria, la segunda en importancia de las que constituyen el archipiélago, y muy inmediato á las Palmas, hermosa ciudad, con la cual está en fácil comunicación por medio de un tranvía á vapor.

Constituyendo, como constituyen estas islas, una de nuestras provincias, parece impropio describir aquí su riqueza, costumbres de sus habitantes y producción agrícola é industrial, cosas todas que deben saber cuantos se precien de españoles medianamente ilustrados.

¿Quién ignora, por ejemplo, que el clima benigno que se disfruta en este archipiélago es motivo para que muchos de los enfermos que en el N. de Europa se sienten atacados de la terrible tisis, busquen aquí, en confortables hoteles establecidos *ad hoc*, el medio de curarse, ó, cuando menos, de prolongar su vida, trocando el invierno riguroso de Inglaterra, Rusia y Alemania, por el dulce y suave que es característico en estas islas y la de Madera?

¿Quién no sabe que la cochinilla hubiese sido el emporio de riqueza para este país, si á dicha sustancia animal no le saliese al frente, como rival terrible, la famosa anilina?

A parte del buen resultado que están obteniendo hoy los fabricantes y cosecheros de azúcar, gracias á la protección que les concede el Gobierno,



la Gran Canaria ha centuplicado su movimiento mercantil con la construcción del puerto artificial ó de refugio de la Luz. Pasan de dos mil los vapores que entran en este puerto durante el año, sin más objeto que

el de cargar y descargar carbón, hecho que bien claramente indica la importancia estratégica de estas islas para el caso de una guerra marítima; no obstante lo cual (causa pena decirlo), la defensa de ellas, y muy en particular la de la Gran Canaria, se reduce á una especie de baluarte antiguo, que ni los honores merece de pequeña y mala fortaleza.

Hay españoles que se lamentan de ver en las Palmas, como en Huelva y Bilbao, demasiado ambiente inglés; pero nadie tiene la culpa más que nuestra pobreza y atraso relativo. Aquí existen tres grandes casas ó sociedades carboneras que tienen acaparado todo el movimiento mercantil del puerto; las tres son extranjeras, y es indudable que, hoy por hoy, no pueden ser españolas, como no puede darse vida regalada quien carezca de medios para ello.

Después de esta pequeña digresión, debo manifestar sinceramente qué en ningún punto de España hallan los marinos de todas las naciones la hospitalidad que es propia de Santa Cruz de Tenerife y las Palmas.

En distintas ocasiones, y con motivos diversos, he hecho escala en estas islas, y siempre hallé el mismo afecto por parte de sus habitantes, é idénticos agasajos para con los forasteros.

No bien hubimos fondeado en la Luz, las autoridades, así civiles como militares, vinieron á bordo para ofrecer sus servicios é invitar con todo aquello que apetecer pueda el navegante. Amistad, afecto y apoyo incondicional para proporcionar cuantos auxilios sean necesarios, incluyendo las distracciones propias de la buena sociedad.

El Casino proporcionó bailes, donde la juventud pudo esparrcir el ánimo; el Alcalde brindó con localidades en el teatro; los ricos hacendados, con expediciones al campo, y hasta, lo que no era de esperar, como extremo de la galantería, enviaron á bordo, sin que hubiese manera de rechazar semejante obsequio, más de dos quintales de tabaco, para que los pobres marineros fumasen durante las muchas noches que les esperaban de vela.

Merce relación especial la descripción de la fiesta llamada «Luchada», á que asistí aquí por primera vez en mi vida.

En la plaza de toros ocupé, al lado de los señores que me habían invitado, una silla de preferencia, desde la cual presencié diez luchas, sostenidas por otras tantas parejas, que se formaron bajo las condiciones siguientes:

En un lado de la plaza estaban los individuos, que pudiéramos llamar gladiadores, dispuestos á defender los fueros ú honra de los pueblos del Norte de esta isla, y en el extremo opuesto del redondel había otros que eran los representantes del Sur.

La suerte decidía qué bando era el primero que elegía hombre, y ese mandaba al medio del redondel al que debía luchar con el que enviaba el bando contrario. Una vez hecha esta elección, cerca de cada uno y en posición conveniente, se colocaban los jueces del campo, que eran los llamados á presenciar el agarre y decidir quién había hecho tocar al suelo con las manos ó cuerpo á su contrincante.

Excuso decir que desde el primer momento me sentí apasionado por esta clase de *sport*, en que el hombre demuestra su destreza, fuerza muscular y coraje para el combate cuerpo á cuerpo.

No pueden presenciar mujeres este espectáculo, porque el traje es muy típico y reñido, hasta cierto punto, con la moral. De medio cuerpo arriba, elástico y camisa; la otra mitad pudiéramos compararla con un traje de baño; es decir, un cubre riñones, al cual se sobrepone una especie de pantalón corto y muy ancho, que constituye el agarre.

Puestos los combatientes uno enfrente del otro, agárranse con las manos izquierdas, haciendo presa en el pantalón, que suele quedar reducido á un guante, y apoyadas las cabezas en el hombro del contrario, quedan libres las manos derechas y pies para usarlos en ataque y defensa, sin más fin que el de derribar á aquél.

Hay en esas luchas una nobleza inconcebible en nuestro carácter violento cuando se interesa el amor propio. Vencido el enemigo, se ve al vencedor darle la mano para levantarla y quedar ambos con la sonrisa en los labios esperando que el tribunal, y á veces el público, decida quién llevó la mejor parte en la contienda. En este saludable ejercicio que pudiéramos llamar «lucha á brazo partido», como en el de tiro al blanco con piedras, y en aquel llamado por los pastores *desriscarse*, que consiste en lanzarse de roca en roca salvando barrancos, son los canarios una verdadera maravilla de agilidad y fuerza y demuestran ser descendientes de una raza atlética que pobló estas islas, conocidas por los griegos bajo el nombre de Afortunadas.

Tuve ocasión de visitar algunas fincas situadas en el interior de la Gran Canaria, y puedo asegurar que llamó mi atención la laboriosidad de sus habitantes, y la gran variedad de la vegetación, debido sin duda á la facilidad con que cambian el clima y suelo en relación con la altura sobre el mar, llegando á un extremo tal, que los naturalistas clasifican y dividen la flora de este país en cinco clases, que comprenden desde la tropical hasta la propia de las cumbres más altas.

Cultivados tan sólo los valles ó cañadas formados por las montañas volcánicas, en las que se ven múltiples cráteres, se nota el gran esmero

con que se atiende á la agricultura, siendo una buena prueba de ello lo pronto que se transformó la producción al desaparecer casi en absoluto el cultivo de la cochinilla, para sustituir esa riqueza por la que hoy representa la caña de azúcar, hortalizas y frutas que se exportan al extranjero. Los tomates y naranjas son de óptima calidad.

Me chocó, conociendo como conozco la gran emigración que existe de estas islas para nuestras Antillas, ver que no están abandonados los trabajos propios de braceros, porque aquí no suplen las mujeres, como en el Norte de España, con su labor en el campo la falta del marido, que vive en constante emigración; y supe que los canarios sólo van á Cuba y Puerto Rico por tres ó cuatro meses durante el año, volviendo á su país tan luego terminan allí los trabajos que constituyen la zafra.

Cualquier peninsular que visite las Canarias, saldrá tristemente impresionado, lamentándose al saber que un Gobierno se sucede á otro sin que ninguno dé gran importancia á unas islas que serían sumamente ricas con sólo unos cuantos decretos inspirados en nobles y levantados propósitos trascendentales.

¿Acaso no es hoy África el objetivo de todas las naciones de Europa? ¿Pues quién duda que las islas Canarias, en el Océano, como las Baleares en el Mediterráneo, son las llamadas á ser el depósito de lo que se exporte é importe en una gran parte de ese inmenso continente? Además de esto, las islas Canarias son el punto forzado de escala en las navegaciones entre Europa, América y África, y sus puertos podrían ser de grandes recursos.

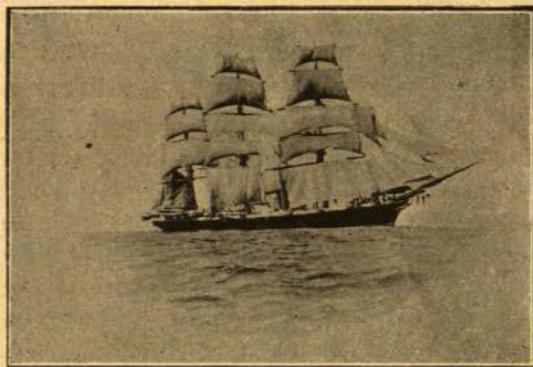
Tengo la seguridad de que si las islas Canarias estuviesen en poder de otra nación, constituirían una gran riqueza en lo presente y un valor incalculable para lo futuro; y no obstante, España se entretiene y gasta recursos en colonizar las Carolinas allá, en medio del Pacífico mar.

Pongo fin á este capítulo sin detenerme á describir el gran baile dado por el Ayuntamiento y Casino en honor de la corbeta *Nautilus*, baile en el cual vi con gusto copiada la moda establecida en Cuba, que consiste en proporcionar á los concurrentes una confortable cena bajo el humilde título del *Gigote*.

Verificóse este baile el miércoles por la noche, y el jueves, al levar anclas la *Nautilus*, y pasar envelada cerca de la gran escollera que forma el puerto de la Luz, se veían sobre ella, si no todas, muchas de las personas que habían concurrido á la fiesta, agitando sus pañuelos en señal de despedida.

Una música dejaba oír sus acordes en medio de tanto y tanto adiós, mientras que más de una palmesana quizá murmuraría este canto popular:

«Ojos que te vieron ir  
Por esos mares afuera,  
¡Cuándo te verán volver  
Para alivio de mis penas!»



## CAPÍTULO IV.

De Canarias á Bahía.—La corriente del golfo.—Calmas chichas.—La Navidad á bordo.  
El dios Neptuno.—Llegada al Brasil.



N marinero hijo de Canarias, uno solo, viene formando parte de esta dotación: y allí, en las Palmas, donde con frecuencia tratan y obsequian á marinos de todas las naciones; allí, no sólo agasajaron á los marinos de la *Nautilus* con las distinciones que ya mencioné, sino que el acto de despedida, á pesar de coincidir con la hora menos oportuna (puesto que se verificó el 15 por la mañana temprano, y el 14 por la noche se celebró el espléndido baile, que duró hasta las cuatro de la madrugada), á pesar de esto, fueron al Puerto de la Luz (seis kilómetros de las Palmas), el Alcalde en representación del pueblo, otras autoridades y numeroso público á despedir á la *Nautilus*. La música del Municipio dejó oír la marcha más popular de nuestros tiempos: *Cádiz!* Las autoridades y pueblo, en la extremidad más saliente del muelle, agitan sus pañuelos y se descubren al ver pasar la corbeta envelada y dispuesta á contestar á los honores que los buques de guerra extranjeros le tributan espontáneamente. La *Melpomene* forma su guardia en el castillo, y toda su dotación, con el Comandante á la cabeza, saluda al buque que sale; otro tanto hace el acorazado inglés *Narcissus*; la música de éste, como la del francés, baten

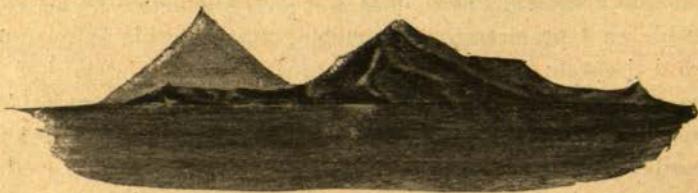
marcha, mientras la *Nautilus*, al hallarse frente á frente de cada uno de ellos, arría sus sobres, como si quisiera indicar, al suprimir las velas más altas, que España descubre la cabeza y la inclina llena de agradecimiento ante tan valioso homenaje.

La brisa era tan suave como grata y dulce la demostración de afecto recibida, que seguramente ha de servir para acrecentar el amor hacia la querida patria, y de premio anticipado que las Palmas concedían á los futuros circunnavegantes.

No permitían la dirección y fuerza de la brisa que la *Nautilus* siguiese otro rumbo que aquel más próximo á la costa que media entre el fondeadero de la Luz y la capital de la Gran Canaria; tanto, que el Comandante de marina y otros amigos pudieron seguir con nosotros hasta desembarcar en el muelle de la ciudad, accesible en aquellas horas por el estado de la mar y viento.

Pocas, muy pocas poblaciones del litoral ofrecen un golpe de vista tan admirable como la ciudad de las Palmas contemplada desde la mar en mañana despejada. Reclinada en las faldas volcánicas de los montes que se elevan á su espalda, parece desde lejos bandada de cisnes que hace ostentación del contraste que ofrece el color de sus blancas plumas con la tierra y mar que sirven de marco á tal paisaje.

Creímos que la flojedad de la brisa nos obligaría á fondear ó voltejear sobre aquella costa, pero no sucedió así. Con el sol tomó más fuerza el viento, y muy luego la *Nautilus* se separó de la tierra á fin de evitar su abrigo; y archivando cada uno de sus tripulantes, allá en lo más recóndito de su corazón, un recuerdo de su estancia en las Canarias, todos pusieron sus ojos en ese punto que la imaginación finge y coloca en el horizonte; punto que entonces era Bahía, que será Australia después, para convertirse luego en el querido hogar que ya queda por la popa.



Aquella misma tarde pudimos ver el famoso pico de Teide mostrando su cumbre por encima de las nubes, que suelen ocultar una gran parte del

año su forma caprichosa. Era la última tierra española que veíamos, y era también la que más se levantó sobre el nivel del mar.

Hasta entonces el viaje tuvo ese carácter peculiar de los cruceros que en algún tiempo hacían nuestros buques de instrucción: expediciones entre las costas de la Península y sus islas más ó menos adyacentes. De Ferrol á Canarias equivale á decir de la provincia de la Coruña á otra más ó menos próxima. Por ésta y otras razones, que no son del caso expresar ahora, la travesía ofreció poco campo á las investigaciones meteorológicas, investigaciones ó estudios que constituyen por sí solos la parte más esencial del arte de navegar, ó sea del modo de llevar un buque de vela de un punto á otro del globo con la mayor seguridad y prontitud.

Si el trayecto ó travesía desde el NO. de España á las islas Canarias no ofrece gran práctica para el estudio de las leyes meteorológicas, en cambio el viaje desde las antiguas Afortunadas á Bahía de Todos los Santos (Brasil), es de los que requiere un detenido estudio para salvar, no sólo las grandes y pesadas calmas del trópico y Ecuador, sino también para huir de las corrientes que sobre Cabo San Roque constituyen aún hoy el fantasma de los navegantes.

Aquí viene oportunamente una ligera explicación respecto de las leyes más generales que rigen el movimiento atmosférico y oceánico; mas como seguramente la explicación que de ello haga no será muy clara ni entretenida, dejo al lector el cuidado de pasárla por alto si así lo estima conveniente.

Es sabido que nuestro planeta, ó sea la tierra, tiene una gran porción de su superficie cubierta de agua, hasta el punto de ser en el hemisferio S. 628 las partes ocupadas y 100 las descubiertas, mientras que en el septentrional solo son 150 por 100. Y es tan superior la parte apropiada por los grandes Océanos, que si en un globo terráqueo tomamos como polo á Madrid y trazamos el círculo máximo correspondiente como horizonte, veremos que en el hemisferio inferior, ó sea medio globo, está todo cubierto por el mar, excepción hecha de la superficie ocupada por Australia y otras islas de menor importancia.

Dicho esto, estudiemos someramente el profundo y desconocido Océano.

Y digo desconocido, porque hasta hace muy pocos años se había calculado que la profundidad media de los mares alcanzaba un límite comprendido entre 26 y 11 millas. Se habían hecho distintos trabajos para determinar la altura del agua en algunos sitios del mar, y entre estos ensayos recuerdo el del capitán Ross, que filó cuerda hasta 8.200 metros sin alcanzar fondo.

Algún tiempo después, los procedimientos para sondar fueron modificados, y desde entonces el Océano perdió los honores de insonable, ya que pudo saberse con certeza que la profundidad media no pasa de tres á cuatro millas.

Decir aquí que las aguas del mar no son puras, que contienen sales en disolución en la proporción siguiente: en 1.000 litros, por ejemplo, 962 de agua dulce, 27 de cloruro de sodio, 5 de cloruro magnesio y otras pequeñas partes de sulfatos, bromuros y ácidos, es recordar lo que todos saben ó suponen. Previos estos conocimientos, el movimiento de las aguas del Océano y sus causas son fáciles de comprender, si se tiene en consideración que, no sufriendo éstas por igual los efectos del sol, á causa de la posición de este astro con respecto á la tierra, una parte del Océano, particularmente en su superficie, sentirá sus rayos abrasadores, se romperá forzosamente el equilibrio y habrá, como hay en el Océano, regiones frías y cálidas, zonas de distintos calores y diversas densidades, así como climas secos y lluviosos, parajes obstruídos por los hielos y otros removidos por las tempestades; puntos abundantes en vegetales y otros frecuentados por ciertos animales, pudiendo formarse, gracias á la recopilación de infinitos trabajos prácticos, mapas ó planos del Océano tan detallados como los que ofrece la Geodesia de los grandes continentes abiertos á la civilización.

Si aceptamos, pues, que las moléculas acuosas, por efecto de la temperatura desigual, tienden á trasladarse de un punto á otro; si á esto se agrega el movimiento que les imprime el viento y aquel de que participan por efecto de la rotación del globo, fácil será admitir la formación de esas grandes corrientes que del Ecuador se dirigen á los polos con más ó menos inclinación, mientras que de estas regiones heladas se originan á la vez otras de diferente temperatura é intensidad que vienen á compensar el gasto motivado por aquéllas.

Pero de todas esas grandes corrientes que suelen tomar el nombre de los Océanos ó mares que atraviesan, ninguna tan notable como la conocida por el nombre de Gulf-Stream, ó sea la llamada por los navegantes españoles «Corriente del Golfo», y que merece siquiera sea una ligera descripción.

Tiene esta corriente su origen en el seno mejicano, y se dirige por la costa de la Florida con una rapidez propia del Mississipi, hacia el NE., dividiéndose en dos brazos, uno que marcha hacia la isla de Madera, y otro que, continuando la dirección primitiva, llega á las costas de Noruega y de Spitzberg.

Es ésta, seguramente, la corriente más conocida, porque cruza la parte

del Océano más frecuentada por la navegación; y así, se sabe hoy que el lecho ó cauce de esta corriente, que pudiéramos considerar como un río que cruza el Océano, tiene un movimiento relacionado con el del sol en la eclíptica. Se sabe asimismo que las aguas del Gulf-Stream difieren de las que le rodean, por su color, trasparencia, temperatura, densidad y estado salobre, hasta el extremo de que pueden apreciarse á simple vista las líneas de demarcación, atribuyéndose el color azul añil que distingue á estas aguas á su mayor salinidad, efecto de la evaporación considerable sufrida en las zonas de gran calor.

Teniendo dichas aguas mayor temperatura, son más ligeras que el resto de las del Océano, y por consiguiente, su nivel es más alto, y constituye una especie de carretera con su declive hacia las cunetas, lo cual se justifica por la posición de todos los objetos que llegan á la corriente, y se hallan siempre en las orillas exteriores.

Probar ahora que esta corriente se alimenta de aquella otra que después de recorrer parte de la costa occidental de África, atraviesa el Atlántico, formando la corriente ecuatorial; probar asimismo la existencia de una corriente fría que desciende á lo largo de las costas de América, entre éstas y la Gulf-Stream; hablar de las corrientes del Océano Pacífico y del Índico, y sobre todo de la unión ó choque de aquellas dos que en el Cabo de Buena Esperanza dan lugar con su mezcla á que las tempestades de la atmósfera sean más temibles por las olas tremendas que levanta la corriente que por los duros chubascos que constituyen los temporales propios de aquella región llamada con fundamento Cabo de las Tormentas, sería en realidad ocioso.

Pero en cambio, algo debo decir de esas corrientes atmosféricas, de ese aire puesto en movimiento, que origina las brisas, vientos y temporales.

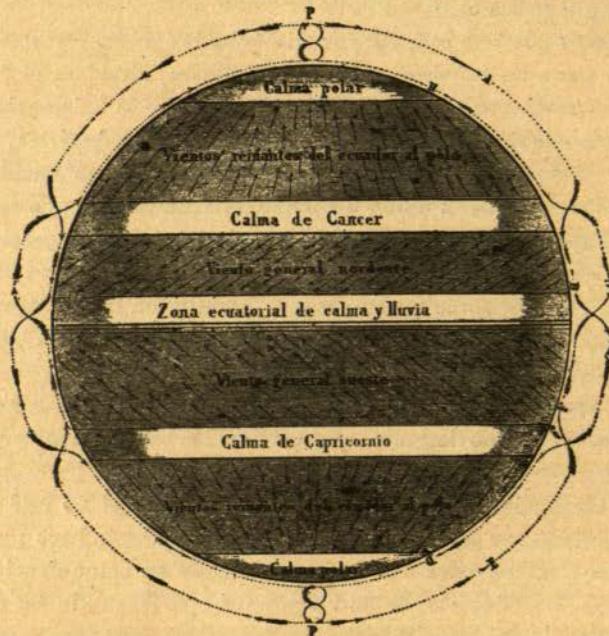
El aire, como aire vale mucho para respirar, pero si no está en movimiento no constituye esa fuerza motriz, única que hasta hace poco sirvió al navegante para recorrer los mares, poniendo en comunicación continentes é islas, y transportando de un punto á otro los productos de climas diversos.

Así como las corrientes oceánicas, las de la atmósfera se deben en primer lugar á la acción calórica del sol, que se ejerce con gran desigualdad tanto en la tierra como en el aire.

Calentando el sol más en las proximidades del Ecuador que en los polos, resulta que varía la densidad y la tensión de la atmósfera en contacto con estas partes, y lo que es consiguiente, el equilibrio se rompe porque

las partes más calientes se elevan al hacerse más ligeras, y son sustituídas por aquellas más próximas, dando lugar á que el vapor de agua se mezcle con el aire, modifique su composición y dé por resultado aires secos y húmedos con más ó menos tensión; unos que van hacia los polos para formar nubes y lluvias, y otros que corren á las regiones del Ecuador, después de desviarse cada uno en su camino, á fin de no producir choques que pueden traducirse unas veces en grandes calmas (falta de viento) ó en pequeñas tempestades.

El movimiento de la tierra alrededor de su eje no es causa determinante de los vientos, pero modifica su dirección; y así en las proximidades del Ecuador, en una faja cuyo ancho por cada lado es de cuatrocientas



Esquema para explicar la teoría de los vientos.

leguas, los vientos, en vez de soplar del Norte y Sur, toman una inflexión hacia el Este ó Oriente, transformándose en Nordestes y Sudestes, que son los conocidos por vientos alisios ó generales; hermosas brisas que hacen tan llano el camino ó navegación desde nuestra España á las Indias

occidentales, como difícil el regreso si se intenta volver por el mismo camino.

Ya vemos, pues, que actuando el sol, rey del universo, como estufa caprichosa que calienta la parte que más le place de nuestro planeta, mientras otras quedan yertas enteramente entre hielos, produce en la atmósfera esos movimientos que en una gran parte del Océano dan por resultado los vientos alisios ó generales, mientras que más hacia el polo de esas fajas, reinan otros vientos casi siempre con tendencias al Oeste, los cuales se conocen entre los navegantes españoles y franceses por vientos variables, y los ingleses más gráficamente los denominan «Brave west winds». (Vientos duros del Oeste.)

En algunas partes, en las proximidades de las costas, existen vientos que soplan seis meses en una dirección y seis en otra, los cuales se denominan monzones (derivado del árabe *mausim*, que significa estación), fenómeno ó cambio de viento que se explica por el desplazamiento exagerado del mínimo barométrico; explicación análoga á la que dan nuestros pescadores cuando se les pregunta la razón del viento terral.

Omito dar noticia alguna sobre la formación de las tempestades (¡que Dios las separe de nuestra derrota!); pero no puedo por menos de decir algo, siquiera sea de un modo vago, con respecto á las calmas ecuatoriales que debemos atravesar en este viaje.

Las calmas son el verdadero enemigo del buque de vela. Contra el viento de proa llega el marino á puerto á fuerza de fuerzas, virando y revirando. Contra la calma chicha se estrellan las energías del capitán más bravo y ducho en achaques de mar.

¡Calmas! Las hay donde menos se esperan, sobre todo si el piloto tiene el santo vuelto de espaldas; pero en general, suelen ser de poca duración aquellas propias del cambio en la dirección del viento; pero las tremendas, las que todo marino mira como á enemigo de su tranquilidad y de su honra marinera, son las del Ecuador, ó Línea (según dicen los marinos), si bien algunas veces las que corresponden á los trópicos también suelen hacerse pesadas.

La calma ecuatorial, situada como su nombre indica en las regiones del Océano predilectas del sol, suele ofrecer á veces nada menos que un ancho de cien leguas, trayecto que debe hacerse en buques de vela aprovechando tan sólo los chubascos frecuentes y de poca duración que se forman en aquellas regiones caliginosas, donde la atmósfera se hace poco menos que irrespirable y el ánimo de los tripulantes decae al sentirse impotente para luchar con la falta de todo movimiento y agitación.

Si la felicidad está en la calma del espíritu y del corazón, ¡bendita sea la calma! Pero para el navegante velero la calma chicha es una desgracia cuando se hace persistente y tenaz.

Nadie sintió ni expresó los terribles efectos de la calma en el mar como Schubert, en una feliz composición que recomiendo á cuantos conocen los secretos encantos de la música, y de cuya poesía no resisto á la tentación de copiar la estrofa primera:

«Tous les vents faisaient silence:  
De la mer dormaient les flots.  
Calme affreux! plus d'espérance  
Dans le cœur des matelots!  
En voyant ce lac immense,  
Ils pâlissent de terreur;  
Lentement la mort s'avance,  
Une mort qui fait horreur!! »

Felizmente nosotros pasamos las calmas por esta vez, sin que en la salud de la dotación causase más novedad que el malestar consiguiente á un cambio tan repentino de clima, porque en veinticuatro días de viaje nos trasladamos desde Ferrol al Ecuador, lo cual implica, en el mes de Diciembre, un salto muy brusco.

El viaje de Canarias al Brasil puede asegurarse que ofrece garantías de no hallar temporales; es trayecto no visitado por los ciclones, tornados, ni ninguna de esas tormentas más ó menos giratorias que ponen en gran aprieto á los navegantes; pero, en cambio, hay que decidirse á cortar la Línea, ó, más bien, á pasar de unos alisios á otros, atravesando la zona de calmas, lo cual constituye un problema. ¿Se corta cerca de África, como hacían hasta hace pocos años todos los marinos? Contra esta opinión están las teorías modernas, sustentadas brillantemente por Maury. ¿Se echa uno en brazos de éste y se decide á correr el riesgo de verse arrastrado por las corrientes hacia la costa peligrosa? ¿Ó bien adopta el partido de dividir diferencias y se lanza á combatir la zona de calmas? Hay bastante escrito sobre ello y poca conformidad, desgraciadamente, en los pareceres. Hay quien da reglas fijas, aconsejando para cada mes una derrota distinta; pero, en general, todos acaban diciendo: «El Capitán, en vista de las condiciones de actualidad, debe resolver lo que estime más conveniente.»

¡Triste condición la del marino si no tiene suerte! Todo su saber, toda su experiencia, no bastan para evitar que el mismo viaje verificado dos veces en iguales condiciones, se vuelva opuesto en resultados.



Había formado propósito de cortar la Línea lo más á occidente posible, para convencerme por experiencia de si con un buque diligente había ó no peligro de caer sobre la costa y bajos que existen en las proximidades del Cabo de San Roque, y á este fin hicimos rumbo á pasar á unas 80 millas al Oeste de las islas de Cabo Verde, hallando vientos flojos y la calma consiguiente en el Trópico, que sólo nos duró unas cuantas horas.

Después de entrar en plena zona de los alísios ó vientos generales del NE., puede decirse que se gozó á bordo de una satisfacción sin igual, viendo al buque andar hora tras hora durante varios días á razón de 7 y 8 millas, disfrutando de una tranquilidad que sólo concibe quien haya navegado en un largo viaje con brisa fresquita, cielo claro y la mar rizada. En esos días sobra tiempo para todo; los marineros se instruyen en ejercicios militares de carabina y cañón, como si estuviesen en puerto; los Guardias Marinas trabajan en sus diarios, observan y hacen cálculos astronómicos con la comodidad que no tienen en días en que la mar hace mover mucho el buque ó exige cerrar las escotillas que dan paso á la luz y al aire.

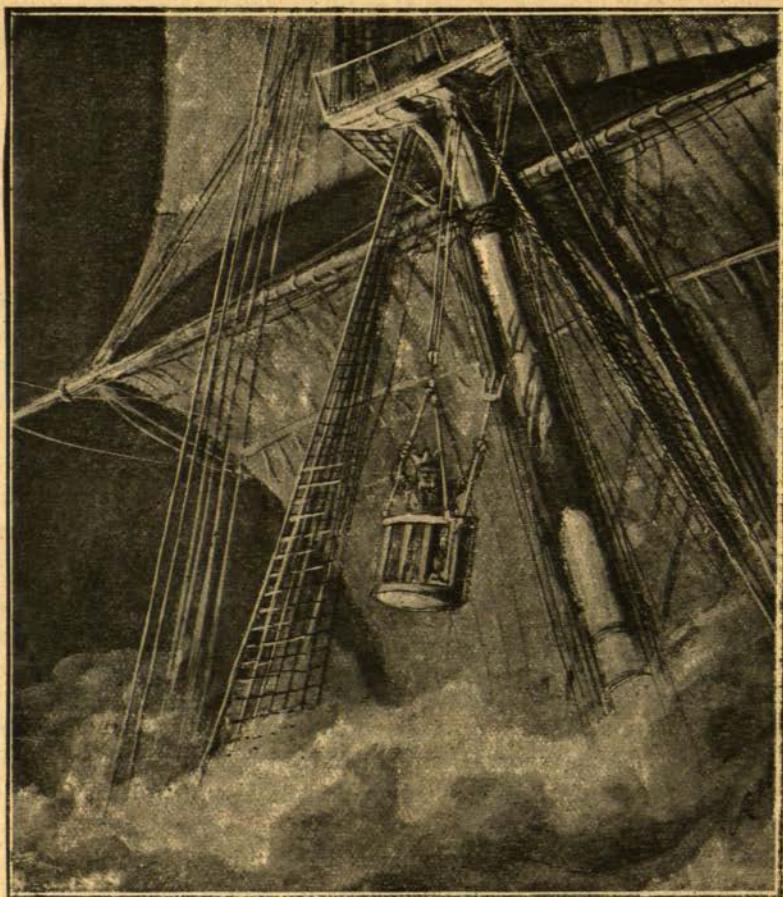
Puede asegurarse que los días se suceden sin que haya que tocar las velas, dando lugar semejante beneficio á un descanso durante las guardias de noche que pudiera ocasionar ociosidad, si la observancia de lo preceptuado no hubiese previsto para dichos casos la manera de evitar peligro tal, ocupando la gente en maniobras simuladas.

No es, pues, extraño, que los navegantes hayan bautizado esta parte del Océano que se presta á ser atravesado en tales condiciones, con el nombre de Golfo de las Damas, porque, en realidad, ni á la mujer más delicada puede sentarle mal un viaje como el que hizo la *Nautilus* desde Canarias hasta las inmediaciones del Ecuador.

El 30 de Diciembre por la tarde pasamos de un hemisferio al otro, cortando la Línea por los 24° y 10' de longitud, llevando ya desde los 4° de latitud N. la brisa del SE. que hallamos, sin que mediase más que unas dos horas de calma, después de dejar la del NE.

Este período del año, que en todo el orbe cristiano se celebra con fiestas más ó menos típicas, también se conoció á bordo, cual si fuese un pequeño pueblo enclavado en la costa de Galicia.

Sin previo aviso, tan luego anocheció el 24, varias comparsas pidieron á la puerta de las cámaras el famoso aguinaldo, obteniendo como regalo, no sólo algunas libaciones muy estimadas entre los marineros, sino libertad para cantar y bailar hasta las doce de la noche, hora en que el Capellán de á bordo ofició en un altar instalado sobre cubierta, oyendo toda la dotación la Misa del Gallo y unos villancicos cantados en medio del



Descenso de Neptuno.

Océano y al aire libre; cuadro éste lleno de poesía y ternura, y seguramente más digno de aprecio á los ojos del Todopoderoso que la generalidad de las misas celebradas á esa hora en tierra firme.

El 30 de Diciembre fué el día en que este buque pasó del hemisferio N. al del S., y como quiera que la generalidad de sus tripulantes no había cruzado la Línea ó Ecuador, Neptuno se presentó á bordo á fin de cobrar sus derechos reales, indiscutibles, por más que así no lo crean los enemigos de la tradición.

Á las ocho de la noche, cuando la marinería, formada sobre cubierta,

como es costumbre diaria, rezaba la oración y repartía la guardia de noche, dejóse oír una imponente voz que, desde lo alto del palo trinquete, gritó:

—¡Ah del buque!

Grandemente sorprendió esto á los que no conocían tal ceremonia, y aumentó su asombro al ver que el Oficial de guardia, sin perder nada de su grave actitud, contestaba:

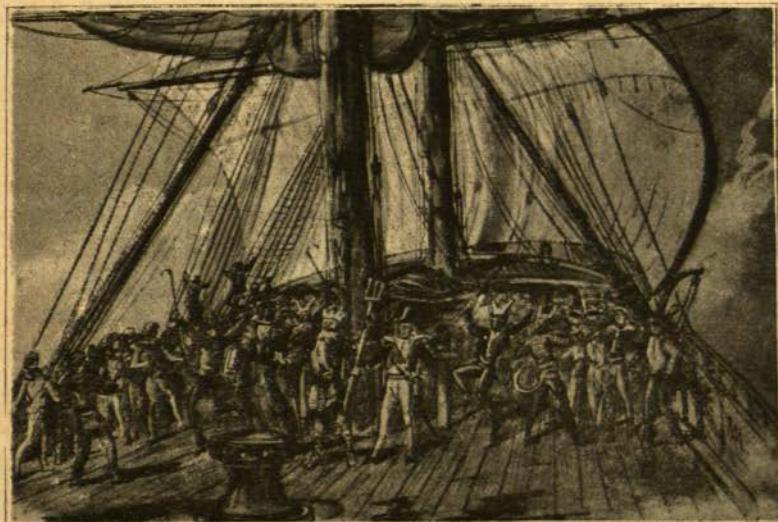
—¿Que dirá?

Entablóse un diálogo que dió por resultado decir al dios adónde íbamos y cuál era el nombre del buque, á lo cual manifestó Neptuno que al día siguiente se presentaría á la hora conveniente para cobrar su tributo.

Descendió Neptuno por los airés iluminado por luces de bengala, y viósele ir por la mar en su carro flotante, del cual salían fuegos artificiales. El efecto fué completo, si bien el dios de los mares, en su descenso desde la cofa, sufrió un susto más que regular, preparado por los tramoyistas de á bordo.

No se concibe, si no es presenciándolo, cómo en un buque de guerra sin previos repuestos adquiridos en puerto, preparan los marineros y clases esa especie de mojiganga ó mascarada tan perfecta.

Un Neptuno con todo su séquito aparece al día siguiente en la proa



Neptuno y su comitiva.

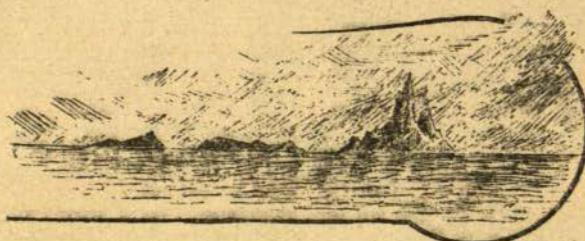
y recorre la cubierta hasta llegar á popa, donde se halla el Comandante, á quien dice que mande tocar llamada y tropa. Cumplida esta disposición, Neptuno toma el mando del buque en absoluto, para lo cual trae en su acompañamiento un Oficial de guardia, timoneles, contramaestres, Notario para pasar lista, varios agentes ó corchetes disfrazados de diablos, y, sobre todo, un barbero, llamado á hacer la barba á todos aquellos que el dios estime conveniente.

Antes de empezar el cobro de los tributos, Neptuno ordena algunas maniobras que suelen ser graciosísimas, si el que desempeña ese papel está en carácter.

Paga cada tripulante lo que le piden, presentándose, cuando quiere Neptuno, el compromiso de no poder satisfacer lo exigido, y entonces aparece el castigo, que da lugar al cuadro siguiente: Cuando el tripulante dice que no tiene la cantidad que le piden, ordena el dios con suma frescura:

—«Que lo afeiten»; y *velis nolis*, los corchetes cogen al pasajero, lo sientan en el borde de una gran tina ó media pipa llena de agua, y en esa disposición el ayudante del barberillo, con una tremenda brocha, embadurna la cara del paciente con negro humo, y acaba la operación ó el afeitado con dar un baño al marchante, salvo cuando no hay sorpresas, y por medio de un bombillo de contraincendios, se remoja á todos los presentes.

Es inverosímil la libertad de la cual gozaban las dotaciones de todo buque durante esta fiesta tradicional en todas las marinas, mientras éstas se compusieron de buques de vela.



Isla de Noronha.

El vapor, al abreviar las navegaciones, ha hecho que esa y otras costumbres desaparezcan, con lo cual yo creo que en ellas se fué uno de los encantos de la vida del verdadero marino.

El 1.<sup>o</sup> de Enero cantó el tope tierra por la amura de estribor, y así era,

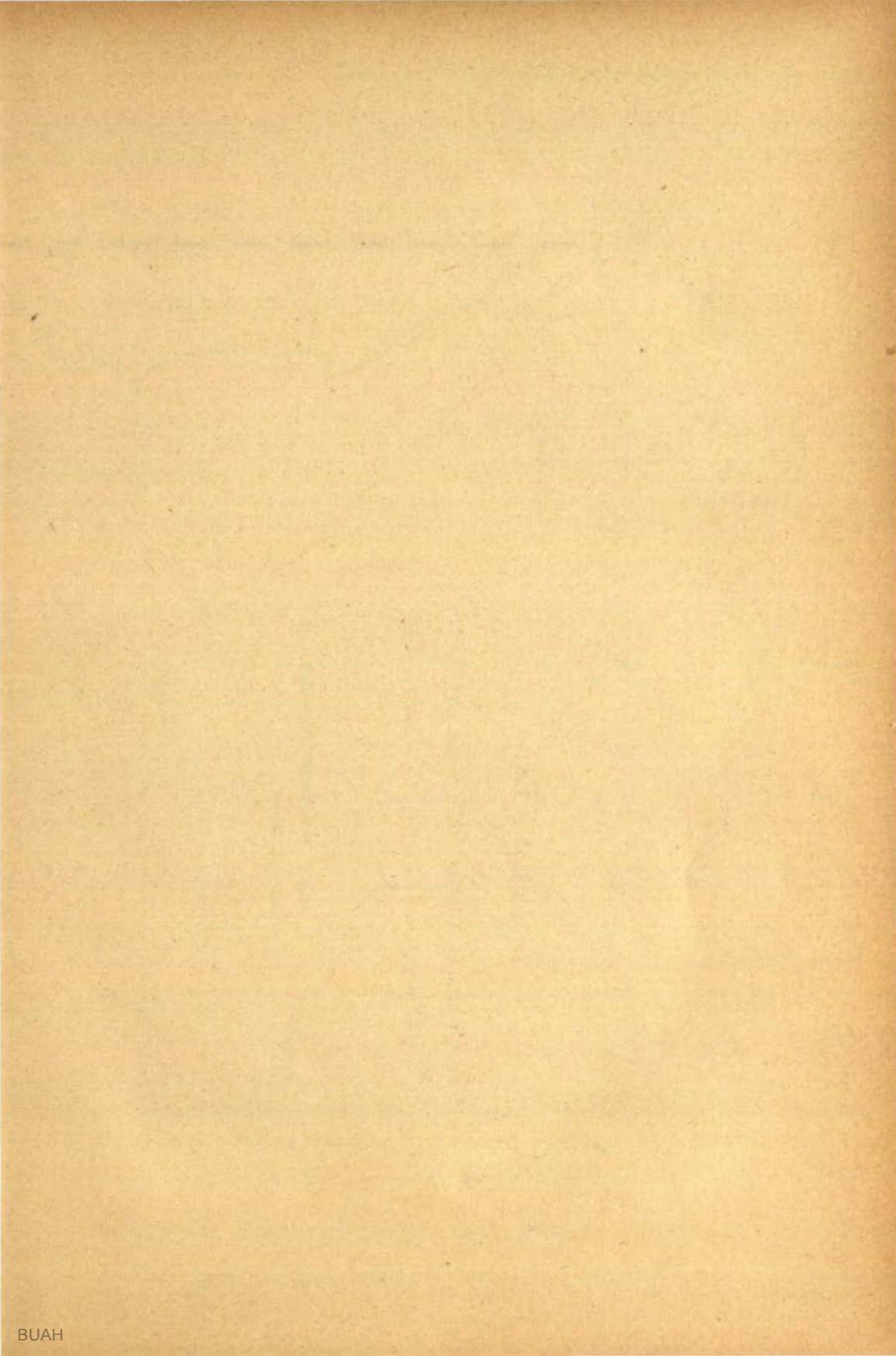
en efecto: la isla Fernando Noronha se dejó ver poco tiempo después desde cubierta, presentando en medio de la bruma que había en el horizonte, todo el aspecto de una inmensa catedral con su torre, que parecía llegar al cielo.

Noronha es la isla que los brasileños dedican á los reclusos: allí purgan, en presidio, las penas que la ley impone á los que faltan á sus deberes, y allí amarra el cable eléctrico que pone hoy en comunicación la América del Sur con el continente europeo.

Continuaron los vientos flojos y variables; pero aun así y todo, logró la *Nautilus* fondear en Bahía de Todos los Santos el 5 por la tarde; es decir que á las tres semanas justas de su salida de Canarias estábamos en América.





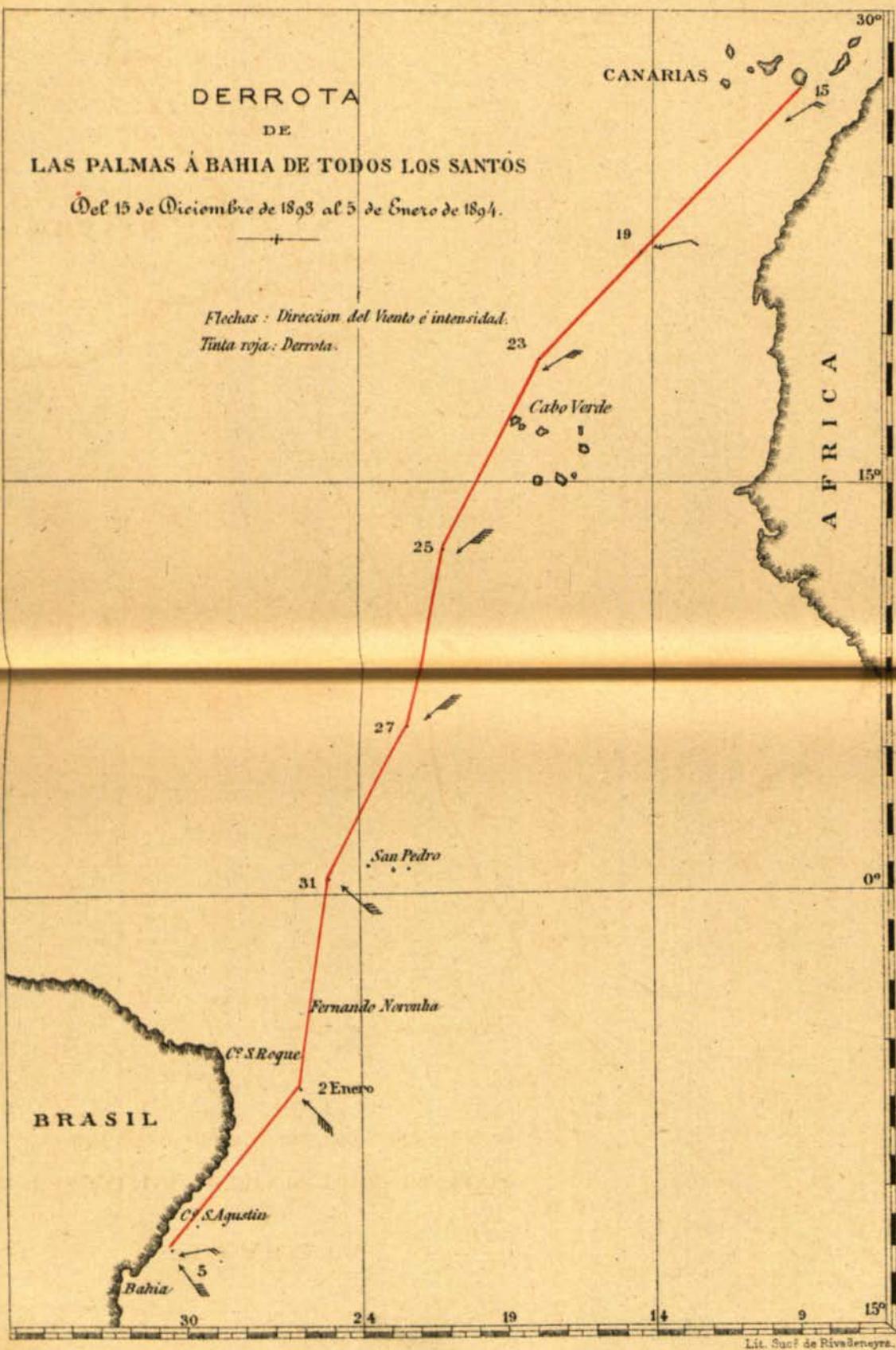


DERROTA  
DE  
LAS PALMAS Á BAHIA DE TODOS LOS SANTOS

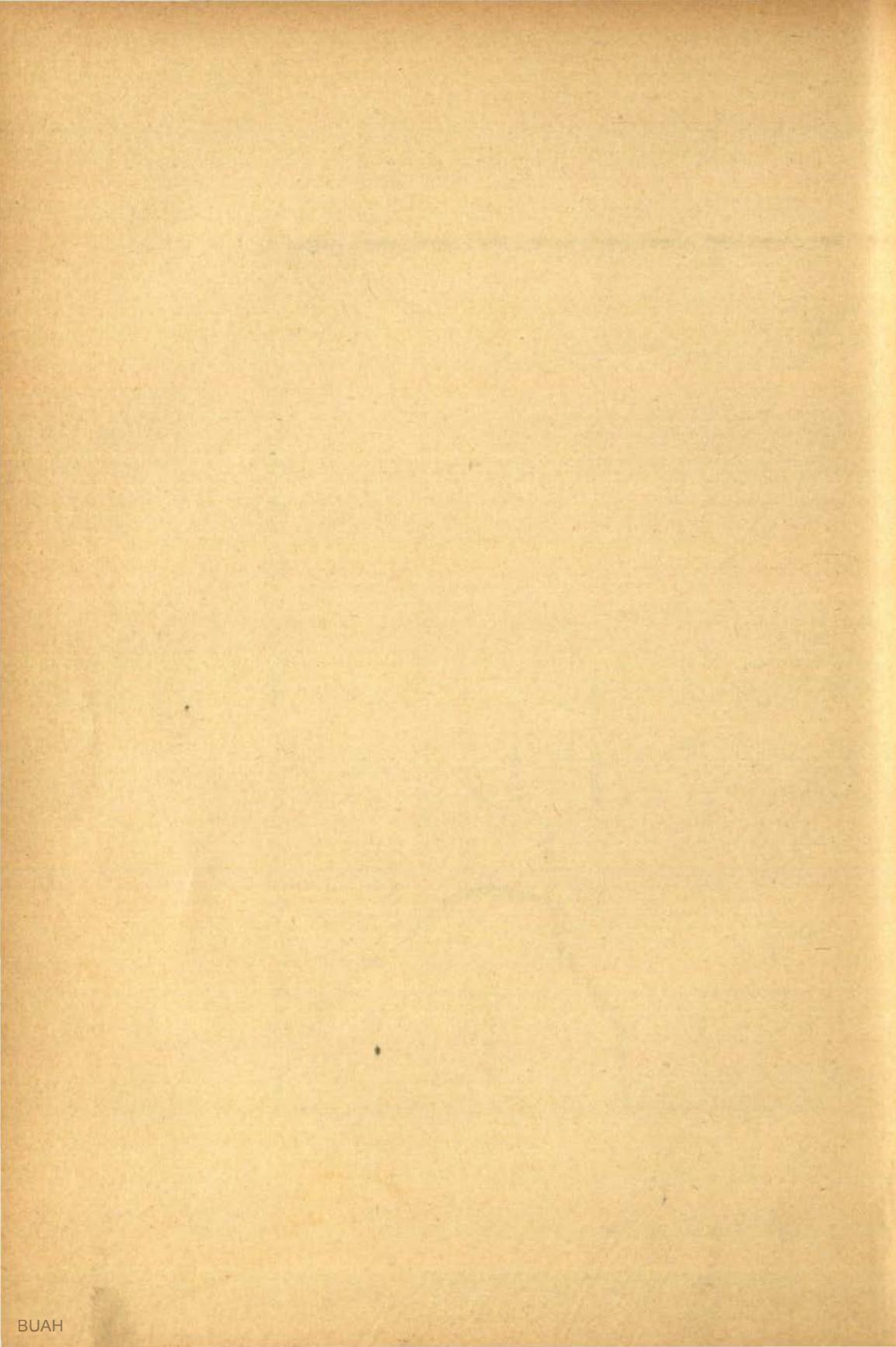
Del 15 de Diciembre de 1893 al 5 de Enero de 1894.

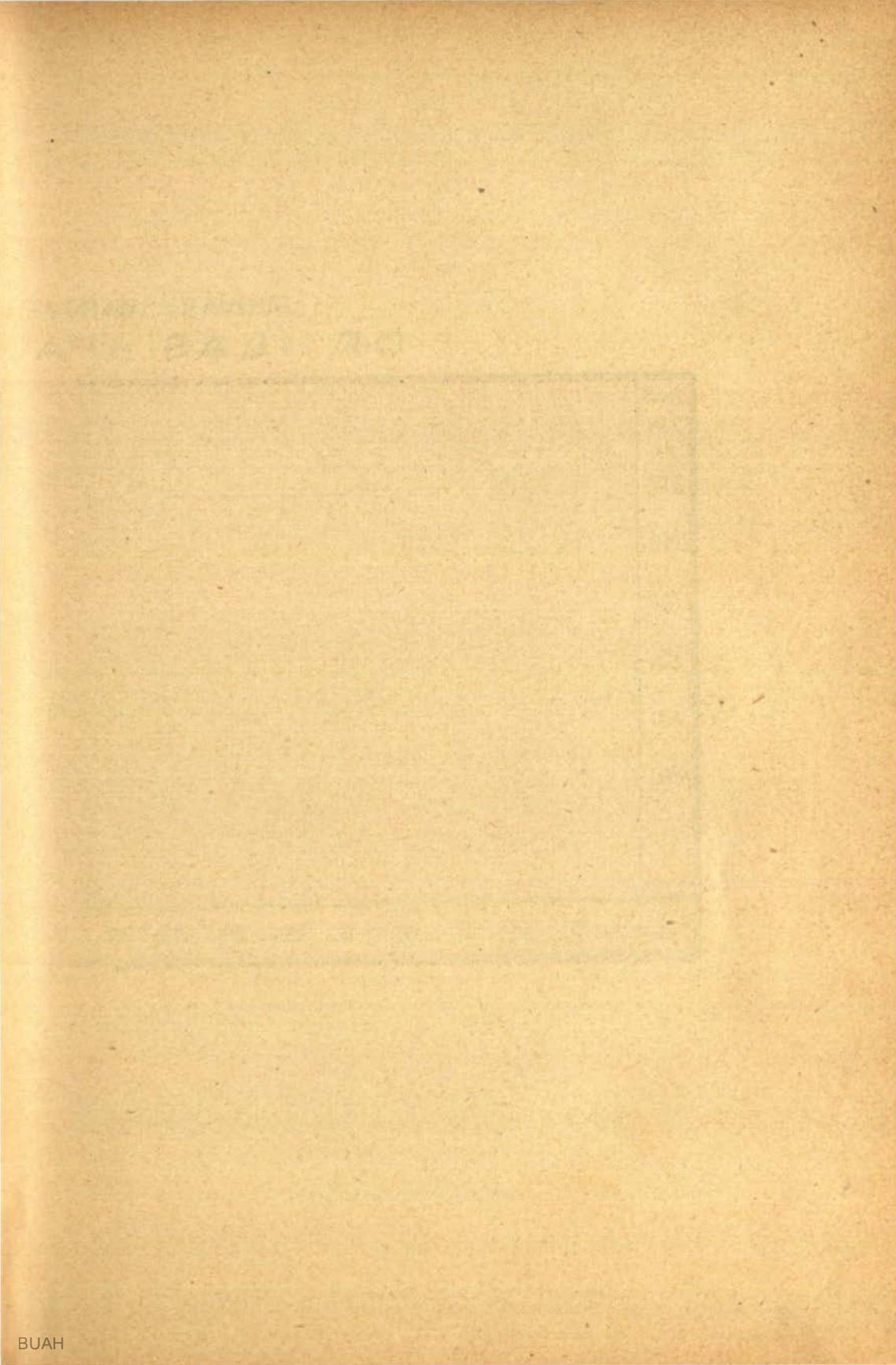
Flechas : Dirección del Viento e intensidad.

Tinta roja : Derrota.

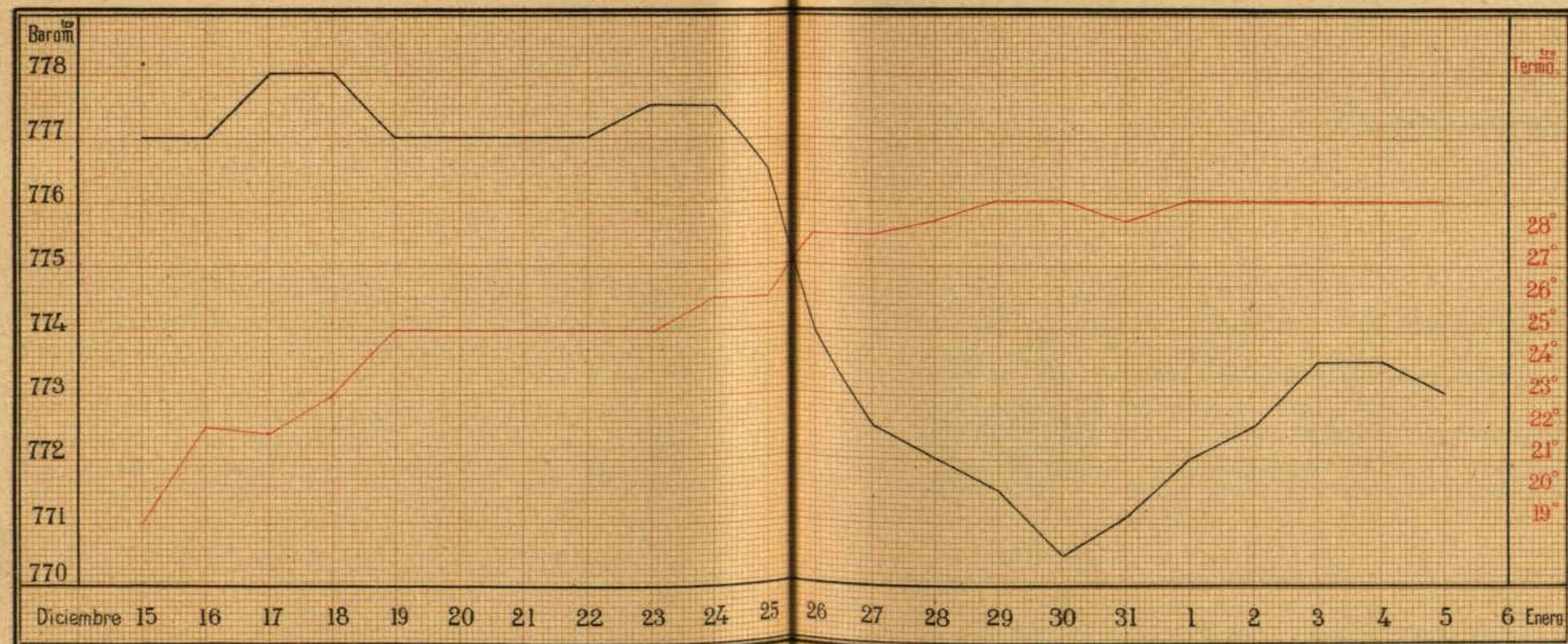


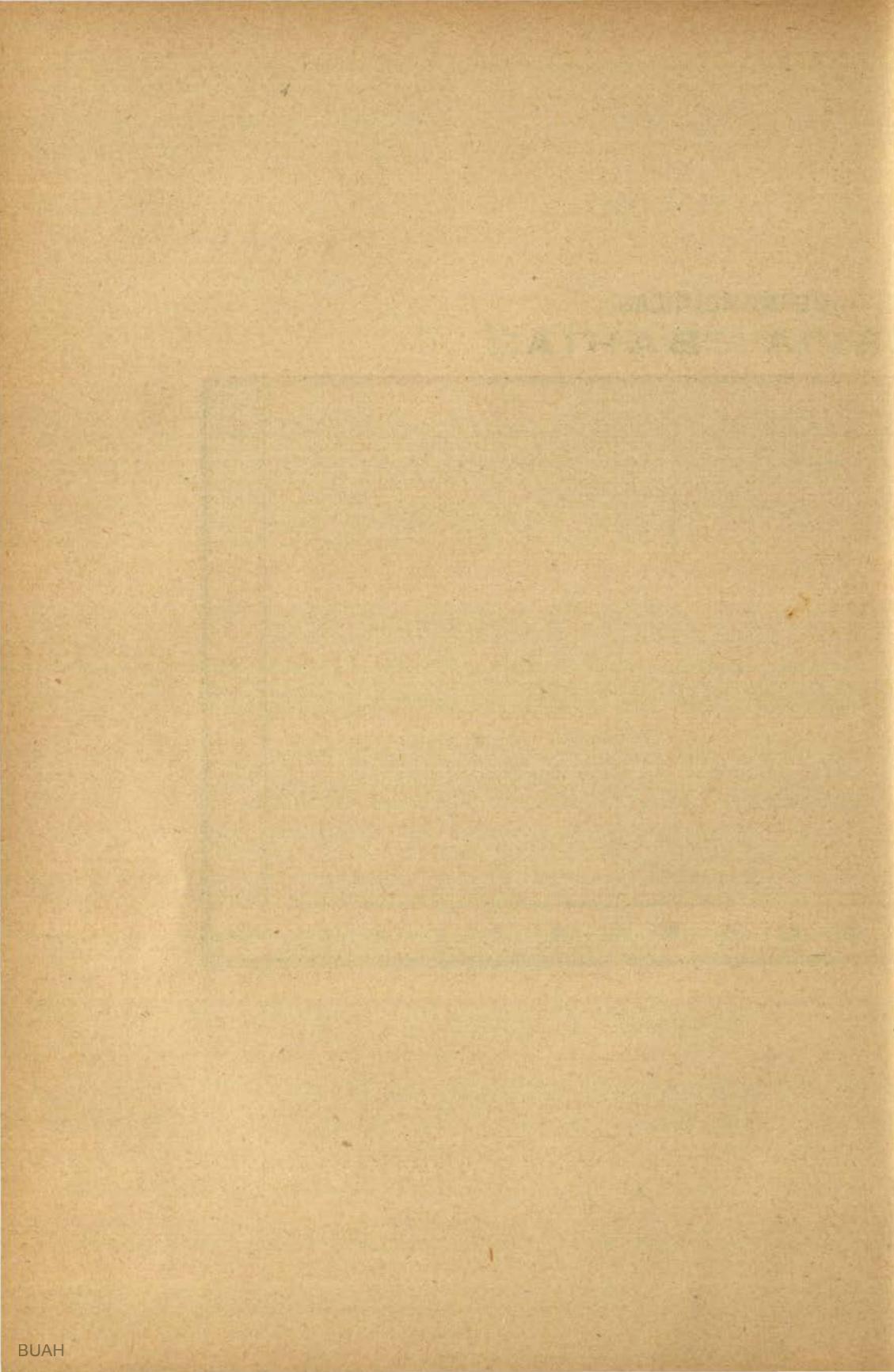
Lit. Sucr. de Riva-Beneyra.





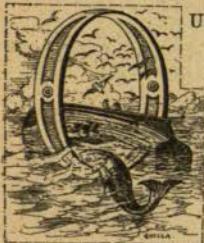
CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE LAS PALMAS A BAHIA.





## CAPÍTULO V.

En el Brasil.—El arbitrio de un papa.—¡A cañonazos!—La riqueza del país.



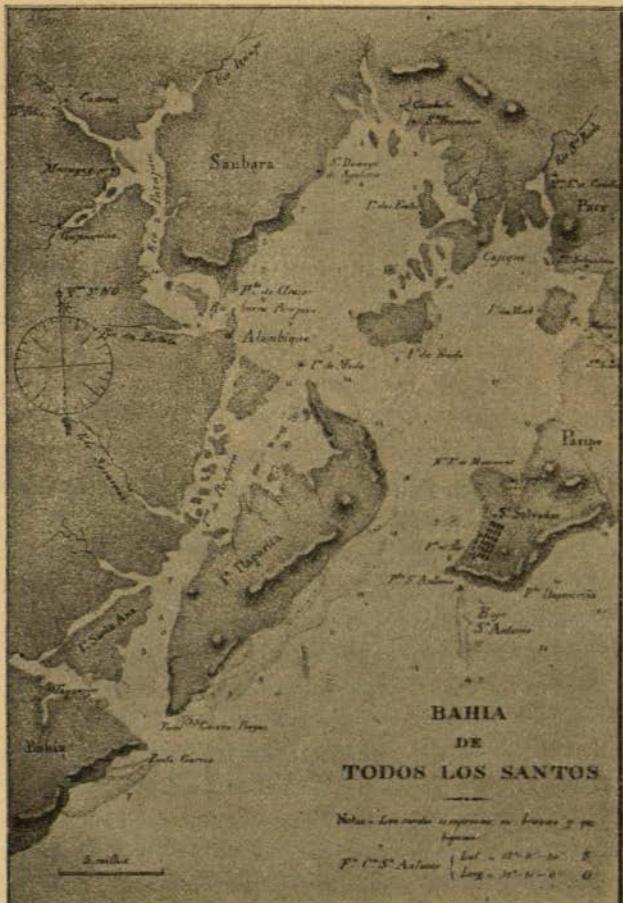
UÉ decir del Brasil que merezca los honores de novedad?  
Poco ó nada.

Brasil; ¿será verdad que este nombre deriva de la abundancia de madera tintórea que constituía en los primeros tiempos de su descubrimiento por los españoles la mayor riqueza del país? Así será, y Dios me libre de ponerlo en duda, no conociendo á fondo el asunto.

Lo que extraño, y me permito dudar hoy, lo mismo que cuando por primera vez estudié la historia del descubrimiento de América, es el derecho que tuvieron los portugueses para colonizar como dueños y señores esa parte del Continente americano que hallaron ó descubrieron y exploraron los españoles, mientras aquéllos iban por el camino más largo, es decir, hacia Oriente, para descubrir la famosa India que dejaban atrás.

Americo Vespucio, acompañado del célebre piloto Juan de la Cosa, en el año 1501 llegó á esta parte del Brasil, donde hoy se halla la *Nautilus*, y reconoció la hermosa Bahía de Todos los Santos, navegando río arriba hasta cerciorarse de sus proporciones y continuando después, por medio de otras expediciones, el dominio de España en esta parte del Continente, hasta que el aventurero portugués Juan Ramalho, tronco de esa raza de

Paulistas tan digna de estudio, puso en tela de juicio el derecho de España á la posesión del Brasil. Tales trazas se dieron en la discusión de este de-



recho, que ambas naciones, España y Portugal, lo sometieron al arbitrio del Papa, quien poco experto en la ciencia geográfica, resolvió de plano, trazando una línea ó meridiano que debía servir como divisoria entre las colonias de ambas naciones.

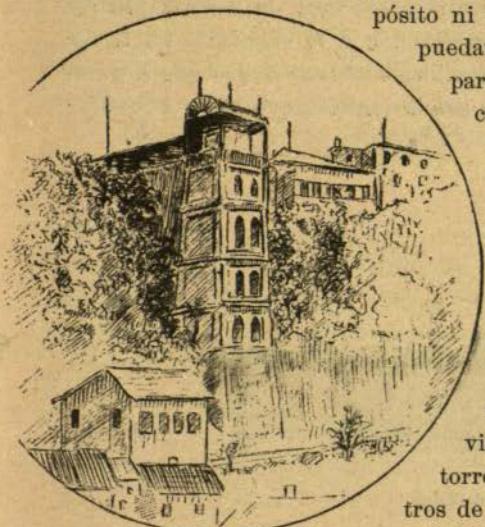
Aun aceptado este fallo, el Brasil correspondía á España; pero los cosmógrafos é hidrógrafos portugueses supieron lo bastante para dejar á sus rivales sin lo que les pertenecía antes y después del arbitraje de Su Santidad.

Si, como creen algunos, el descubrimiento y colonización de América fué causa de la ruina de España, no debemos lamentar que haya llevado Portugal un pedazo de ese nuevo mundo, que resultó más grande de lo que fuera de desear.

Estamos en la hermosa Bahía de Todos los Santos, y á pesar de ser la segunda población del Brasil, no es punto á propósito ni recomendable para que los buques puedan provistarse de los víveres precisos para continuar el viaje, porque hay pocos elementos, y en general muy caros, faltando las hortalizas y legumbres, tan convenientes para los primeros días de navegación.

La ciudad se halla perfectamente situada en la colina N. que forma la bahía, á la cual facilita el acceso ó subida un ascensor mecánico, que funciona y trasporta diariamente, por término medio, 2.600 viajeros, al precio de 25 céntimos. La torre en que está instalado tiene 58 metros de altura y tres el espesor de los muros, siendo rápida la velocidad de traslación y debida á máquinas de vapor en combinación con acumuladores hidráulicos. La vista que desde lo alto de la torre se presenta á los ojos del espectador es verdaderamente espléndida, porque la bahía de Bahía, las islas que la constituyen y la misma ciudad, forman un panorama incomparable.

Pero aparte de esto, confieso ingenuamente que los países intertropicales no me inspiran más deseos que el de huir tan luego arribo á ellos, y creo que la generalidad de los europeos deben sentir igual afán. Es muy cierto que son países en los cuales el hombre no necesita trabajar duramente para procurarse la existencia; es cierto que no le hace falta resguardarse del frío, terrible enemigo del hombre, ni éste para su alimentación necesita la cantidad y calidad que exigen los climas menos ardorosos; pero

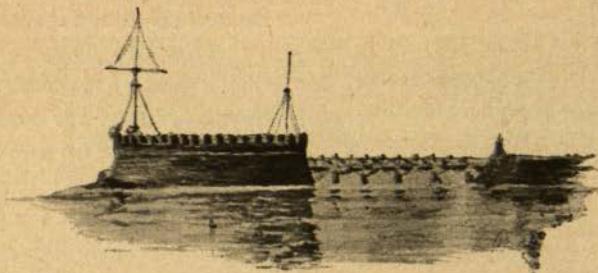


Ascensor.

todo puede perdonarse ante el aplastante calor de la costa del Brasil, cuando no sopla la brisa, y sobre todo ante el temor que inspira la fiebre amarilla.

Y á propósito de esto, permítaseme referir el sucedido siguiente:

Estábamos fondeados dentro de la hermosa bahía de Bahía, próximos á la fortaleza San Pedro, cuando ya terminadas las faenas de amarre, resguardábamos la cubierta por toldos, á fin de sustraernos al calor asfixiante que se dejaba sentir, y se repartía un refresco de Capitán á paje. Dejó oír el castillo inmediato un cañonazo, que no llamó nuestra atención; dos minutos después, un segundo disparo con bala nos hizo creer que hacían ejercicio al blanco, si bien el proyectil pasó cerca de nuestra proa; y cuando aun no habíamos hallado explicación á lo sucedido, un tercer disparo hizo rebotar una bala más próxima á nuestro buque que la anterior, y casi casi en el tajamar de una goleta inglesa, que venía á fondear entre nosotros y la ciudadela.



Fuerte de Bahía.

¿ Motivo de tales disparos ? Pues sencillamente lo que voy á decir :

En la bahía había un buque pequeño que, por medio de una señal hecha con banderas, preguntaba: «;De dónde viene usted?» Lo general es que nadie se fije en tales banderas, ni que sepa lo que dicen, ni á quién se dirige la pregunta, y al suceder esto, ¡adiós garantías de paz amistosa! El castillo de tierra, no el buque, empieza á tiros con el barco entrante hasta obligarle á fondear. ¡Tal es el rigor que hay en el Brasil cuando se trata de conservar la salud pública!.....

Decía que pudo provocar este lance un conflicto internacional, porque casualmente el periódico de la localidad *Jornal de Notícias*, correspondiente al día anterior de nuestra llegada, daba la noticia siguiente:

«..... O marquez de Vega d'Armijo, Ministro dos Negocios Extranjeiros,

telegraphou á legação de Hespanha no Brazil que lhe respondeu ter o marechal Floriano Peixoto, Presidente da Republica, ordenado inquerito a respeito dos factos denunciados.

»A legação hespanhola recebeu tamben ordem de reclamar a reparação e indemnisação, e como até agora não tivesse respondido, o marquez de Vega d'Armijo dirigiu-se hoje ao Ministro do Brazil, o Sr. Francisco Cunha, insistindo por prompta reparação.

»O Sr. Francisco Cunha respondeu que o Brazil daría a reparação pedida somente depois do inquerito concluido si houvesse motivo para tal.»

Al ver tal recibimiento, bien pudimos sospechar por un momento que los tiros eran una demostración del no muy buen estado de relaciones existentes entre España y el Brasil, y viendo que cañoneaban, cañonear también, hasta que el Jefe de Sanidad aclarase el error.

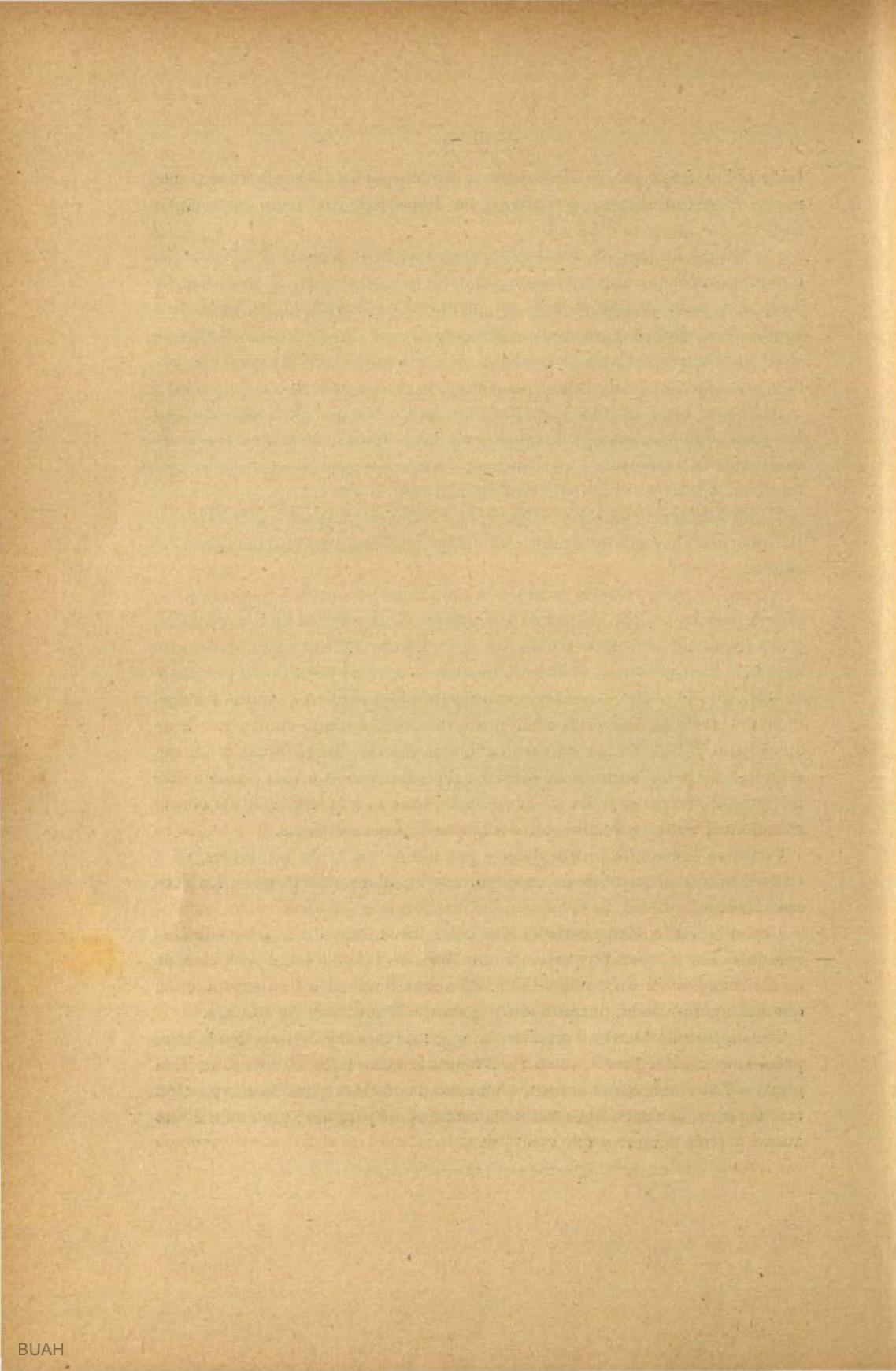
Es un hecho que no debe echarse en olvido por nuestros Ministros de la Gobernación, cuando tengan que tomar medidas preventivas contra el cólera.

A parte de esto, es decir, y dejando á un lado mi opinión respecto á los climas cálidos, en los que suele ser endémica la terrible fiebre amarilla, y asimismo mi concepto acerca de la exuberante vegetación que tanto agrada á otras personas, el Brasil, bien en la forma actual de República ó en otra que le plazca asignarse para su gobierno, es un país que no desdice del resto de aquellas naciones que constituyen el continente Suramericano. En él, la agricultura es hoy la base de su riqueza, y su comercio, que hace cuarenta años estaba representado por una cifra de 250 millones de francos, se ha cuadruplicado, gracias á la facilidad de comunicaciones, tanto en ferrocarriles como en líneas marítimas.

Cuanto á la riqueza propia de este país, como es la de minerales, raya en lo fabuloso el importe de lo exportado en diamantes durante los últimos años.

Recientemente, casi puede decirse ayer, las minas de la Chopada fueron descubiertas por un pastor el año 1844, formándose en poco tiempo en su inmediación un pueblo de 25.000 almas dedicadas á su explotación, que dió un resultado, durante cinco años, de 40 millones de francos.

Pero á fuer de hombre verídico, lo que más admiro de este, hasta hace poco, Imperio del Brasil, es su río Amazonas con sus 1.300 leguas de longitud y 7.000 con los afluentes, distancias accesibles para la navegación con vapores, lo cual ofrece ventajas asombrosas para la explotación de las vastas y ricas comarcas que atraviesa.



## CAPÍTULO VI.

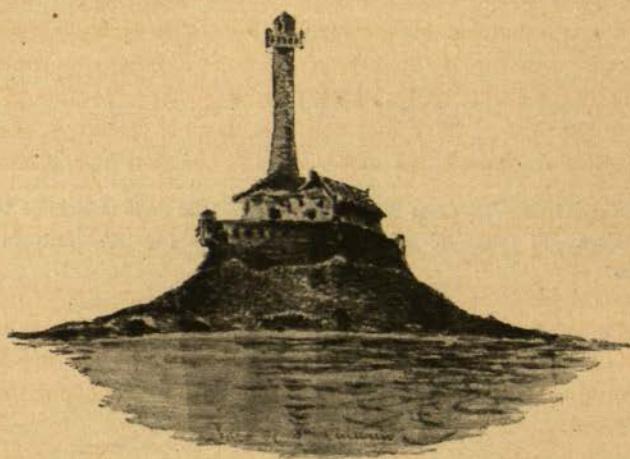
De América á Africa.—La costa del Brasil.—El espíritu de la dotación á bordo.—La colonia Glass.—El juego del gallito.—Otros entretenimientos.—Entrada en Bahía de Tablas.



N las instrucciones de viaje se me recomendaba estar el menos tiempo posible en cualesquiera de los puertos de esta costa, en que hiciese escala, temiendo, como es de temer, que la fiebre amarilla pueda atacar á una dotación como la de este buque, compuesta en su mayor parte de jóvenes que no habían salido jamás de nuestro clima templado y benigno.

Y tanta importancia dí á la recomendación, que aprovechando el día siguiente de nuestra llegada para refrescar víveres, y para que los Oficiales y Guardias Marinas visitasen con determinadas precauciones la ciudad y pequeño arsenal, estuvimos en disposición de continuar el viaje á las nueve de la noche, hora en que dimos la vela, aprovechando la suave brisa que nos permitió franquearnos de las tierras próximas, consiguiendo á media noche estar fuera de todo peligro. Llevando por guía el faro de San Salvador, navegamos hasta perderlo por la popa, hallándonos en la próxima amanecida solos, completamente solos en medio de la monótona mar, limitada por el límpido horizonte y esa gran cúspide de transparencia y altura infinita, cuando existe carencia absoluta de nubes y celajes.

Ahora empezaban las lamentaciones: todos decíamos: ¡ojalá no hubiéramos hecho esta escala, donde no encontramos noticias de nuestras familias ni nada bueno y barato para refrescar los víveres, teniendo, en cambio, que hacer ahora una derrota que retrasará el viaje, lo menos diez días!



Faro de San Antonio.

La costa del Brasil es pegajosa: el buque que se arrima á ella con dificultad logra alejarse, porque los vientos son contrarios á tal fin, y por consiguiente, no permiten tampoco ir hacia el E., si no es separándose bastante hacia el S., á fin de encontrar en latitudes más altas vientos variables de O., que permitan navegar en dirección al Cabo de Buena Esperanza, si es éste el punto objeto del viaje, como nos sucedía á nosotros.

Huir desde Bahía, región tropical, hasta las latitudes templadas propias de vientos variables, fué trabajo de diez días, tiempo durante el cual, perfiladas las velas cuanto permiten las reglas náuticas, se procuró ir lo más pronto posible hacia el viento, á lo cual llaman los marinos barloventear, problema importantísimo en determinadas navegaciones, puesto que implica el mover un buque sin otro motor que el viento, en la dirección de éste. Ir contra el viento, ó bien ir á barlovento con un buque de vela, representa un trabajo improbo y una pérdida de tiempo lastimosa en el siglo del vapor.

Han transcurrido días y días sin que el barómetro, ese inseparable compañero del marino, hiciese el menor movimiento indicando alteración en la atmósfera; hoy como ayer, y mañana seguramente como hoy, el mismo estado de la mar; los horizontes y cielo presentan las variantes propias de las distintas horas del día. La vida se haría insopportable á bordo si en todo buque mercante ó de guerra no cuidasen sus capitanes de combatir la ociosidad de sus subordinados por medio de trabajos variados y continuos.

Es éste, sin duda, uno de los grandes escollos morales que suelen constituir conflictos en las dilatadas navegaciones. Sostener levantado el espíritu de una dotación de 200 ó más hombres, después de cien ó más días de mar, no es cuestión baladí, por más que así lo juzguen los que no han navegado.

Conspiran contra este fin todas aquellas múltiples causas que afectan el estado moral del hombre.

En primer lugar, cuando la dotación se compone de gente joven que deja por primera vez la patria, se apodera de ellos con facilidad esa especie de nostalgia ó tristeza, que es consecuencia del recuerdo que despierta á cada momento la perdida del bien que se deja y de la monotonía que caracteriza la vida en buque de vela y en pleno Océano.

Si desgraciadamente la salud no es perfecta, dos ó más enfermos bastan para determinar una depresión moral entre cientos de compañeros. Es difícil sustraer de la vista de los demás los enfermos á bordo, y si pena produce en todo buen corazón el espectáculo de uno ó más hombres faltos de salud, cuando esto ocurre en un buque donde todo conspira contra la tranquilidad é higiene que exige su cuidado, no hay quien deje de sentirse abatido y de ansiar verse en tierra cuanto antes.

La alimentación, así como las fatigas propias del trabajo físico, pueden ser á veces causas, si no determinantes, auxiliares para la producción de conflictos morales; y ¿quién puede prever la regularidad en el trabajo ni en la alimentación en viajes cuyo éxito depende del caprichoso viento?

Hay un freno, se dirá: tienen los Capitanes un moderador para las malas pasiones de sus subordinados en la rígida disciplina que es típica á todas las marinas; pero, ¡cuán equivocados viven los que creen que el rigor y severidad de las Ordenanzas basta para sostener el buen espíritu de una dotación en la mar!

Como autoridad indiscutible para este caso, citaré parte de las notables instrucciones que el capitán de fragata Malaspina daba al segundo Jefe de la expedición antes de emprender su famoso viaje con los buques *Atrevida* y *Descubierta*.

Decía así: «Dejando aparte la disparidad de carácter del español con el francés septentrional ó el inglés, se deja ver que en esta clase de expediciones, los que nos han precedido siempre han dado la preferencia al cariño sobre el rigor, han tolerado más bien que la disciplina militar sufriese graves ultrajes, que no truncar aquella grata armonía del súbdito con el Jefe, que hace suaves los mismos sufrimientos y suministra fuerzas y vigor para que una sociedad de pocos se alcance á sí misma y saque de los mismos peligros de que está rodeada, nueva seguridad para su mejor conservación. El ejemplo de los Oficiales era la única arma en los buques del capitán Cook, para persuadir á los marineros á comer cosas, sanas, sí, pero asquerosas.....

»Así es mi ánimo en esta parte, que la razón y la uniformidad sean las armas siempre preferidas al rigor militar, y que éste sólo se emplee agotados ya todos los demás medios para el buen orden de la sociedad y el buen éxito de la empresa.

»Miro, no obstante, el rigor militar como cosa bien diferente de la disciplina militar, y seré tan exacto en dar á ésta cotidianamente el útil lugar que se merece, como resistente y aun opuesto á sentar el ejemplo aun más suave del primero.»

Se dirá que son instrucciones de fin del siglo anterior; y es cierto que hace cien años próximamente fueron dictadas; pero entonces, como ahora, el rigor propio de los buques militares no debe predominar en la disciplina y subordinación más convenientes para determinados buques mientras desempeñan comisiones especiales.

Con una disciplina exagerada, quizás no se cometan determinadas faltas ó delitos; pero en viajes largos, la tensión de espíritu de los subordinados es distinta de la que sería en otras condiciones, y se corren dos graves riesgos si se usa del rigor: que los marineros trabajen sin fe ni entusiasmo, y, lo que es peor, que al llegar á un punto extranjero se presente el terrible dilema de prohibir bajar á tierra á quienes por todos conceptos lo precisan, ó afrontar las consecuencias funestas de una deserción general, determinación muy propia en el carácter aventurero de nuestros compatriotas.

Felizmente hasta hoy en la *Nautilus*, el ánimo, espíritu ó estado moral de su dotación, nada deja que desear. Vese á todos trabajar llenos de buen deseo, alegres y contentos; bailan, juegan y cantan en las horas que el régimen de á bordo deja libres para esta clase de expansiones; pero, no obstante esto, el viaje es largo y la navegación, á pesar de las detenciones que pueden hacerse en distintos puntos, no ofrece alicientes para todo aquel

que en país extraño carece de medios para darse á entender, y de ese elemento que ablanda los corazones, el dinero. Por consiguiente, feliz será el viaje si termina volviendo á España toda su dotación, conservando la animación y alegría que hoy predomina en ella.

Después de veinte días quiso el cielo que dejásemos de ceñir ó barloventear; el barómetro y psicronómetro indicaron que una revolución atmosférica se venía encima, y así sucedió. Algunas horas después soplaban el NE., obscureciendo cielo y horizontes, lo cual no es de extrañar si se tiene en cuenta que en esta parte del mundo, ó sea en el hemisferio Sur, los NE. equivalen á los SO. de España y sus inmediaciones.

Del NE. fué cambiando al N., NO., O. y SO., apretando en fuerza y levantando la mar consiguiente. Era el primer pequeño temporal (tiempo llaman los marinos) que sufría la *Nautilus* desde su salida de España, y todos anhelábamos ver cómo se portaba el gallardo clipper luchando con mar y vientos duros.

El tiempo (frase marítima) no mereció los honores de temporal; duró sólo treinta horas, y el viento no alcanzó mayor calificativo que el de duro. No produjo la menor avería en cosa y persona, y sirvió, en cambio, para adelantar 300 millas en su derrota á la *Nautilus*, y acreditarla á los ojos de sus tripulantes como valiente á la escota y no tormentoso al correr en popa y con vientos largos.

Volvimos otra vez á disfrutar de un cielo claro y transparente, de una mar bella y vientos bonancibles, no muy favorables al rumbo que queríamos seguir.

Como consecuencia de esto, se atravesó en nuestro camino el grupo de tres islas, que en medio del inmenso Atlántico del Sur forman la Inaccesible y Niphtingale, ambas, como el nombre de una de ellas indica, sólo accesibles á las aves, focas, leones y elefantes marinos que las abordan, sin que el ser privilegiado, llamado hombre, perturbe su vida; y la tercera, denominada Tristán de Acunha, que es la mayor, accesible sólo por un punto de sus escarpadas costas, inmediato al cual establecieron los ingleses, mientras permaneció prisionero Napoleón en Santa Elena, un destacamento militar, que levantaron cuando desapareció con la muerte del coloso la causa que motivara la instalación de este nuevo punto estratégico.

Cuentan las crónicas, y nada hace creer lo contrario, que al evacuar los ingleses esta isla, quiso quedarse en Tristán de Acunha el cabo Glass con su mujer y dos marineros, como únicos habitantes de aquella verdadera isla; y dicen más los datos ó noticias que desde entonces corren como

verídicos entre los navegantes. Dicen que el cabo Glass no falleció hasta el año 1853, residiendo treinta y cinco años en la isla, en el cual tiempo tuvo y logró ver vivos siete hijos y ocho hijas, los cuales, en unión de los dos marineros y alguno que otro naufrago allí salvado, se multiplicaron tan prodigiosamente, que muy pocos años después de haber dejado este mundo el fundador de la tribu, Glass, alcanzaba ésta el respetable número de 85 individuos.

Realmente la colonia Glass despierta en todo navegante que pasa cerca de estas islas, el deseo de conocer sus costumbres y modo de pensar; pues aislados por completo del mundo habitado, y conociendo, como deben conocer por reciente tradición, los adelantos propios de los pueblos civilizados, se hallan en condiciones dignas de estudio.

La generación anterior, la fundadora, había dicho á la de hoy: «Allá, a través de esa mar, lejos, muy lejos, hay unas islas inmensas, en su mayor parte susceptibles de ser habitadas y cultivadas por el hombre; éste vive en grandes agrupaciones, que forman pueblos mil y mil veces más grandes que estas barracas donde nos cobijamos.

» Entre esos hombres se desarrollan pasiones que son castigadas y correjidas por leyes que ellos mismos discuten y juran obedecer. Allí sienten necesidades que no todos pueden satisfacer; conocen placeres que constituyen grandes satisfacciones; unos trabajan más de lo que pueden y logran escasamente lo preciso para vivir, y, en cambio, otros poseen mucho más de lo que necesitan y se sienten hastiados por el goce casi continuo.»

Esto seguramente habrán dicho el Adán y Eva de este paraíso á los habitantes que hoy forman este pequeño pueblo, y, no obstante el limitado horizonte de sus aspiraciones, ellos deben considerarse felices cuando no aprovechan la primera ocasión que se les presenta para huir de una isla altamente montuosa, de costas inabordables y con sólo una reducidísima extensión susceptible de ser cultivada.

Si la mar niega á estos insulares un pequeño puerto, ría ó ensenada para operar como pescadores, y por negarles, hasta les ha negado sitio á propósito para que fondeen con relativa seguridad los buques que deseen comunicar con ellos, ¿qué pueden esperar en ese cálculo de ambición noble que impulsa la vida de todo ser racional? Nada; nada más que vegetar, contemplando el grandioso y continuo movimiento que en el espacio infinito traen los soles y sus acompañantes.

Confieso en verdad que sentí deseos vehementes de pasar algunas horas al lado de los descendientes de Glass, y, por la tarde, antes de llegar á la altura de Tristán de Acunha, se dispuso lo conveniente para enviar á

tierra dos botes, mientras el buque se aguantaba bordeando á prudente distancia de la costa, por ser ésta en extremo peligrosa para los buques de vela.

Hubo voluntarios más de los precisos para la próxima expedición; y en aquella noche, por cierto un tanto obscura y tormentosa, los más entusiastas por aventuras dieron rienda suelta á la loca de la casa y se creyeron ya de regreso á bordo trayendo como trofeo de su expedición un colmillo de elefante marino, cazado y descuartizado en pocos momentos; otro menos exaltado se contentaba con adquirir, á cambio de unos pantalones y un trago de ron, dos ó más pieles de foca; los gastrónomos buscaban el mejor condimento para las perdices negras, cabras y cerdos que abundan en aquellos riscos; los de espíritu novelesco reconstruían el diálogo sostenido en presencia del personaje misterioso, del español que, según aseguraba un oficial de la marina francesa, había sido visto el año anterior solo, en la *Nightingale*, sin querer aceptar la protección que se le había ofrecido.

Un español cual otro Robinsón, ¡qué encanto! ;cómo había arribado allí? Sería sin duda algún naufrago, como naufragos eran los dos alemanes que en el año 1874 recogió de la Inaccesible el buque de guerra inglés *Challenger*, naufragos que allí habían vivido durante treinta meses sufriendo calamidades inenarrables.

El hombre propone y Dios dispone. Todo estaba perfectamente combinado: amanecida frente á la costa NO. de Tristán, buque en facha, mientras los botes van al agua con gente y provisiones necesarias á su expedición; las señales hechas á bordo son interpretadas amistosamente por los hijos de Glass, á quienes se ve dirigirse al único punto donde puede abordarse la tierra.

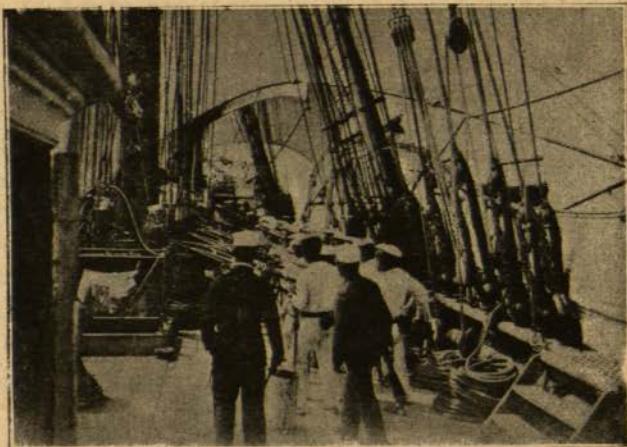
Y á pesar de estos cálculos basados en las noticias que dan los derroteros españoles y extranjeros, la fatalidad en forma de viento fresco y agua menuda dispuso que la *Nautilus*, en la mañana del siguiente día, se hallase á más de 100 millas al E. de Tristán de Acunha, acariciando sus tripulantes, y yo entre ellos, la grata esperanza de volver á estas islas en otra ocasión, tal vez después de atravesar el Índico y Pacífico, cuando haya que navegar nuevamente en este Océano cuyas olas llegan hasta las costas de nuestra España.

Han transcurrido tres semanas desde nuestra salida del Brasil, y de las 4.000 millas que debemos navegar para llegar á ese extremo de Africa llamado Cabo de Buena Esperanza, sólo hemos recorrido 3.000. Quedan, pues, 1.000; pero ese pico, según la expresión de un contramaestre, no es

pico: es la cola que nos queda por desollar, refiriéndose sin duda á que es el pedazo de camino donde son más frecuentes los temporales de proa, puesto que por algo los primeros portugueses que á él llegaron al volver grúpas, decían:

—Ese, ése es el cabo das Tormentas.

Ocho días seguidos, sin interrupción alguna, en medio del Océano en buque de vela, sin más viento que alguna brisa perdida, es cosa que pone á prueba la paciencia de un santo. ¡Cuidado con encontrarse donde uno menos lo espera con ocho ó diez días de calma! Así sucedió á la *Nautilus*; no en las inmediaciones del Ecuador ni de los trópicos, sino en 37° de latitud S., en plena zona templada, pasó ocho días haciendo pinitos como si no supiera andar.



Ejercicio militar.

Una mañana dispuse echar los botes al agua y que la dotación se ejercitase en remar. Como consecuencia de esto hubo regatas. Los Guardias Marinas y Oficiales tripularon las dos embarcaciones de más andar y lucharon en primer término; después hicieron lo mismo los jóvenes aprendices navales, y, últimamente los marineros, despertando estas luchas el estímulo y alborozo que es consiguiente en tales casos.

Otros días de calma se aprovecharon en aquellos ejercicios de instrucción militar y marinera propios de la estancia en puerto; es decir, que su-

primida la vista de tierra, por lo demás todo hacía creer que estábamos en tranquilo y abrigado puerto.

El 2 de Febrero, la Candelaria, fué de descanso á bordo. Como día festivo se dispuso para la marinería una serie de juegos gimnásticos con premios para los vencedores.

Describir aquí algunas de estas luchas ó juegos, sería punto menos que imposible, por la variedad de accidentes que de continuo producían las dificultades del *sport* combinadas con las que son propias á la cubierta de buque que se balancea.

Yo de mí sé decir que me reí muy de veras viendo la carrera de gallos.

Sentados en línea de babor á estribor se colocaban varios marineros trabados brazos y piernas por medio de un bastón y un amarre dado con un pañuelo, quedando hechos un ovillo, sin más apoyo que los pies y trasero. En esta disposición empieza la lucha para derribarse unos á otros y poder alcanzar la meta señalada por una línea á ocho metros de distancia.

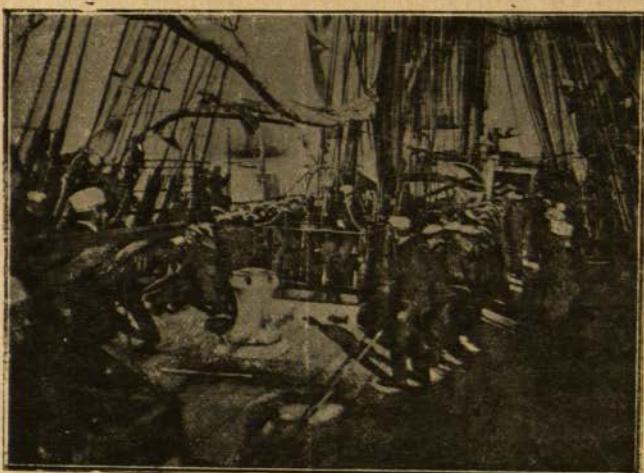
Caer, caían casi todos por efecto de los balances, pero algunos lograban adquirir la nueva posición para marchar arrastrando hasta que nuevo balance ó competidor los hacía rodar, dejándolos sin poder moverse sin auxilio extraño.

Entre otros juegos y ejercicios, hubo el llamado la gran lucha, en la que se interesaba la dotación completa del buque.

Un cable fuerte pasa por dos poleas ó retornos que distan entre sí unos seis metros, y á partir de esas poleas, en la dirección del largo del buque, se agarran las dos mitades de la dotación, una á babor y otra á estribor, para hacer el esfuerzo conveniente, á una señal dada, de arrastrar una á la otra. Como el número de hombres es siempre igual, sin más diferencia que uno ó dos que puedan estar enfermos, resulta la lucha reñidísima, dándose casos de que transcurran minutos y minutos sin que el fiel señale qué banda gana.

En la de este día no hubo duda: babor ganó á estribor dos veces seguidas, y, por lo tanto, los de la izquierda llevaron el gran premio, que fué repartido entre vencidos y vencedores por espontánea voluntad de éstos.

En los ejercicios gimnásticos y de equilibrio se vieron prodigios hechos por algunos marineros, cuya profesión les presenta constantes medios para ejercitarse y adquirir los premios valiosísimos en aquellas circunstancias, porque consistían en botellas de vinos selectos y latas contenido en conserva artículos no saboreados muchas veces por paladares de marineros.



Luchando Babor contra Estribor.

Tanto estos días, como en aquellas noches en las que los Guardias Marinas ó marineros daban sus funciones de teatro, el ambiente de á bordo cambiaba completamente.

Veíase al segundo Comandante y primer Contramaestre desarrugar su constante entrecejo para conceder de buena gana los elementos indispensables al improvisado escenario, y sabido es que, en todo buque, cuando estas dos autoridades asienten con su beneplácito y entusiasmo para la realización de un extraordinario, si éste consiste en una fiesta, seguramente tiene un éxito completo.

Había en este viaje á bordo de la *Nutilus* elementos competentísimos para arreglar en pocas horas una función de teatro á la altura de cualquier público exigente, si éste tiene en consideración que la función se verifica en un buque de guerra que flota en medio del Océano.

Los Guardias Marinas cantaron bien la conocida zarzuela en un acto, titulada *La leyenda del Monje*, y entre otras piezas de su repertorio, recordaré siempre el éxito que obtuvo el coro de doctores de *El Rey que rabió*, cuya letra habían cambiado por otra muy adecuada á los deberes de estos jóvenes á bordo.

Entre los marineros había uno que por sí solo era capaz de organizar distracciones durante todo un viaje, por largo que fuese.

Con voz y oído excelentes, cantaba bien, y su memoria, ejercitada desde

niño en teatros de aficionados, le ponía en condiciones para hacer pasar ratos muy agradables á los compañeros de proa.

Este marinero, auxiliado de otros que tocaban acordeón, guitarras, violín y gaita, formaba de vez en cuando fiestas que entretenían y regocijaban á los marineros, y eran aplaudidas y deseadas por la Plana Mayor.

¡Quién sabe si, debido á estas expansiones, no incompatibles con la más severa disciplina, se mantiene el ánimo de la dotación tan levantado y alegre como si estuviésemos navegando en las costas de España!

Yo sé decir que sentía cumplida satisfacción cuando, en las anochecidas, en esas únicas horas que el marino tiene sin ocupación, veía á todos bailar, jugar ó cantar, demostrando su alegría.

No hay calma que no tenga su fin, y la que nos hizo desesperar, obli-gándonos á parodiar la vida en puerto, terminó mediante el aviso dado por el barómetro, que descendió rápidamente.

Ya éramos felices; tuvimos pronto viento, y como preventivamente habíamos alcanzado una posición bastante al S. del puerto de recalada, por temor de que las corrientes y sudestes propios de esta región no nos permitiesen alcanzarlo sin correr el riesgo de volver atrás, nos fué fácil avisar, á la una de la madrugada del 9 de Febrero, la farola del Cabo de Buena Esperanza, situada en la extremidad del promontorio que separa las bahías de Tablas y de Simón.

Al amanecer de aquel día nos hallamos muy próximos á la costa que corre desde el cabo hasta la entrada en *Cape Town*. Sin necesidad de tocar el corneta babor y estribo de guardia, ó sea llamar á toda la dotación al puesto señalado para entrar ó salir de puerto, vi que estaban todos en cubierta, sin exceptuar los que tenían derecho á dormir hasta las seis. Tal era el deseo por conocer, viéndolo de cerca, el famoso Cabo de las Tormentas, con sus corrientes impetuosas y sus traidoras rachas ó fugadas de viento, ocasionadas por los montes que veíamos á muy corta distancia.

Y en verdad que el cuadro era digno de ser descrito por quien supiese hacerlo, sin temor de que se le tildase de apasionado, y hasta merecedor de que un pincel de pintor laureado copiase de la realidad asunto que no puede verse sinó en muy determinados parajes.

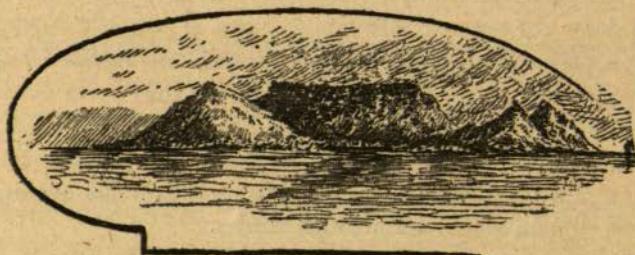
La montuosa península que forma esta extremidad del mundo, presenta una configuración especial, vista desde un buque que esté entrando en el puerto. El Monte del Diablo, así como el denominado Cabeza y Ancas del León, son de aspecto poco común, y revelan desde luego, por la especial vegetacion que cubre sus faldas, la preponderancia de los malos tiempos sobre aquella costa.

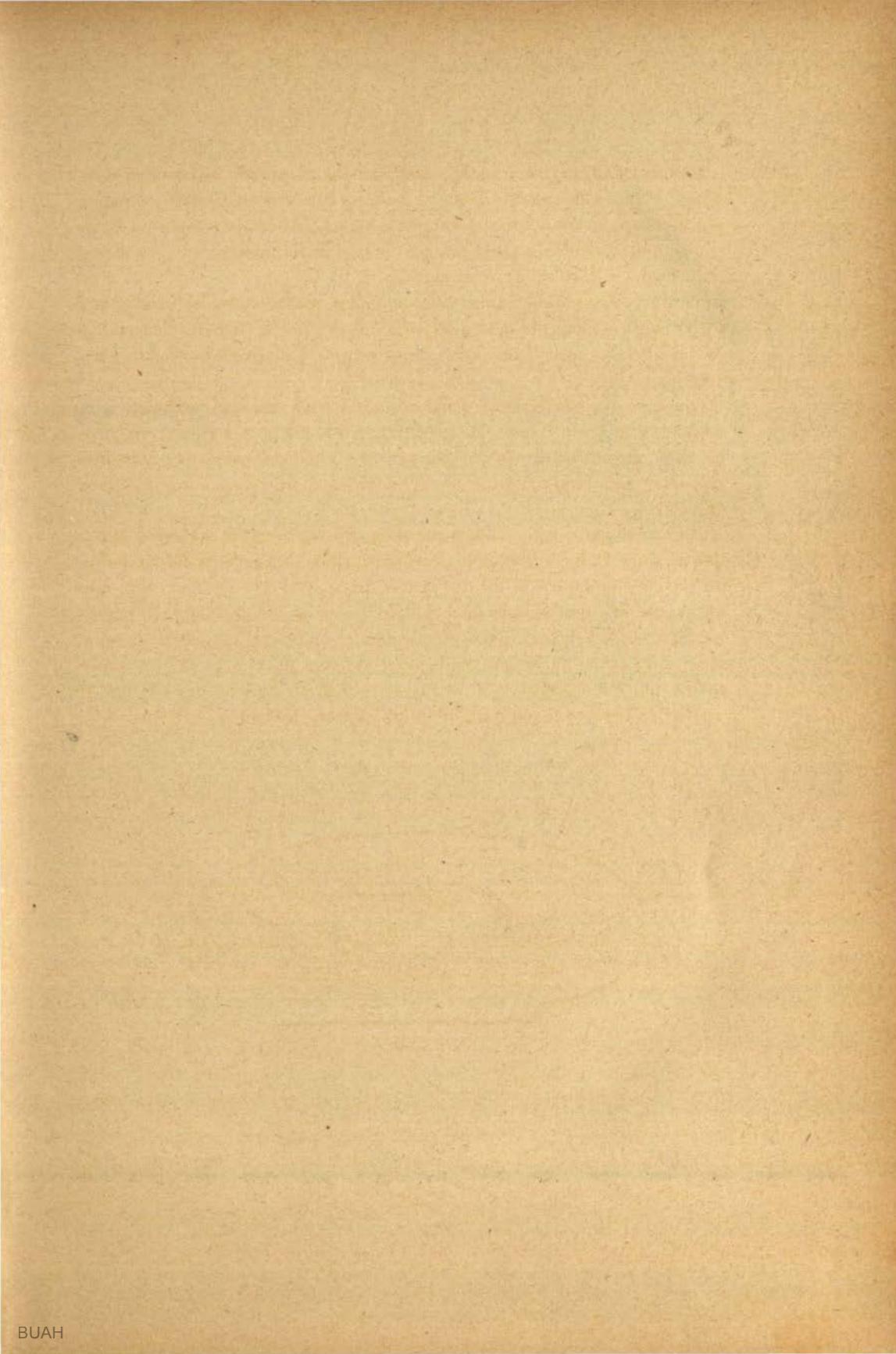
Pero lo que más llamó nuestra atención fué el aspecto del monte Tablas ó, mejor dicho, monte Mesa, que se hallaba cubierto en su parte superior por una especie de neblina ó celajería blanca, colgando por algunas gargantas ó desfiladeros, cual si fuese el mantel de la mesa donde los dioses enfurecidos repartían las tempestades.

Y digo esto, porque, aun observando las precauciones señaladas por los Derroteros, hay verdadera exposición de que las fugadas despedidas de tal mesa proporcionen una grave avería al buque que cogen atra-vesado.

Gracias á que era de día y podíamos notar en la mar que mediaba entre nosotros y la tierra la venida de la ráfaga ó racha, que algunas veces cogió al buque sin velocidad alguna; pero, así y todo, el paso de la *Nautilus* por delante de la Mesa, es de los que dejan recuerdo en cuantos pudimos apreciarlo.

Bien es cierto, y esto debo consignarlo para no crear más recelos de los que produce la lectura de los Derroteros, que nuestra entrada en Bahía de Tablas coincidió con un día crudo; pues el viento era tan duro, que un magnífico remolcador que intentó pasarnos al interior del puerto artificial, no lo consiguió hasta que mejoraron las circunstancias del tiempo, razón por la cual quedamos fondeados por fuera del rompeolas, probando todo lo que era susceptible de aguantar el ancla que teníamos en el fondo, y la cadena escogida con gran detenimiento en el Arsenal de Ferrol.



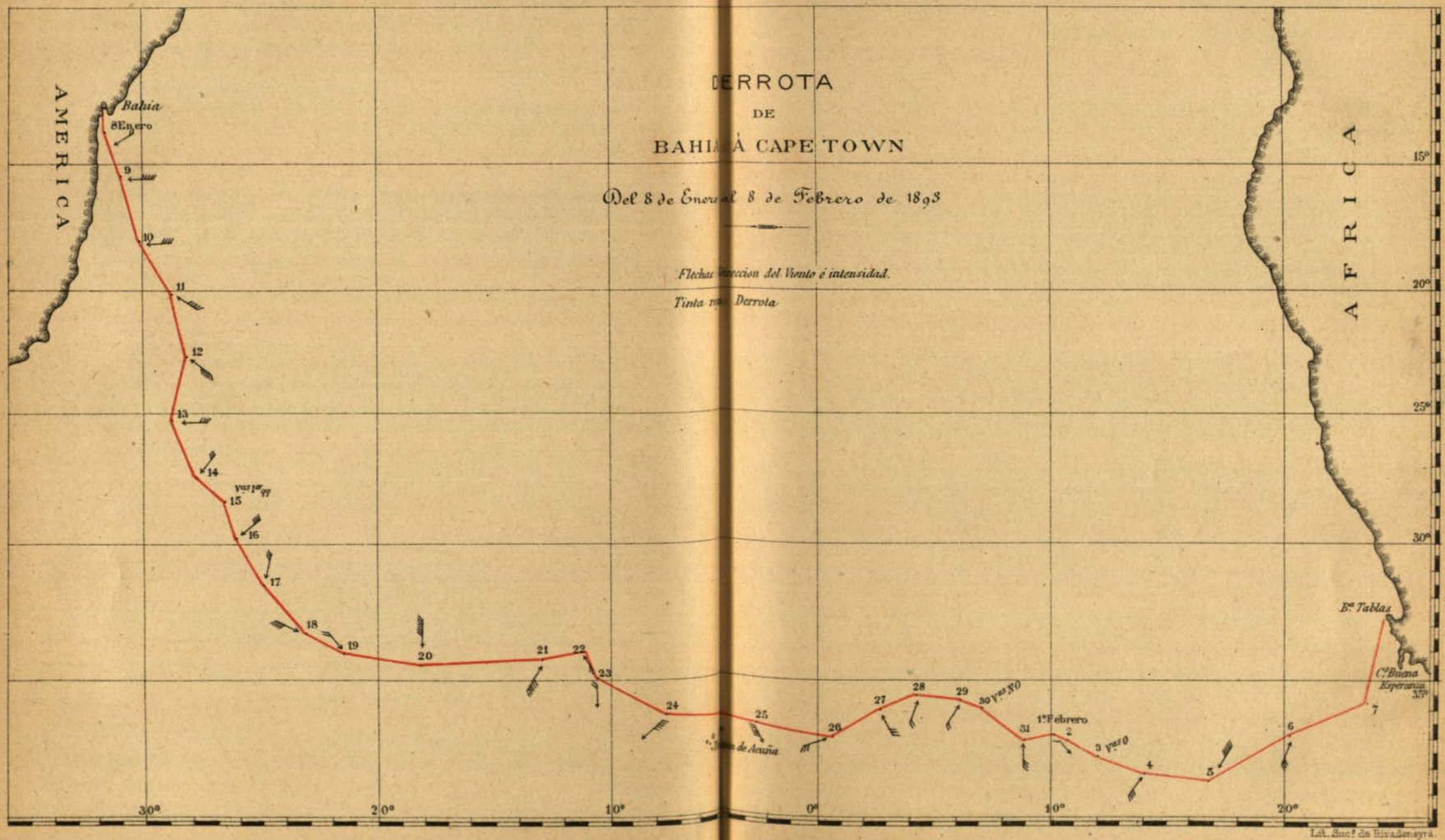


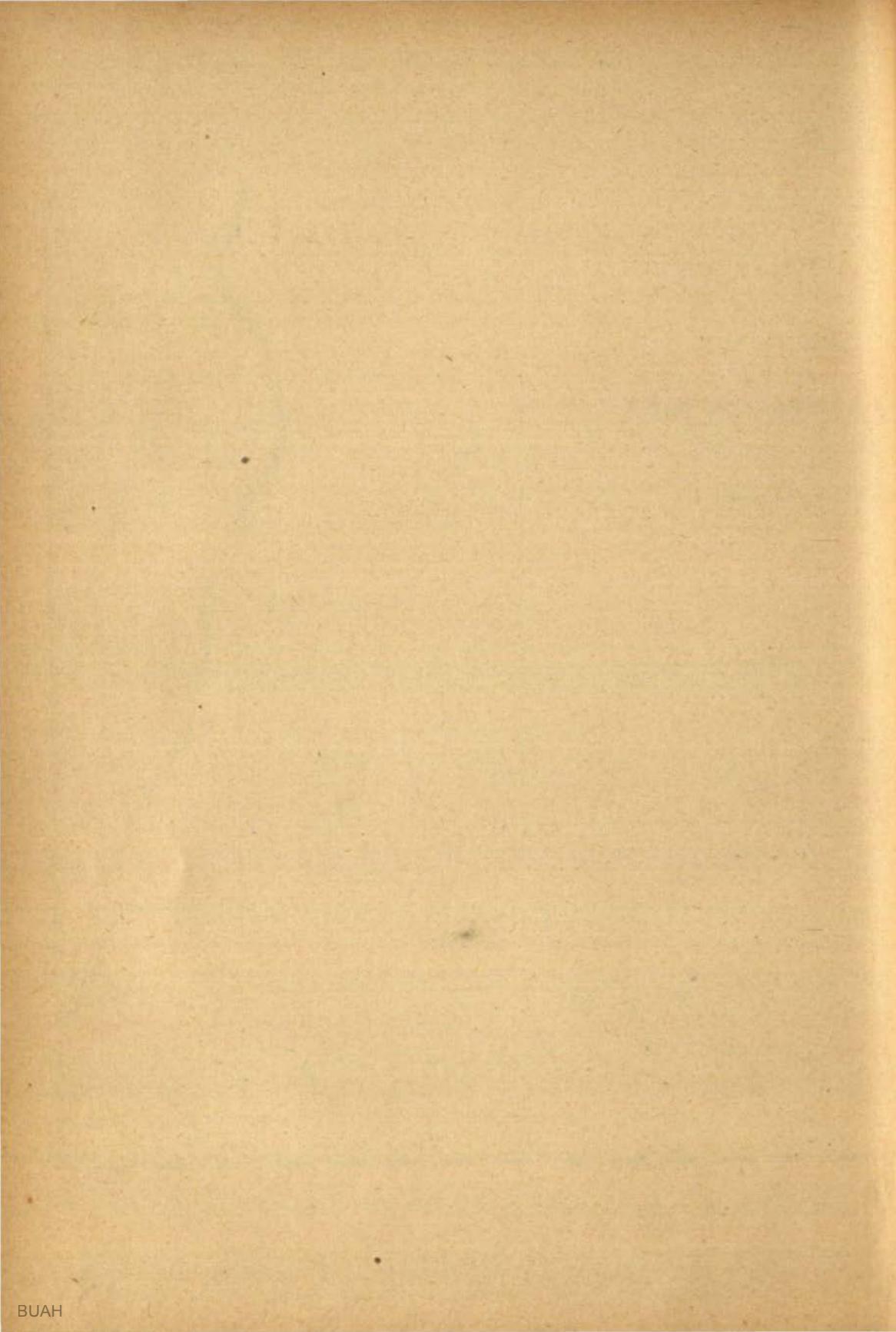
DERROTA  
DE  
BAHIA A CAPE TOWN

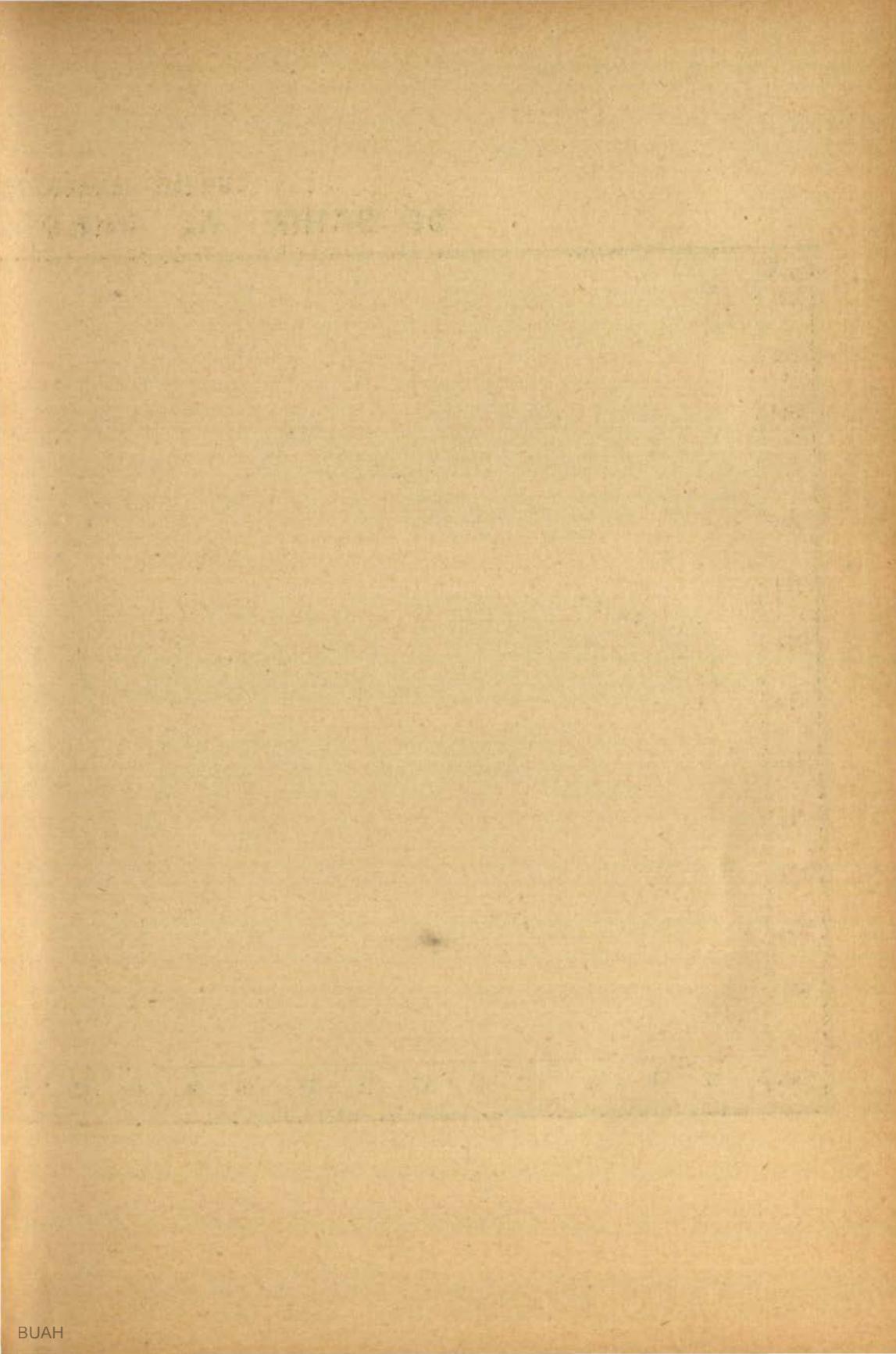
Del 8 de Enero al 8 de Febrero de 1893

Flechas dirección del Viento e intensidad.

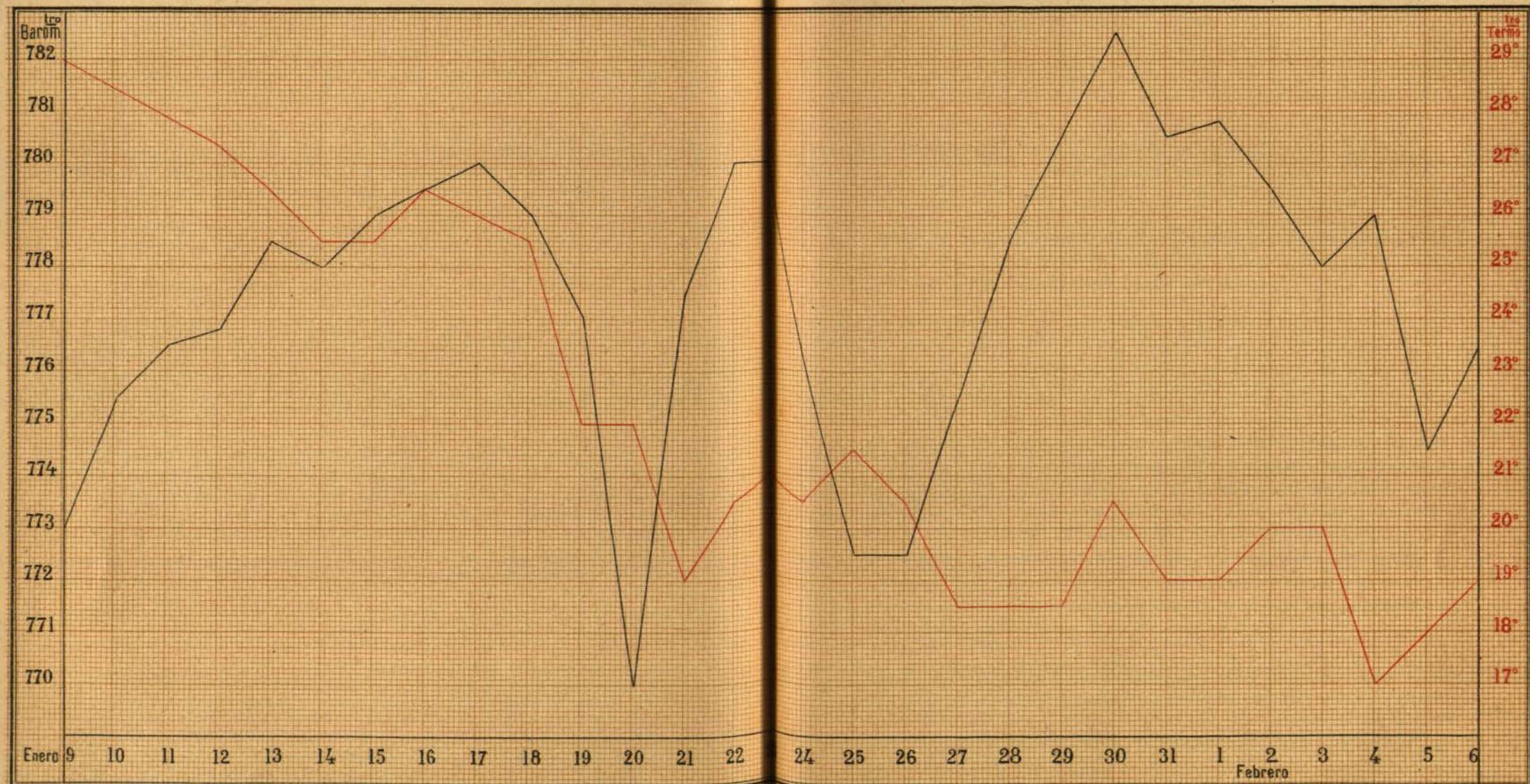
Tinta negra Derrota







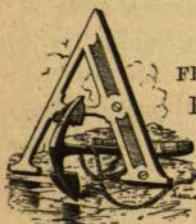
CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE BAHIA AL CABO DE BUENA ESPERANZA.





## CAPÍTULO VII.

África.—En el Cabo de Buena Esperanza.—Historia de la Colonia.—El puerto y la ciudad del Cabo.—Administración é industria.—Los campos de diamantes.—El porvenir de la Colonia.—Un español en el Cabo.—¡Oh, la patria!



FRICA, ¿será verdad que en otros tiempos estabas unida á Europa por nuestra hermosa y rica Andalucía? Yo no lo aseguro; pero quizás las generaciones futuras tengan la misma duda respecto de su metamorfosis actual; quizás duden que siendo continente africano en el año de 1869, pasase á ser isla en el año siguiente por obra y gracia de la apertura del hoy Canal de Suez, debido, no á cataclismo geológico, sino á la actividad y genio del inmortal Fernando Lesseps.

Isla es el África de hoy, porque la mar rodea todo su litoral, y sin poner pie en tierra, puede cualquier viajero salir de Tánger ó Ceuta, navegando hacia el S., como hizo Vasco de Gama, llegar al Cabo de las Tormentas, donde nos hallamos nosotros hoy, y proseguir su viaje por los mares Índico, Rojo y Mediterráneo, siempre costeando el África, hasta llegar al punto de salida; viaje que representa 28.500 kilómetros de recorrido, pues á tanto asciende el perímetro de esa Isla africana, cuya superficie es más de tres veces la de toda Europa.

¡Africa, país de los negros! ¿Será tu destino en lo futuro albergar como únicos habitantes á los emigrados europeos, que so pretexto de explo-

rar tus inmensos desiertos, destruyen y aniquilan tus actuales pobladores? Todo pudiera suceder; y pensando cueradamente, es de temer que si una sola nación lleva casi extinguida la primitiva raza en continentes é islas de gran extensión, la reduzcan pronto, entre las varias que se apresuran á tomar parte en la conquista y civilización de África, á un estado tal, que no se halle un negro para un remedio.

Indudablemente la tendencia de la época actual será muy humanitaria para algunos; pero, antójaseme á mí que es cruel y feroz. ¡Cuidado con llegar á un país y decir á sus habitantes: «Sois unos salvajes que no conocéis las ciencias y artes del día; por lo tanto, indignos de vivir aquí!.... ¡Fuera, ú os cazo, que esto lo queremos nosotros, los europeos!»

¡Cuánta maldad y qué hipocresía! Entran los misioneros so pretexto de predicarles el Evangelio, y poco después vienen los explotadores y dicen: «¡Como no podemos esclavizarlos (porque somos muy liberales), huid ó moriréis!...» Y... mueren.

Sugíérenme estas ideas el breve estudio que hice de la Colonia del Cabo de Buena Esperanza; y como, á fuer de español, siento en Gibraltar la bofetada dada por Inglaterra á mi patria, voy por vía de consuelo á exponer, de modo breve, la política que pusieron en práctica los ingleses para apoderarse de la extremidad Sur del África, y los errores graves de su gobierno, que precipitarán tal vez la independencia de esta Colonia.

Hace doscientos años, cuando Holanda era el segundo poder marítimo del mundo, ocupó y fundó la Colonia del Cabo, en la cual prosperó bajo todos conceptos, pues los holandeses han mostrado siempre condiciones muy especiales como colonizadores.

Con el transcurso del tiempo se hizo este punto de suma importancia para las naciones que tenían intereses en las Indias Orientales, puesto que no estaba abierto ni se pensaba abrir el Canal de Suez. Los ingleses buscaban un pretexto para apoderarse de la Colonia del Cabo, y creyeron hallarlo en el conflicto europeo que produjo la Revolución francesa.

Bastó que Holanda se viera complicada con Francia para que Inglaterra tomase posesión del Cabo; y aun cuando en la paz de Amiens se convino que fuese devuelta la Colonia, no tardaron mucho los ingleses, bajo pretextos más frívolos aún, en apoderarse nuevamente de ella y expulsar de una vez y para siempre á los representantes del Gobierno holandés.

No contentos con la usurpación, pretextando combatir la esclavitud, desarrollaron una guerra á muerte á los holandeses aquí establecidos, conocidos por el nombre de Boers; guerra inicua que les obligó á remo-

tarse al interior, huyendo y dejando todos sus intereses en poder de los que se llamaban defensores de la raza negra.

Como puede suponerse, los Boers ú holandeses del Cabo tenían con esto motivos justificados para odiar á los que, sin más derecho que la fuerza, les habían despojado de sus haciendas, obligándoles á internarse y emigrar entre los cafres, zulús y hotentotes.

Un nuevo é inicuo desacato de los ingleses dió motivo á que estallase el odio reconcentrado, no sólo en el corazón de todo Boer, sino también en el de muchos nativos, más amigos de los Boers, que se dedicaban á cultivar el suelo, que de los ingleses, explotadores de otras industrias.

Al descubrirse los campos de diamantes en terrenos que no pertenecían á los ingleses, la ambición y avaricia de éstos no tuvieron límites; y con el pretexto baladí de proteger á Waterboer, cometieron agresiones terribles para apoderarse de las minas, dando lugar á que el imparcial escritor contemporáneo J. A. Froude se exprese en los términos siguientes: «The Dutch were expelled. They did not resist, but they yielded under protest to superior force, and from that day no Boer in South Africa has been able to trust to English promises. The manner in which we acted, or allowed our representatives to act, was insolent in its cynicism...» «Los holandeses fueron expulsados. No resistieron; cedieron, protestando, ante la superioridad del número, y desde aquel día ningún Boer en el África del Sur ha podido confiar en promesas de ingleses. Nuestra manera de proceder, ó la manera de proceder consentida á nuestros representantes, fué insolente en su cinismo...»

Este proceder, tan valientemente criticado por J. A. Froude en su reciente obra titulada *Oceana or England and her Colonies*, dió lugar á las guerras que tan caras costaron á los ingleses, y dejaron su honor malparado después del convenio motivado por el desastre de *Majuba Hill*, donde murió Sir George Colley.

Actualmente es gobernador de las posesiones inglesas en el Cabo de Buena Esperanza Sir H. B. Loch, investido con los amplios poderes que concede al cargo la Constitución de la Colonia. Basta conocer sus antecedentes como respetable hombre público en Inglaterra, para comprender toda la importancia que dicho cargo tiene al nombrar para su desempeño á un hombre de tanta talla política y de tan especiales conocimientos en los asuntos coloniales.

Desde el año 1835, y sobre todo desde el de 1853, dejó de ser gobernada la Colonia por ese sistema absurdo que hace depender todo el régimen de administración de un Ministerio situado al otro lado del Océano. Puede

decirse que en la última mitad de este siglo la Colonia del Cabo se halla gobernada por el sistema autonómico, dentro del cual la Corona sólo se reserva el derecho de elegir el Gobernador general, que ha de administrar á aquélla bajo un régimen perfectamente constitucional, con su Cuerpo legislativo y sus Ministros, elegidos entre la mayoría de la Asamblea, sin que la Corona tenga sinó muy contados derechos para intervenir en el gobierno y administración de éstas ya vastísimas posesiones.

Sólo así se conciben los resultados asombrosos que Europa entera admira en el sistema colonizador de Inglaterra, pues cuando para otras naciones han sido las colonias origen de grandes gastos, no se explica bien cómo ésta puede sostener por sí sola las suyas, cuya extensión es inmensa.

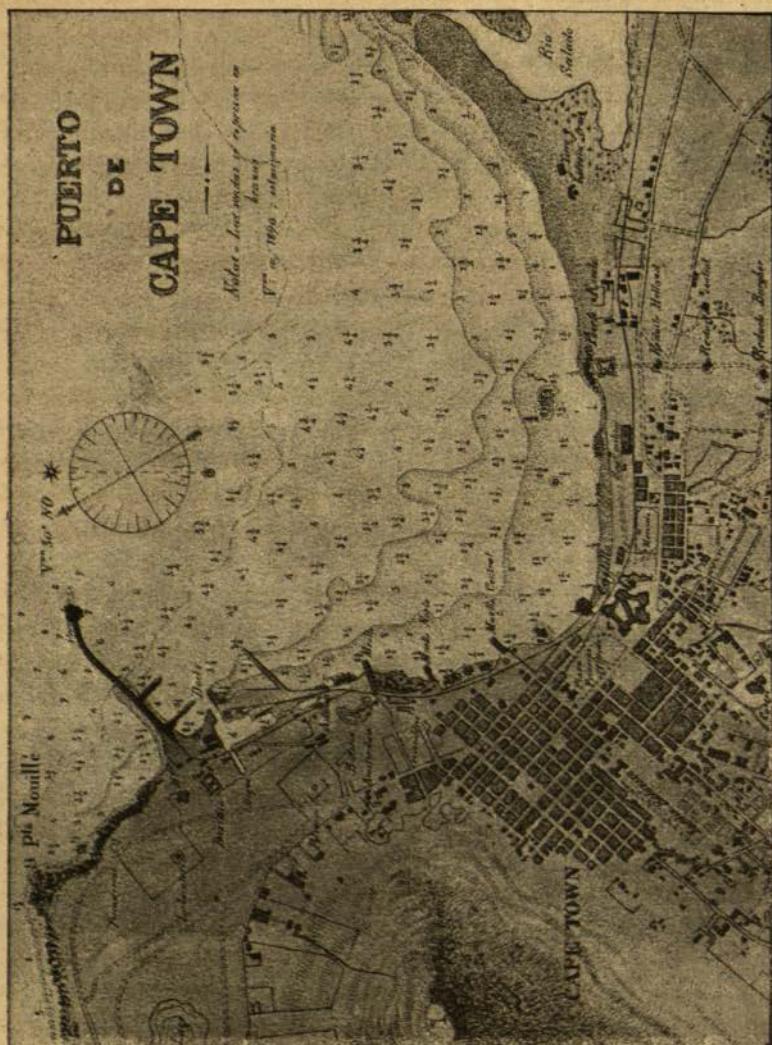
Si se estudia desde este punto de vista económico el sistema seguido por Inglaterra en África, obsérvase que prestó á esta Colonia su apoyo, es decir, sus fuerzas militares por mar y tierra, cuando creyó conveniente anexionar un nuevo pedazo de este territorio, y asimismo le dió hombres y leyes que sirviesen para desarrollar su riqueza bajo el cálculo que más conviniera á sus miras ulteriores.

Es realmente digno de detenido estudio el sistema seguido por los ingleses en esta parte del África, donde, á pesar de sus esfuerzos, siempre tendrán por enemigos terribles á todos aquellos descendientes de los huguenotes y holandeses que, á manera de tribu nómada, van explorando y colonizando el país para que los ingleses los despojen de él bajo pretextos que jamás faltan al que tiene el derecho de la fuerza.

¡La perseverancia! He aquí uno de los grandes secretos que, á mi entender, distingue al pueblo inglés del resto de la humanidad.

Ciento cincuenta años estuvieron los holandeses en la ciudad del Cabo, situada en la bahía de Tablas (ó de la Mesa, como debiéramos traducir los españoles), sin lograr que este fondeadero ofreciese abrigo á los buques que buscaban modo de remediar sus averías y de efectuar las operaciones comerciales. Hicieron distintas tentativas, y los temporales se encargaron de derribar en un día el trabajo de un año.

Bajo el gobierno inglés, la Colonia del Cabo logró lo que todos creían imposible: tener un puerto artificial de refugio y comercial á la vez, capaz de competir con el mejor de Europa. Es verdad que ha costado dos millones de libras esterlinas, y es cierto también que en más de una ocasión la mar puso á prueba la constancia de los encargados de tan atrevida obra; pero ya hoy puede asegurarse que el rompeolas, de 4.000 pies de largo, está firme y ampara la entrada en los docks ó dársenas que á su abrigo se for-



maron, donde con toda seguridad puede cualquier clase de buque remendar sus averías y efectuar toda clase de operaciones de carga y descarga.

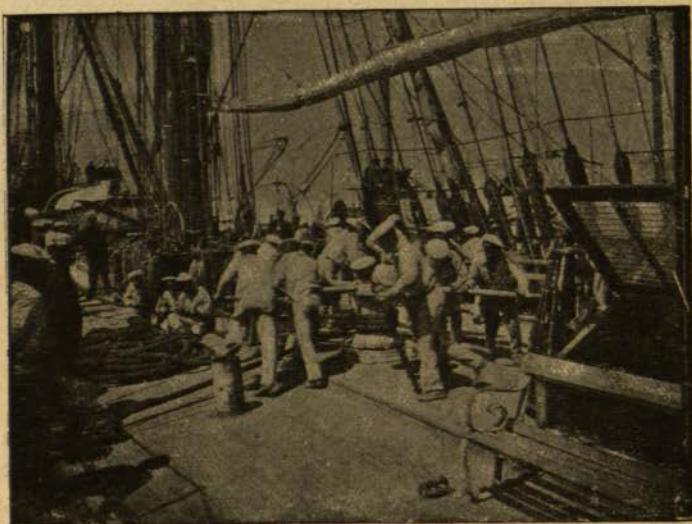
Si se me pregunta ahora si fué ó no conveniente esta obra titánica, no podré contestar de una manera categórica, porque muy cerca de la ciudad del Cabo la naturaleza formó la gran Bahía de Simón ó Falsa Bahía, donde

con muy poco gasto se podría establecer lo que tan caro costó en Bahía de Tablas.

A parte de dicha razón, hay otra que considero de más peso, y es: que en la costa oriental de la Colonia, y aun en la occidental, existen puertos cuyo movimiento comercial propio jamás vendría á aumentar el que es exclusivo de la Ciudad del Cabo; tanto, que Port Elizabeth y East London exportan hoy cuatro veces más lana cada uno de ellos que Cape Town. Y lo que sucede con este artículo de riqueza puede aplicarse á los demás, si se exceptúa el movimiento propio de los viajeros que van ó vienen de Europa.

Quizás estas razones pesen menos que aquella representada por los intereses ya creados en la ciudad en forma de riqueza urbana; pero si es así, justo será que Cape Town pague, si no toda, una gran parte de la deuda que gravita hoy sobre la Colonia por efecto de la construcción del puerto.

Declaro que esa obra, sobre la cual he pasado largos ratos contemplando su atrevimiento, me llenó de admiración. Comprendiendo entonces que Bilbao y Gijón tendrán puerto artificial tan luego digan «manos á la obra», pues si tremundos son los embates de las olas del Cantábrico sobre las costas de Asturias y Vizcaya, los propios de este Cabo d'as Tormentas no ceden en energía á ninguno, y, sin embargo, ya se ha probado bien este



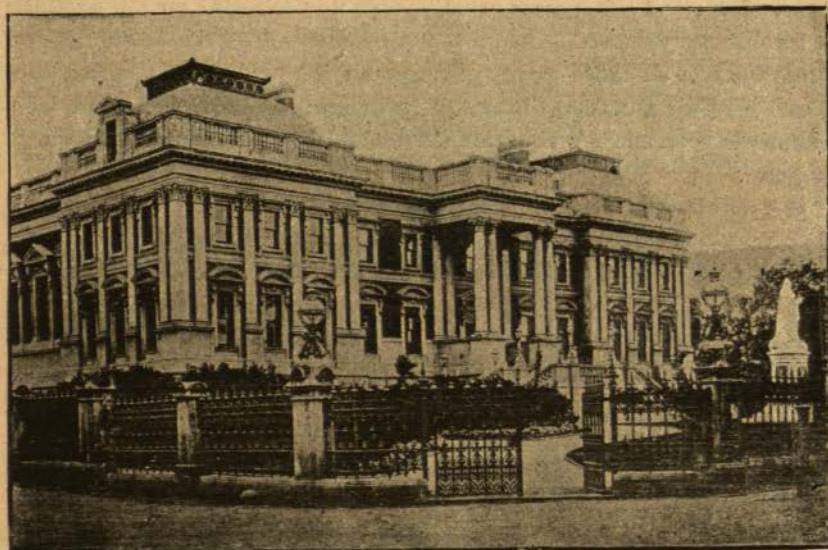
Recorriendo el aparejo.

inmenso rompeolas, formado casi todo con piedra suelta, y resistió, haciendo concebir fundadas esperanzas de que será tan estable como el Anca del León, de cuya falda arranca.

Gracias al puerto artificial, la *Nautilus* pudo pasar unos días con relativa tranquilidad después de su larga travesía, ocupándose su dotación en hacer reparaciones en los palos y jarcias y en visitar de la ciudad todo aquello que ofrece interés á los extranjeros.

El magnífico Museo de Historia Natural, abierto siempre para los forasteros, si bien no puede competir con los que existen en las capitales de Europa, es riquísimo en ejemplares de animales propios del África. En antílopes existe una variedad completa, de los cuales pueden admirarse algunos de tamaño enorme.

El Jardín Botánico no ofrece novedad alguna, puesto que la generalidad de los árboles y plantas que allí hay se producen en nuestro país desde hace años.



Parlamento.

Como edificios públicos merecen mencionarse el Palacio del Parlamento y el Hospital civil, que fué visitado por los Oficiales y Guardias marinas.

El aspecto general de la población es agradable y produce buen efecto, porque no es de esperar que en la parte del África más alejada de Europa pueda existir una ciudad con los recursos de las mejores capitales de nuestra España.

Obsérvase desde los primeros momentos la diversidad de razas que hay entre sus habitantes. Desde el más subido rubio hasta el negro más pronunciado existe una perfecta gradación, debida á la mezcla que es característica en algunas colonias.

Los malayos que aquí deportaron ó introdujeron los holandeses, constituyen un distintivo más de la población, señalándose entre los demás habitantes por sus trajes peculiares y chillones, especialmente las mujeres.

El elemento oficial, como en la generalidad de las poblaciones inglesas, es insignificante, siendo escasísimas las tropas que hay en toda la Colonia, á pesar del estado especial que atraviesa su constitución política. Puede decirse que Inglaterra confía el sostenimiento del orden en este cuarto Imperio á sus fuerzas navales, cuyo núcleo reside en Bahía Simón á las órdenes de un Contraalmirante. La envidiable organización de voluntarios que en todas partes plantean los ingleses, sirve también aquí para constituir una fuerza muy útil en determinados casos, y, sobre todo, altamente económica y conveniente desde los puntos de vista higiénico y moral.

Siempre he sentido envidia al ver á varios de mis amigos, que después de ocuparse con afán de trabajar en sus negocios durante el mes, aprovechaban con ansiedad las horas que les dejaban libres sus ocupaciones para ir al tiro de fusil, ó bien á los ejercicios que periódicamente verifican todos los cuerpos militares.

Á los españoles no nos caben en la cabeza ciertas costumbres, porque, si desgraciadamente se plantean en nuestro país, dan fatales resultados.

No nos explicamos fácilmente cómo Liverpool, Manchester, Glasgow, y esta misma Ciudad del Cabo, pueden subsistir sin una legión de generales, oficiales y soldados, con el aditamento de una falange de empleados civiles que activen hasta un grado inconcebible el movimiento industrial y comercial.

Si bien el Director de ferrocarriles me facilitaba billetes de circulación por todas las vías férreas de la Colonia, no pude hacer uso de esta galantería, porque el viaje hasta Pretoria implicaba más tiempo del que bueñamente podía disponer. Tuve, pues, que contentarme con pequeñas excursiones, y decidirme á repartir mis infinitas preguntas entre aquellas

pocas personas que se prestaban á perder su tiempo y trabajo en contestar á lo mucho que yo deseaba conocer.

Siendo como es esta inmensa Colonia un país que se está constituyendo política y socialmente, y hallándose su riqueza agrícola y mineral en su comienzo de desarrollo, se hace difícil formar en pocos días juicio exacto de su verdadero estado. Ya dije el asombro que me produjo el progreso que representa la construcción del puerto artificial de esta ciudad, y no menos admiro ver en pocos años, cruzado por ferrocarriles, un país que aun hoy está en su mayor parte inexplorado.

Kimberley se fundó ayer, al descubrirse los campos diamantíferos. Pretoria y Johanesbourg datan de hoy, que empiezan á explotarse sus minas de oro; y á pesar de hallarse á gran distancia de la Ciudad del Cabo, ya la locomotora une estos pueblos con la misma velocidad y regularidad que lo verifica entre Viena y Madrid; con la particularidad de ser capitales de naciones distintas y no muy comunes intereses.

En muy poco tiempo se construyeron 2.000 millas de ferrocarriles, cada una de las cuales costó por término medio 8.500 libras esterlinas, y ya hoy transportan anualmente unas 700.000 toneladas de mercancías.

Veamos ahora qué elementos de riqueza son los que constituyen la agricultura de esta Colonia, sirviéndonos para ello de las estadísticas verdad, que son características en la administración inglesa.

En primer término figura la lana, riquísima en calidad, que han logrado obtener aclimatando en este país los carneros merinos, y en el año de 1890 aparecen exportadas 30.000 toneladas, por valor de más de dos millones de libras esterlinas; si á esto se agrega lo que representan 4.000 toneladas de pelo de cabra y camello, y 5.000.000 de diferentes pieles de animales salvajes y domésticos, se comprenderá la riqueza que se obtiene con el pastoreo y la caza.

Merece especial mención otro animal del cual los colonos ingleses han sabido sacar gran partido, obteniendo beneficios sin exterminar su clase. Me refiero al avestruz, cuyas plumas consti-tuyen, en unión de las pieles no comunes, uno de los adornos más en boga y más estimados entre la gente elegante de nuestras capitales de Europa.



Avestruz.

Cazar avestruces para arrancarles las plumas, constituía una ruina igual á la evidenciada en la fábula de la gallina de los huevos de oro; por consiguiente, los colonistas de esta parte del África se dedicaron á resolver el problema, que consistía en criar dichas grandes aves con objeto de explotar sus plumas, arrancándolas ó cortándolas periódicamente sin perjudicar la vida de aquéllas.

El asunto no era fácil, pero la perseverancia de estas gentes logró lo que se proponían, y ya hoy los avestruces son animales domésticos en la Colonia, y en el año 1891 se exportaron plumas por valor de 600.000 libras esterlinas, y á un precio relativamente barato, efecto de la gran abundancia que se nota, después de haber legislado y protegido con tino y rigor el desarrollo de esta industria.

De sentir es que no puedan aplicarse las mismas reglas á otros animales, cuyos apreciados despojos sólo se obtienen mediante la caza, lo cual implica la destrucción y fin de ellos. Las pieles de chacal, león, tigre, así como los colmillos de elefante y astas de búfalo, continúan siendo objeto de ese comercio que lleva en sí la extirpación de unos animales, ya hoy difíciles de encontrar en regiones en que antes abundaban.

En lo que afecta á la agricultura, puede decirse que, tocante á cereales, se producen con facilidad y son de calidad excelente lo mismo el trigo, la avena que el maíz; pero hasta hoy la verdad es que tal industria no está bien desarrollada, por cuanto es mayor la cantidad de lo importado que lo exportado.

Algo análogo sucede con la producción del vino, á pesar de que determinados terrenos producen uvas tan ricas como las mejores de España ó Francia. Bien es cierto que en estos últimos años la filoxera produjo grandes estragos en casi todas las viñas; pero no obstante, los más afamados vinicultores que, apoyados por el Gobierno, han tratado de elaborar vinos agradables al paladar, no lo han conseguido todavía.

En general, tanto el famoso Constancia como los demás vinos apellidados Jerez y Pontac, son demasiado dulces, y, por lo tanto, impropios para mesa, y el brandy ó aguardiente que llaman del Cabo, es una especie de veneno capaz de dar en tierra con el más terne bebedor, si no conoce por experiencia sus efectos narcóticos.

Estuve en Constancia, zona quizás la más frondosa y agradable de los alrededores del Cabo, y puedo asegurar que hoy, como hace veinticinco años, no noté adelanto alguno en el cultivo de las viñas ni en la elaboración de los vinos, á pesar de haber visitado entonces, como ahora, las dos grandes bodegas que el Gobierno explota por su cuenta.

El cultivo del tabaco y la explotación de los montes es objeto de continuos estudios en el país, y seguramente en este ramo de riqueza como en otros, lograrán obtener el mayor partido posible, puesto que en madera se calcula hoy un valor que excede de tres millones de libras.

Esto en cuanto á la agricultura; ahora digamos algo de la riqueza que del subsuelo se obtiene en la Colonia.

En verdad que estoy un tanto expuesto á que, al regresar á España, me confundan con un californiano, si por anticipado digo en mis escritos que recorri los países donde abundan los ricos metales y piedras preciosas; pero bien sabe Dios, y yo también, que en el Brasil, como en el Sur de África, y lo mismo en Australia que en el Perú, el oro y los diamantes, los rubies, zafiros y plata, no están al alcance de los que ganan un sueldo zarandeados por la mar.

No obstante, como los campos de diamantes de Griqualand fueron causa de la guerra que últimamente sostuvo Inglaterra en esta Colonia, justo es que diga algo de la importancia que en la actualidad tiene esta riqueza.

Por de pronto puedo asegurar que anualmente importa cuatro millones de libras esterlinas el valor de los diamantes que se obtienen de esas minas, alcanzando ya á 60 millones de libras lo explotado en tan pocos años. De continuar esta industria progresando como hasta aquí, dentro de poco tiempo los diamantes dejarán de ser símbolo de riqueza, y todos tendremos magníficos solitarios para no dejar cristal á nuestro alcance sin gravar en él nuestras iniciales ó quizá una desvergüenza.

Donde hay diamantes debe haber plata y oro, y, por consiguiente, cobre. En esta parte Sur del África, que, según los inteligentes en la materia, es muy parecida en algunos sitios al terreno aurífero de la Australia, se han denunciado infinitas minas de oro, algunas de las cuales están hoy explotadas ventajosamente por ricas Compañías, si bien las mejores corresponden al Transvaal.

Los datos estadísticos prueban que asciende á más de dos millones de libras esterlinas el oro exportado anualmente por el Cabo y Natal, declarado como mercancía, y todo hace suponer que salga una cantidad importante por Bahía Delagoa, y otra, no despreciable, extraída privadamente por los muchos mineros, que después de obtener algunas onzas ó libras de este rico y codiciado metal, tornan á sus respectivos países.

Con las minas de cobre no han sido tan felices sus explotadores, puesto que en un período de veintiséis años sólo han obtenido hasta ahora metal por valor de diez millones de libras. Otro tanto puede decirse respecto

al tan necesario carbón mineral, que hoy por hoy tienen que importar de Inglaterra en la Ciudad del Cabo, mientras que la República del Transvaal, más afortunada, explota ya unas minas de carbón que permiten aumentar en gran escala los trabajos referentes á las de oro próximas á Johanesbourg.

Existe de un modo indudable, en esta Colonia, una gran riqueza en el subsuelo, la cual no está aún en completa explotación por la falta de comunicaciones precisas para la vida de tales industrias; comunicaciones que requieren, para ser establecidas, un tiempo proporcional á la extensión del terreno y dificultades que presenta.

Es de admirar, por lo tanto, que en una Colonia como ésta, dadas las condiciones especiales de su riqueza, alcance ya actualmente el comercio de exportación é importación nada menos que 20 millones de libras, cantidad fabulosa, si se toma en consideración su situación difícil, desde los puntos de vista político y económico.

¿Cuál será el porvenir de esta gran parte del África, denominada y conocida hoy por Colonia del Cabo? No lo sé, ni creo fácil que pueda predecirlo quien no conozca de antemano el interés que pueda tener Inglaterra en sostener en lo futuro su supremacía sobre un país que tiene en sí el germen de la rebelión.

El problema, á mi juicio, es el siguiente:

Antes de muchos años, Inglaterra anexionará las Repúblicas inmediatas á esta Colonia, ó ellas expulsarán del Sur de África á los ingleses. Tal es la opinión que he podido formar en mi corta permanencia en Cape Town, donde tuve el sentimiento de no hallar más españoles que unos cuantos desertores procedentes de distintos buques, quienes, sin duda, entusiasmados con la vida de aventuras, propia de toda región aurífera, creyeron alcanzar dos beneficios inmensos: huir del servicio militar y hallarse dueños de un soñado capital en pocos días de trabajo.

Escuchar, como tuve ocasión de oír de uno de ellos, los percances y sufrimientos que han pasado, es cosa que aflige y hace formar triste concepto del carácter predominante entre nuestros compatriotas.

Los diamantes constituyen en esta Colonia un artículo estancado. No pueden exportarse sin conocimiento del Gobierno ó de sus agentes, que garantizan los derechos de los dueños ó sociedades explotadoras de las minas. Ir, pues, al país de los diamantes, coger uno grueso ó varios de menor tamaño, y huir con ellos, constituía una empresa capaz de tentar al menos amante del matute; por consiguiente, algunos de mis compatriotas se dedicaron con gran vocación á engañar á los polizontes ingleses, ter-

minando los infelices por comprender que perdían el tiempo, y ganaban, en cambio, años de cárcel y trabajos como penados.

Recuerdo que me decía uno de ellos:

—Yo creía que, en caso de sorpresa, podría esconder uno ó más diamantes tragándomelos como si fueran anises; pero ¡ay! hasta para eso encontró la policía un explorador inícuo, sirviéndose del aceite castor, que me administraron en tremenda dosis.

Es cierta, según pude comprobar, la anécdota siguiente, que también me contó el mismo español:

—Hace tres años—refería—un austriaco fué á las minas con nosotros, y allí pudo adquirir, de mala manera, un diamante de proporciones casi iguales á las del célebre «Estrella del Sur». Su primer impulso fué huir y venir al Cabo; pero una vez aquí, en lugar de coger el primer correo y marchar á Europa, intentó vender el diamante, para lo cual se avistó con un judío, dueño de una joyería é íntimo amigo de un griego, quienes juraron guardar reserva y quedarse con el diamante, después de convenir en el precio. Yo y otro paisano rondábamos al austriaco para quitarle el diamante, y cuando habíamos decidido darle el golpe de gracia para tomar seguidamente el vapor de Europa, nos sorprendió saber que el griego, disfrazando de polizontes á dos truhanes, había cogido el brillante, dejando al austriaco en fingida prisión.

—Ya ve usted, señor—concluyó el de la historia;—ya ve usted, que si pillos y granujas somos los españoles, los griegos y austriacos nos dan quince y raya.

—Y en ocho años que lleva usted en este país, ¿á qué negocios se dedicó?

—Á varios; he sido dueño de una modesta fonda y contratista en trabajos de ferrocarril, marinero en buque mercante, corredor en toda clase de negocios, y hoy me hallo sin una peseta, casado con una extranjera y encausado por robar ó seducir á otra. En todas mis empresas gané muy poco, ó más bien perdí lo adquirido como destajista en el ferrocarril; negocio en el cual varios europeos amigos míos y yo ganamos mucho. ¡Digo!, como que al cobrar del ingeniero ó Empresa nos declarábamos en fuga, y tomando el olivo, es decir, la frontera, dejábamos sin pagar á los negros de que nos habíamos servido para la construcción del trozo contratado.

—¿Y no los perseguían á ustedes?

—¡Quiá! Durante una larga temporada que vivimos remontados al interior, nos entreteníamos en desvalijar á aquellos negros que volvían á sus pueblos con algún dinero ganado en las minas; con lo cual nos iba discre-

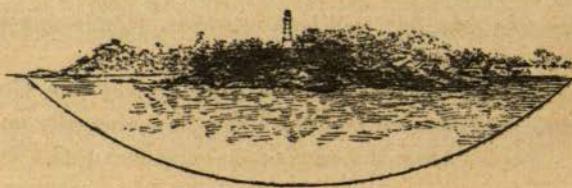
tamente hasta que la policía nos dió un copo y nos zampó en la cárcel, sin pruebas para ello.

—De modo, que usted y sus amigos ejercen de bandidos por temporadas.

—No, señor; esta es la vida de casi todos los europeos que acuden á los países vírgenes atraídos por la sed del oro. Yo, después de todo, como usted puede ver, soy un infeliz dispuesto á ganarme un shelling donde caiga; de modo y manera que si usted me honra dándome la ropa sucia para que me encargue de lavarla y plancharla, quedará usted bien servido, mucho mejor que encargando tal cometido á uno de esos perros malayos, que ya acapararon la de los demás.

Y efectivamente; algunos Oficiales y yo hicimos entrega de nuestra ropa al citado español, y nos dimos por muy satisfechos recuperándola en lastimosísimo estado.

¡Oh, la patria! No se conoce la sublimidad de tal palabra, si uno no ha tenido la fortuna de hallar un español en extraña tierra. Siquiera el español sea del fuste del que acabo de dibujar.



## CAPÍTULO VIII.

Salida de Cape Town.—Luces sospechosas.—La mujer inglesa.—Glicerina y ácido nítrico.—Despedida del Cabo.—La noche en la mar.—Dos caminos.—Las bancas de hielo.—La seguridad y la prontitud.—Camino de Australia.—Dos contrastes.—La humedad á bordo.



ARA llegar á la Australia por la ruta que seguimos, hay que dejar este extremo del África, poner proa á Oriente y navegar 6.000 millas sin interrupción, es decir, sin escala alguna.

Á tales navegaciones siempre precede el cálculo siguiente: Contando con vientos favorables, tantos días, y si tenemos la desgracia de encontrar malos tiempos, entonces ¡Dios sabe!

Pero en el cálculo previsor del que manda un buque de vela entran distintos datos cuya combinación da por resultado la orden de hacer víveres para determinado período de tiempo, y en el caso que nos ocupa salió la *Nautilus* de Cape Town llevando en su despensa víveres para cuatro meses y carnes en pie para cuarenta días.

El sábado 18 de Febrero todo estaba listo para salir á la mar; á las once de la mañana los empleados de los docks retiraron la plancha de madera que nos unía con la tierra; se arriaron y cobraron calabrotes y cadenas, y un remolcador tiró por la proa hasta dejarnos fuera del puerto

artificial, donde fondeamos con un ancla, mientras disponíamos algunos detalles para emprender viaje por cuenta propia.

Quedaban en el mismo dock que dejamos el *Falke*, buque de guerra alemán, y otra corbeta rusa mandada por un Príncipe. Entre ellos y nosotros habían mediado las visitas consiguientes á la etiqueta marítima, y al vernos en movimiento, ambos buques izaron la señal de «feliz viaje», á la que contestamos con frases de gratitud.

Serían las dos de la tarde cuando dimos la vela con viento tan poco favorable, que nos obligó á salir por la boca del N., pasando muy cerca de la isla Robben, donde los ingleses tienen uno de sus presidios.

Recuerdo que la insistencia de algunos de á bordo en mirar hacia la ciudad, que quedaba por la popa, me hizo fijar en los destellos que desde una de las azoteas se dirigían hacia nosotros. Indagué y supe que ocho días de permanencia en el Cabo habían sido tiempo suficiente para que algunos de los muchos jóvenes que iban á bordo interesaran más de un corazón de las hermosas inglesas que habían visitado la *Nutilus*, las cuales, por medio de espejos bien combinados, enviaban, en rayos de africano sol, un último adiós á sus amigos.

Quien no haya formado concepto exacto del carácter de la mujer inglesa, juzgará difícil, si no imposible, esa facilidad que existe para que los marinos españoles entablen relaciones rápidas y afectuosas con las jóvenes inglesas de aspecto grave y frío.

Nada más fácil, á pesar de esos opuestos caracteres, que el desarrollo de pasiones espontáneas, y como tales, volcánicas casi siempre.

Hay algo en este fenómeno psicológico que pudiera explicarse químicamente, como la formación de la nitroglicerina.

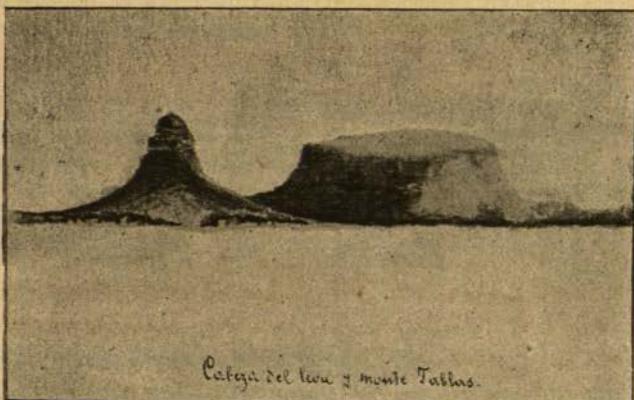
La mujer inglesa medianamente educada suele pecar de romántica, á pesar de su carácter calculador é indiferente, y su romanticismo halla gran simpatía en las fogosidades propias del carácter meridional que distingue á los españoles.

De tal modo es esto cierto, que en distintas ocasiones, cuando he visto intimar españoles con inglesas, predije explosiones de dinamita, y nunca me equivoqué.

No hay que dudarlo; las inglesas son entre sus paisanos tan inofensivas como lo es la glicerina; pero si se mezclan con españoles, cuyo carácter es comparable en este caso al ácido nítrico, la combinación produce una sustancia explosiva.

¡Adiós á las de los destellos!—debieron decir algunos de á bordo al interponerse la isla Robben entre nosotros y la ciudad; isla tan rasa, que

sería difícil verla aun en clara noche, si no fuera por su útil y benéfico faro, que, combinado con el de punta Green, señala al navegante, acosado por negra y brutal borrasca, el puerto de refugio elaborado por la perseverancia y trabajo de los ingleses.



Catágo del luna y monte Tablas.

Aquí como en América, y allí como en España, hay que ceñir el viento, contrario á la derrota que deseamos seguir al salir del puerto.

Desde este punto que dejamos hasta la extremidad S. del África, sólo median próximamente 30 millas, y, sin embargo, hasta el cuarto día de navegar no fué posible montar el dichoso Cabo de Buena Esperanza.

¡Qué razón tenían los portugueses para bautizarlo con el nombre de cabo, extremo ó promontorio de las Tormentas!

Hay á su alrededor un banco ó bajo fondo llamado de las Agujas, sobre el cual bifurca la gran corriente de aguas templadas que recorre la costa oriental del África. El encuentro de aquella gran masa de agua caliente con la corriente fría que baja del Polo, contribuye, sin duda alguna, á que las tempestades propias de las extremas tierras que avanzan en los Océanos, adquieran en este Cabo proporciones temibles para todo navegante. Las olas adquieren imponente altura, y su embate con las corrientes las imprime carácter peculiar y aterrador.

Evitar un temporal sobre esta región era un triunfo para la *Nautilus*, y á trueque de perder algo en su derrota directa, logró estar fuera de la zona cuando sintió los efectos del primer temporal, llamado por unos au-

tores ciclón ó huracán, y por otros estudiado cual si fuese una tempestad de carácter no giratorio, y cuyo núcleo puede compararse con la forma de una pera.

Mal nos despedía el Cabo. Seis días luchando con vientos de proa y vientos frescos, y al séptimo un temporal.

—Ahí está el *peroide*—decíamos todos;—veremos cómo nos trata.

Se hicieron á bordo todos aquellos preparativos que son consiguientes en tal clase de luchas, y especialmente cuando el enemigo amenaza atacar duramente valiéndose de la noche.

¡Ah, la noche! ¡Cuánto darían los marineros por detener al sol (ó á la tierra) en ocasiones semejantes!

El peligro que de día se venee con ocho hombres, se hace insuperable en medio de la obscura y tenebrosa noche para toda una dotación. ¡Cuántas veces he oído á los marineros decir:

—¡Para el que navega no debia de haber noche!

Y tienen razón que les sobra, puesto que es muy común entre gentes que desconocen la vida en el mar, la idea de que los navegantes tienen lugares donde albergarse por las noches. Y es natural; ¿cómo ha de creer ninguna alma cristiana que los peligros propios de la navegación en pleno día se aumenten con los horrores de la obscuridad? Y, sin embargo, se navega de noche; pero sabe Dios con cuántas fatigas y desvelos, y bien dicen las estadísticas de siniestros marítimos que la generalidad de éstos ocurre por carencia de luz.

El temporal del día 24 se inició poco después de medianoche, y no de un modo brusco, como desgraciadamente se presentan algunas veces. Fué en aumento hasta las cuatro de la tarde, y á esa hora dió señales de humanizarse, haciendo concebir fundadas esperanzas de no maltratarnos.

Durante esas primeras horas, en las que es preciso recoger las velas que sobran, los marineros de verdad, aquellos de vocación, se crecieron ante el peligro, trabajaron con entusiasmo y acierto tales, que no hubo la menor avería ni desperfecto en nada.

Era de temer que durante la noche siguiente la mar gruesa levantada por el viento duro y atemporalado, asaltase la cubierta y destrozase los botes colgados en los costados; pero felizmente la *Nautilus* por esta vez se portó como un maestro en tauromaquia, si se me permite la comparación; corrió por largo al toro, representado por olas que amenazaban con sus crestas ó rompientes, y cuando fué preciso, dió sus quiebros y aguantó encontronazos sin sufrir el menor rasguño en cuerpo y traje.

¡Ojalá logre comportarse con igual éxito en los nuevos combates que

ha de sostener antes de terminar su larga peregrinación alrededor del mundo!

Dos caminos se ofrecen al Capitán de buque velero que quiere atravesar el Océano Índico del Sur. Uno y otro tienen sus ventajas e inconvenientes. Veamos lo que acerca de este particular aconsejan los más acreditados autores de derroteros.

Siendo como es la travesía del Cabo de Buena Esperanza á la Australia una navegación muy frecuentada por los ingleses, claro es que éstos son los que pueden emitir su opinión basada en la práctica, con más autoridad que los pilotos ó marinos de otras naciones; y tanto es así, que casi con carácter oficial señala el Almirantazgo inglés como derrota ó camino para ir del Cabo á Australia, el próximo al paralelo 39º de latitud, fundándose en que por tal derrota se encuentran vientos favorables, un clima soporífero por la humedad y frío, y, sobre todo, garantía de no verse comprometido entre las bancas de hielo, tan frecuentes en este inmenso Océano, como irregulares en su marcha, puesto que en cualquier estación del año descienden hasta latitudes impropias de semejantes peligros.

Contra esta opinión razonable y prudentísima, fundada en la experiencia de afamados Capitanes, surgió la que en realidad tiene hoy bastantes prosélitos, y consiste en hacer la travesía hacia Australia, procurando subir desde el Cabo á una latitud más alta y correr entonces al E., á riesgo de afrontar el tremendo peligro que ofrecen las bancas de hielo, y la lucha con temporales muy duros, además de las fatigas que producen la continua humedad y frío.

Esta derrota lleva en sí un atractivo grande para todo navegante, cual es el de acortar la distancia, por ser ésta menor en extensión y susceptible de recorrerla con mayor velocidad, á causa de los temporales más frecuentes y duros.

El dilema se presenta claro y terminante. La derrota del Almirantazgo es la de prudencia, exenta especialmente del peligro más aterrador para todo buque. La aconsejada por Maury, sobre todo si se llega á los 50º, puede y suele ser más rápida, si bien mucho más peligrosa.

¿Cuál de estos caminos siguió la *Nautilus*, y qué razones tuvo para ello? Lo diré á continuación.

Grande y porfiada fué la lucha sostenida en mi ánimo antes de decidirme por una derrota determinada. Tuve que leer todo lo que tenía á mi alcance referente á esta navegación; tuve que analizar punto por punto las condiciones del buque, las de su joven e inexperta dotación, y tener muy en cuenta el cometido especial que pesaba sobre mí, siendo, antes que Co-

mandante de un buque, Jefe de la Escuela, en la cual tenía confiados por el Gobierno el plantel de jóvenes que mañana han de ser los hombres á quienes la patria confie el manejo de sus escuadras.

Algunas reflexiones me obligaban á huir de una derrota que ofreciese peligros inminentes; pero otras, ó mejor dicho, otra, me indujo á no seguir la aconsejada por el Almirantazgo, puesto que desgraciadamente la juventud suele llamar miedo á lo que en realidad es muchas veces sana prudencia.

Era, según creo, la primera ocasión que se presentaba á un buque de la Armada para atravesar el Índico por latitud alta, y de no aprovecharla, seguramente que hasta los más indulgentes la hubiesen acerbamente criticado.

Seguramente que si á todos cuantos dotan este buque se les preguntase qué derrota preferían, estarían de acuerdo en aceptar la más rápida, por más que ofrezca serios peligros, y así lo estimé al ordenar que los Guardias Marinas trazasen en sus planos mapas ó cartas de navegar, la línea ortodrómica que une el Cabo de Buena Esperanza con Puerto Adelaida, sin rebasar el paralelo de los 45º de latitud.

Se estudió el límite señalado para las bancas de hielo en el mes de Marzo; se tuvo muy en cuenta las noches que podíamos gozar de luna, y sobre todo, se tomó en consideración la gran vigilancia que podía ejercerse á bordo y la buena disposición del mamparo instalado á proa, cuyo objeto principal es disminuir el peligro que ofrece un choque; hecho lo cual, quedaba echada la suerte, y formado por consiguiente el firme propósito de no aceptar la derrota del Almirantazgo inglés, á menos que á ello obligasen fuerzas mayores.

Hay, como dije en otra ocasión, y quizás tenga que repetir en el transcurso de estas páginas, en la vida del marino mucho de azar, numerosos motivos para tener en cuenta su buena ó mala estrella.

Continuamente al Capitán ó Comandante de un buque, en el ejercicio de su profesión, se le presenta la prudencia abrazada á la temeridad, exigiendo su deber, el paso á través de ambas esfinges, sin tropezar ó rozar con alguna de ellas.

La prudencia para el marino implica en muchos casos la pérdida de grandes intereses confiados á su pericia. En cambio la temeridad lleva consigo casi siempre el desastre, representado por un naufragio.

La generalidad de los hombres, ante determinados peligros, prefiere que la posteridad diga: «Aquí huyó Fulano», que «Aquí murió», dejándose, sin duda, arrastrar por el pícaro instinto de conservación.

Pero, entre marinos españoles, no sé fijamente qué sistema debiera seguirse en su educación práctica para el manejo de los buques. Dudo si convendría predicar con el ejemplo el sistema de la prudencia ó el del atrevimiento.

Es el carácter español, en general, susceptible de ser impulsado por el amor propio cuando en la empresa se interesa el valor personal; pero por efecto de su vehemencia, suele reaccionar con gran fuerza, y el que una vez sufre un descalabro, queda probablemente huído para siempre.

Arrimarse, por ejemplo, á una costa para entrar en puerto reinando tiempos no claros y situación no de toda confianza, suele ser una temeridad que lleva al banquillo del acusado al Capitán de buque velero que haga semejante maniobra; y sin embargo de no ceder en ese caso con todo lo que pidan el azar, la temeridad y el atrevimiento, se corre el riesgo de perder una reputación.

Actualmente, las exigencias de los buques modernos impiden que los marinos de guerra adquieran esa práctica consumada, sin la cual toda teoría es deficiente para el manejo de buques y escuadras, y dase el caso que, sin práctica de mar, un Capitán prudente gaste en su viaje doble tiempo y dinero del preciso; y sin verdadera práctica, un marino atrevido ó temerario, en poco tiempo pierda cuantos buques caigan bajo su dirección.

Claro es, pues, que el desideratum en el método de enseñanza práctica para el manejo de los buques, debiera expresarse en los mismísimos términos que emplea el sabio Ciscar en su *Tratado de Pilotaje*, al definir así lo que se entiende por navegación: «Arte de conducir un buque de un punto á otro del Globo con la mayor seguridad y prontitud.» Es decir, arte de colocarse entre la prudencia (mayor seguridad) y la temeridad (prontitud).

Aplicando la definición á la derrota de la *Nautilus* entre el Cabo y Australia, tuve que decidirme á recorrer esta distancia entre la senda (de mayor seguridad) señalada por los ingleses, y la indicada por el célebre Maury (de prontitud), luchando con las bancas de hielos y duros temporales.

Henos aquí ya libres del *peroide* y camino de Australia, dispuestos á seguir una de las derrotas llamadas cortas; pues si bien en la mar hay entre dos puntos muchos caminos, existe entre todos ellos uno que tiene el privilegio de ser el más corto, y no es éste, ¡cosa extraña! el que ordinariamente siguen los buques.

En general, para ir por la mar de un punto á otro del Globo, se sigue el

camino que en la carta esférica ó plano hidrográfico está representado por la línea recta que los une; pero lo que en el plano resulta más pequeña distancia, no lo es referida al Globo terráqueo, puesto que en toda esfera el camino más corto para unir dos puntos es el arco de círculo máximo. De ahí que en navegaciones sin importancia se acepte recorrer la distancia por medio de la recta que toma el nombre de loxodrómica, mientras que en travesías largas, siempre que las circunstancias lo permiten, se sigue la derrota del círculo, ó sea la ortodrómica.

Y digo siempre que las circunstancias lo permitan, porque en varios casos el arco de círculo máximo que une dos puntos muy distantes entre sí, suele pasar por latitudes á las cuales no conviene llegar, ó bien por tierras que impiden seguir dicha derrota. En tal caso, y así sucede en el actual, se hace una derrota mixta, como es la trazada para la *Nautilus* desde Cape Town á Puerto Adelaida.

Atraviesa esta derrota todo el Índico del Sur, tangenteando en varios puntos el límite señalado para las bancas de hielo en esta estación; límite que en realidad es muy problemático, pero que, como en otras muchas cuestiones meteorológicas, y sobre todo cuando se habla de la mar, hay que aceptar por aceptar algo.

La meteorología, aplicada á la navegación, da ¿quién lo duda? en algunas ocasiones felices resultados; pero, como toda ciencia en período embrionario, suele ir más lejos en el terreno de las hipótesis de lo que la práctica sanciona con hechos consumados. Por ejemplo: en cuanto se refiere á hielos flotantes, poco puede decir la meteorología que no equivalga á lo expresado en los Derroteros, ó mejor dicho, á lo que representan en sí los distintos hechos puestos en conocimiento de quienes, recopilando datos empíricos, llegan á formular, con ciertas salvedades, escasas reglas, que frecuentemente dejan perplejo al que en tales autores busca luz para hacer su derrota.

Según las exploraciones de Cook, Vancouver y otros navegantes, sabemos que, después de cierta latitud, el hemisferio Sur presenta una barrera inaccesible de hielos; sabemos también que de esa especie de continente helado se desprenden á veces grandes porciones de hielo que, en forma de islas flotantes, bajan hacia más templados mares, donde desaparecen. Aun se sabe algo más, y es que, tanto en el Océano Índico como en el Pacífico y Atlántico del Sur, suelen los navegantes encontrar dichos montes de hielo, por regla general, en determinados parajes, si bien á veces, y esto es lo sensible, sorprende su presencia en lugares donde no eran de esperar.

Por causas no explicadas aún satisfactoriamente, tienen sus caminos predilectos, alcanzando en su descenso sobre un meridiano latitudes que no logran por otro, al parecer, de iguales condiciones.

¿Por qué en las cartas ó planos en que se señalan los límites de los hielos, se representan éstos por líneas sinuosas? Desconozco la razón científica; pero me figuro que sus autores se fundarán para ello en las noticias que la historia de los viajes marítimos les proporciona. Hoy un buque, y mañana otro, dan conocimiento de que hallaron hielos flotantes en tal punto del Océano; pues aquí se señala peligro. En cambio, á determinada distancia y en la misma latitud, éstos ú otros buques no hallaron hielos; pues se marca paso franco. Pero esto, como comprenderán marinos y terrestres, es poca, poquíssima garantía para lanzarse en noche obscura á probar fortuna atravesando tales mares.

Felizmente para la *Nautilus*, aun cuando no respetó todo lo que debía el límite señalado en los planos hidrográficos, tuvo la gran suerte de no encontrar hielos flotantes.

Las inmediaciones de las islas Crozet, paraje muy frecuentado por las bancas de hielo, las recorrimos en nuestra derrota á favor de un viento que se complacía en hacer al buque andar ligero como pocas veces. ¿Qué hacer, si en el cortísimo horizonte que había por nuestra proa se presentasen una, dos ó varias montañas de hielo? Casi casi no se ocurre más que decir: ¡Que Dios se apiade de nosotros! y dejar que el buque se estrelle contra esa costa flotante que, á manera de fantasma, aparece donde ofrece más peligro.

Es digno de recordar aquí el sucedido siguiente:

En uno de esos días húmedos, fríos y tristes, tan frecuentes en esta travesía, se me ocurrió preguntar al Guardia Marina que como invitado comía á mi mesa, si se iba acostumbrando á la penosa vida de esta clase de viajes, á lo cual contestó el convidado que para él tenía tales encantos la navegación, que deseaba no llegar á puerto sin ver antes el buque rodeado de témpanos.

— Esos espectáculos es mejor admirarlos en el teatro, ó bien en láminas de obras ilustradas—contesté al Guardia Marina.

Fué una verdadera escena de la vida real. El joven, deseando emociones sin pararse en calcular la importancia del peligro que no conoce, mientras que el Comandante, responsable del éxito del viaje y de la vida de sus subordinados, conociendo la gravedad del peligro, no puede aceptar, ni aun como suposición, el ensueño de su entusiasta convidado.

Aun queda mucho que navegar en mares donde puede tropezarse con

hielos, y es probable que si á este Guardia Marina le tocan algunas horas de vigilancia en la proa del buque, en noches frías y obscuras, renuncie á sus deseos, considerando lo que será la realidad en vista del aspecto que presenta la embarcación ante la sola probabilidad de un choque con el famoso témpano.

Aparte los seis días invertidos en montar el famoso Cabo de Buena Esperanza, el viaje promete ser rapidísimo; son los vientos frescos, favorables á la derrota que seguimos, y la *Nautilus* se conduce tan bizarramente, que aguanta más vela, mucha más de la estipulada en el convenio formado para apreciar la fuerza de los vientos. Recorrer ó echar por la popa, como dicen los marineros, 2.000 millas en una semana, no se ve con frecuencia en los anales de la navegación á vela. Realmente puede decirse que atravesamos el Índico en veinte días, dejando por nuestro costado de estribor los grupos de islas desiertas denominadas Príncipe Eduardo, Marion, Crozet y Kerguelen, y por babor, allá muy lejos, á San Pablo y Amsterdam, cementerio de huracanes.



Capeando

Pero no todos los vientos del Índico, aun en latitudes altas, son frescos y favorables para ir al Este. Hubo vientos de tan mala ley, que obligaron á capear, es decir, á aguantarse, procurando no retroceder; pues en el transcurso de un viaje á la vela, unas veces se camina hacia adelante, otras hacia atrás, y con frecuencia se pierde lastimosamente el tiempo sin adelantar nada en el sentido que uno se propone.

Dice un refrán marítimo: «Barco á la capa, marinero á la hamaca.» Y esta especie de sentencia, que no siempre es verdad, tiene, no obstante, su fundamento.

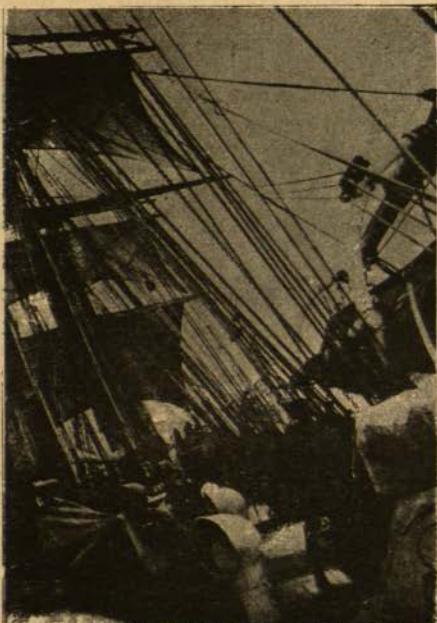
Cuando un buque capea un temporal, se dejan sólo aquellas velas precisas que facilitan una posición determinada del buque con respecto al viento y la mar, y arregladas de modo conveniente, sólo queda esperar el cambio en la dirección ó intensidad del viento, salvo aquellos casos en que la capa termina por una corrida ó embarrancada en costa brava.

Nosotros cerramos la capa el día 26 de Febrero á las tres de la tarde, y antes de amanecer el día siguiente, el viento había cedido lo suficiente para dejarnos en una de las situaciones más molestas que se presentan en la mar. Al ceder de repente ó en breve tiempo un viento atemporalado, queda, como es consiguiente, el buque en medio de una mar agitada, sin recurso alguno para defendérse de los balances, que llegan á ser insoportables y causa de graves averías.

La tendencia de todo buque cuando carece de gobierno, como sucede al de vela si falta viento, es la de atravesarse, y si hay mar gruesa propia del temporal que acaba de formarla, entonces, repito, se pasan horas de amargura, máxime si el buque no es todo lo fuerte y rígido que fuera de desear.

Por fortuna la *Nautilus* parece que, en totalidad, corresponde á un solo bloque de piedra ó acero del cual se hubiese formado, como una de esas joyas que se admirán en los museos de escultura.

En los mayores balances y los choques con las olas, corriendo 11 ó 12 millas, sus costados, cubierta y arboladura no dan queja alguna por medio de esos ruidos tan comunes en la generalidad de los buques. Nada, abso-



lutamente nada, cruce á bordo, ni aun los mamparos que forman los compartimientos ó cámaras.

Capeó muy bien este tiempo, sin necesidad de cerrar el timón á la banda; no cayó á sotavento, es decir, no perdió mucho de lo granjeado, y su cubierta sólo fué invadida por una ola, que quiso destrozar uno de los botes colgados en el costado de sotavento.

Á las veinte horas de haber cerrado la capa, ya todo había pasado como un sueño, si se exceptúa el cuadro que á proa presentaban los seis grandes bueyes que, habiendo roto en los balances la armazón que los sostenía en pie, sufrieron tormentos horrorosos al verse impotentes para resistir los golpes.

Y una vez sueltos en cubierta, de noche y con aquellos balances, ¿quién se acercaba á tales arietes? Cuando amaneció daba pena ver á los pobres animales, en cuyos ojos se reflejaba una desesperación muy parecida á la rabia. Y, sin embargo, ;nos los comimos!

La luna, esa compañera tan querida y estimada del navegante, va reduciendo su parte iluminada; ya no presta auxilio á los vigías, que en distintos puntos de la borda quieren penetrar con sus miradas lo que oculta la neblina y bruma que rodean al buque, limitando mucho el horizonte. Sólo el termómetro puede anunciar la proximidad de los hielos, y á este fin se observa, más que la temperatura del aire, la del agua del mar, sacando de vez en cuando un balde para averiguar si aquéllos andan cerca.

Menos mal si este dato fuese infalible; pero en muchos casos el buque se ve rodeado de bancas, y los termómetros continúan impertérritos. Buenos, muy buenos y útiles son ciertos instrumentos que usa el marino para prever los peligros; pero en determinados casos se duermen y suelen dar solemnes chascos.

El barómetro indica, de un modo infalible, la presión atmosférica, pero no siempre, y en todas partes están sus oscilaciones en perfecta relación con la dirección é intensidad de los vientos. Si trazásemos aquí la curva barométrica de este viaje, y sobre las mismas, coordenadas, se indicasen por otra línea los vientos correspondientes á esas alturas del barómetro, veríamos que casi siempre resultaban ser opuestos á los que reinaron en esos días.

Cuando más acertado estuvo el barómetro, no llegó jamás á pronosticar, sino á confirmar lo que ya estábamos viendo ó aguantando.

Sirva esto de ejemplo para los que creen artículo de fe lo aconsejado por algunos autores de Derroteros que no han viajado más que desde el Observatorio á su casa.



No se crea por ello que estimo el barómetro uno de tantos instrumentos de poca utilidad á bordo; nada más lejos de mi ánimo que expresar semejante herejía. Creo que el barómetro es muy útil en determinadas circunstancias; pero en la mar no puede ser, en la generalidad de los casos, mas que un auxiliar del observador constante que vigila hasta los menores movimientos de ésta y del cielo.

Hemos tenido en este viaje dos de esos cambios repentinos de viento, que los marineros conocen con el nombre de *contrastes*, y tan en aprieto suelen poner á los buques de vela. Pues bien, el barómetro indicó el cambio de viento cuando el peligro ya estaba conjurado, gracias á la exquisita vigilancia, actividad y pericia de la dotación.

Si hay trabajos marineros en que se ponga á prueba la serenidad de un capitán ú oficial, y á la vez el grado de instrucción de la marinería, son, sin duda alguna, aquellas en que se recibe un contraste con todo aparejo.

Era el 13 de Marzo, á las doce y cuarto de la mañana, hora en que la dotación estaba comiendo; el tiempo cerrado en agua menuda; la mar gruesa del NO., de donde soplaban el viento fresco; la dirección del buque ó rumbo que hacia era E., y, por lo tanto, las velas iban todas dispuestas para recibir el viento por babor.

De repente éste, en medio de un chubasco, cambia al S., cogiendo todas las velas por delante y oprimiéndolas contra los palos y masteleros con un esfuerzo tal, que tiende á detener en su marcha al buque, quitándole el gobierno, y á romper los palos ó inclinar el barco contra las olas que produjo el anterior viento, hasta hacerlo zozobrar.

El cuadro resulta imponente, máxime si el nuevo viento entra con fuerza y coge, como nos cogió á nosotros, con todo el aparejo de cruz, menos los sobres, y con el ala de babor. Felizmente era de día, y el timón ayudó mucho al buen éxito de la maniobra, que efectuó esta dotación llena del mayor celo.

En veinte singladuras ó jornadas puede decirse que atravesamos el Índico, porque el resto del tiempo empleado en la travesía se debió á la remontada del Cabo y corrida por el S. de Australia. En esos veinte días se anduvieron 4.000 millas, que dan un resultado de 8 por hora, lo cual es un andar muy respetable para un buque de vela; pues si bien es fácil con la *Nautilus* navegar durante un día entero á razón de 11 ó 12 millas por hora, es difícil que el viento se mantenga en condiciones tan favorables por algún tiempo, sin traer enseguida calmas ó un temporal.

Sin embargo, en esta travesía tuvimos, como dicen los marineros, más

de dos y de tres *currelos* (1), que, si bien nos hacían granjear buen camino, en cambio dejaban los cuerpos blandos.

La humedad es el peor enemigo de la salud á bordo. Un día, y aun dos, puede sufrirlos y aguantarlos mojado de pies á cabeza cualquier ciudadano; pero cuatro, cinco y seis días, constituyen penalidad que no se resiste sino con gran detrimiento de la salud.

Figurémonos un dia entero con su noche correspondiente, lloviendo sin cesar, y como si esto no fuera bastante para calar la ropa, supongamos que se encargan de traspasar abrigos é impermeables los rociones ó salseros (como dicen los gallegos) que de vez en cuando mete la mar sobre cubierta, y desde luego se comprende que no hay nada á bordo, después de varios días de esta vida, que no esté empapado en agua, incluso los que tienen medios para mudarse, y renuncian á ello si su deber les obliga á volver luego sobre cubierta.

A parte eso, la operación de mudarse de pies á cabeza es problema difícilísimo, si hay fuertes balances y agua en más ó menos cantidad en todos los alojamientos.

Humedad, frío, mar gruesa y noche obscura, son los manjares que debieran administrarse durante varios días á los que desearan probar su vocación y aptitud por la carrera de marino. ¡Qué pocos arrepentidos habría entonces en el trascurso de esta penosa vida !

Á medida que adelantamos en la navegación aumenta el número de rebajados en la enfermería, y no se explica cómo no están faltos de salud todos los marineros y no marineros, pero especialmente aquellos infelices que por toda prenda de abrigo tienen un chaquetón y pantalón de paño, que suelen mojarse en el primer chubasco y continúan cubriendo al individuo, hasta que llega un día de sol, *rara avis* en tales ocasiones.

Proporcionar un secadero á bordo de un buque de vela es tan difícil como fácil en un buque de vapor; pero, últimamente, en la *Nautilus* se apeló á las estufas, que no dieron resultado, porque el marinero prefería calentar el cuerpo á secar su ropa quitándosela de encima.

Una de las causas que deben contribuir á que los efectos de la humedad sean más perjudiciales á bordo, es, sin duda alguna, la cama, coy ó hamaca que usa el marinero para dormir.

A las ocho de la noche coge su coy y se mete en él con sus vestidos mojados, sin que eso sea impedimento para que duerma como un bendito,

---

(1) Corridas en popa.

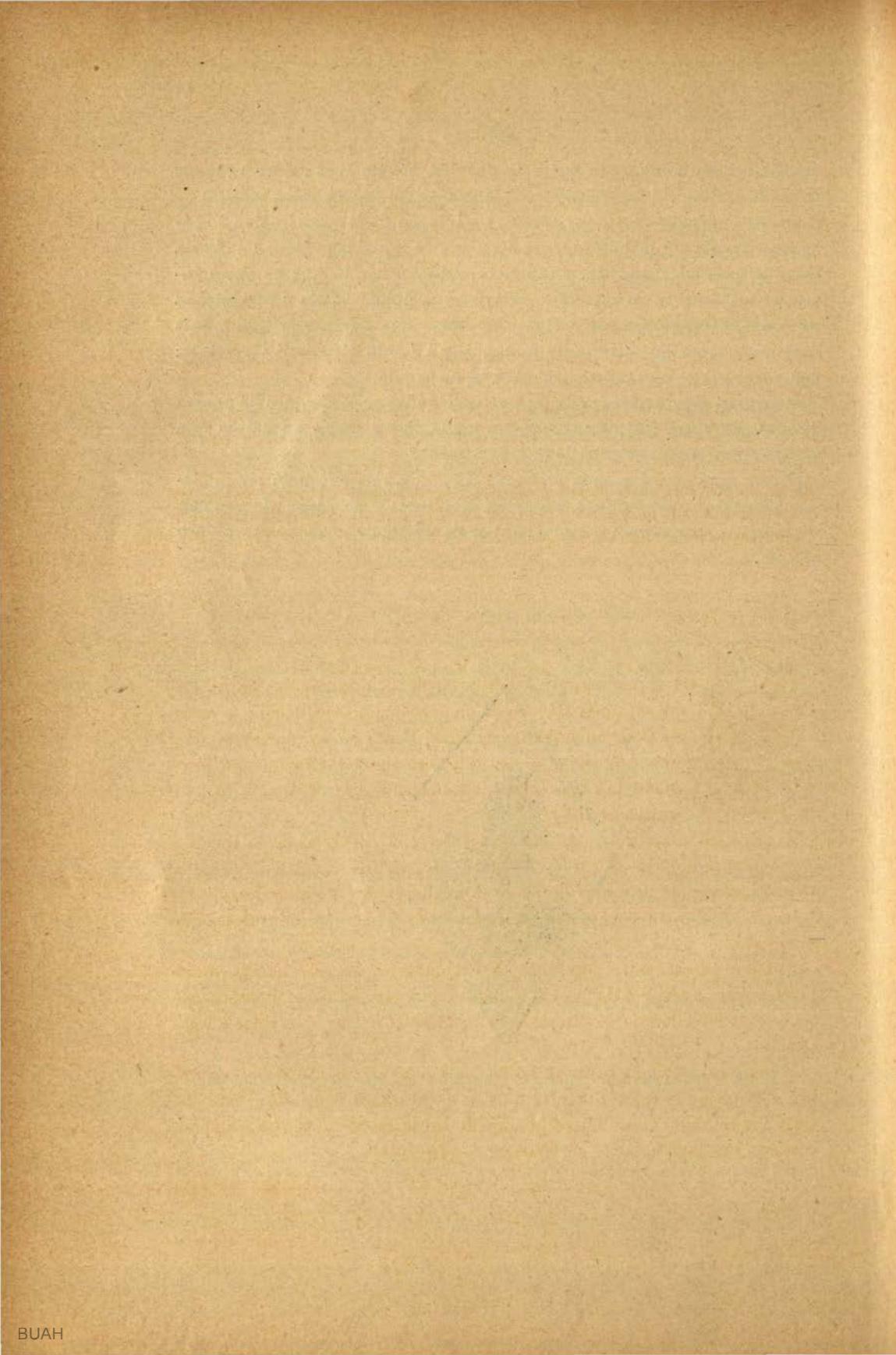
hasta las doce, hora en que entra de guardia, viniendo el relevo á ocupar la cama, es decir, á comunicarle más humedad, si es que viene mojado.

Duerme el relevo hasta las cuatro, y el dueño de la cama vuelve á apoderarse de ella por dos horas, pues á las seis de la mañana tiene que liarla como si fuese un cigarrillo, y colocarla, ¿dónde?, en lo que se llama batayola, es decir, en lo más alto de la borda, donde queda empaquetada con otras y expuesta á ser rociada con frecuencia durante treinta y seis horas más; pues en materia de camas, hay á bordo alternativa perfecta: hoy duermo yo en tu cama, y mañana tú en la mía.

Si no hubiese una policía y limpieza exageradas en los buques de guerra durante un viaje como éste, ¿cuántas epidemias y males no habría que agregar á las fatigas propias de la vida á bordo?

¡Buena falta hace que en la primera oportunidad deje la gaita oír su clásica alborada, y que violines, guitarras, bandurria y acordeón alegren con sus sones la entumecida dotación, que ansía un día de sol como el sediento el agua!





## CAPÍTULO IX.

El día de San José en la *Nautilus*.—Coplas y mal tiempo.—La nota cómica.—Una aurora austral.—El cuaderno de bitácora.—Peces y aves.—Una guardia aérea.—Los albatros.—Gervis y San Vicente.—¡Glenelg!



ON varios los que á bordo llevan el nombre del Santo Patriarca José. Hay Joses en la cámara de Oficiales y entre los Contramaestres, y muchos Pepes en la marinería. Era preciso celebrar este día con algo extraordinario; serenatas por la noche y cucañas durante el día, si lo permitía el tiempo.

La primera parte del programa tuvo efecto, á despecho de la lluvia y viento que se dejaban sentir. Una especie de pandilla, disfrazada de ratas, se presentó en las primeras horas de la noche en los alojamientos de los Joses, cantando versos alusivos para conseguir el obsequio que era más de su agrado.

Aunque parezca raro, hay entre los tripulantes de este buque varios jóvenes que presumen de poetas, y alguno que otro músico, quienes, asociados entre sí, dan de vez en cuando resultados no despreciables á estas alturas.

Y como para prueba basta un botón, no siendo pertinente al caso estampar aquí las notas que forman la música de la danza dedicada á felicitar á los Pepes, copio la letra, que no deja de hacer gracia á los que, como yo, conocen las tragaderas de los albatros de pico corto:

**Los del Zasco.**

**DANZA.**

Templen la lira  
Cuantos gorrones  
Hay por aquí,  
Que hoy es el dia  
De encapillarse  
Botellas mil.

I.

Josés y Pepes,  
A manos llenas,  
Muchas botellas  
Nos han de dar;  
Jamón y dulces,  
Vinos distintos,  
Blancos ó negros,  
Lo mismo da.

II.

Josés y Pepes,  
Hoy es un dia  
De pura, eterna  
Felicidad;  
Sed generosos,  
Que no pedimos  
Más que unas copas  
De buen *cognac*.

III.

Que hay aquí albatros  
De pico corto  
Con una fuerza  
Termo-gastral,  
Que hacer pudieran  
Polvo, y aun pasta,  
Del pie de roda  
Y el tajamar.

\* Si mala estuvo la noche, víspera de San José, el día fué fatal; tan negro, lluvioso y frío, que á pesar de ser fiesta de doble efecto, por caer en domingo, no pudo celebrarse misa, lo cual, dicho sea en honor de los sentimientos religiosos, muy comunes entre la gente de mar, produjo extrañeza á bordo, por ser el primer día de misa, en el tiempo que llevamos de viaje, que no se pudo celebrar y santificar,

Tres días después mejoró el tiempo, y los Pepes de categoría proporcionaron á los marineros algunas latas de conservas alimenticias, que sirvieron como premios en los juegos y cucañas que se verificaron durante la tarde.

La nota cómica de esta fiesta fué la aparición de dos individuos perfectamente disfrazados de guardias civiles. Muy pocos, ó quizás nadie, sabía á bordo semejante proyecto; de modo tal, que la sorpresa fué de gran efecto, máxime cuando la presencia de los guardias sobre cubierta se llevó á cabo en el momento en que el capitán de ganado estropeaba la cucaña del cilindro, cayéndose con todo el aparato; de lo cual se aprovechó la pareja para intervenir en el barullo, llevándose preso al buenísimo capitán,

quién, como casi todos sus colegas marítimos, era un *;Viva la Virgen!* (1)

Terminaron las fiestas de San José, y empezó buen tiempo para secarse al sol, y mal tiempo para llegar á puerto. Vientos de proa, y calma un día, y otro y otro; y Dios sabe cuándo fondearemos en Adelaida, á pesar de no faltarnos más *ca carreiriña d'un can*, como dicen allá, por la tierra del capitán de ganado.

Para que nada falte en esta travesía, hubo ocasión de admirar nada menos que una aurora austral. Es lógico; cerca de Australia las auroras no deben ser boreales, y la que contemplamos en la noche del 15 de Marzo fué, por todos conceptos, austral, puesto que el incendio celeste correspondió al polo Sur ó Austral.

Es éste uno de los fenómenos que sorprenden por su magnificencia, sin producir terror; y sin embargo, en épocas no lejanas se tenía por presagio de grandes calamidades, como los eclipses de sol, terremotos y tempestades eléctricas.

Muy respetables y diversas son las opiniones de los sabios que intentan hallar satisfactoria explicación acerca de las causas que motivan las auroras polares. Desde la creencia generalizada entre los habitantes de la Siberia y Laponia, que consideraban estos fenómenos como resultado de luchas horribles entre las almas ó espíritus que habitan en el espacio, hasta la más reciente y racional que explica las auroras por acumulación de electricidad en los polos, desarrollada al girar la Tierra por rozamiento de la corteza con la materia ígnea, y su recomposición con la existente en la atmósfera, hay distintas teorías, de las cuales merecen especial atención la debida al inmortal Humboldt, que supone las auroras polares como el fin de una tempestad magnética.

Lo cierto es que hasta hoy todos los físicos están conformes en achacar las auroras polares á la acción de los fluidos magnético y eléctrico, es decir, al mismo fluido considerado bajo dos aspectos distintos; pero ninguno ha dicho la última palabra sobre la causa que produce el fenómeno más brillante de cuantos ofrece la Naturaleza.

A un simple mortal como yo, que en materia de magnetismo y electricidad está muy atrasado, no le es permitido aquí expresar su opinión,

---

(1) Llámase á bordo *;Viva la Virgen!* al marinero conceptuado el más torpe de la tripulación. Proviene el nombre de que antiguamente al formar la marinera para cantar número en las guardias, el que tenía el último, en vez de cantarlo, exclamaba *;Viva la Virgen!*

por lo cual me declaro muy conforme con aquel ciudadano que, acosado para que diera una explicación acerca de las auroras polares, contestó:

—Preguntádselo á Dios, que sólo Él sabe el por qué de éste y otros fenómenos que admiramos.

A la noche del 15 de Marzo correspondió la aurora austral que presenciaron los tripulantes de la *Nautilus* en su viaje á Australia; y como quiera que existe á bordo el libro registro de cuanto ocurre digno de conocerse, copio á continuación, del cuaderno de bitácora, las tres guardias que darán exacta idea del juicio que mereció lo ocurrido á los Comandantes de ellas.

Dicen las guardias, literalmente copiado, lo siguiente:

«*De cuatro á ocho.*

»Á las cuatro y diez minutos, por abrirse el viento por estribor, se cargaron los volantes de babor y se dieron el perico y sobreperico, braceando convenientemente. Sin novedad en la descubierta de horizontes; en la de aparejo se halló faltó un garrucho del petifoque. Hay consumidas 27 toneladas de agua, y la sentina tiene ocho pulgadas. Buena anochecida; el cielo y horizontes con celajes y chubasquería por el tercer cuadrante, el viento ONO. fresco y marejada de él. Se encendieron las luces de situación y se alistó el salvavidas.—Lat. esta.<sup>a</sup> 45-41, y long. est.<sup>a</sup>, 99-37 E.—*Manuel Somoza.*»

«*De ocho á doce.*

»Al principiar la guardia se vió una aurora austral formada por rayos luminosos convergentes en el polo magnético, ocupando una extensión de horizonte de un cuadrante próximamente y unos 16° de altura. En la aguja no se notó, al parecer, perturbación alguna. Desfogaron varios chubascos en poca agua, produciendo realmones. Al rendir queda visible la aurora austral.—Lat. est.<sup>a</sup> 45-8 y long. est.<sup>a</sup> E. 100-22.—*Mateo García.*»

«*De doce á cuatro.*

»Desde las doce hasta las dos continuó visible la aurora, dividiendo sus rayos en tres haces que se elevaron hasta muy cerca del zenit, quedando, al desaparecer, un resplandor que ocultó un chubasco. Corrieron distintos chubascos sin desfogar.—Lat. est.<sup>a</sup> S. 45,12 y long. est.<sup>a</sup> E. 101,1.—*José Miranda.*»

Dos días después, el 17, en la guardia de doce á cuatro de la noche, es-

cribe el Oficial encargado de ella lo siguiente en el mismo cuaderno de bitácora:

«*De doce á cuatro.*

»Á las doce y veinticinco minutos se vió un gran resplandor de luz de un color violáceo, que, partiendo del zenit, iluminó el horizonte por todo el primer cuadrante, durante dos segundos próximamente. Desfogaron continuos chubascos, encapillándose á bordo varios golpes de mar; al rendir alargó y calmó el viento.—Lat. est.<sup>a</sup> S. 44-39 y long. est.<sup>a</sup> E. 110-44.—*José Núñez.*»

Creo yo que no puede describirse el grandioso espectáculo que en la mar ofrece una aurora, dándole menos importancia de la que resulta por la copia de los acontecimientos que constituyen el Diario de navegación de la *Nautilus*; lo cual demuestra que los oficios de marino y poeta son un tanto antagónicos. Puede el hombre de mar sentir y admirar como nadie fenómenos y sucesos que con frecuencia se presentan en el transcurso de su carrera; pero decide al que sale mojado después de aguantar cuatro horas en la escala de guardia, decide que derroche frases y alardée de poeta al escribir la guardia que ha de autorizar con su firma antes de meterse en la cama, y seguramente contestará como el castellano del cuento:

—Al grano, al grano.

Si bien la noche en que se presentó la aurora no se notó en la aguja variación sensible, al día siguiente, que hubo ocasión de determinar su desvío, se observó que habían sido perturbadas las dos instaladas á bordo, puesto que á ninguna otra causa pudo ni debió atribuirse el cambio que sufrió la variación total.

De mí sé decir que ante la aurora austral que presencié, estuve dominado por el aciago pensamiento que en mí despertara la descripción de las últimas auroras observadas en New-York el año de 1882. Recordaba que decía Figuier: «¿Qué relación existe entre la aurora boreal y las perturbaciones atmosféricas? Se ignora todavía. Pero lo cierto es que con éstas, vistas en New-York, coincidieron huracanes de una violencia extrema, que destruyeron pueblos enteros y causaron la muerte de muchas personas.»

Este recuerdo me infundía una especie de recelo de vernos alcanzados por algún ciclón; pero felizmente no fué así, y en vez de terribles huracanes, desde que tuvimos la fortuna de admirar la aurora austral el cielo nos negó sus favores, y no logramos recorrer sino muy poco

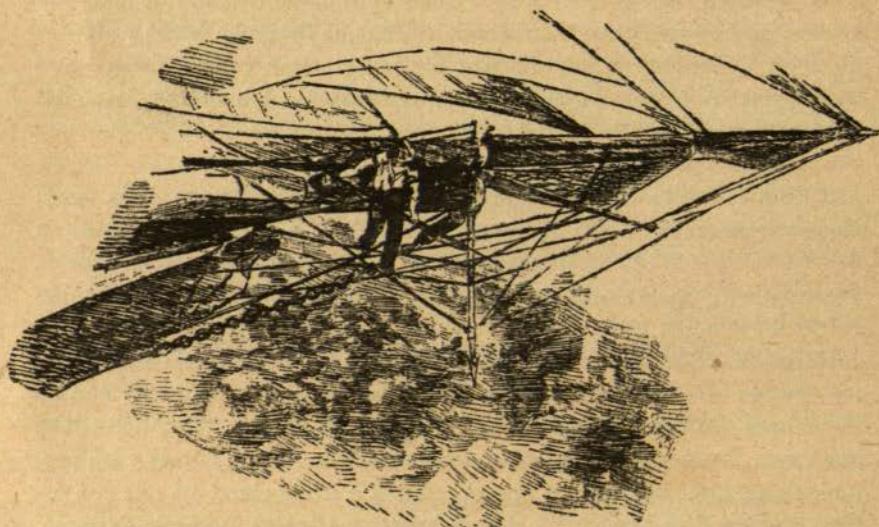
á poco la corta distancia que nos separaba de Adelaida. Se dan calmas y vientos de proa, sin duda para que no quedemos aficionados á cruzar el Índico en buque de vela.

¡Van 40 singladuras, jornadas ó días de viaje! Y... sigue el viento sin dejarnos arrimar á la isla de los Kanguros; pero por si esto se prolonga como parece, diré algo que llene el vacío representado por varios días de voltejero, eligiendo como tema la pesca y caza que hemos hecho desde nuestra salida de España.

Algunas veces, allá en mi tierra, donde todo sirve de pretexto para festejos que agradezca el estómago, me han dicho los amigos refiriéndose al clásico plato de habas y morcilla:

—De esto no comerá usted en la mar; pero, en cambio, pescado tendrán ustedes mucho.

Creencia muy común entre los que no saben que los peces tienen por parajes predilectos las proximidades de las costas.



Arponeando.

En alta mar, los peces que se hallan son, por desgracia, muy grandes, capaces algunos de tragarse al pescador, ó casi, casi microscópicos. Ballenas, delfines y el feroz tiburón, suelen ser los que de vez en cuando dan

señales de su presencia en medio del Océano, si bien no dudo que, conforme con lo indicado en textos respetables, estén las aguas de todo mar cuajadas de animales que se entretienen en devorar á otros y huir de que les hagan igual beneficio los de mayores tragaderas.

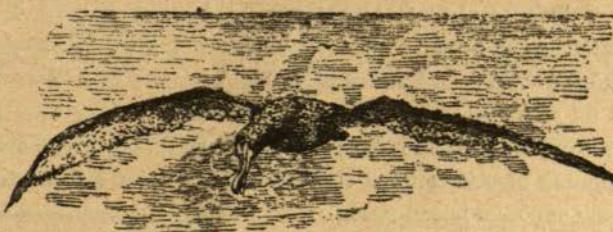
Lo que puedo asegurar es que en todo el Océano Índico recorrido por buque de vela, y por lo tanto, sin que el propulsor ahuyentase los peces, no pudimos pescar uno solo chico ni grande, lo mismo en calma que corriendo de ocho á diez millas por hora. Nada. El viaje lo verificamos como si fuésemos por un Océano desierto; por no ver, no divisamos ni un solo buque.

No sucedió así en el Atlántico; que tanto en el del N. como en el del S., enganchábamos con frecuencia hermosos atunes, que nos proporcionaban alimento.

Hubo días de pescar 14 bonitos, de los cuales, por término medio, pesaba cada uno 30 libras; pero no siempre encontrábamos esas manchas ó nubes formadas por tales peces, ni, al hallarlas, teníamos la suerte de que el buque anduviese lo suficiente para que el cebo produjese efecto en los bonitos, que sólo se enganchan á gran velocidad.

Muchos dejamos de meter á bordo por efecto de no ser buenos los anzuelos; pero, con todo, no pudimos por menos de mostrarnos agradecidos al Océano de nuestra tierra, es decir, á aquel que llega hasta las puertas de nuestras casas.

El Índico estará sin peces, pero en cambio en pájaros da quince y raya á todos los bosques.



Albatros.

Desde la salida del Cabo de Buena Esperanza hasta la mismísima entrada en Adelaida, no dejamos de ir escoltados por áerea guardia de honor que merece ser aquí descrita, ya que tanta distracción nos produjo durante el viaje.

El albatros. Los que no han visto esta ave, conocida entre los navegantes por carnero del Cabo, no tienen idea de lo que es volar con elegancia. Si yo fuese de esas personas que tienen la dicha de creerse con alas durante el sueño, seguramente que en mis excursiones imaginarias volaría como el albatros, sintiéndome al despertar sin cansancio alguno en cuerpo y alma.

Tiene el albatros tres metros de extremo á extremo de las alas; y su cuerpo, cuya sección de cola á pico es parecida á la horizontal de un buque, está revestido de tal cantidad de pluma blanca, que constituye una coraza impenetrable, no sólo al agua, sino también á determinados proyectiles.

He pasado durante este viaje muchas horas contemplando el vuelo de dicho animal, que, en realidad, en vez de carnero del Cabo debiera llamarse rey del Océano tempestuoso.

Se le ve recorrer grandes distancias en cualquiera dirección, sin que á simple vista se note movimiento alguno en sus músculos, y sobre todo, lo que más admira es el alarde que hace de precisión de movimientos rozando la superficie ondulada del mar. Cualquiera diría que entre el ave y las olas hay un desconocido agente que los conserva á constante distancia.

Cuando lo estima oportuno deja el albatros de alardear de habilidoso, y entonces, levantando su vuelo, se dirige á pasar por la popa del buque, al que da convoy, examinando con confianza desusada cuanto hay sobre cubierta. Y continúa á determinada altura dando vueltas á la embarcación, cual si no tuviese más cometido que el de acompañarla hasta dejarla en puerto.

Es muy común entre los marineros la creencia de que los albatros que nos escoltan durante el viaje son siempre los mismos; pero si así fuese, todos se hallarían al cabo de cierto tiempo en Australia, puesto que por estas latitudes no vuelven buques para Occidente.

Además de esta razón, nosotros, que cazamos algunos durante la travesía, vimos que al que se le daba libertad, señalándolo antes, no continuaba formando escolta con sus compañeros; al volar se alejaba para no volver, como supongo hacen todos cuando llegan á determinada distancia de esas islas que, sembradas en medio del Océano, parecen no tener más fin que el de servir de criadero á estos pájaros y otros animales que pasan su vida sobre la mar.

No sucede lo mismo con otras aves poco menos grandes que el albatros, de color oscuro y no tan elegantes en su vuelo. Éstas, que abundan también en el Índico, y se conocen con el nombre de gallinas del Cabo, se ocupan más que los albatros en buscar con qué saciar su apetito. Final-

mente se posan en el agua por la popa del buque, á fin de recoger cuanto se tira de á bordo, y al volar cerca de él, se acercan tanto, que parece ansian arrebatar lo que ven sobre cubierta, siendo fácil matarlas hasta con un palo.

Otras aves hay no tan abundantes ni persistentes en escoltar el buque, como son esa especie de golondrina del mar, que jamás vimos posarse en el agua para descansar ni comer; y ya cerca de Australia, una nueva clase de pequeños albatros, que aumentó la guardia aérea que nos prestó su acompañamiento durante este viaje.



Recalada al Cabo Borda.

Una observación pudimos hacer respecto de todas estas aves, y es que ni una sola noche se posaron en los palos ó vergas, mientras que otros pájaros suelen hacerlo como recurso muy natural.

En verdad que nos iba ya faltando la paciencia al ver que la costa S. de Australia no nos favorecía sino con vientos flojos, cuando quiso Dios que se desencadenasen las nubes, obsequiándonos con un *minimum*, que nos hizo avistar el Cabo Borda, tierra deseada por nosotros.

Verla, atracarla y perderla de vista fué obra de pocos momentos, porque el tiempo era oscuro y los chubascos empujaban con desesperante fuerza. Deseábamos viento fresco durante algunos días y nos lo enviaron al por mayor, en ocasión no muy conveniente, puesto que teníamos que meternos á lo largo del Estrecho Investigador y golfo de San Vicente, cuyas costas requieren ser muy conocidas por el navegante, ó bien pasar

ante ellas con tiempos claros. Pero ya se sabe que á buena hambre no hay pan duro; y nosotros, ante el deseo de llegar á Puerto Adelaida, no vacilamos en navegar por golfos y estrechos en circunstancias no muy favorables.

El Cabo Gervis señala la entrada en el golfo de San Vicente. He aquí dos nombres de tan triste recuerdo para los españoles como gratos para los ingleses: Gervis y San Vicente.

En la historia de nuestras guerras marítimas quizás no existe una página más enlutada que aquella en que aparece descrito el combate sostenido entre ingleses y españoles frente al Cabo de San Vicente. Allí Gervis probó la supremacía de sus veteranas dotaciones; allí Nelson demostró el golpe de vista y audacia que le distinguió, y allí fué motivada la sentencia más dura que recaer puede sobre un Almirante que tiene la desgracia de ser batido y vencido.

Los ingleses han respetado poco el derecho adquirido por los descubridores de tierras ó mares, para dar nombres ó bautizar éstos. Tierras ó mares descubiertos por españoles, portugueses, holandeses ó franceses, llevan hoy nombres completamente ingleses, como si su descubrimiento se debiese á Cook. Por no respetar, no respetaron ni aun aquellas denominaciones que pudieran en lo futuro dar idea de los primitivos pobladores.

Navegamos, pues, por el golfo de San Vicente, y á las doce de la noche, allá como Dios quiso, dejamos caer el ancla frente á un faro ó luz que debía corresponder á la entrada del río Adelaida.

Nunca deseamos tanto un práctico como aquella noche; pero los de aquí hacen como sus colegas de Cádiz: cuando hace mal tiempo suponen que ningún barco se acerca á la costa, y duermen muy tranquilos.

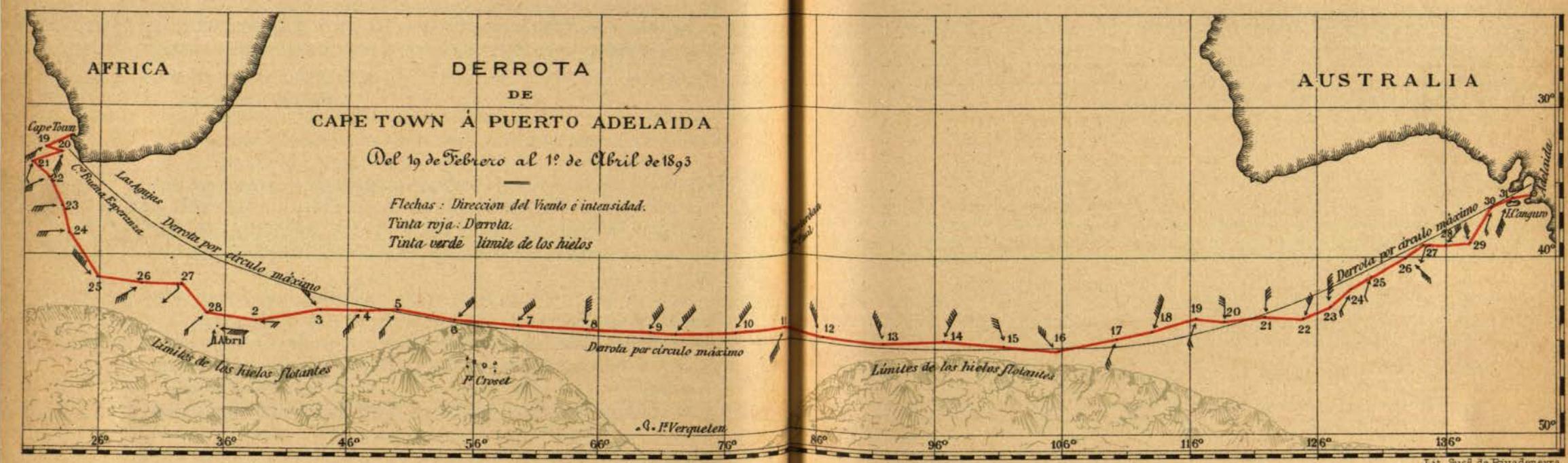
Amaneció el día 1.<sup>o</sup> de Abril y nos encontramos fondeados ante una costa completamente baja, limitada por unas pequeñas colinas, allá en el fondo de la escena que presentaba aspecto pobre y triste.

El tiempo contribuía á que no se despertase en nosotros esa satisfacción propia en el navegante, después de llegar al puerto deseado tras larga travesía hecha en Océano no muy pacífico.

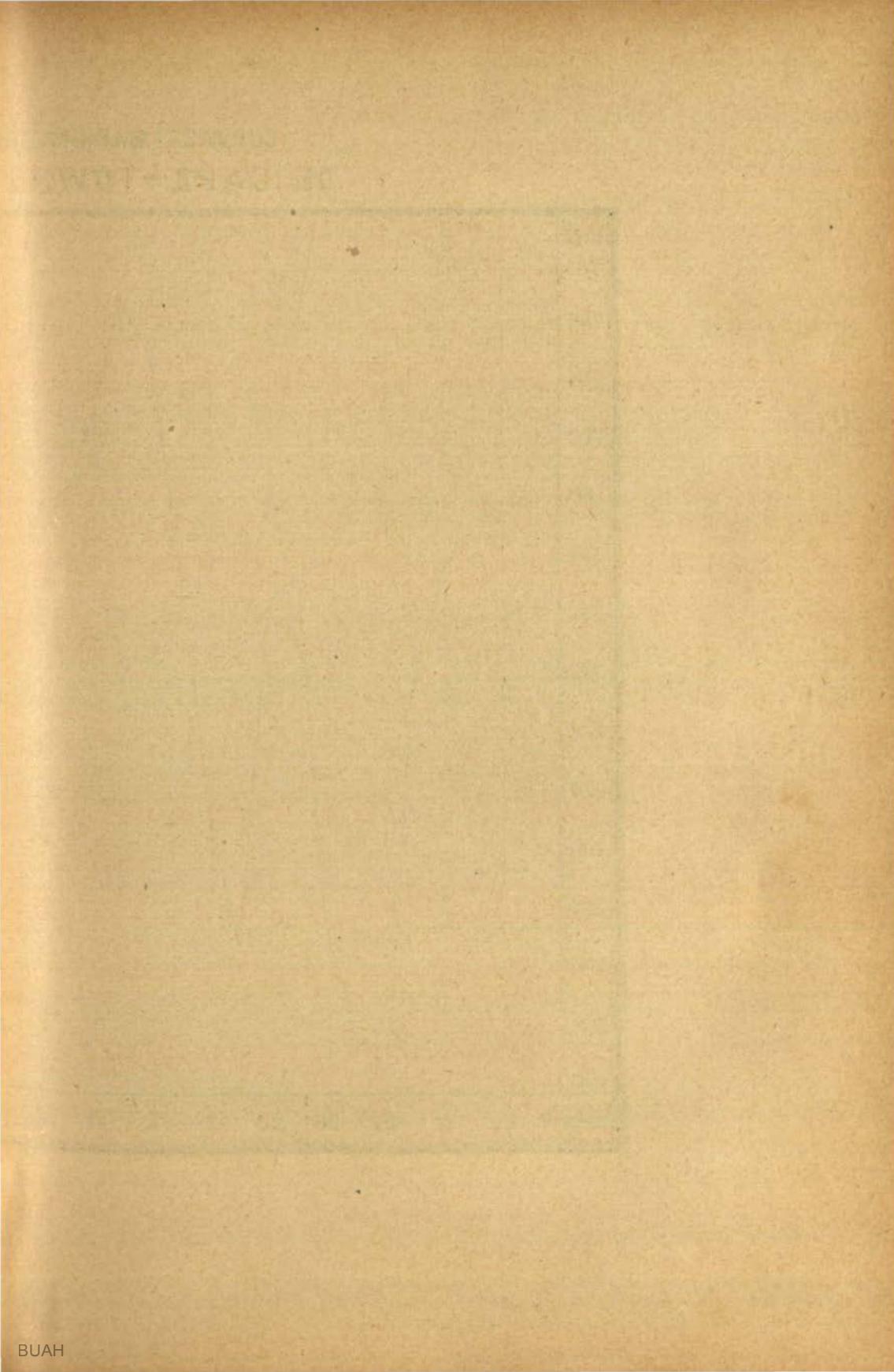
Yo no hacía más que mirar hacia la costa S., un punto señalado en la carta con el nombre de Glencelg, donde habíamos estado muy próximos á embarrancar la noche anterior.

Por muchos años que viva, ¡Glencelg, no te olvidaré!

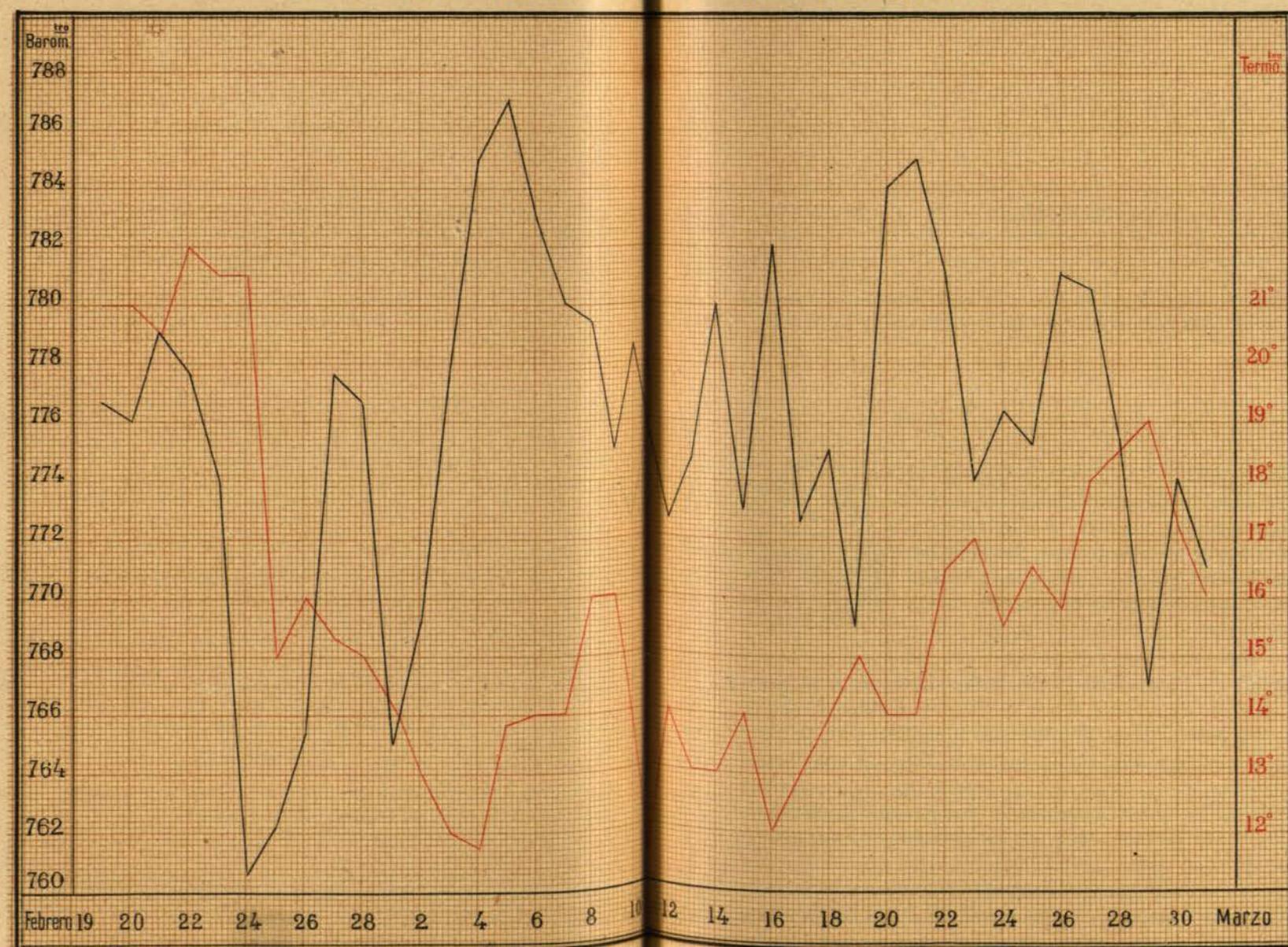








CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE CAPE-TOWN A PUERTO ADELAIDA.



BUAH

## CAPÍTULO X.

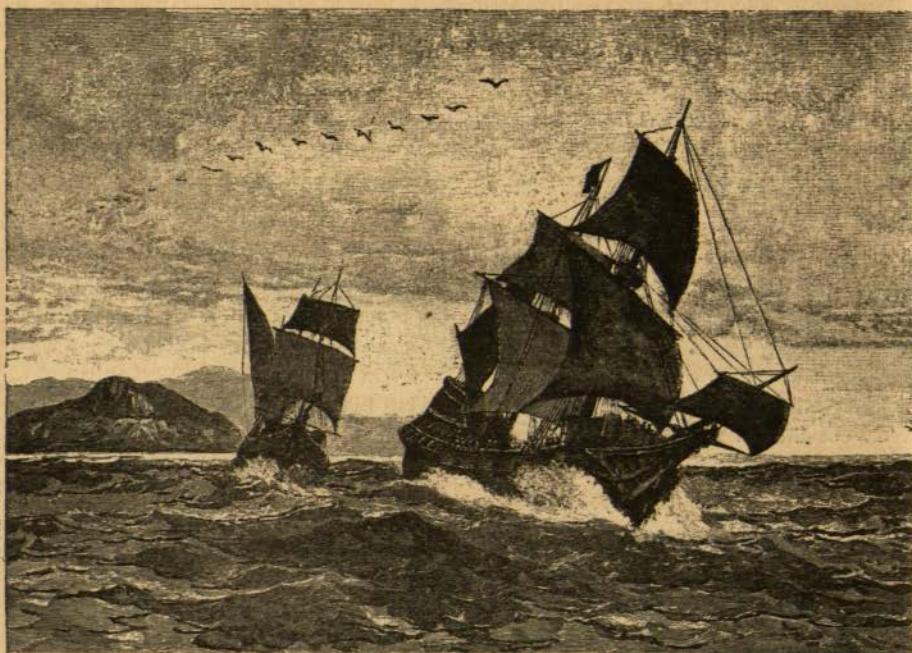
En Australia.—Descubrimiento de la colonia.—Los indígenas.—División territorial.—Constitución y desarrollo.—La capital.—Western-Australia.—Albany, Geraldton y Derby.



UIÉN descubrió Australia? Á mi juicio, muchos y ninguno. Pero si la posteridad quisiese honrar un día la memoria de aquel hombre que presintió en el hemisferio Sur un nuevo continente, á semejanza y modo del soñado y descubierto por Colón en el hemisferio occidental, á España correspondería toda la gloria.

El Colón de Australia es, sin duda alguna, D. Pedro Fernández de Quirós, navegante español que el año 1606 salió del Perú con el firme propósito de descubrir el continente que juzgaba debía existir en el hemisferio Sur. Ciento es que la tierra por él avistada no pertenecía al gran continente conocido hoy por Australia, pero era una isla inmediata á él, y fué, digámoslo así, el primer eslabón de la cadena que había de conducir al perfecto conocimiento de aquel nuevo mundo.

Durante dos siglos, puede decirse que Australia no despertó la ambición de ninguna de las naciones que enviaban sus buques á explorar aquellas costas. Portugal, España, Holanda é Inglaterra, concurrieron al penoso trabajo que constituía el conocimiento exacto desde el punto de vista geográfico de esa región del mundo. Sin duda alguna, la gran distancia que separa este continente de Europa fué la causa principal que aplazó por tanto tiempo la posesión de dicha gran isla.



La Escuadra de Quirós avistando Cabo York.

Verdad es que sus primitivos habitantes rechazaban llenos de furor á los que pretendían  *fingirse amigos para ser señores*; es cierto también que Australia se extiende hacia el S. á través de un mar tormentoso, que hacía creer á los navegantes alcanzaba hasta las regiones polares, razón que detuvo á los más impetuosos en sus propósitos de circunvalar esta gran isla ó continente; pero no es menos exacto que la Providencia en aquella ocasión, como en otras, permitió al famoso Cook alcanzar la gloria de disipar por completo cuanta duda existía acerca de la forma y tamaño del mencionado continente. Muchos trabajaron en la exploración de las costas de Australia, pero Cook fué el que llegó oportunamente para decir al mundo civilizado :

—Esto es una isla inmensa, que ocupa tal región del Globo, y de ella tomo posesión en nombre de Inglaterra.

En resumen, y valiéndome de una metáfora, los españoles hallaron el pescado, los holandeses y franceses prepararon el fuego y asaban ya el pez,

cuando llegó Cook, como maestro en el arte culinario, y se alzó con el santo y la limosna.

Esto es, en verdad, lo que deduce después de haber leído la opinión de serios e imparciales historiadores acerca del descubrimiento de la Nueva Holanda, hoy Australia, si bien algunos documentos desenterrados de los archivos y bibliotecas europeas hacen creer que esta isla era ya conocida bajo el nombre de Java Grande desde principios del siglo xv, es decir, cien años antes de presentirla D. Pedro Fernández de Quirós; y de dar fe á ciertas cartas geográficas y globos de Nuremberg, sólo á los portugueses cabe la honra de haber descubierto la Java Grande, que después fué Nueva Holanda y hoy Australia.

Lo cierto es que el estudio de esta inmensa isla ó continente no ofrece interés hasta el año 1778, en que Inglaterra puso en práctica la fundación de establecimientos penitenciarios, enviando nada menos que á los antípodas, allá á la costa oriental de Australia, á todos los hombres y mujeres que llenaban las prisiones del Reino Unido; proyecto éste altamente humanitario y que dió, practicado por el pueblo inglés, resultados admirables, gracias á la perseverancia en llevar á buen fin cuanto juzgó útil y patriótico.

Seis años después de haber vuelto á su país el intrépido Cook, con la prueba evidente de que Australia era una isla cuyas costas había explorado, resolvió Inglaterra enviar la primera expedición de penados hacia el punto indicado por aquel navegante como el más apropiado para establecer una colonia.

Desde entonces hasta el año 1820, ó sea en un período de cuarenta y dos años, la Metrópoli se deshizo de 2.000 mujeres y 4.000 hombres que la ley consideraba incapacitados para vivir libremente entre sus conciudadanos, núcleo con el cual y sacrificios pecuniarios se desarrolló la más antigua capital de Australia: Sydney, fundada no en Botany-Bay, como había indicado Cook, sino en otra bahía un poco más al N., que constituye hoy el más hermoso de cuantos puertos hay en el mundo habitado.

Pero antes de describir la impresión que en mi ánimo produjo la visita hecha á la Australia de hoy, preciso se hace dar una explicación de lo que era este país ayer, ó sea á principios de este siglo, que no más allá alcanza la historia civilizadora del novísimo continente.

En el hemisferio Sur, ó sea en esa mitad de nuestro planeta, desde la cual no es posible descubrir la estrella del Norte, conocida entre los astrónomos y navegantes por *polaris* (última de la cola en la Osa menor), en ese hemisferio ocupan África y América una pequeña extensión, que al

ser conocida por los geógrafos les hizo suponer, y no sin fundamento, que hacia la parte Sur de Asia debía existir otra porción de tierra que hiciera menor el inmenso Océano que España y Portugal descubrieron navegando en opuestas direcciones, y equilibrarse en parte la desigualdad existente entre ambos hemisferios.

La ciencia prueba que Australia, con todas las infinitas islas que hay entre ella y Asia, formaron en otros tiempos un solo continente, dividido hoy en varias islas por efecto de esos cataclismos geológicos que han hecho de nuestro planeta un jeroglífico indescifrable.

Lo cierto es que con la llegada del actual siglo arribaron á Europa las primeras noticias del nuevo continente australiano, cuando ya las Américas pugnaban por declararse independientes, y las Indias Orientales estaban poco menos que olvidadas, á pesar de sus riquezas en especierías.

Australia es, pues, la colonia del actual siglo, porque, como queda dicho, el año de 1820 fué cuando empezó á considerar el pueblo inglés que podía emigrar hacia allí alguien más que los que merecían el estigma de condenado.

Desde esta fecha comenzaron á conocerse en Europa noticias tales respecto de este país, que sobrepujaron en mucho á cuanto la historia y crónicas contaban de los encantos hallados en los demás países descubiertos por Colón y otros navegantes.

De Australia se referían, bajo la fe de viajeros y exploradores, cosas fantásticas, que despertaban el interés de cuantos las escuchaban. Bajo pretexto de que esta isla presentaba grandes dificultades para explorarla en su interior, y sin duda alguna haciendo valer la particularidad geográfica de ser antípoda de Europa, se hizo creer que Australia era el país de los viceversas; y buena prueba de ello es lo que á continuación transcribo como opinión emitida por Mr. W. Ullathorne:

«La Australia—dice—es antípoda de Europa, no solamente por su posición geográfica, sino también por otras muchas circunstancias. La Naturaleza se manifiesta en este país tan caprichosa, que á los ojos del europeo se presenta bajo un aspecto fantástico.

»El invierno reina en este país cuando entre nosotros reina el verano. El barómetro sube por lo general antes de llover, y cuando desciende es indicio de buen tiempo. Los cisnes son negros y las águilas blancas. Existe en Australia también una especie de topo ovíparo que amamanta á sus crías, pero que tiene pico de pato. Los perros de Nueva Holanda tienen cabeza de lobo, la talla del zorro y no ladran jamás. Hay también un pájaro cuya lengua afecta forma de escoba; un pescado, del cual, medio

cuérpo pertenece al género *kaia*, y la otra mitad al género *squalus*. El abadejo se pesca en los ríos y la parca en la mar. Se ven serpientes aladas y peces que despliegan largas alas pintadas como las de los pájaros, y las repliegan como los murciélagos. La ortiga se eleva á la altura de un gran árbol, mientras los álamos no pasan de ser pequeños arbustos. El humilde helecho presenta troncos de 20 y 25 pies, y extiende horizontalmente sus ramas de cinco á seis pies de longitud en forma de quitasol. El casoario es un pájaro gigantesco, y en lugar de plumas, su piel está cubierta de una especie de pelo. Un pájaro imita el silbido y el chasquido de un látigo, otro produce con su garganta un sonido claro como el de un timbre, éste imita el quejido de un niño, aquél lanza una carcajada sonora, etc., etc.

»La mayor parte de los árboles renuevan anualmente su corteza, y las hojas permanecen perpetuamente, etc., etc.

»Los caprichos y singularidades con que la Naturaleza parece jugar en este país, han desconcertado de tal modo al célebre naturalista alemán Blumemberck la primera vez que estas rarezas fueron objeto de sus investigaciones, que no podía persuadirse de que la formación de esta tierra datase de la creación del globo; así es que para salir de apuros y explicarse á sí mismo la existencia de Australia, recurrió, según costumbre de los naturalistas en semejante caso, á suponer la existencia de un cometa que, separado de su órbita, había venido á perderse en el Mar del Sur; pero más tarde los geólogos han estudiado la cuestión detenidamente, y han encontrado señales del Diluvio más abundantes todavía que en los otros países.

»Dos de ellos han ido todavía más lejos, y no han temido adelantar que las aguas del Diluvio habían permanecido sobre esta comarca más tiempo que en otras partes, antes de retirarse bajo los hielos polares.....»

Más extraordinarias son aún las referencias hechas respecto á los primitivos habitantes de este país.

Con raras excepciones convienen todos en pintar á los indígenas como al racional de orden más inferior, tanto que algunos no vacilan en clasificarlos como el eslabón que une al hombre con el mono; y como quiera que nosotros no tuvimos ocasión de apreciar la verdad de tal aserto, transcribo á continuación la descripción que me parece más imparcial. Dice así:

«En cuanto á la población indígena, es la más salvaje del mundo; es en la que el hombre se aproxima más al bruto. Los australianos, no tan negros como los negros de África, tienen el color fuliginoso, el cráneo bastante redondo, la frente deprimida é inclinada, el ángulo facial, que en los orangutanes es de 62° á 65°, no pasa de 66° entre los australianos. Sus miembros son delgados, largos y velludos. Estos pueblos son estúpidos,

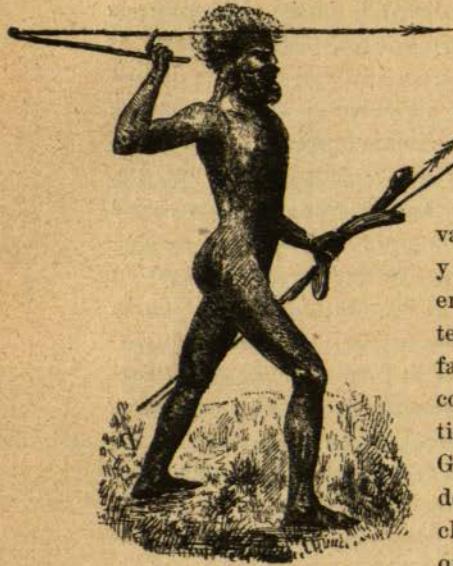
ladrones, vengativos y antropófagos. Los dos sexos viven desnudos é ignoran completamente el pudor. Se construyen con cortezas y ramas de árboles chozas que afectan la forma de un horno. El fuego lo colocan en la abertura, mientras el humo y la inmundicia quedan en el interior,

donde duermen confusamente mezclados como zorros en sus madrigueras. Solamente sus armas prueban que están dotados de inteligencia; éstas consisten

en flechas, que lanzan con mucha destreza: el *boumerange*, especie de lanza de dos puntas; el *womera*,

que es un arco ó bastón recurvado, que sirve para lanzar el *boumerange*, y por fin, los *waddis* ó rompecabezas. Sin embargo, es muy posible que no sea la inteligencia lo que les falta, sino más bien la facultad de fijar la atención y de guardar consecuencia en sus ideas. Se dice que sostienen relaciones con los Papous de Nueva Guinea y del archipiélago indio. Á la edad de quince años, poco más ó menos, los muchachos sufren la operación del *gna-noung*, que consiste en taladrar la ternilla de la nariz para pasar un trozo de hueso ó de madera, lo que indica su emancipación; desde

Indígena de Australia.



este instante pueden contraer matrimonio. En vano se ha intentado introducir entre ellos ideas de civilización; en vano los filántropos de las colonias inglesas han formado asociaciones con objeto de dulcificar las costumbres de estos salvajes; hasta el día, los australianos se han mostrado rebeldes á todo progreso; no han adquirido más que una afición desordenada por los licores fuertes. Se alimentan de la caza, de la pesca y de algunas raíces que desdñarían nuestros animales domésticos. Están divididos en tribus de 30 y 50 personas, de las cuales cada una tiene su jefe, y ocupa un territorio de 20 á 40 millas cuadradas. No pueden traspasar estos límites ni cazar en las tierras de otra tribu; esto equivaldría á una declaración de guerra. Estos pueblos son antropófagos, no es posible dudarlo, y Mr. W. Ullathorne se ha cerciorado de ello por sus propias confesiones. No tienen templos ni ídolos, pero son muy supersticiosos y temen mucho á los malos genios. Se reúnen en los bosques durante el

plenilunio para celebrar danzas religiosas llamadas *corobarus*; en ellas hacen simulacros de combate é imitan el modo de andar natural del kanguro y del casoario. Creen en los sortilegios y en la metempsícosis, porque están persuadidos de que las almas de sus antepasados reaparecen entre ellos bajo forma de animales, ó que animan los cuerpos de los blancos venidos de Europa. No se ha podido todavía descubrir de un modo preciso qué ideas tienen los australianos acerca de un Sér Supremo ó de la Providencia divina, y de una vida futura. Es tarea harto difícil decírlos á explicarse sobre sus creencias religiosas.....»

Expuesto así el concepto que se tenía formado en Europa acerca de Australia á principios de este siglo, digamos ahora lo que en realidad es hoy esta famosa colonia inglesa.

Australia es la isla más grande de cuantas existen en nuestro planeta, tanto, que ha merecido el alto honor de que los geógrafos la titulen continente. Situada al SE. del Asia, entre los paralelos 10 y 40 grados de latitud S. y los meridianos 107 y 148 grados de longitud oriental de San Fernando, representa una extensión de tres millones de millas cuadradas, ó sea veintiséis veces más que la Gran Bretaña, incluyendo Irlanda. Sus costas desarrolladas dan una extensión de 7.700 millas, más larga que la travesía de cualquiera de los Océanos.

Tiene en su interior grandes llanuras ó desiertos de arena, que se creyeron hasta hace poco grandes lagos ó mares mediterráneos, y el estudio orográfico que hoy se ha hecho de ese país presenta sus montañas bajo el aspecto de cuatro grupos, que son: la cordillera de la costa N.; otra en la costa occidental, cuyas alturas no exceden de 1.000 metros; una tercera al S., entre las cuales corre el río Murray, y la cuarta, ó sea la más importante, la del E., de la cual forman parte los célebres Montes Azules, con alturas de 3.000 metros.

Los ríos son verdaderamente insignificantes, pues aparte el Murray, que corre del E. hacia el O., y el Hawkerbury y Victoria, los demás no merecen más honor que el de pequeños afluentes á éstos, con un curso que se intercepta ó pierde en los bancos de arena, para reaparecer á grandes distancias, todo lo cual ayuda á explicar las dos particularidades características del clima de Australia, cuales son las grandes sequías, y las transiciones bruscas de la temperatura, que hacen variar la columna termométrica en más de 20° en el breve plazo de una hora.

Si en esta isla imaginamos dos meridianos que formen una gran faja en el centro, quedará dividida la Australia en occidental, central y oriental, lo cual habrá de facilitarnos el conocimiento de las varias colonias ó Esta-

dos de que hoy se halla compuesta desde el punto de vista político, puesto que las dos primeras partes son las llamadas Western Australia y South Australia, y en la oriental están comprendidas Queensland, New South Wales y Victoria, cuya extensión, representada en tanto por ciento de la total superficie, da para Western Australia 34, South Australia 30, Queensland 23, New South Wales 10 y Victoria 3.

Pero la desigualdad enorme que resulta de esta división territorial, resalta más tomando en consideración los habitantes que á cada Estado ó colonia de éstos corresponden, según la última estadística del año 1891; por lo cual al Western Australia, con una extensión tan grande, en comparación con Victoria, le corresponden sólo 53.285 habitantes, mientras que ésta tiene, según el mismo censo, 1.157.804. Lo mismo sucede con South Australia y New South Wales, que tienen, respectivamente, 325.766 y 1.165.300, correspondiendo á Queensland 410.346; lo cual da una idea aproximada de cómo se halla distribuída, no sólo la población, sino la riqueza del país, puesto que el gran aumento de habitantes, debido á la inmigración, se verificó en aquellos puntos donde existía la atracción del interés ó negocio industrial.

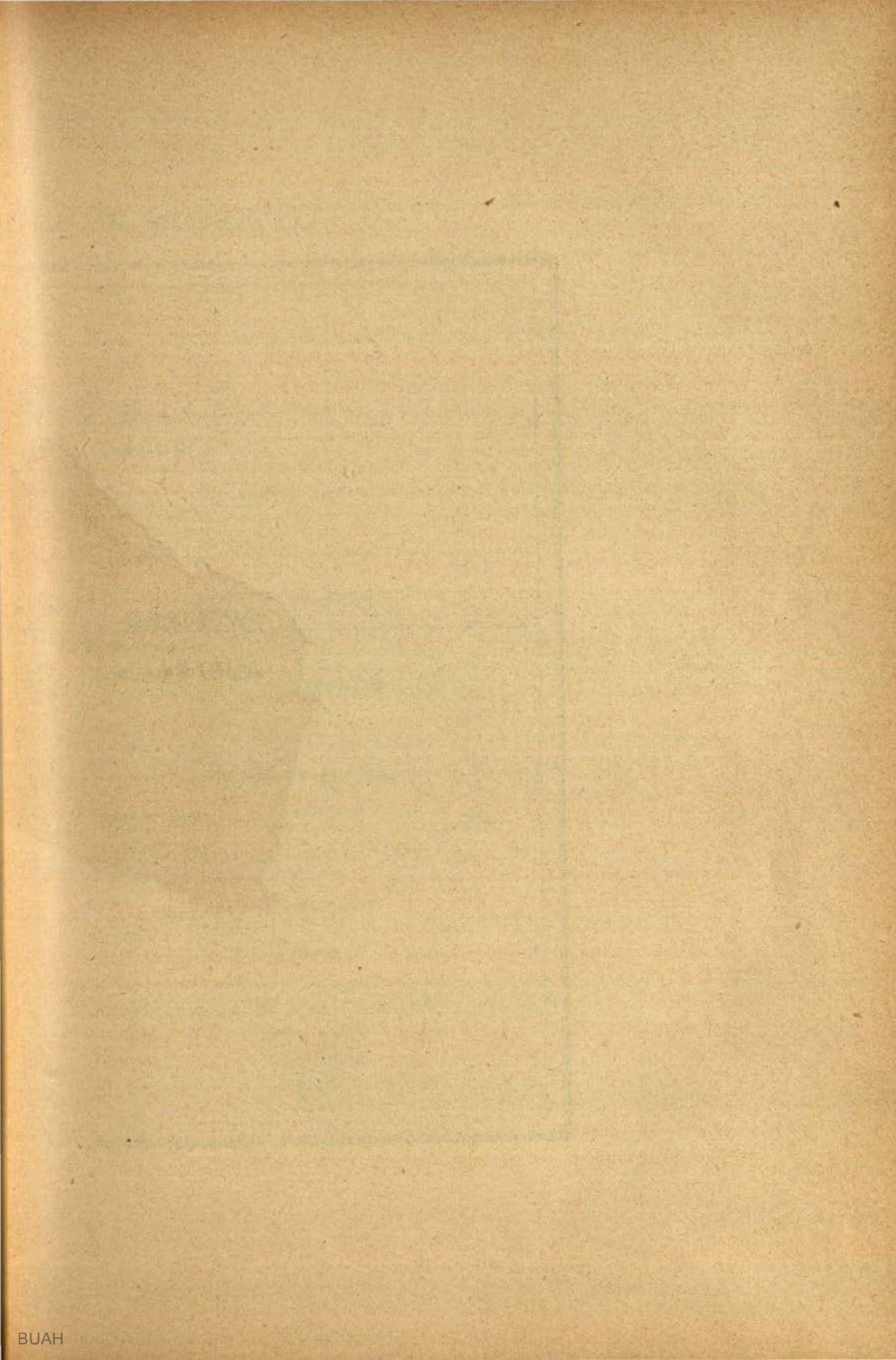
Hecha, pues, una ligerísima descripción de la división territorial y población que hoy contienen las cinco colonias que constituyen la Australia, veamos ahora si logro dar una idea de la constitución y desarrollo de cada una de ellas, desde su comienzo de colonización hasta la época presente.

Para ello adoptaré el mismo método que dejé expuesto anteriormente, ó sea partiendo del O. hacia el E., corriendo por el Mediodía; correspondiendo en este orden el primer lugar á la colonia denominada Western Australia.

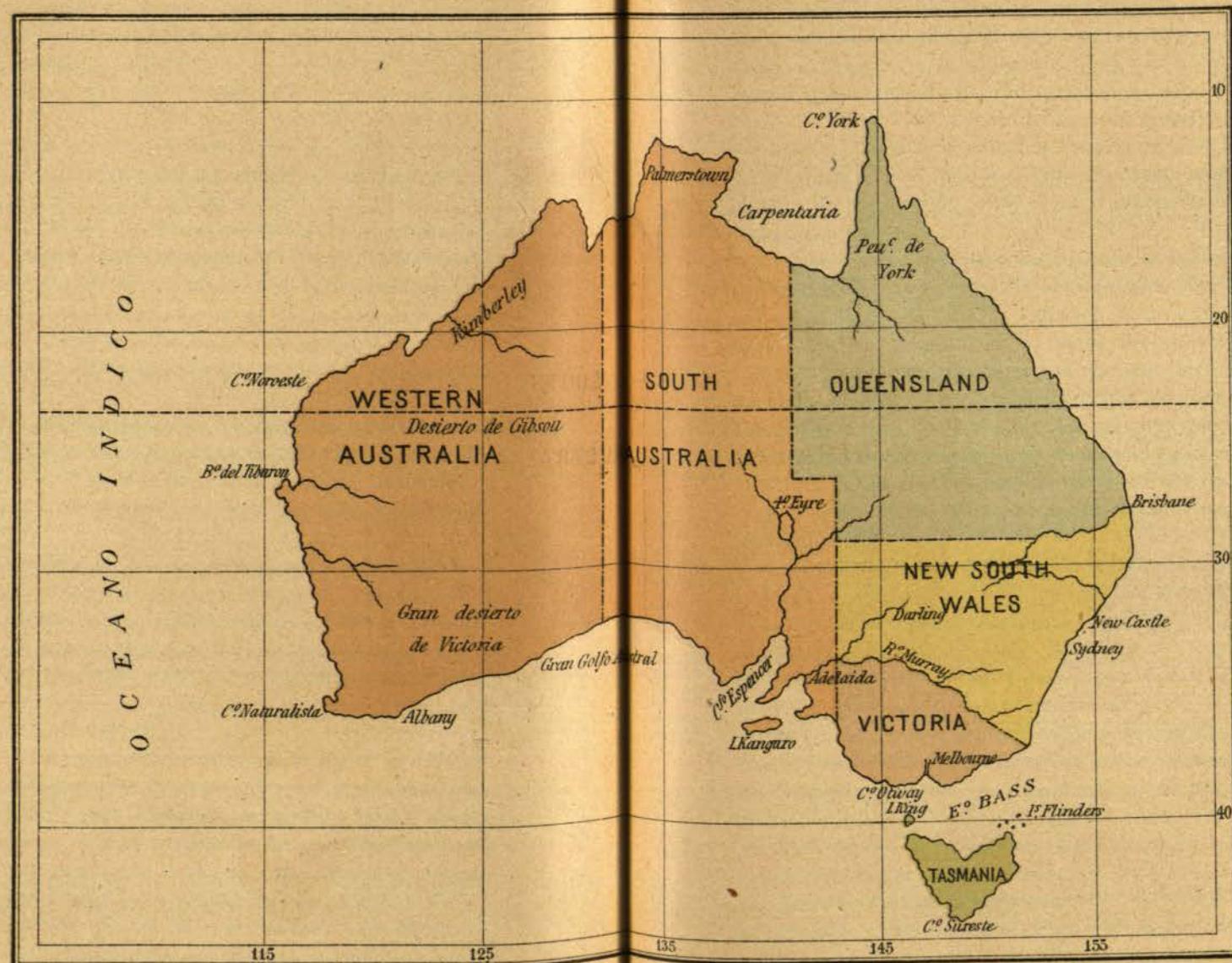
Es, sin duda alguna, esta gran extensión del continente ó isla, la mayor de todas las colonias de Australia, limitada en la parte oriental por el meridiano 123° de longitud E., y en el resto de su contorno por las costas que bañan los Océanos Índico y Pacífico.

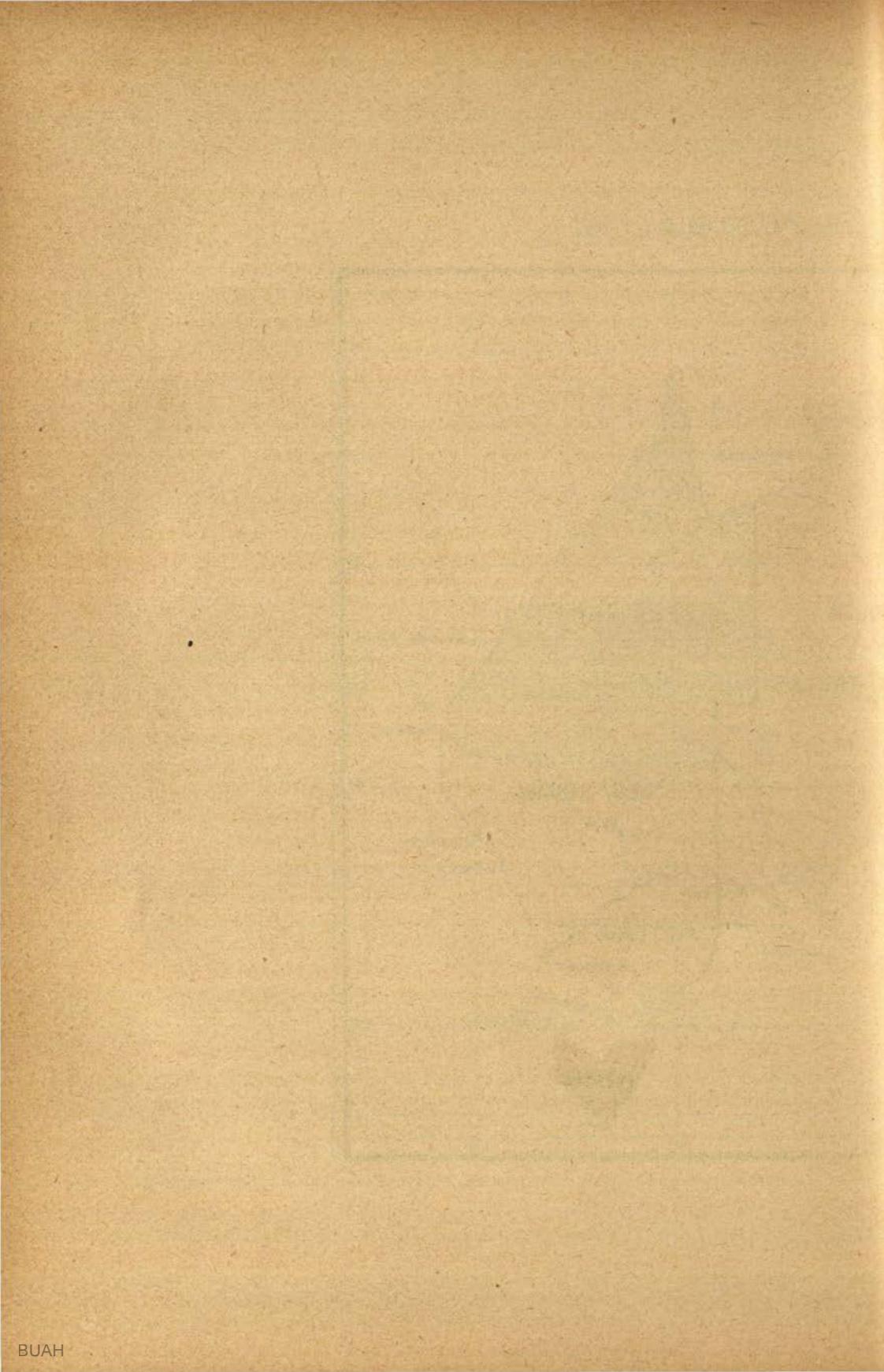
Cuando la atención de algunas naciones europeas se fijó en la colonización establecida por los ingleses en Australia, Francia quiso tomar posesión de la parte occidental; pero Inglaterra se anticipó á tales deseos, ordenando al gobernador de Sydney que estableciese una colonia penitenciaria en Albany, lo cual verificó en el año de 1826. Tres años después el capitán Freemantle izaba también el pabellón inglés en la boca del río Swan, fundando la población que hoy lleva el nombre de aquel marino.

Dadas las condiciones de desarrollo de las colonias australianas, ésta es de las más antiguas y la que menos creció en todos sentidos.



## DIVISION PÓLITICA DE AUSTRALIA





En su vasta extensión hay toda clase de terrenos y climas, puesto que la parte N. es país completamente tropical, mientras que al S. se alcanza una latitud de 35°; pero, á pesar de no ser país montañoso y de tener la facilidad de comunicaciones que representa la mar, esta colonia permaneció muchos años en estado de pobreza, debido, más que á ninguna otra razón, á la carencia de habitantes. Esto decidió al Gobierno de la Metrópoli á enviar el año de 1850 varias expediciones de penados, con los cuales se aumentó el cultivo de la parte inmediata á Albany y Perth, principales puntos de la costa; no obstante lo cual, sin el descubrimiento de las minas de oro, plomo y cobre que desde hace diez años son causa de bastante inmigración, el Western Australia hubiese sido una colonia puramente militar.

En la actualidad, este país ofrece seguir las huellas que en su desarrollo tuvieron las demás colonias, si bien siempre luchando con la dificultad grave que implica la falta de población, la de capitales y el clima, no tan apropiado como exige el hombre inglés para trabajar.

Por de pronto, la agricultura y el pastoreo empiezan á desarrollarse en las inmediaciones de la costa, dejando que los buscadores de metales preciosos establezcan pueblos allí donde sus necesidades lo exijan; pues la experiencia bien claramente ha demostrado que en Australia, como en todo país, la base de la riqueza no ha de estribar en el oro arrancado á las entrañas de la tierra, sino en otras industrias de más seguros y permanentes resultados.

Siendo ciertos, como deben suponerse, los informes oficiales dados últimamente respecto al suelo de esta colonia, sería fácil desarrollar en ella el cultivo de cereales, y asimismo el pastoreo, que constituyen la gran riqueza para un país que como éste tiene la inmensa extensión que representa ocho veces la del Reino Unido, y una población tan insignificante, que sólo corresponde á tres personas por cada cien millas cuadradas.

Hoy por hoy, queda por hacer el improbo trabajo de talar los inmensos bosques para reducirlos á terreno de cultivo, y desterrar de entre los pastos la hierba venenosa, que constituye por sí sola una verdadera calamidad.

Perth, capital de la colonia, sólo cuenta en la actualidad con 9.000 habitantes, á pesar de ser residencia no sólo del Gobernador General, sino también del centro burocrático oficial, puesto que recientemente se ha concedido á esta colonia el derecho de regirse por una Constitución que implica el sostenimiento de dos Cuerpos legislativos.

Situada la capital á poca distancia del puerto Freemantle, y en comu-

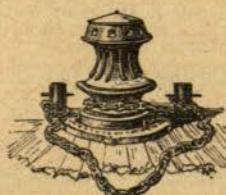
nicación con él por medio del río Swan, perfectamente navegable, y además por magnífica carretera y camino de hierro, que se prolonga también hasta Albany, claro es que absorbe en parte la vida de esta naciente colonia, lo cual no es bastante para que alcance más proporciones que las de una hermosa, pero pequeña ciudad convenientemente instalada á orillas de aquel río, que en sus inmediaciones constituye un lago digno de admiración.

Albany es la población que corresponde al único puerto perfectamente situado de esta vastísima colonia; en él hacen escala hoy los vapores correos en sus viajes de ida y vuelta á Europa, y seguramente que éste será donde tomen y dejen la totalidad de correspondencia y viajeros, tan luego se realice el ferrocarril en proyecto, que lo unirá con Adelaida.

Es además Albany, por su situación geográfica, el punto de Australia que merece estar mejor defendido, y á este fin se han hecho estudios que muy en breve se pondrán en ejecución para mejorar sus fortificaciones. En su magnífica bahía hay facilidades para todo movimiento marítimo, grandes muelles y los recursos consiguientes á una población que no excede de 20.000 habitantes.

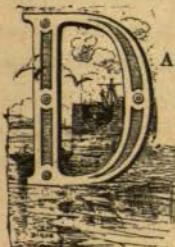
Geraldton y Derby son las dos poblaciones de más importancia situadas en la parte N. de esta colonia. Ambas deben su desarrollo y origen á la explotación de las minas de oro, cobre, plomo y estaño, si bien Geraldton exporta directamente alguna lana.

Últimamente se hicieron grandes trabajos para la explotación del estaño, que abunda en grande escala; pero con todo, la exportación anual no excede de 60.000 libras esterlinas, lo cual prueba que la riqueza de esta colonia es aún insignificante, y no merece detenido estudio por parte mía.



## CAPÍTULO XI.

South Australia.—Nombre indebido.—Trabajos de exploración.—Las minas de oro.—Nuestra llegada y recibimiento.—Adelaida.—Mister Crewell.—Una partida de campo.—Gleneelg.—Organización militar de la Australia del Sur.—Los vinos en Adelaida.—La despedida.



ASE indebidamente este nombre á la colonia de Australia que comprende la faja central limitada por los meridianos 123 y 183, y costas del N. y S. de esta isla.

La explicación de esta anomalía es evidente si se toma en consideración el aumento que sufrió el territorio de la primitiva colonia después de haber sido bautizada con el nombre actual. Lógico sería hoy denominarla

Australia Central, puesto que su territorio lo constituye esa ancha faja de 200 leguas de ancho que de N. á S. atraviesa el centro de la isla; pero de no haber hecho tal confirmación cuando se verificaron las dos anexiones ó cambio de límites, difícil será que la lógica se imponga, y continuará llamándose Australia del Sur, como llamamos Tierra del Fuego á la que con más propiedad le cuadraría Tierra del Hielo.

Esta porción de territorio, que tiene nada menos que 1.800 millas de largo por 600 de ancho, si no fuese porque su parte meridional es rica en suelo y subsuelo, estaría hoy tanto ó más pobre que la colonia occidental que acabo de describir; porque, en realidad, el centro del continente es

un vasto desierto de arena, que estaría hoy completamente deshabitado si no fuese porque el amarre del cable que une este continente con Europa, requiere que algunos puertos de la costa N. tengan señales de vida.

Se comprende, pues, que la colonia propiamente llamada South Australia no es más que aquellas porciones de territorio que en la parte meridional de la isla forman los golfos de Spencer y San Vicente, puesto que la gran extensión de terreno que se prolonga hasta el N. no tiene, ni creo tenga en lo porvenir, más importancia que la de contener las estaciones telegráficas de la línea que atraviesa la Australia de S. á N.

En el primer año del actual siglo empezó Flinders sus trabajos de explotación en la costa S. de Australia, y tales debieron ser las noticias que de este país dió, que al ser confirmadas por sus predecesores Sutherland, Barker y Jones, se propuso el Gobierno de la Metrópoli fundar una nueva colonia, que había de llamarse South Australia.

Este problema fué discutido y estudiado con gran detenimiento, aceptándose, como el mejor de los distintos proyectos presentados entonces, el debido á Wakefield, cuyo tema era la manera de distribuir los terrenos entre los fundadores de la colonia.

Constituyóse una gran Compañía ó Asociación para colonizar el S. de Australia, y después de ser un hecho las actas del Parlamento inglés que autorizaban dicha fundación, salió de Europa la expedición marítima, llevando los colonos y recursos precisos para la instalación, que por fin se hizo en el lugar que hoy ocupa Adelaida, después de examinar otros sitios en los golfos y bahías inmediatos.

Fué el *Duke of York* el primer buque que, procedente de Inglaterra, llegó con colonos al S. de Australia en Julio de 1836, y fué Mr. Samuel Stephens el encargado de la Compañía colonizadora, quien primero desembarcó en las playas de Adelaida.

Hasta el 28 de Octubre de 1836 no lo hizo el primer Gobernador, el cual proclamó con todas las formalidades consiguientes la fundación de esta colonia, y desde entonces este día es respetado y festejado por la posteridad.

A parte ciertas contrariedades inherentes al desarrollo rápido de todo pueblo ó colonia fundada por hombres libres, lo cierto es que en el breve período de diez años, la agricultura alcanzó proporciones tales, que hizo concebir fundadas esperanzas acerca del hermoso porvenir reservado á esta parte de la isla.

Intenciones me dan de trascibir aquí, si no toda, parte de su historia político-social y económica, puesto que encierra lecciones de gran prove-

cho para quienes, como los españoles, tanto y tanto nos queda por hacer en materia de colonización, pues causa asombro el saber cómo la alta previsión de los Gobernadores que en ella se sucedieron, y el sentido práctico de sus habitantes, lograron dominar los serios conflictos sociales y económicos que se presentaron en tan breve transcurso de tiempo.

La repartición de terrenos, que á primera vista parece cosa baladí, creó dificultades que sólo fueron vencidas después de luchas sostenidas en pleno Parlamento, como si éste fuese un país que viviera siglos y siglos regido por las más sabias Constituciones.

Hasta la religión y educación, que en la fiebre desarrollada por la vertiginosa vida de esta colonia, debieran ocupar un lugar secundario, fueron asuntos de gran atención por parte del Gobierno, que pudo evitar serios conflictos, y logró encauzar debidamente uno de los elementos que más influyen en la vida de los pueblos modernos.

El oro, la sed del oro, creó en el período crítico del desarrollo del país el conflicto más grande que puede caer sobre un pueblo.

En el año de 1851 se descubrieron en la vecina colonia las minas de oro que dieron origen á las hoy hermosas poblaciones de Bendigo y Ballarat; los efectos de tal nueva fueron fatales para South Australia, que no pudo contener la emigración de sus habitantes hacia Victoria, lo cual llegó á tomar tales proporciones, que no quedaba un solo hombre en determinadas clases sociales. Esto produjo la paralización completa en todos los trabajos, y por consiguiente una crisis que implicaba la ruina de la ya floreciente comarca.

La abundancia del oro era tal, que se compraba con una depreciación grande, mientras los artículos de primera necesidad alcanzaron valores exorbitantes. En tan graves circunstancias, el Gobernador de South Australia, Sir Henry Young, tomó la grave y trascendental determinación de autorizar á los Bancos para emitir papel y aceptar la compra del oro á un valor determinado, medida que hizo subir el precio de este metal entre sus compradores en Victoria; y reaccionando la emigración, volvió á South Australia, donde se facilitaron los medios para adquirir propiedad en condiciones más económicas que en Victoria, donde por imposición de los colonos se había dado un precio exorbitante á todos los terrenos.

Medidas acertadísimas por parte del Gobernador lograron proteger la vuelta de los buscadores de oro hacia Adelaida y sus alrededores, y el suceso que ayer llenara de terror á la naciente colonia, se convirtió después de algunos meses en agua de bendición, que no sólo fomentó todos los ramos de riqueza del país, sino que hizo aumentar la población en grado superlativo.

Conjurado el peligro, el Gobierno tuvo buen cuidado de encauzar el río

de oro que afluía de Victoria hacia empresas agrícolas y comerciales, que habían de ser en lo sucesivo el nervio del verdadero bienestar de este país.

Había un río como el Murray, con sus afluentes, cuyas orillas brindaban excelentes condiciones para el cultivo y pastoreo, no ofreciendo más dificultad que la carencia de comunicaciones. El Gobierno, sin levantar mano, interesa la iniciativa particular, creando un premio para el que lograse navegar por el río en determinadas condiciones, y á la vez vota é invierte capitales en hacer un puerto depósito cerca de la boca del Murray, que no permite el paso de buques mayores.

Mucho se trabajó en este asunto, que no pudo resolverse satisfactoriamente para los intereses de la colonia, porque su vecina Victoria logró por medio de un ferrocarril extraer por Melbourne gran parte de las producciones que corresponden á South Australia.

No obstante, el año de 1854, es decir, dos años después de la crisis promovida por los buscadores de oro, la población había aumentado de 38.000 á 92.000 habitantes; lo recaudado como contribuciones distintas había pasado de 82.000 libras á 595.000; y la exportación que representaba 504.000 libras, alcanzó este año á 1.300.000; todo lo cual era debido á la buena inversión que supieron dar al oro traído de Victoria, adquiriendo ganado y poniendo en explotación las tierras de cultivo y minas que habían abandonado por algún tiempo.

Desde esta época fué creciendo de un modo progresivo la colonia, sin más alternativas en su desarrollo, que las crisis promovidas en los mercados de Europa por los precios de la lana, granos y cobre, elementos principales de la exportación y riqueza del país.

El hecho que pone más de manifiesto el genio emprendedor de los hombres que la gobernaron en su comienzo de vida es, sin duda alguna, la realización del proyecto de Mr. Todd, que tenía por objeto establecer el telégrafo trascontinental, ó sea tender el cable eléctrico desde Adelaida á Port Darwin, atravesando 1.800 millas de tierra casi desconocida y en una gran parte con desiertos inmensos.

Dividióse el trabajo en tres secciones, y pasma saber qué una región de sólo 200.000 habitantes realizó tan colossal obra en el breve período de veinte meses.

Á la empresa, digna de un pueblo joven y viril, claro es que acompañaban otras, como eran las referentes á la construcción de ferrocarriles, canalización de ríos y mejora de puertos, obras con las cuales el comercio y la industria, en sus distintas manifestaciones, tomaron el incremento que es consiguiente á una colonia que alcanza en la actualidad la riqueza y

bienestar que hemos podido admirar durante nuestra permanencia en Adelaida.

Nuestra llegada á la bahía de Holfort se verificó por la noche, y dos horas antes de fondear habíamos pasado por la amargura de vernos más cerca de las playas de Glenelg de lo que habíamos calculado y deseábamos.

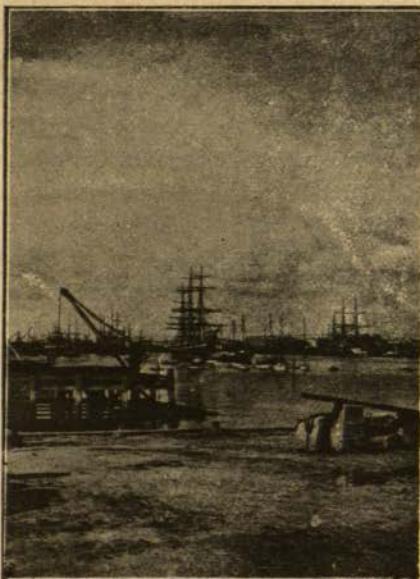
Después de amanecer vino el práctico, que resultó ser un Oficial de la marina colonial, simpático y servicial como pocos y de carácter tan bondadoso que no exhaló la menor queja al verse subido á bordo por aparejado al penol, que no otra cosa permitía la gruesa mar que reinaba en el fondeadero. Poco después vino un magnífico remolcador, que nos condujo cerca del gran muelle del Semáforo, y allí, después de ser visitados por la Sanidad, esperamos orden del Gobernador para entrar dentro del río, ó sea en Port Adelaide.

Era día festivo, no obstante lo cual, la orden no se hizo esperar mucho. A las tres de la tarde estábamos como la propia rosa, amarrados nada menos que en cuatro, frente á la Aduana y muelles principales del puerto.

Nuestro Cónsul en South Australia, Mr. Wright, vivía en uno de los barrios de la ciudad, y allá, después de mil trabajos, llegó un Oficial para darle noticia de nuestro arribo y pedirle la correspondencia que debía tener para nosotros, pues la ansiedad de todos por recibir noticias de sus familias, después de cuatro meses de ausencia, era grande y muy natural.

Era la *Nautilus* el primer buque que con bandera española había fondeado en las aguas de esta colonia, tanto, que hasta después de amarrados nos creían austriacos, por la semejanza de colores de las banderas nacionales.

La novedad: á eso hay que atribuir el marcado interés que en Adelaida



Port Adelaide.

despertó la visita de la *Nautilus*, pues á los cuatro días de nuestra llegada estábamos en relaciones amistosas con lo mejorcito de la capital, como diría cualquiera de los que se preocupan en subdividir las capas sociales.

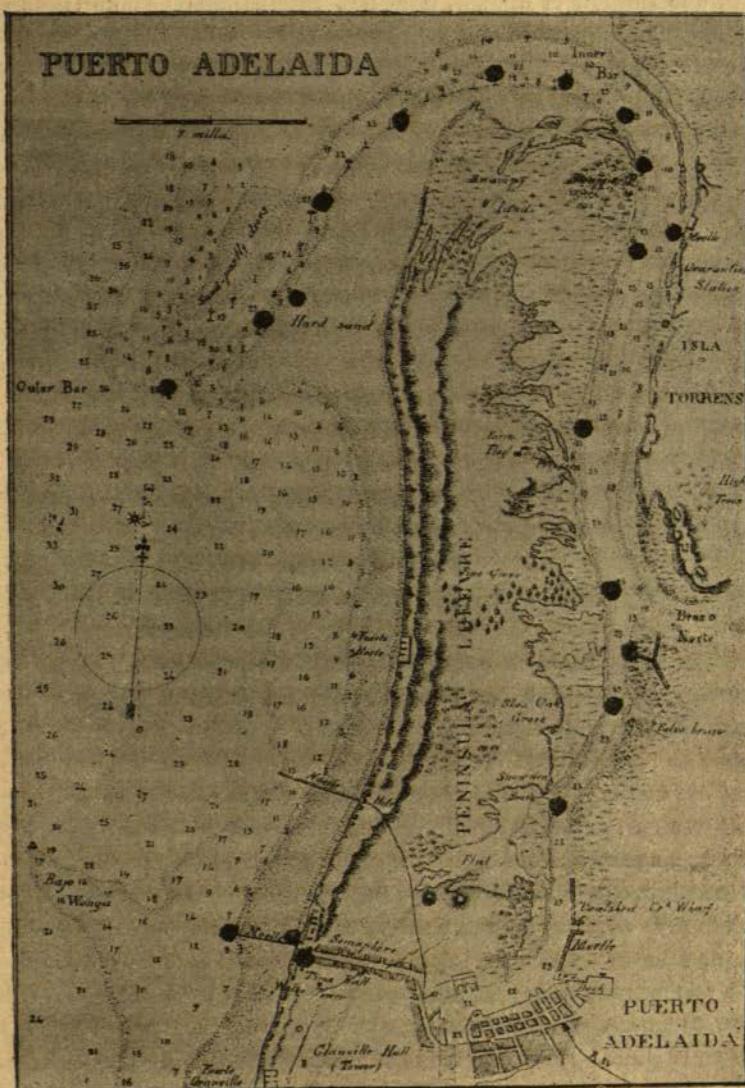
Era á la sazón Gobernador de la colonia lord Kintore, y si bien abandonó esta capital por dos semanas para acompañar hasta Sydney á su señora é hijas, que marchaban á Chicago, antes de hacerlo nos invitó á una *Garden party*, donde tuvimos propicia ocasión de ser introducidos, con una gran parte de las clases sociales que allí concurrieron, á despedir á la simpática lady Kintore.

Si á lo dicho se agrega que por coincidencia rarísima era Jefe militar de la colonia el coronel D. José Gordon, escocés nacido y criado en Jerez de la Frontera, y segundo Comandante del buque de guerra *Protector* el inglés gibraltareño Mr. Creswell, se comprenderá la gran facilidad que tuvimos para entablar relaciones y disfrutar todo lo posible de las delicias que á todo navegante presenta una población como Adelaida, de la cual no haré una descripción detallada por temor de aparecer presuntuoso.

Al que ha visto una gran parte del mundo, Adelaida le llama grandemente la atención, porque no se parece á ninguna otra ciudad, por más que ¡quién lo duda! las hay más hermosas. Con razón han llamado á esta capital la ciudad modelo, puesto que difícilmente pudiera crear la fantasía nada más acabado y perfecto bajo el orden urbano. Claro es que se compone de grupos de casas separados por medio de calles, plazas y grandes parques; pero es evidente también que muy pocas poblaciones responden á un proyecto primitivo bien estudiado y desarrollado con todo rigor.

Por de pronto, la posteridad tendrá que elogiar siempre el tino demostrado por el coronel Light, al elegir como sitio para fundar la capital las márgenes del río Torrens, pequeña prominencia situada entre la orilla del mar y la falda del monte Loft, que le proporciona gran facilidad para surtirse de agua dulce procedente de la montaña, lo cual es muy ventajoso para la buena higiene de una ciudad, y un desagüe del alcantarillado que por sí solo constituye progreso digno de estudio.

El casco de la población es un rectángulo dividido en cuatro, por dos grandes arterias, avenidas ó calles anchas; cada rectángulo pequeño tiene en su centro una plaza, y el mayor ó total, por no ser menos, tiene otra en el mismo medio, que vale por dos de aquéllas. Si á esto se agregan unos hermosísimos parques ó jardines que, á modo de faja, rodean la población y la separan de los barrios y pueblos inmediatos, se tendrá aproximada idea de lo que es el croquis de Adelaida.



### Puerto Adelaida.

La orientación de las calles es la de los cuatro puntos cardinales, lo cual, aparte de otras ventajas, ofrece la racional denominación de los parques y barrios que limitan la ciudad, llamando Parque del Sur ó de Occidente á la parte que realmente ocupa esta situación con respecto á la capital.

Es costumbre entre ingleses, coloniales ó no coloniales, aspirar á poder vivir fuera del círculo de la población donde trabajan, á fin de hacer una perfecta separación entre la vida del negocio y la del placer. Sabido esto, nadie extrañará

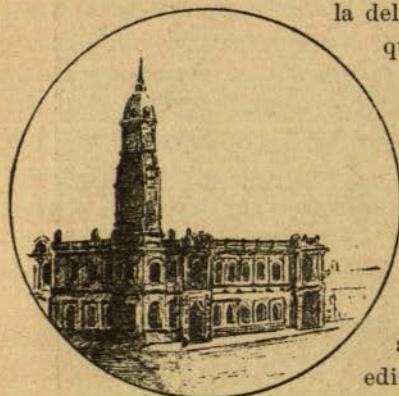
que los hombres bien acomodados en Adelaida tengan sus hermosas casas establecidas en los *subbourg*s ó barrios exteriores, y muchos en pueblos inmediatos; mientras sus oficinas están situadas en la parte de la ciudad donde el movimiento comercial es más grande; razón por la cual las casas de la ciudad son de aspecto nada lujoso, si se exceptúan los edificios públicos ó de carácter semioficial, tales como la Casa Correos, que suele ser en poblaciones inglesas lo más sumptuoso como edificio, y lo es realmente en Adelaida; lo

mismo que el Ayuntamiento ó Casa de la Ciudad, que así le llaman entre estas gentes; museos, iglesias y Bancos, que en Adelaida son de tal naturaleza, que bien pudiera dar lugar á que se la conozca por la ciudad de los Bancos ó de las iglesias.

El efecto que en mí produjo la entrada en dicha capital, es de los que harán época en mi vida. Al apearse del tren hay que subir una escalera para llegar á la magnífica avenida del N., que limita la ciudad por esta parte; y una vez allí, la corriente de viajeros indica al forastero que debe tomar la izquierda para admirar la grandiosa fachada del edificio que ocupa el Parlamento, y antes de formar juicio, tropezar con la guardia militar, establecida á la entrada de los jardines que rodean el palacio del Gobernador.

Claro es que por intuición, aun cuando uno no se llame Vicente, va donde va la gente; y dejando los centinelas alardeando de buenos mozos, cambia de rumbo y se interna en la población, tomando lo que en España se llama acera, y aquí es un hermoso paseo cubierto por tinglados, en la calle principal conocida por King Williams.

Esta es, sin duda alguna, la calle favorita de los forasteros; en ella están



Casa Correos.

instalados casi todos los Bancos y una gran parte de las oficinas comerciales, almacenes y tiendas de primer orden, la Casa Correos y de la Villa, y además las dos Estaciones de los ferrocarriles que circulan por la colonia. Por ser privilegiada esta avenida, hasta el Club Adelaida y el palacio del Gobernador limitan una de sus extremidades.



King Williams Strett.

Cómodos y lujosos coches tirados por hermosos caballos, á los cuales no necesita fustigar el conductor, se encuentran en distintos puntos de la ciudad, si bien los tranvías facilitan las comunicaciones entre los barrios, á precios sumamente económicos.

La exuberante vegetación de los jardines y parques, lo ancho y amplio de las calles y, en general, el aspecto de la ciudad y su cielo, dan á ésta un tinte tropical que hace establecer semejanza con otras poblaciones inglesas y holandesas situadas en las regiones cálidas.

Corría el mes de Abril cuando nosotros visitamos esta colonia, y aunque la estación de otoño es templada, con poco trabajo puede uno comprender que el verano debe ser sumamente riguroso en esta parte de la Australia, cuyos productos, según datos estadísticos, están en perfecta relación con la mayor ó menor lluvia que corresponde al año.

Las sequías son el enemigo de la colonia; si en ella se garantizasen

unas cuantas pulgadas de lluvia distribuídas convenientemente, el porvenir de lo propiamente llamado South Australia estaría asegurado para resistir cualquier crisis en los mercados de lana y granos.

No se crea, pues, que todo el monte es orégano. Adelaida se convirtió en pocos años en una capital hermosa y de grandes proporciones, pero ha luchado en su desarrollo, y luchará siempre, con el clima, que en esta colonia es demasiado seco, y con los inconvenientes que presenta un inmenso país en su mayor parte árido y falso de habitantes.

Á juzgar por los progresos de la capital, South Australia debería ser un país mucho más adelantado, y así lo deduje de mi expedición al interior.

Después de haber visitado los museos y escuelas de la capital, donde cualquier europeo se admira al ver la atención prestada por este pueblo á cuanto se refiere á ciencias y artes; después de pasar más de una tarde contemplando la riqueza que presentan en plantas y animales los jardines Botánico y Zoológico; después de asistir en el Club de Adelaida á la galante introducción amistosa que hicimos con una gran parte de sus miembros, y de aceptar varias invitaciones que nos ofrecieron familias respetables para concurrir á los juegos y entretenimientos que tan comunes son entre ingleses, tuve que alejarme por unos días de á bordo para gozar de mi predilecta afición, cazando en una de esas fincas que tan famosas son en este país por sus proporciones colosales.

Mr. Creswell, el nunca por nosotros olvidado segundo Comandante del *Protector*, fué quien nos dijo :

—Mañana temprano en el tren de las seis pueden venir conmigo los tres que más afición tengan á correr campo y matar conejos; poco equipaje, muchas municiones y puntualidad para no perder el tren.

Tales fueron sus instrucciones, que cumplimos con toda formalidad, sin preguntar dónde íbamos ni lo que sería de nosotros.

Al día siguiente nos hallábamos metidos en un tren que dejaba millas y millas atrás, cuando en la primera parada, al echar pié á tierra para cambiar de coche, nos fué presentado por Creswell un nuevo compañero de viaje, quien realmente debía ser y fué nuestro director espiritual y corporal, el inglés menos inglés que he conocido en mi vida, el más bondadoso, jovial y simpático de los muchos amigos que hice en Australia.

Era Mr. Clak, hombre de unos cincuenta años, muy rubio, guapo, decidido y el más conocido en el país por pobres y ricos, no sólo por sus condiciones de carácter accesible á todo el mundo, sino porque como inspector de las destilerías alcohólicas, viajaba continuamente, haciendo amistades en todas partes.

Por él supimos el itinerario que debíamos seguir: seis horas de tren, cuatro en el coche correo hasta Truro, y allí, en una vagoneta ó coche de campo, iríamos hasta la finca ó estación donde estaríamos tres, cuatro ó más días, si es que nos sentíamos con ánimos de no volver á la capital.

Nuestra impresión, á juzgar por el país que atravesábamos en el ferrocarril que va de Adelaida al río Murray, era poco favorable, tanto en lo que se refiere á hermosura como á riquezas. Una especie de Mancha ó tierra de Castilla con algunos eucaliptus de trecho en trecho; leguas y leguas de llanura con una vegetación quemada por el sol y casi cubierta por el mucho polvo que se desprende de aquel terreno arcilloso.

Hasta los árboles, en su mayor parte, tenían en su tronco señales de haber sido atacados por el fuego ó por la incisión que en su corteza les hacen para destruirlos; pero como el país es inmenso, á una extensión árida seguía otra que desde luego dejaba ver sus buenas condiciones para el cultivo de cereales, especialmente para trigo y avena, los cuales se producen en esta colonia con más abundancia que en ningún país, gracias á la aplicación de las máquinas de labranza que emplean, movidas por caballos de grandes condiciones para esta clase de trabajos.

Vimos también, en el transcurso de nuestro viaje, grandes extensiones cubiertas de una hierba que no es posible desterrar ni tiene aplicación alguna, y vimos que la generalidad de los pequeños pueblos donde nos detuvimos para dejar el correo y tomar nosotros un trago de whiskey, estaban constituidos por colonos de origen alemán.

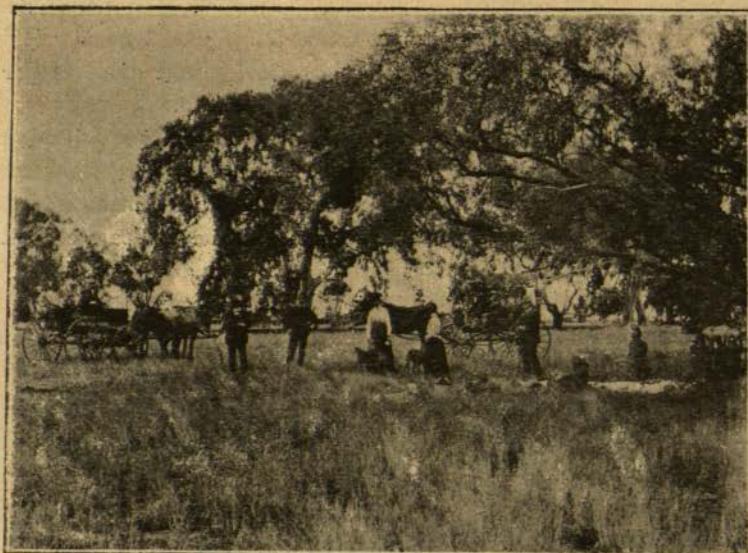
Después de estas observaciones y de la que pudimos hacer con respecto al buen estado de los caminos que unen los pequeños pueblos y fincas con el ferrocarril, llegamos á Truro, donde nos esperaba el simpático hijo de Mr. Mac-Beam, joven de unos veinticinco años de edad, que revelaba en su aspecto y maneras el tipo completo del labrador hacendado ó *settler*, como dicen los que no quieren injuriarlos con la denominación yankee *squatter*, que en Australia se ha hecho muy general.

En poco tiempo, guiando este joven dos hermosos caballos, nos trasladamos á la casa finca, donde sus ancianos padres y su hermana Belle nos recibieron con esa bondad y alegría que es consiguiente á la interrupción de vida tan monótona y triste como es la que se hace allí viviendo en familia.

Cinco minutos para lavarnos las manos, y no bien transcurrido este tiempo, estábamos sentados ante una mesa, en la que había sobraditas y ricas provisiones para aplacar nuestro apetito, que iba rayando en hambre. Al terminar de tomar este reparo ya éramos, si no amigos íntimos, conocidos

de mucho tiempo, pues cuando los ingleses se resuelven á intimar y á agasajar, saben hacerlo como nadie.

Quedaban algunas horas de día, y no vacilamos en coger las escopetas y lanzarnos, acompañados de otros amigos, á recorrer una pequeña parte de la finca, para ver cómo trabajaban los perros.



Truro.

Entonees comprendí que los conejos importados de Europa á Australia habían llegado á ser una verdadera plaga en este país. Por distintos medios había tratado el dueño de esta finca de exterminarlos, y, sin embargo, era tal la abundancia de ellos, que nosotros, á la media hora de estar en el campo, tuvimos que desistir de cargar con los que matábamos, viéndonos precisados á abandonarlos, bien á pesar nuestro, porque habíamos probado que su carne constituía un alimento exquisito.

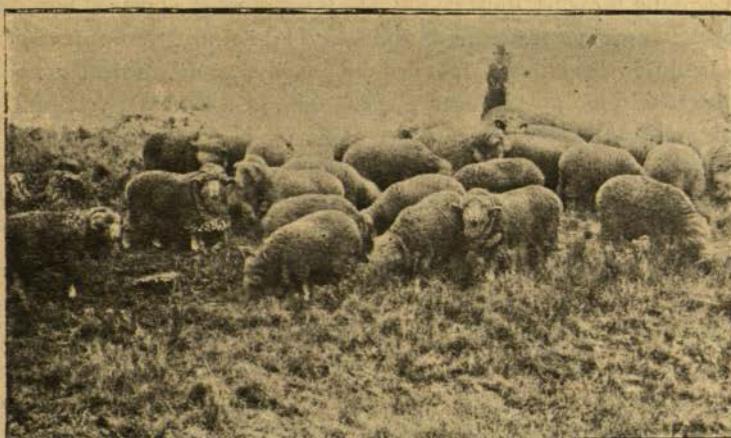
La noche, después de una succulenta cena, fué agradabilísima para nosotros: hubo su poco de canto y baile, oyendo por primera vez la popular canción del *Tararabundie*, y bailando, después de recibir una ligera lección, el elegante *barn-dance*, importado en aquella casa nada menos que por lady Kintore, que habiéndonos precedido en su visita á la comarca, estuvo como huéspeda de los señores Mac-Beam.

Á las diez dormíamos como lirones, y por la mañana, en el almuerzo, tuvimos ocasión de probar el clásico desayuno escocés, muy común también en Australia: especie de poleada hecha con leche y harina de avena, que recuerdo haber comido en Galicia bajo el nombre de afreitas.

—La expedición de hoy—dijo Mr. Mac-Beam—se hará en coche, ó bien á caballo. Ustedes preferirán seguramente montar y correr en mis caballos para acompañar á las dos amazonas que intentan seguir á los galgos en su carrera.

Tuvimos un momento de duda, pero pudo más el temor á una caída que nuestra galantería, y después de algunas salvedades, hicimos saber á señoras y señores que preferíamos ir en coche, y de no haber sitio suficiente, el paseo á pie convendría á nuestros músculos, entumecidos por la larga y sedentaria vida de á bordo.

Dos coches de campo, varios caballos, una jauría de perros que no bajaba de quince ó veinte, cestos con provisiones, y toda la familia Mac-Beam con sus huéspedes, que éramos aquel día siete; todo esto se puso en movimiento á campo atraviesa, sin que nada, absolutamente nada, indicase que por allí había rodado antes coche ni carro alguno.



El rebaño.

Habíamos andado una legua, cuando vimos uno de los tres inmensos rebaños de carneros que pertenecían á la finca, sin pastor, ni perro, ni casa ó cobertizo que pudiera servir para guardar y amparar tanto animal.

Aquella inmensa hacienda, cuya superficie parecería exagerada si la expresásemos en áreas, aranzadas, fanegas ó días de bueyes, está limitada y subdividida por esas vallas formadas con postes de hierro y seis alambres como los del telégrafo, lo cual representa un gasto grande, pero de resultados muy reproductivos, puesto que ahorra pastores.

El dingo, especie de lobo, y las águilas, son los únicos enemigos del ganado lanar en Australia, y contra éstos, Mr. Mac-Beam había empleado con éxito la estricnina, que sentía no poder dar á los conejos para acabar con todos. Para destruirlos había echado al campo gatos, que tuvimos ocasión de ver, y matar por equivocación, los cuales viven á expensas de los conejos pequeños.

Vistos los rebaños formados de escogidos animales, cuya raza recuerda nuestro país, puesto que de él fueron importados aquí los merinos que dan fama á la lana superior de Australia, vimos después el gran apartadero y el local destinado á la esquila, y asimismo se nos condujo á los estanques ó abrevaderos donde reservan agua para combatir el desastre que produce la falta de lluvias, puesto que en aquella ocasión observamos que ni uno solo de los *creeks* ó barrancos tenía agua para apagar la sed que se siente atravesando país tan árido.

En aquella inmensa llanura, que hubiera parecido el mar si la vista no fuese interceptada por algunas porciones de arboleda, sentíame orgulloso recordando la hermosura de nuestras provincias del Norte, y no pude mentir cuando me preguntaron por mi opinión acerca del panorama que contemplábamos.

—Aquello debe ser espléndido — dije mirando hacia las orillas del Murray, que allá en el horizonte formaba una barrera de frondosa vegetación.

Hizo alto la caravana á la sombra de unos eucaliptus, y mientras la gente de paz buscaba materia combustible para calentar algunos litros de agua que habían de pasar á nuestros estómagos bajo el título de té, posición que es á los coloniales tan indispensable como á los castellanos el vino, fuimos los cazadores á ver correr los galgos, y á matar entre ellos y nosotros un sinnúmero de conejos blancos, negros, grises y de todos colores.

Comimos con el apetito consiguiente á una gira de campo ó *pic-nic*, según frase de los ingleses, apagamos la sed con buenos sorbos de té, y terminada esta faena, los hombres todos, sin excepción alguna, hicimos una especie de marcha encubierta, que después supe era en obsequio al bello sexo.

De vuelta á la casa, pasamos por dos ó tres sitios donde existían pequeñas moradas, más bien chozas, habitadas por los labradores que tenían á su cargo el cultivo de grandes porciones de terreno.

Otra expedición análoga hicimos al dia siguiente, recorriendo nueva parte de aquella inmensa finca, de cuya extensión puedo asegurar que no me formé juicio exacto por no existir un punto elevado que me permitiese dominarla. No era grande la producción de cereales, porque en su mayor parte está dedicada al ganado lanar; pero así y todo, en Baldón, que éste es el nombre de la finca, había un crecido número de caballos para las labores del campo y transporte á la inmediata Estación del ferrocarril, y vacas que, ordeñadas dos veces al día, daban leche riquísima, si bien no en la cantidad de las que hemos visto en otros países.

El tiempo corría más aprisa de lo que deseábamos, y al cuarto dia de ausencia resolvimos decididamente sustraernos á la grata acogida que se nos hacía por parte de Mr. Mac-Beam y su familia, para volver á Port Adelaida, donde nos llamaban nuestros deberes.

Pena grande sentí cuando aquella señora, que tan bondadosamente nos había recibido y agasajado, me dijo:

—Adiós para siempre! Porque ni usted volverá por estas tierras, ni yo espero ver más mi querida Europa.

Desgraciadamente decía la verdad; entre ella y yo sólo cabe la remota esperanza de vernos en la otra vida.

Cambiamos nuestras tarjetas y retratos, que por mi parte conservaré como predilectos recuerdos, y acompañados por Mr. Mac-Beam é hijo, vinimos hasta Truro, donde los dejamos ocupados en elegir diputado, mientras el tren nos conducía hasta las márgenes del límpido y no caudaloso Torrens.

No habían perdido el tiempo los Oficiales que quedaran á bordo. Glenelg, ese Biarritz australiano, con sus cómodas y lujosas casas habitadas por una gran parte de la aristocracia de Adelaida, había sido el sitio elegido por la suerte para depararnos allí el núcleo de jóvenes que más habían de intimar con los primeros españoles llegados á tan apartada tierra.

En Glenelg, en una de esas casas soñadas por marino que aspira á pasar el último tercio de su vida rodeado de comodidades que compensen su fatigosa carrera, tenía su residencia una señora viuda, hermana de nuestro Cónsul, Mr. Wright, á la que cupieron en suerte dos hijas, tan ilustradas como amables y tan simpáticas como distinguidas entre la selecta sociedad de que formaban parte. La casa y jardines fueron frecuentados por españoles, que hallaban allí muchas y buenas amigas con quienes pasaban

horas de esparcimiento jugando al *tennis*, ó bien bailando, para descansar después contemplando aquellas playas donde las bravas olas del Océano templan el ardor de la juventud de la colonia durante la estación canicular.

Lo cortés nada quitaba á lo valiente. Quiero decir, que no obstante las horas dedicadas á expansión y recreo, había sobrado tiempo para cumplir con el primordial cometido de este viaje; así es que los Oficiales y Guardias Marinas visitaron, acompañados por los Jefes militares de la colonia, los dos fuertes que para defensa de la bahía y capital se hallan instalados en la península de Le Fevre, y asimismo los Jefes de la marina colonial tuvieron la galantería de enseñarnos con todo detenimiento y sin reserva alguna, las defensas submarinas y el buque *Protector*, que es hasta ahora el único que forma la escuadra de la naciente colonia.

Los dos fuertes de Glanville y Largs están bien artillados con cañones de á 20 y 12 toneladas, montados y servidos con todos los adelantos modernos, y según pude comprender, muy luego debe instalarse en las proximidades de Glenelg una fortificación de proporciones muy respetables. El *Protector*, mandado por el capitán Walcot, de la marina imperial, y dotado con Oficiales y demás clases pertenecientes al servicio de la colonia, es un buque muy bien estudiado para defensa de estas costas, y artillado con cinco cañones de 8 y 6 pulgadas, y varios de menos calibre.

Á los temores de un rompimiento con Rusia se debe la defensa militar que ésta, como las demás colonias de Australia, pusieron en práctica, sacrificando para ello una buena parte de sus presupuestos, si bien, á mi juicio, precedieron á la realización de dichos planes de defensa, estudios muy seriamente discutidos y apreciados con criterio distinto por cada uno de estos Estados.

South Australia pidió á la Metrópoli dos Jefes y unos cuantos Oficiales del Ejército, quienes tienen á su cargo la fuerza permanente compuesta de artillería, caballería é infantería, que en tiempos de paz vienen á constituir los cuadros, sin más personal que el denominado Milicia activa, al cual se agregan, cuando se estima conveniente para revistas, las fuerzas de reserva, quedando con cierta independencia de éstas la de voluntarios, organizada por compañías armadas con el rifle Martini-Henry.

Las consideraciones que hayan movido al Gobierno inglés á autorizar la defensa de Australia en esta forma, pertenecen, según yo entiendo, á uno de los problemas político-económicos que quizás aun no esté resuelto de un modo claro por los hombres más eminentes de aquel país.

Las aspiraciones de estas colonias y los intereses de la Metrópoli pudieran producir un conflicto, cuyos resultados son difíciles de prever si lle-

gase á faltar por un momento el buen sentido que distingue siempre al pueblo inglés diseminado por todos los Océanos.

Mientras tanto, continuemos dando una ligera idea de nuestras impresiones en Adelaida.

Siendo los vinos una de las producciones que en South Australia había empezado á tomar carta de naturaleza, y siendo nuestro querido amigo Mr. Clak el inspector de las destilerías, éste me proporcionó una agradable expedición á la comarca más hermosa de la colonia, donde se cultivan las viñas con el mismo esmero é inteligencia técnica que en las regiones vitícolas de Francia y España.

En las inmediaciones de la capital, en la extensión que media entre el monte Lofty y los barrios de Adelaida, hay grandes viñedos, donde se cosechan uvas tan ricas como las mejores de España y Francia, consumiéndose en grandes cantidades como fruta agradable y al alcance de todas las fortunas.

La manufactura ó industria vinícola ha adquirido en esta colonia buenas proporciones, porque desde luego se comprendió que el suelo y clima eran convenientes para que tal producción diese rendimientos mejores quizás que otra cualquiera, si lograban vencer las dificultades inherentes á la corrección de vinos y competir así con los ya tan acreditados en los mercados del mundo.

Recorrimos algunas viñas, y probamos en las bodegas, perfectamente instaladas, diferentes clases de vinos, ya hoy en exportación para los mercados de Inglaterra.

No es fácil formar juicio respecto de su calidad por una simple visita, por más que uno pretenda poseer perfecto paladar y conocimientos propios al buen aficionado. Los dueños de aquellas bodegas y viñas, algunos de ellos alemanes y franceses, están, como es natural, encariñados con los caldos que han logrado obtener perfectamente clarificados y de un color muy parecido; lo mismo los tintos que los blancos, á sus similares franceses.

Si digo que bebí vinos que me agradaron tanto como el mejor Oporto y Bordeaux, conocidos y probados por mí en Europa, no se entienda por eso que la producción de este caldo esté en condiciones de competir en los mercados del mundo, por su calidad y cantidad, con los que producen Italia, Francia y España. Hoy por hoy South Australia sólo produce 800.000 galones, de los cuales exporta para Inglaterra una cuarta parte.

Durante esta expedición tuvimos ocasión de ver algunos olivares, que al parecer dan muy buen resultado, pues el aceite resulta de inmejorables

condiciones, vendiéndose en la colonia, por término medio, á 12 pesetas el galón.

Huertas con naranjos y otros árboles frutales de los que se conocen en Europa, se ven en estas inmediaciones de la capital, ocupando terrenos de gran valor; lo cual prueba que producen en abundancia las ricas frutas que se ven á la venta en las infinitas tiendas ó comercios dedicados á este negocio, en la actualidad en poder de la colonia italiana, que no deja de ser numerosa en South Australia, aunque no tanto como la alemana.

En tres semanas poco puede visitarse con detenimiento en país tan vasto y de tanta novedad, máxime si el visitante tiene como yo deberes anexos á su profesión, que le ocupan una gran parte del día. Por esta razón concreto y resumo mis noticias acerca de esta colonia, en los términos siguientes:

South Australia, colonia inmensa en extensión, tiene limitada en la actualidad su riqueza, su población, su vida comercial é industrial, á la capital Adelaida, que absorbe por sí sola un 42 por 100 de la población total, y á una porción de pequeños pueblos y grandes fincas esparcidas entre la costa S., y una faja inmediata á las líneas ferreas que desde la capital van al N. hasta Port August; al S. hasta Port Mac Donell, y la inter-colonial, ó sea la que va á la frontera de Victoria; las cuales, unidas á pequeños ramales, dan una longitud de 1.660 millas, que costaron doce millones de libras.

Su producción se calcula nada menos que á razón de 22  $\frac{1}{2}$  libras esterlinas por habitante, siendo su exportación, según la última estadística, de diez y medio millones, debida en gran parte á los cereales, lanas y minerales. La importación alcanzó á diez millones, de los cuales tres procedentes de Inglaterra, seis de las otras colonias de Australia y uno de Estados extranjeros.

Aunque joven, este país cuenta con una deuda pública por valor de veintidós millones, emitida con un interés del 4 por 100, cantidad invertida casi toda en obras públicas; pues sólo así se explican sus progresos asombrosos.

Ahora bien; antes de abandonar quizás para siempre la primera ciudad del continente australiano, donde de tanta y tanta atención fuimos objeto los tripulantes de la *Nautilus*, justo es que estando frescas las impresiones de agradecimiento, dejemos escribir á nuestra pluma parte, si no todas, de aquellas frases que espontáneamente brotan de nuestro corazón.

Adelaida, sin duda alguna, ocupará en nuestros recuerdos lugar muy preferente, puesto que ha sido para nosotros un oasis hallado después de larga navegación á través de mares desiertos, lugar donde todos cuantos tri-

pulan este buque encontraron bienestar y cariño por parte de todo un pueblo cuyas bondades conservaremos en la memoria.

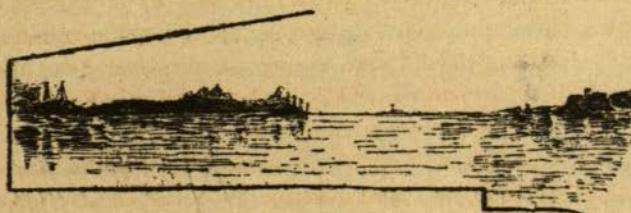
Desde el Lord Gobernador, cuya atención suma le hizo pagar en persona la visita al Comandante, hasta el más modesto de los que hemos tratado, todos, sin excepción alguna, parecen obedecían á la consigna de hacerse querer, logrando, en honor á la verdad, que saliésemos de allí con el pesar consiguiente al abandono de aquello que se aprecia y estima; siendo buena prueba de ello la última noche, cuando nos despedíamos en el muelle de Largs Bay.

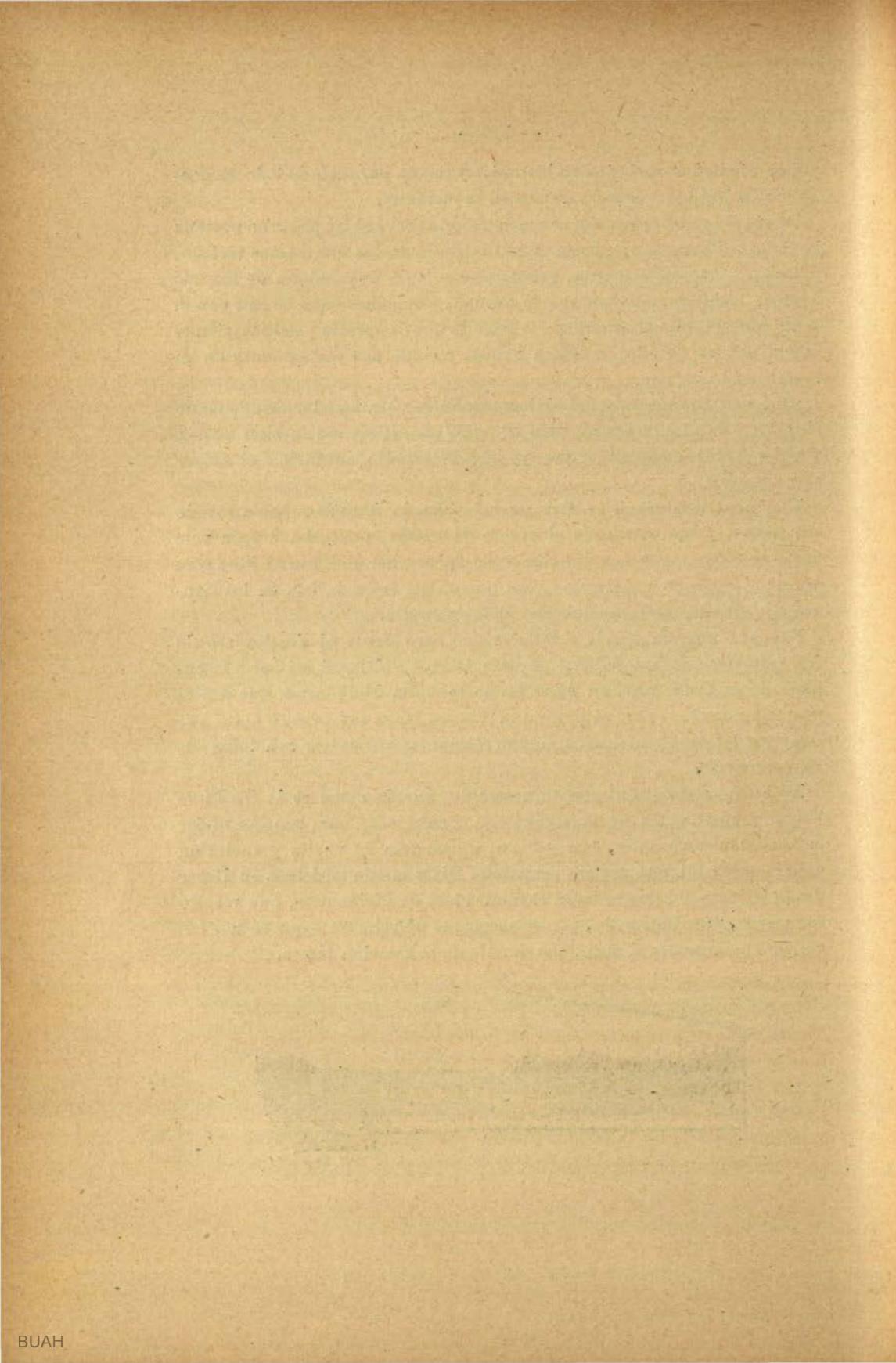
¡Qué sentimiento fraternal el demostrado por Mr. Lundh, abandonando el servicio de guardia á bordo para estrechar por última vez nuestras manos, y qué «¡Adiós, amigos!» el que, ya lejos del muelle, nos dirigió el simpático Creswell!

Una hora después, á las doce de la noche, la *Nautilus* había levado sus anclas, y aprovechando el viento favorable, navegaba á toda vela hacia el Cabo Jervis con intención de aprovechar una buena hora para cruzar el estrecho y peligroso paso que existe entre la isla de los Kangúros y aquella extremidad ó cabo de la Australia.

Fué una travesía rápida y feliz la que hizo desde el fondeadero de Adelaida hasta la famosa boca ó cabeza de Port Phillip, ó sea hasta la entrada de la gran bahía en cuyo fondo se halla Melbourne, que era el puerto de destino; pero al llegar á la dichosa barra fué preciso optar por atravesar la bahía remolcados, ó bien resignarse á voltejear con todas sus consecuencias.

No hubo vacilación ni por un momento; siendo como es la *Nautilus* buque de instrucción, se aprovechó esta contrariedad para conocer mejor la bahía con sus canales, islas y bajos, cruzándola de vuelta y vuelta en toda la extensión que nos era permitido. Día y medio tardamos en llegar desde la barra del puerto hasta el fondeadero de Melbourne, que resultó ser seguro, pero incómodo, por no aceptar el ofrecimiento que se nos hacía para amarrarnos al magnífico muelle de la Estación férrea.





## CAPÍTULO XII.

Victoria.—La creación por Murray.—Historia de la Colonia.—Melbourue.—Descripción de la Capital.—Habitantes y costumbres.—Diversiones y visitas.—Excursión á Saint Hubert.—Bajada á las minas de oro de Bendigs.—Incidentes cómicos.—La veta,—Lord Hapetown.—El baile de despedida.—Salida de la *Nautilus*.—Travesía de Melbourne á Sydney.—Llegada á Sydney.



ICTORIA se llama el tercer Estado ó colonia de los varios que constituyen la Australia actual. Es, como ya dije, la más pequeña en extensión y la más poblada con relación á su superficie, pues alcanza hoy á 12 habitantes por milla cuadrada, si bien una gran parte de ellos, más de la tercera, vive en la hermosa ciudad Melbourne, capital de la colonia.

Era ya Sydney un centro importante en el mundo marítimo-colonial, cuando ni se había pensado en que pudiese desarrollarse una rival de su poderío en la mismas costas de Australia, y á bien poca distancia de la Bahía Botánica.

Corría el año de 1802, cuando Murray, Comandante de la goleta *Lady Nelson*, vió por primera vez esta magnífica bahía, llamada después Port Phillip en memoria del Gobernador de Sydney. Desde entonces hasta el año 1835 se intentó fundar colonias agrícolas en las playas de este puerto, con resultados tan desastrosos, que los Jefes encargados de ello acabaron por levantar sus reales y abandonar aquellos lugares casi desiertos, pobres y sin ningún provecho.

Las iniciativas para tal fin por parte del Gobierno de la Metrópoli, y lo mismo por la del Gobernador de Sydney, hubiesen terminado aquí si el espíritu emprendedor de unos comerciantes establecidos en Tasmania (isla inmediata) no les hiciera arribar á Port Phillip para adquirir de los aborígenes una porción de terreno, con objeto de aprovechar los ricos pastos de aquella comarca para la cría de ganado.

Dos años fueron tiempo suficiente para que el interés privado de aquellos ganaderos desarrollase en las playas de Port Phillip riquezas tales que motivaron el nombramiento del capitán Hubson como magistrado residente de aquella incipiente colonia, en la que estableció y fundó la hoy capital Melbourne, llamada así en honor del entonces primer Ministro en Inglaterra.

Continuó desde entonces aumentando la colonización de esta parte de Australia bajo la dependencia de Sydney, debiendo su progreso á la inmigración que atraía la agricultura, y en particular la cría de ganado vacuno y lanar; hasta que en el año de 1851 el descubrimiento de las minas de oro produjo una invasión tan espantosa como jamás se recuerda en país alguno.

La borrachera del oro, como se decía entonces en este país, causó los efectos consiguientes en el orden social y económico. Entonces fué cuando se concedió á esta parte de la isla los honores de Estado ó colonia, independiente de la Nueva Gales del Sur, y en circunstancias tan críticas se emancipó, empezando á figurar bajo el título de Victoria, cuyos límites demarcados entonces y existentes aun hoy, son el Mar Pacífico y Estrecho de Bass por el S., al N. y E. por el río Murray, y una línea imaginaria que termina en el Cabo Howe, y al O. con South Australia, teniendo una extensión total de 87.000 millas cuadradas, divididas en dos partes bastante desiguales por la cordillera australiana que corre de Oriente á Occidente, y en la cual nacen los distintos ríos que la fecundan, yendo á parar unos á la mar y otros como tributarios al Murray.

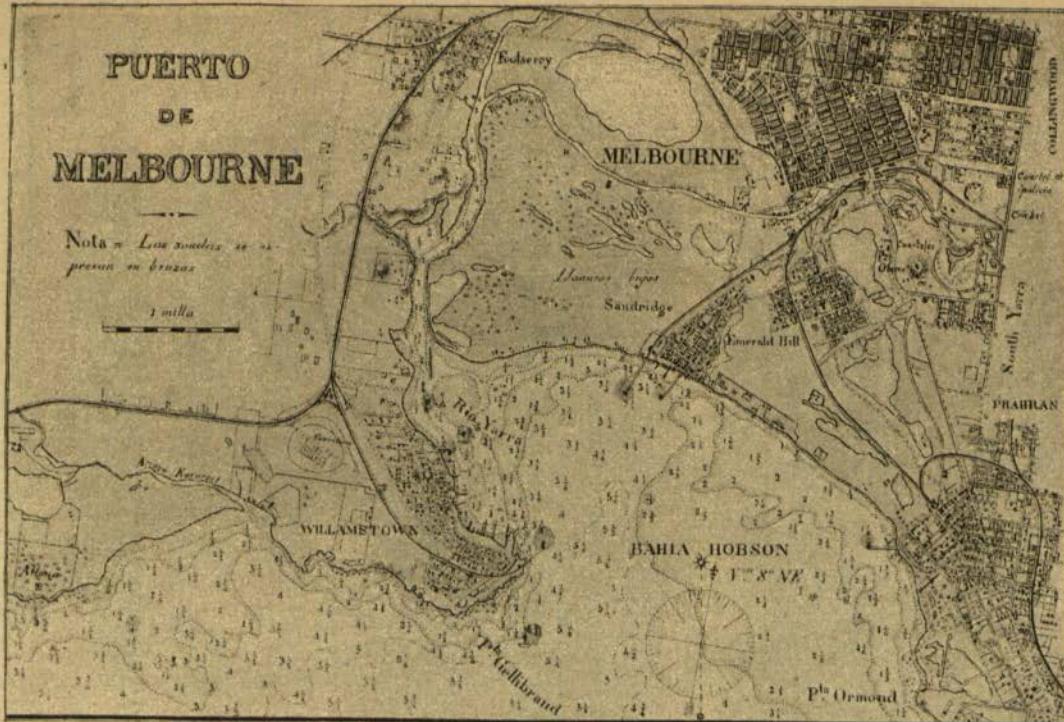
Si se agrega, á fin de dar una ligera idea de esta colonia, que su clima es el preferido de los europeos, por ser la más alta latitud que corresponde á esta isla, y que su suelo no sólo es á propósito para la agricultura y pastoreo, sino también muy rico en maderas de construcción, y más rico aún como terreno aurífero, vendremos á saber cómo, y por qué, se desarrolló en el breve período de cuarenta años, hasta alcanzar las proporciones que tenía cuando tuvimos la suerte de visitarla por primera y quizás última vez.

Después de haber estado en Adelaida, donde se admira el prodigioso

PUERTO  
DE  
MELBOURNE

Nota = Las zonas se presentan en brizas.

1 milla



PUERTO DE MELBOURNE.

adelanto que implica aquella naciente capital de una colonia modernísima, parece que el ánimo debía estar preparado para no impresionarse ante los progresos que pudiera presentar su vecina capital Melbourne. Pero, á pesar de no haber mediado más que las pocas horas del viaje, confieso que mi asombro fué grande cuando pude contemplar al poco tiempo todo el movimiento que había en el puerto, y toda la grandiosidad que ofrecen al primer golpe de vista Melbourne y sus arrabales.

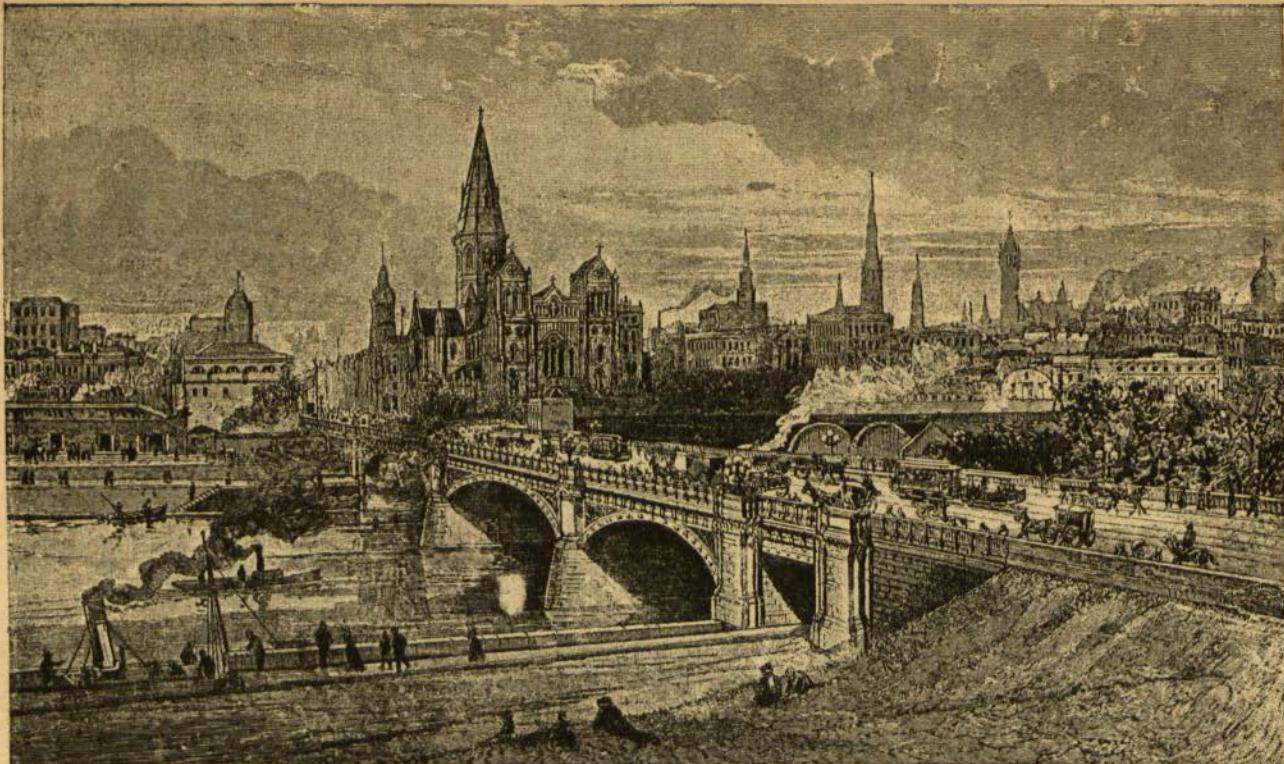
Allá, en el fondo de esa inmensa bahía ó puerto Phillip, desemboca el río Yarra-Yarra, y próximos á su boca se hallan instalados, á un lado y otro, los grandes muelles de Williamstown y Melbourne, que por sí solos dan idea cabal del gran comercio de esta colonia, viendo los continuos trenes que arrastran pasajeros y mercancías para sostener el movimiento marítimo que representan tanto y tanto buque de todas clases y tonelaje.

En aquellos muelles halla el viajero trenes que le conducen en pocos minutos á la capital, instalada en la orilla N. del río Yarra-Yarra; y si este medio de locomoción no fuese de su agrado, no faltan cómodos carruajes tirados por briosoos caballos, y hasta la inmediación del muelle de Port Melbourne llega el tranvía funicular, que es tal vez uno de los progresos más admirables, entre los varios que halla el viajero en las primeras capitales del mundo civilizado. Nada tan cómodo y barato como estos dobles carros, que sin más aparato ni mecánica que una simple palanca que los une al cable subterráneo, se detienen ó deslizan sobre rails, con una regularidad pasmosa, conduciendo al viajero á grandes distancias por un precio insignificante.

Esto sólo, si Melbourne no tuviese para mí otros muchos encantos, sería bastante para que lo recordase con cariño; pues, á mi juicio, una de las grandes y buenas condiciones de toda gran capital debe ser la facilidad y comodidad en las comunicaciones.

Melbourne y sus arrabales hermosísimos, Toorak, Collingwood, Fitzroy, Carlton, Morth y South Melbourne, Prahran y Saint Kilda, abarcan una extensión considerable, que sólo puede cruzarse con facilidad existiendo el medio de locomoción que ofrecen los carros funiculares; y dicho esto, como testimonio de admiración hacia la sociedad industrial que planteó este negocio (por cierto de no pingües resultados como tal), intentaré dar una idea de la impresión que en mi ánimo produjo Melbourne como población, y de la que conservaré por mucho tiempo de aquellos de sus habitantes que me cupo en suerte conocer y tratar.

En mi concepto, Melbourne es la ciudad reina del Sur; África, América y Oceanía no cuentan actualmente con una población tan hermosa



PRINCE'S BRIDGE.

como ella ; y digo hermosa, porque no hallo otro adjetivo que explique mejor el concepto que me merece. Londres, por ejemplo, es más grande que París en extensión, población y quizás en riquezas artísticas, que pueden ser admiradas por todo viajero; pero no obstante, París agrada más que Londres, y si se nos pregunta por qué, quizás lo expresemos brevemente diciendo : París es hermoso, y Londres triste, muy triste.

Pues bien ; Melbourne es un modesto París, más bien un New-York, sin las proporciones de una y otra capital, como se comprende si se toma en consideración su edad y condiciones de desarrollo. Cuarenta años es muy poco tiempo para crear en los antípodas de Europa todo un París, aun cuando se cuente para ello con el dinero y actividad que hubo en esta parte de Australia.

Situada Melbourne en terreno ligeramente ondulado, ó más bien en pequeñas colinas que hacen recordar á Roma, supieron sus fundadores sacar provecho de estos accidentes del suelo, colocando una gran parte de sus mejores edificios en puntos bien elegidos, consiguiendo así embellecer grandemente el aspecto de la ciudad.

El Parlamento, el palacio del Gobernador, el Museo, la Casa Correos, algunos hoteles, catedrales y otras construcciones de primer orden, dejan apreciar fácilmente sus variados estilos de arquitectura á distancia conveniente, lo cual no es frecuente en otras ciudades. Las calles obedecen todas á un proyecto de urbanización debidamente llevado á cabo, y ofrecen facilidad al transeunte aun en aquellos parajes donde el movimiento es propio de la vida comercial.

En general, el aspecto de la ciudad participa de algo que recuerda á Londres, más á New-York y bastante á París. La mayor parte de los edificios son de carácter inglés, revelando comodidad para una sola familia, sin más pisos que uno ó dos; mientras que los construidos para fines determinados, como hoteles y oficinas de comercio, tienen altura y proporciones colosales.

El espíritu de sus habitantes es completamente yankee, y se revela en su trato y realización de proyectos, puesto que nada es imposible para los ingleses ó colonos de Victoria cuando juzgan conveniente practicarlo. Lo que pueden hacer hoy, no lo dejan para mañana ; y sólo pensando y viviendo así puede conseguirse en poco tiempo hacer de un pedazo de la virgen Australia, la colonia que es hoy orgullo de sus pobladores y asombro de los que allí llegan por primera vez.

Melbourne tiene costumbres americanas y aspecto de ciudad inglesa; pero quien conozca el pueblo que circula por las calles de New-York y



112 COLLINS ST. LOOKING WEST FROM WILLIAM ST. - E. H. COOK, PHOTO.

UNA CALLE DE MELBOURNE.



Londres, no hallará semejanza alguna con el que transita por las de Melbourne. Á no ser porque se oye hablar en correcto inglés, cualquiera creería que se encontraba trasladado á Barcelona, Nápoles ó Marsella. Por cada hombre ó mujer de tipo anglo-sajón, hay cincuenta ó más cuyo aspecto recuerda al habitante del Mediodía de Europa.

La profusión de tabernas propias de toda población inglesa, ha sido sustituida aquí por grandes salones, que participan del aspecto de cafés y restaurants, en los cuales entra y sale gente de buen tono con la libertad característica del pueblo norteamericano.

Los parques y jardines en Melbourne tienen belleza tal, que no es fácil apreciarla á quien no conozca su situación y las ventajas que proporcionan para el recreo y descanso de la vida. El visitante ó forastero, aun cuando haya visto los mejores de Europa, dará por bien empleadas las muchas horas que pueda dedicar á la contemplación de tanta y tanta planta que allí se cultiva y produce con exuberancia grande, lo mismo las indígenas que aquellas propias de las más apartadas regiones.

Melbourne con sus 500.000 habitantes, distribuidos en la gran superficie que ocupa con sus distintos arrabales, ofrece al marino que se lanza en la inmensidad de los mares que forman el hemisferio Sur, todos los atractivos, todos los encantos con que pudieran brindarle las mejores capitales de Europa. Las ciencias y artes, así como todas aquellas instituciones propias de los países más adelantados, han sido objeto predilecto de los Gobiernos y sociedad de Victoria, por lo cual causa extrañeza hallar allí absolutamente todos aquellos adelantos que el refinamiento del gusto europeo exige para el confort y solaz de la vida, como se comprenderá al referir lo más saliente de las atenciones de que fuimos objeto como tripulantes de la *Nautilus*.

Tan luego las autoridades de la capital tuvieron noticia de nuestra llegada al puerto, se presentó á bordo el Secretario de la Compañía dueña del gran muelle de Melbourne, para participar que si creíamos conveniente atracar á la inmediación de la Estación del ferrocarril, podíamos hacerlo sin carga ni gravamen alguno. Asimismo me hizo saber que para toda la dotación era libre el transporte por las distintas líneas férreas de la colonia; ofrecimiento que, unido á otros llevados á efecto por medio de nuestro Cónsul allí, nos hicieron comprender la grata acogida que nos esperaba en Melbourne, á pesar de que el clima se mostraba fresco y hacía molesta la permanencia en el fondeadero á bastante distancia del muelle.

Tiene Victoria, como ninguna otra de las colonias de Australia, una marina suya, compuesta de un acorazado, dos cruceros y cuatro torpederos,

fuerza que en estado de reserva, ó sea en tiempo de paz, está mandada por un capitán de navío de la marina inglesa, embarcado en una especie de pontón ó buqué-depósito, que á la sazón era la fragata *Nelson*.

Al visitar, como era mi deber, á este joven y simpático capitán White, tuvo la bondad de no desperdiciar la primera oportunidad que se le presentaba para introducir á la oficialidad de la *Nautilus* en la parte más escogida de la sociedad de Melbourne, para lo cual, la primera tarde que pasábamos en este puerto, fuimos al pequeño arsenal que en Williamstown tiene la marina, donde había una partida de *lawn-tennis*, jugada por varias de las señoritas que allí asistieron acompañadas de sus correspondientes *chaperons* femeninos, pues el género masculino, como hemos podido observar en el transcurso de nuestras excursiones, trabaja de día y descansa tranquilo por las noches, sin tomar gran parte en los recreos de que con frecuencia disfruta el bello sexo.

Una de las *rodrigonas* ó *chaperons* conocida aquella tarde, la rica y muy agradable Mrs. Lande, nos invitó á ir dos días después á visitar su suntuosa casa, ó más bien palacio, situado en Toorak, con objeto de tomar té y aprender á pelotear en el *tennis* bajo la dirección de aquellas hermosas jóvenes, que extrañaban las pocas disposiciones mostradas por los españoles para el juego más de moda y el más socorrido recurso de los que existen en la buena sociedad inglesa.

Creo que á pesar de los buenos deseos de maestras y discípulos, hubo que declarar ineptos para el manejo suave de la raqueta á cuantos se sometieron á tal aprendizaje, obteniendo en cambio nota de sobresalientes en otra clase de juegos y diversiones, especialmente en bailar.

Son los bailes en Melbourne, como en todas partes, la ocasión más favorable para que el forastero pueda iniciar y estrechar amistades con aquellas personas que más le agraden; y como quiera que con carácter oficial ó privado fuimos invitados á varias reuniones, hubo necesidad de echar mano de los diccionarios y vocabularios ingleses á fin de evitar lances como aquel que hizo tantísima gracia á mi amigo Mr. Rowan, y que no resisto al deseo de referir, aun cuando sólo sea para recuerdo de ambos.

Me contaba Mr. Rowan que, hallándose en uno de los salones de la casa de Sir Madam la noche que éste nos ofreció un brillante baile, vió que uno de los marineros españoles, enseñando su *carnet* á una señorita, intentaba hacerle comprender que le correspondía bailar con ella el próximo vals que preludiaba la orquesta; á lo cual contestaba ella que no era su nombre el escrito en el *carnet*. No lograban entenderse á pesar de los gestos y ademanes que hacían, cuando, cual ángel protector, llegó otro

compañero que aseguraba saber inglés, y después de escuchar lo que la miss decía : « *Yam not;* » se volvió á su amigo señalando los ojos y diciéndole :

— *Ai, ai* (son los ojos); explicación con la cual se quedó sin pareja y hecho una furia contra el presuntuoso intérprete.

Ya sabía yo por experiencia que el único medio para que los Guardias Marinas hablen inglés consiste en proporcionarles ocasiones de practicar las lecciones aprendidas en la escuela ; pero jamás había creído en adelantos tan rápidos como los que pude apreciar durante la permanencia en Melbourne. Mucho, muchísimo puede enseñar un buen profesor de idiomas, pero jamás logrará éxitos tan completos como los alcanzados por una ó más jóvenes inglesas que pretenden hacerse comprender de un español.

Bailes con espléndidas cenas, *gardens-party*, bazares, conciertos, *tableaux* y otras agradables invitaciones de este género se recibieron á diario, porque Melbourne es, sin duda, entre todas las poblaciones del mundo, aquella en que su buena y alta sociedad se divierte más y goza de continuas fiestas. Admirando este lujo, tuve ocasión de saber que, efecto de la crisis que atravesaban los Bancos, habían decrecido en la actualidad las ocasiones de divertirse, asegurándome distintas personas que en circunstancias normales faltaban horas para cumplir con las múltiples invitaciones que se ofrecen para pasar tardes y noches entregado al mayor regocijo.

Por mi parte, deseaba conocer el interior de la colonia, y relacionado como estaba desde los primeros momentos con distintas personas de fortuna, fácil me fué cumplir tal propósito en tanto cuanto lo permitieron mis deberes.

Era nuestro Cónsul en Melbourne Mr. Stracham, hombre de unos cincuenta años, soltero, rico y muy estimado por todos. Él fué quien me introdujo con Mr. Rowan, dueño de las célebres viñas de Saint Hubert, y con ambos pasé dos días contentísimo, visitando cuanto de notable presenta la llanura ó valle que encierran los ríos Murray y Yarra-Yarra.

No son los ingleses en Victoria, como no lo son tampoco en South Australia, los colonos que con mejor éxito lograron el cultivo de las viñas. Según pude notar, han desarrollado este ramo de la industria agrícola europeos que conocían por experiencia el difícil trabajo de la viticultura y vinicultura, como son los franceses y alemanes ; y así no extrañé saber que la hermosa y rica finca que pertenecía actualmente al simpático irlandés Mr. Rowan, había sido desarrollada y puesta en explotación por un señor Castelá, que, como su nombre indica, no tenía nada de inglés.

Por Saint Hubert era conocida la posesión que visitamos, en la cual se notaban las recientes mejoras introducidas por su dueño, tanto en las bodegas como en otras dependencias dedicadas á la cría de ganado vacuno; pues aparte de la gran extensión de terreno ocupada por viñas cultivadas con el mismo esmero que las del Mediodía de Francia, pertenecen al mismo dueño inmensas praderas, donde mantenía entonces 800 vacas, de las cuales vimos ordeñar 500 en poco tiempo, y preparar la leche para remitirla al mercado.

Notamos que no existía ni una sola cría correspondiente á tanta vaca, y preguntando la razón, se nos dijo con la convicción propia del negociante inglés:

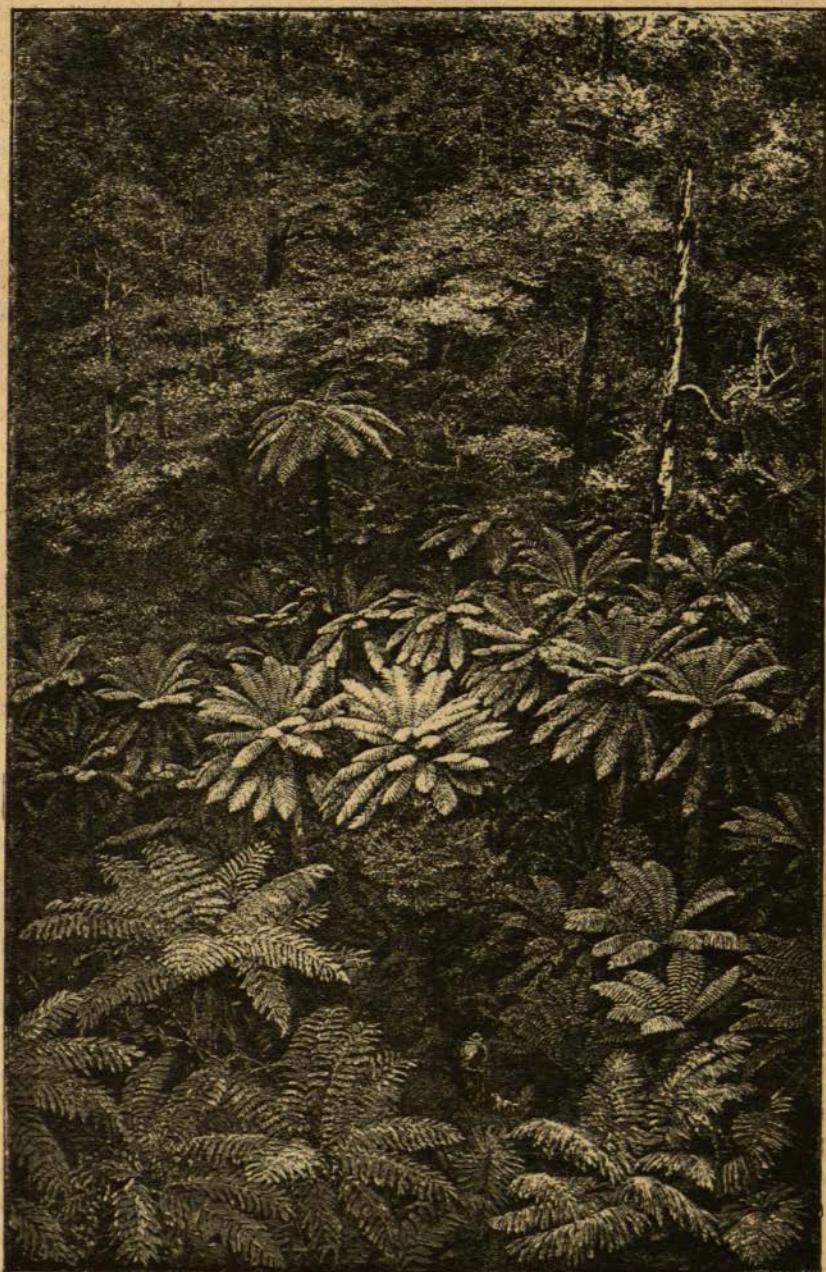
—Es mejor negocio venderlas pocos días después de nacidas.

No quise saber más, y me convencí que sin ternero que hocicase la ubre, aquellas vacas dejaban extraer gran cantidad de rica leche. Á proveer de este líquido y de vino sin adulteración alguna que perjudique la salud, dedica sus afanes Mr. Rowan, quien al parecer estaba sumamente satisfecho de los resultados de su industria, puesto que la demanda seguía en aumento, y los precios, después de cubrir todos los gastos, dejaban una ganancia que alentaba al industrial para desarrollar en mejor escala su negocio. No puedo asegurar si la leche, después que era depositada en el tren que la llevaba á Melbourne, sufria alguna mezcla; pero afirmo que antes hacía honor á los buenos pastos de aquella comarca y á la calidad superior de las vacas.

Respecto á los vinos que bebí en las diferentes comidas, y aun entre éstas, sería difícil recordar ahora sus varias clases. Baste saber que, en mi concepto, son los mejores que he probado en toda Australia, lo mismo los tintos que los blancos, siendo buena prueba de su mérito la aceptación que han tenido en los mercados de Inglaterra y el consumo que se hace de ellos, como predilectos, entre aquellas personas que saben y pueden vivir comiendo y bebiendo lo mejor.

Victoria, en los últimos diez años, ha cuadruplicado la producción de vino, y produce actualmente más de dos millones de galones, sin contar con unas tres mil toneladas de uvas que como fruta se consumen.

Después de examinar como simple aficionado, y no como inteligente, aquellas viñas y bodegas, que á mi entender revelan todos los adelantos aplicados á esa industria en Europa, y después de acusarme el paladar y estómago que los vinos allí almacenados eran legítimo producto de uvas tan ricas y variadas como las que tenemos en España, era natural que quisiese aprovechar el poco tiempo de que disponía; y á trueque de disgustar



BOSQUE DE HELECHOS.

á quien me albergaba tan galantemente, indiqué mis deseos de ir el domingo á contemplar los famosos eucaliptus, esos árboles gigantes que, según Camprodón, deben con arrogancia desafiar las nubes.

Al día siguiente, domingo, después de almorzar, vi que Mr. Stracham preparaba lo preciso para nuestro *lunch*, y pude comprender que seríamos tres los expedicionarios á los montes de Fernshaw; nosotros dos y el cochero, que nos esperaba á la puerta de la hermosa finca, con un carroaje propio para estas excursiones á través del campo. Cuarenta millas de ida y vuelta representaba la distancia que debíamos recorrer, aparte del camino que subiríamos á pie, si deseábamos llegar á la cumbre del monte.

Hasta Healville, pequeña población donde termina la vía férrea que en aquella dirección arranca de Melbourne, el camino, si bien llano, era de los que en España llamamos vecinales; nada más que regular, para permitir que los carroajes corrieran sin detrimiento de sus muelles y de las personas que conducían.

Sin detenernos allí ni aun para dar descanso á los caballos, continuamos la ascensión, que presentaba mejor camino, si bien con fuerte pendiente; y á las dos horas estábamos en plena selva, contemplando las cascadas que varios afluentes del Yarra-Yarra formaban al despeñarse por entre aquellos hermosos bosques, en los que dominaban los helechos arbóreos.

Era la primera vez que se presentaba á mi vista todo un valle cubierto por esos árboles, que tanta semejanza tienen con enormes paraguas; y en verdad que di por bien empleada la expedición, aun cuando de ella no sacase más fruto que el representado por la vista que ofrecían tantos helechos de proporciones colosales, puesto que por término medio alcanzaban una altura de 25 á 30 pies.

Aquí dejamos nuestro carroaje, y sentados á la sombra de una acacia digna de figurar entre las gigantes de su clase, despachamos el *lunch* en amor y compañía del cochero, quien cuidó paternalmente de que luchasen los caballos mientras Mr. Stracham y yo hacíamos alarde de nuestras disposiciones para subir cuestas, ocasión en la cual pude convencer á mi compañero de que, á pesar de ser marino, no me eran desconocidas las dificultades que ofrece el duro ejercicio de la caza en terreno quebrado.

Á medida que ascendíamos iban presentándose á nuestra vista ejemplos de esa infinidad de clases que hay en el género denominado eucaliptus, que llamaban mi atención, haciéndola fijar en la clase del terreno que nutría tales árboles, así como en las condiciones de abrigo que la configuración de éste les ofrecía.

Había creído exageradas las dimensiones dadas por algunos autores á

estos gigantes; pero pronto me convencí, miéndolos por un procedimiento etrusco, que la altura y grueso de algunos de aquellos alcanzaba á 400 pies, con una circunferencia, á la altura del pecho de un hombre, de 45 á 50.

En medio de la admiración que sentía contemplando árboles de tal tamaño, me causaba pena ver en aquellos bosques el rastro de reciente fuego devorador, calamidad tan frecuente en estas colonias, devastadas por el incendio, que á veces quema extensiones inmensas, sin que haya una explicación racional que demuestre la causa de su origen.

Cerca de estas selvas se halla instalada lo que han dado en llamar Escuela de los aborigenes, cuando en realidad no es más que una pequeña aldea, compuesta de varias casas habitadas por los pocos y reducidísimos nativos que, cual cosa extraordinaria, se exhiben en esta colonia, quizás para demostrar que no ha desaparecido por completo la raza dueña y pobladora de comarca hoy tan rica como bella.

Aquí, entre bosques intransitables para el hombre, el genio especulador ha elegido tres hermosos



Eucaliptus gigante.

sitos para levantar sunsuosos hoteles, donde los románticos ingleses pasan felices días de huelga.

Había anochecido cuando regresamos á Saint Hubert, donde, jovial como siempre, nos aguardaba Mr. Rowan para preguntarme si venía satisfecho de la expedición, cuyos encantos pude explicarle durante la comida, que fué de las que dejaron un grato recuerdo en mi memoria por la animada conversación que mantuvimos y la sobremesa que es consiguiente en tales casos.

Quizás el actual dueño de aquella finca no olvide mientras viva la frase española *no resulta*, que le llamó extraordinariamente la atención, como yo no olvidaré que la salsa de anchoas, servida con pequeñas tostadas de pan como postre, tiene por principal objeto disponer el paladar para apreciar mejor los vinos y licores que deben beberse al final de toda buena comida á la inglesa.

Algunos días después, habiendo ido á visitar en su oficina de Collin's Street á Mr. Rowan, no le hallé en ella, y cuando volvimos á vernos, lo primero que me dijo, recordando mi lección :

— Capitán, vuestra visita á mi oficina *no resulta*.

Dejemos á mi querido amigo, compadeciéndole por la prohibición, que su salud le impone, de no probar los buenos vinos que cosecha, si bien la ciencia médica le permite endulzar esta amargura con buenos tragos de *whiskey*, caso que no es raro entre ingleses, aun cuando no nos quepa en la cabeza á los que, como yo, no entienden los efectos que en la digestión producen los vinos. Y volvamos á Melbourne, donde precisamente tenía que hallarme para recibir la visita del Most. Reverendo Dr. Carr, Arzobispo de nuestra Iglesia en la capital de Victoria.

Fué saludado con los honores que nuestras Ordenanzas prescriben para tales casos, y tanto en esta ocasión como en otras que estuvieron á bordo altas dignidades de la Iglesia, observé lo mucho que les agradaba hallar en un buque de guerra una sola religión entre sus tripulantes y una plaza de oficial destinada para el padre Capellán, párroco á flote, con ejercicio de sus funciones.

Por el Reverendo Arzobispo supe que los españoles residentes en Melbourne merecían un alto concepto por sus virtudes de ciudadanos trabajadores; y como sorprende hallar aquí un número de compatriotas bas-



Australiano.

tante para constituir núcleo digno de consideración, diré algo acerca de esta colonia de catalanes, enclavada en la muy rica y hermosa Melbourne desde hace años.

Ha más de cuarenta, no sé cómo ni por qué, llegó á la entonces naciente capital un joven catalán que, empezando á trabajar en modestísimo oficio, logró una mediana posición, que sirvió para que, corriendo la voz entre sus parientes de Tarragona, se dispusiesen éstos á cruzar la inmensidad de los Océanos, á fin de buscar el amparo de quien les ofrecía trabajo y fortuna.

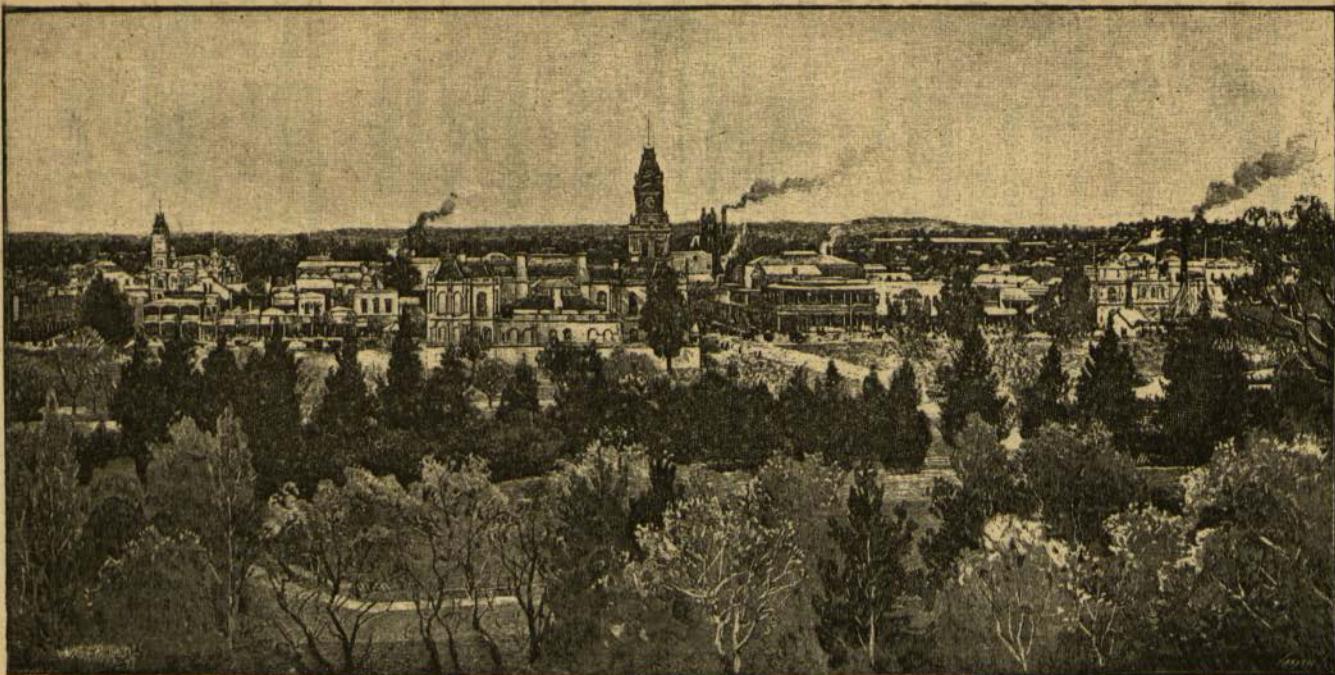
Australia entonces y hoy promete un buen porvenir á todo hombre honrado que quiera trabajar, aun cuando no cuente con más instrucción que la que es propia al pueblo; y así llegaron en el transcurso de poco tiempo á ocupar posiciones muy desahogadas los hermanos, primos, hijos y demás parientes de D. Esteban Parer, persona de trato ameno y que goza de grandes consideraciones entre los hombres de negocios. Por lo que pude observar, la generalidad de los españoles aquí, cuyo número no baja de 300, se dedica con especialidad al negocio representado por hoteles, en los que desempeña aquellos oficios que están en armonía con sus condiciones.

Pintar la alegría que demostraron dichos compatriotas con el arribo de la *Nautilus* á Melbourne, donde jamás se había visto nuestra bandera, sería exponerme á ser tildado de ampuloso y exagerado.

Conste que me sentí hondamente afectado al oir las exclamaciones de aquellos buenos españoles que, tan lejos de la patria, pisaban por primera vez en su vida la cubierta de un buque de guerra español. La colonia entera, con viejos y niños, estuvo á bordo un domingo para almorzar después de oir misa, celebrada en improvisada capilla en el alcázar de la *Nautilus*, adquiriendo esta dotación con tal motivo relaciones para pasar agradables horas cuando el servicio permitía ir á tierra.

Uno de estos compatriotas nos proporcionó una expedición al campo, donde, aparte las delicias que un día de estos ofrece al marino, hubo oportunidad para matar cuantas liebres se quisieron, pues desterrados los conejos de casi todo el territorio de Victoria, quedan sin exterminar los kanguros y liebres, que se matan con tal facilidad, que bien puede adquirirse fama de cazador sin ser más que una inofensiva escopeta entre gentes del oficio.

Dadas las facilidades que el Gobierno de esta colonia nos había proporcionado para viajar en todas las líneas férreas, no era posible que dejásemos de visitar uno de los dos grandes centros famosos por la cantidad de



VISTA DE BENDIGO.

oro extraída de ellos. Ballarat ó Bendigo, poblaciones levantadas hoy sobre terreno removido cien veces por los buscadores del codiciado metal, constitúan nuestra futura expedición, decidiéndonos por la segunda en virtud de tener la oportunidad de conocer á Mr. Caroline, ex Alcalde de aquella capital.

Él vino á Melbourne para invitarnos y acompañarnos, con su pariente D. Esteban Parer, á visitar la ciudad de Sandhurst ó Bendigo y las minas más famosas de oro. Cinco horas en ferrocarril necesitamos para hallarnos en la Casa de la Villa ó Ayuntamiento, donde el actual Alcalde y Secretario nos aguardaban para ofrecernos aquellos pequeños servicios que no estaban al alcance de nuestro *cicerone* Mr. Caroline.

Bebimos unas copas por la prosperidad de aquella ya hermosa ciudad y por la salud de los visitantes, y sin pérdida de tiempo nos dirigimos á visitar la Escuela de Minas y la de Artes y Oficios, Museo y Jardín Botánico, que presenta la especialidad de un caprichoso laberinto formado por helechos arbóreos, como no he visto ningún otro. Subimos á la torre, desde la cual se hace la señal de fuego cuando éste se inicia en alguna parte, y contemplamos desde aquella altura el hermoso panorama que presenta el casco de la población, rodeada de múltiples minas, que se señalan por los artefactos propios para la elevación del mineral y trituración ó lavado de éste, y atravesada en todas direcciones por espaciosas calles ó grandes avenidas, en las que hay considerable número de árboles, que dan á la ciudad un aspecto verdaderamente forestal.

Antes de decidirse á bajar á las profundísimas minas de donde arrancan la piedra cuarzo para extraer de ella el oro, era preciso almorzar, y almorzar fuerte, con objeto de resistir el para mí enojoso descendimiento. Así lo hicimos en uno de esos hoteles, cuyo comedor revelaba desde luego la clase de gente que allí solía alimentarse; cierto *confort*, buenos y fuertes platos, muchos *bars* ó mostradores para servir á los bebedores, y en general un tinte más próximo al de mesón ó gran parador, que al verdadero hotel propio de una capital de provincia.

Á la una de la tarde subimos al coche, que nos condujo á una de las minas del acaudalado Mr. Lausell, al cual tuve el honor de conocer, y de cuyos labios oí referencias acerca de su inmenso capital, que me hubieran dejado atónito si yo fuese de los que sienten admiración hacia aquellos á quienes la suerte depara una gran fortuna. Me dijo que había viajado por España, que conocía las minas de Huelva y que regalaría unos ejemplares de mineral, que aun espero hoy.

Dió órdenes al operario que manejaba el ascensor para que, después de

sobreponernos el traje propio de un limpia chimeneas, nos empaquetase dos á dos en el lugar correspondiente á las pequeñas vagonetas que suben el mineral. Lo recuerdo como si fuese ahora mismo: de pie y pecho con pecho me encajaron con Mr. Caroline en el ascensor que se hallaba en la mismísima boca del estrecho pozo, que bajaba verticalmente nada menos que 2.600 pies.

Quisiera haberme visto la cara cuando el capataz dijo:

«Ready», y empezó el descenso dando embestidas contra los bordes del dichoso pozo.

Ya llevábamos algún tiempo descendiendo y yo probando si respiraba bien, cuando mi compañero de sepulcro me dijo:

—Ahora entra lo peor, porque el pozo no tiene revestimiento.

Nada contesté; sólo recuerdo que renegué de mis aficiones subterráneas, y que sentía me quemaba la cara el aliento del ex Alcalde.

Por fin vi la luz de un candil, y cuando llegamos á dar fondo con nuestros cuerpos, distinguí cuatro ó cinco hombres que arrastraban pequeñas vagonetas á lo largo de un túnel que no me pareció tan terrible como lo había imaginado.

Esperé otro viaje del mismo ascensor para que se unieran á nosotros los compañeros que habían quedado arriba en expectación de viaje. Llegaron, y nos pusimos en movimiento, provistos cada uno de su correspondiente candil. Mientras fuimos por la galería principal me reconcilié con las minas y mineros; pero de pronto veo que el capataz, á modo de lagartija, se cuela por un agujero que conducía á una especie de caverna llena de escombros.

—Venga usted —me dijo;—que aquí es donde están los trabajadores y la veta de oro.

—¡No es mala la veta que tienes tú! —dije entre dientes. Y echándome al suelo como si fuese á beber agua á lo pastor, fuí colándome como pude hasta hallarme haciendo equilibrios sobre los bloques que debían salir por aquel agujero.

Aquí caigo y allí me levanto, recorri más de un kilómetro, unas veces por debajo de andamios que sostenían á los mineros mientras arrancaban ó partían el cuarzo, y otras haciendo prodigios de habilidad para no romperme algo importante al andar por aquel semillero de escollos. Llegó un momento en que perdí el pudor y dije al capataz:

—¿No hay cerca de aquí algún ascensor que me lleve arriba?

—Sólo uno tiene la mina, y nos hallamos en lo más lejos de la galería; de modo que no cabe ni el recurso de retroceder.

—Adelante, pues, y todo sea por Dios—dije en español y en inglés, puesto que no cabían disimulos por parte mía.

De vez en cuando aquel guía levantaba el candil y, arrimándolo á la parte alta del túnel, nos decía:

—Esta es una *veta* magnífica, que produce tantos gramos por tonelada de piedra.

Y yo por mi parte no miraba la veta, porque me faltaban ojos para ver dónde debía poner los pies, y me sobraban deseos para verme en la superficie de la tierra, ó mejor en la del mar.

Roto el calzado y con el cuerpo lleno de rasguños y chichones, llegué á la boca-mina, arrepentido de haber cometido la tontería de ir á ver lo que realmente no entendía ni me importaba, puesto que de mineralogía estoy, como diría cierto amigo mío, rapado á navaja.

Cuando me sentí hombre y hubo pasado el acceso de coraje contra mí mismo, acepté continuar la peregrinación, yendo á dos de los grandes establecimientos, cuyas funciones tienen por objeto separar el oro del resto del mineral, triturándolo y lavándolo con la amalgama de mercurio. Esto ya era más de mi dominio, y con tranquilidad relativa tomé los datos siguientes:

Desde el año 1851, en que se descubrieron los campos de oro en Bendigo, hasta el de 1891, es decir, en cuarenta años, se calcula que estas minas han producido oro por valor de 60 millones de libras esterlinas; la cuarta parte del total exportado en el mismo tiempo, de toda la colonia, que ascendió á 225 millones de libras. Últimamente trabajaban en esta industria unos 4.000 mineros, y se justipreciaba en 456.000 libras el valor de las máquinas empleadas en esta región de Bendigo.

El oro, que en principio se hallaba en la superficie de la tierra, y sobre todo en los cauces ú orillas de los ríos, fué poco á poco desapareciendo, llegando á producir su escasez grandes crisis, hasta que la experiencia vino á dar la razón á los que creían hallar grandes filones de rico cuarzo profundizando más y más en determinados sitios. Hoy son más de veinte las minas que extraen oro á más de 2.000 pies bajo el suelo, y hay quien afirma que no es aventurado emplear trabajo y capital buscando minerales ricos más abajo aún de donde yo renegué del oro y de sus admiradores.

La historia de Bendigo, obra que, lujosamente encuadrada, poseo como obsequio de Mr. Caroline, la de Ballarat y la de California, se parecen tanto como un huevo á otro huevo.

En la región X ó Z cualquier ciudadano que esté desocupado y tenga la mala costumbre de mirar al suelo, halla un día una, dos ó más pepitas

de oro, y da la voz de alarma diciendo que descubrió un campo de metal precioso; corre la voz, y pocos son los que no se sienten tentados por la codicia de labrarse una fortuna en pocos días, convirtiendo el lugar señalado como predilecto de las pepitas, en campamento de foragidos, donde los vicios se manifiestan en toda su desnudez y suele ser ineficaz por algún tiempo la fuerza y la ley que rige á los demás pueblos.

No es extraño presenciar en el desarrollo de estos centros mineros los fenómenos económico-sociales más extraordinarios que registra la historia. En Bendigo, por ejemplo, hubo época en que sobraba el oro, y en cambio no había agua ni aun para la apremiante necesidad de apagar la sed. Aquí, como en Ballarat, abundaron en un principio como buscadores de oro y de bolsillos, los criminales ó presidiarios que se escapaban de Tasmania y de otras partes del mundo; pero lo cierto es que, si bien con trabajo, el Gobierno de Victoria supo encauzar y hacer provechosa esta fabulosa riqueza, que de improviso vino á trastornar el desarrollo de la naciente colonia.

Cuando di por visto y examinado la manera de separar el oro de la ganga ó materia con que está mezclado, quiso Mr. Caroline que conociese su finca agrícola, donde á la sazón se proponía resolver dos problemas, y uno de ellos relacionado con España.

Suponía este activísimo industrial que parte de aquellos terrenos, muy removidos por los buscadores de oro, eran aprovechables para viñedos, y aun para producir las mejores hortalizas, y en tal supuesto había adquirido una gran extensión, que cultivaba hacia más de tres años con completo éxito, gracias en gran parte, según confesión del interesado, á la elección de obreros que hizo, trayendo por su cuenta y riesgo, de Cataluña, unos cuantos honrados hortelanos, que llevaban ya dos años en el país, y eran modelo de trabajadores, y sobre todo de honradez y sobriedad. ¡Qué alegría la de aquellos hombres cuando vieron que un grupo de compatriotas iba á saludarles allí y alabar el fruto de su trabajo! Si contentos estaban ellos de Mr. Caroline, éste se vanagloriaba de haber tenido la idea de traer á Australia gente modelo y ejemplar como trabajadora para el campo.

No hubo remedio: amo y jornaleros, no contentos con hacernos probar toda clase de frutas análogas á las de España, nos obligaron á llevar á bordo cestos llenos de uvas riquísimas y tomates de un tamaño y calidad superior.

La hora para regresar á Melbourne se iba aproximando, y aun teníamos que comer con la familia de Mr. Caroline. Á su casa nos dirigimos, y después de saludar y lavarnos las manos, comimos á dos carrillos para

acabar más pronto, y hubo tiempo para celebrar una de tantas graciosas equivocaciones á que da lugar con frecuencia el desconocimiento de un idioma. Por tres veces pidió la señorita de la casa al galante español que tenía á su derecha el mantequero, y otras tantas veces le contestaba, aumentando sus modales de agradecimiento:

— ¡Oh! no, no; *thank you.* (¡Gracias!)

Acabó la comida; dimos gracias á la señora de la casa, y acompañados por el bondadoso ex Alcalde, nos empaquetamos en un coche de fumadores que nos condujo á la capital, después de un viaje tan veloz y puntual como suelen ser todos los que uno hace por líneas férreas que no se parecen á las de España.

Á una ciudad como Melbourne le corresponden autoridades como las que en realidad tiene: dignas, afables, de grandes merecimientos como hombres de instrucción, y con la particularidad de saber hacerse querer por cuantos les deben obediencia y respeto. Lord Hopetoun, joven por edad y más joven aún por su aspecto de mojalbete, siendo como es uno de los nobles más ricos y de más antiguo abolengo entre la aristocracia escocesa, desempeña su cometido como Gobernador de esta colonia del modo más democrático que imaginarse puede.

Con frecuencia, ó más bien á diario, se le ve tomar su *lunch* en el Club, con varios amigos, y partir en esas diversiones de correr y saltar á caballo, ejercicio por el cual siente predilección y demuestra poseer grandes conocimientos. Conmigo llevó sus atenciones hasta el extremo de hacerme volver desde Sydney para asistir al convite dado en honor del cumpleaños de su reina.

Había conocido á España con motivo de una misión diplomática que allí desempeñó, y conservaba gratos recuerdos de nuestra patria y deseos de estudiar sus costumbres. Recientemente había recorrido todas las colonias que constituyen la Australasia, y los periódicos de Melbourne publicaron su opinión, ó mejor dicho, un concienzudo estudio respecto á los asuntos más graves de actualidad en esta región. Me permití en distintas ocasiones preguntarle su opinión, para ilustrar la mía, sobre algo que me interesaba, y siempre noté en sus contestaciones perfecta espontaneidad, sin esas reservas que bajo pretexto de conveniencia diplomática suelen ocultar falta de saber.

¡Cuántas veces al escuchar sus razones y ver su modo de proceder, sentí orgullo por ser amigo de este personaje! ¡Vaya si era grave y de difícil solución la crisis que atravesaban todos los Bancos, y, por consiguiente, todos, absolutamente todos los negocios de la colonia en las circunstancias



CASA GOBIERNO DE MELBOURNE.

actuales! Y, sin embargo, al Gobernador general se le veía tranquilo discurrir con toda claridad acerca de los motivos y consecuencias de la crisis.

— Era de suponer esta catástrofe económica—me dijo;—y si saben aprovechar la lección, ésta será productiva para la futura marcha de los negocios en Victoria y otras colonias. No se puede ir muy á prisa sin exponerse á tropiezos como el que hoy consterna á toda Australia; el mal es grave, pero tiene remedio, aun cuando haya muchos descalabros.

Á tal Gobernador, tal palacio. Ni soñado podría uno imaginarse nada más sumptuoso y á la vez más pintoresco. En una pequeña altura desde la cual domina toda la ciudad, á orillas del Yarra-Yarra, cerca del hermoso puente que une á Melbourne con los aristocráticos barrios de Toorak y Saint Kilda, y rodeado por el mejor jardín botánico que existe en el mundo, se halla emplazado el grandioso edificio que la colonia de Victoria dedica para alojamiento de su Gobernador general. En él pude admirar la parte dedicada á recepciones oficiales, y aunque en todo se observa lujo y proporciones bien estudiadas; el salón de bailes es, sin duda alguna, el mayor que he visto.

Como complemento de la autoridad superior civil nombrada por el Gobierno de Londres, existe un General del ejército que manda las fuerzas de milicias voluntarias y unos cuantos artilleros que guarnecen los puntos que defienden el puerto de Melbourne. Desempeñaba entonces este destino el general Tallot, persona afectuosísima y que había presenciado, como agregado militar, una gran parte de nuestra última guerra civil. Estuvo á bordo, comimos juntos, y tuvo la bondad de proporcionarme ocasión para que los Oficiales y Guardias Marinas presenciasen ejercicios militares hechos por la milicia de infantería y artillería, y á la vez apreciar los elementos que constituyen el material de campaña.

Autor este General de un folleto presentado á la Comisión de defensa, no tuvo inconveniente en regalarme un ejemplar, que ha servido á bordo para conocer el juicio que merece á persona tan competente el difícil problema que constituye la defensa de Victoria ante una guerra que amenace sus intereses. Dudo si con el transcurso del tiempo se aplacarán los ímpetus guerreros demostrados por los hijos de Melbourne, cuando creyeron que Alemania, al tomar una porción de la Nueva Guinea, infería grave ofensa á la nueva doctrina de Monroe; dudo si algún día una aspiración política de esta colonia, casi independiente, le hará luchar contra alguna ó algunas de las que deben constituir la confederación Australasiana; pero si tal caso llega, Victoria es la parte de Australia más

favorecida por su configuración topográfica y por la previsión de sus Gobiernos, para presentar una defensa muy respetable.

La estrecha boca de su inmensa bahía se halla bien artillada, y asimismo lo están los canales que forzosamente debe atravesar todo buque que quiera llegar con sus proyectiles á Melbourne y sus arrabales. Si á esto se agrega la fuerza marítima que ya conocemos, no cabe duda de que los victorianos rinden culto á Marte, sin olvidar por un momento á Mercurio y Ceres.

Los primeros quince días que pasa un extranjero que se ve agasajado y atendido por la amable y hospitalaria sociedad de Melbourne, transcurren tan rápidamente, que á no existir el terrible deber de la obediencia, olvidaría uno hasta la noción del tiempo. En un buque-escuela, y en general en todo buque de guerra y mercante, fondeado en las proximidades de una población que brinda con grandes atractivos á la gente de mar, pronto se hace sentir la necesidad de dejar el puerto. La vida de á bordo se hace insufrible para los que quieren divertirse y gozar, desquitándose de las privaciones sufridas durante las largas navegaciones.

Melbourne, como dije antes, es el París del Lemisferio Sur, y tal vez presenta al forastero más facilidades para pasar horas de recreo durante el día y la noche. El teatro ofrece en esta población un recurso para toda clase de gustos. Hay varios, y entre ellos recuerdo el Princes Theatre, donde actuaba una compañía de opereta, digna de todo aplauso, sobre todo cuando se ponían en escena *Mont Blank* y *La Cigale*, que eran las obras de moda entonces.

Á bordo de la *Nautilus* se sentía ya ese malestar que produce la incompatibilidad del régimen y disciplina militar con la libertad exigida por tanto jaleo, y por ésta y otras razones que desde luego se comprenden, se decidió dejar esta encantadora ciudad para continuar nuestro viaje.

Varios fueron los artificios que se pusieron en práctica para que se aplazase la salida, á fin de corresponder como era debido á determinadas invitaciones; pero no hubo contraorden, y sólo la bondadosa Mrs. Lande consiguió vernos en su casa para asistir al más lujoso y correcto baile, dado en obsequio y como despedida de los marineros españoles.

Es de las pocas casas privadas ó particulares que se permiten el lujo de tener un hermoso local dedicado expresamente para esta clase de esparcimiento. Situado en la planta baja, y rodeado de jardines donde se puede descansar de las fatigas propias á ejercicio tan violento, era el local por sí solo una delicia, multiplicada por la exquisita amabilidad de aquella

señora y su esposo, á quienes ayudaban en su improbo trabajo de atender á todos sus predilectos amigos las señoritas de Bartrop y O'Ruing.

Este fué el baile de los bailes, es decir, el resumen de los afectos creados en Melbourne durante veinte días. Esa noche debió haber despedidas muy tiernas, que á más de cuatro privaron de hacer honor á la espléndida cena de la que participé á última hora, sintiendo tener á la vista algunos manjares que me estaba vedado tomar. Hombres como mister Lande, que saben hacer honor á su patria proporcionando tales obsequios á los marinos extranjeros, merecen ser tan ricos como él lo es, y tener como familia y amigos aquella selecta sociedad que allí vimos reunida para decírnos adiós.

*;Good-bye, Melbourne, good-bye, for ever!* Adiós por siempre, puesto que muy lejos te hallas respecto á España y sus colonias, para que algún otro buque de guerra vuelva por aquí trayendo entre sus tripulantes á los que hoy sienten verdadero pesar al perderte de vista. ¡Ojalá tu porvenir esté en perfecta armonía con el desarrollo adquirido desde tu fundación hasta hoy! ¡Ojalá se me presente algún día ocasión para demostrar mi gratitud hacia aquellos de tus hijos que tan galantemente obsequiaron á la dotación del primer buque de guerra español que fondeó en tu espaciosa bahía! Nada es tan natural como el agradecimiento cuando se reciben favores desinteresados, y por consiguiente, nada tan disculpable como el sentimiento que predomina en mi alma al recordar las atenciones de que fuimos objeto en Melbourne.

Jamás podré olvidar el singular cariño con que fuimos recibidos siempre en el aristocrático Melbourne-Club, que siendo á mi juicio el mejor, por todos conceptos, de cuantos existen en Australia, es también donde mejor fuimos atendidos. Ya que de clubs hablo, aprovecho la ocasión para dar una idea de lo que son entre ingleses estas sociedades de recreo denominadas clubs.



Promontorio Wilson.

El club ofrece dos ventajas de gran importancia para el forastero que es admitido como socio honorario, y lo mismo para aquellos de sus miembros que viven lejos de la capital. Un club como el Melbourne, no sólo es lugar predilecto para pasar horas de recreo y entretenimiento jugando, leyendo y conversando con amigos, sino local en que existe el servicio de espléndido restaurant, donde se almuerza y come con ventajas que no ofrece el mejor hotel, y permite además hacer uso de habitaciones para vivir por tiempo indefinido á un número limitado de socios.

He frecuentado distintos clubs, porque todos, sin excepción, nos consideraron miembros honorarios durante nuestra permanencia en el puerto; pero en ninguno hallé la acogida que en este de Melbourne.

Una esperanza, aunque remota, una promesa de volver á vernos, hace menos sensibles las despedidas; por eso sin duda me comprometí con lord Hopetoun y otros amigos á volver á Melbourne, siquiera no fuese más que por unas horas.

Sin firmar contrato alguno que me obligase á tomar el tren para recorrer la distancia que media entre Sydney y Melbourne, dimos la vela muy de madrugada, y bajo la dirección de un práctico ó piloto (por cierto muy mal encarado y de peor trato), atravesamos el canal que más nos convenía para llegar á los famosos *heads* ó cabezas que forman la estrecha entrada de esta inmensa bahía, donde las corrientes y escollos constituyen un verdadero paso de peligro para los buques de vela.

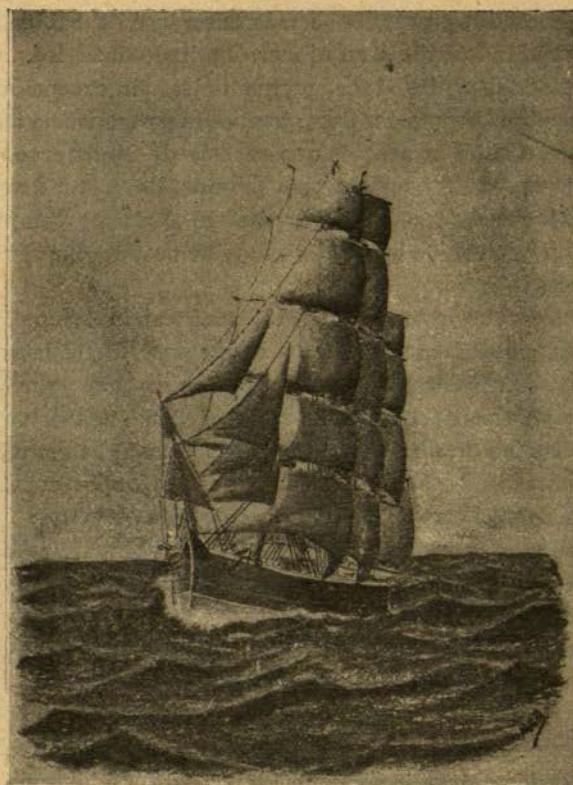
Una vez allí, ya entrada la noche, se despidió el práctico con la frase de *Good-bye*, y dando todo trapo para aprovechar el viento favorable que á la sazón soplaban, nos dirigimos á pasar entre el Promontorio Wilson, extremidad S. de Australia, y el semillero de islas enclavado caprichosamente al N. de Tasmania, que forman el Estrecho de Bass.

Difícilmente volverá la *Nautilus* á tener en sus cuadernos de bitácora un viaje tan rápido como el que verificó en esta ocasión entre Melbourne y Sydney; que fué objeto de comentarios por parte de la prensa de ambas capitales, y agradable sorpresa para los amigos que en Melbourne recibieron noticia de nuestra arribada á Sydney, cuando por sus cálculos nos creían en Cabo Howe.

Entonces, indudablemente, teníamos el santo de cara; los vientos en la mar eran favorables, y saludables las brisas en tierra hasta comunicarnos pléthora de alegría y de salud.

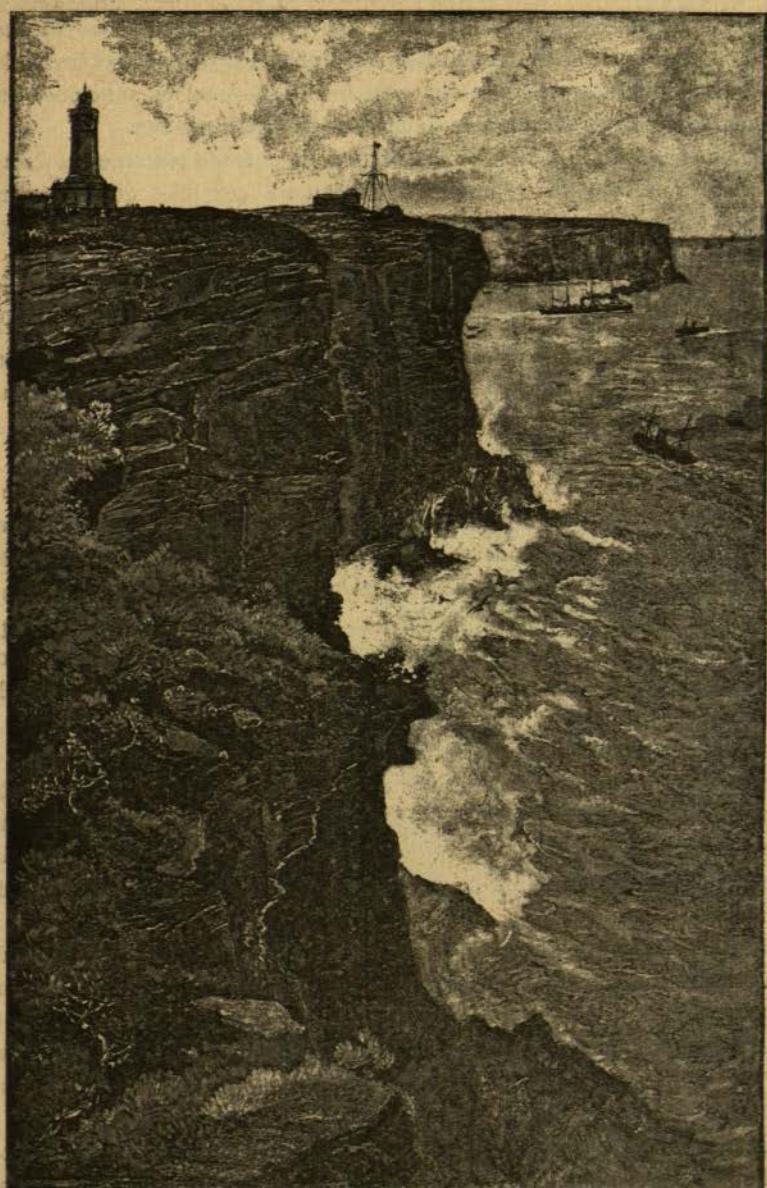
El aspecto de la costa desde Port Phillip á la bahía de Sydney es agradable por la diversidad de cuadros que ofrece á la contemplación de quien pasa á buena distancia de la tierra. La amanecida sobre el Promon-

torio Wilson, donde hallamos una barca peruana, la cual había salido antes que nosotros para el Callao, causa siempre efecto en el navegante que calcula las dificultades que aquél paso debe ofrecer en casos de luchar con temporales de proa.



Recalada á Sydney.

Muy cerca pasamos del Promontorio para que el semáforo situado en su cumbre diese noticias de nosotros, como es costumbre en aquellas y otras costas. A medida que avanzábamos, y cuando nos hacía falta cambiar de rumbo por la configuración de las tierras, cambiaba también el viento, decidido por entonces á que hiciésemos competencia á los vapores de aquella carrera.



ROCA DEL PUERTO DE SYDNEY.

Lejos, sumamente lejos de la entrada de Sydney, vimos la luz del espléndido faro situado en la cabeza S. No recuerdo haber conocido otro mejor instalado ni de mayor alcance. Faro eléctrico de gran potencia, deja ver sus resplandores en el cielo á 60 millas, lo cual es suficiente para conocer á tan larga distancia la demora de tan hermosa luz.

Amanecía, cuando á unas ocho millas de la entrada teníamos ya á nuestro costado un magnífico remolcador ofreciendo servicios que me guardé bien de aceptar hasta que llegase el práctico, para conocer por él las condiciones de remolque.

Poco después entró aquél á bordo y me dijo que el viento no permitía llegar al fondeadero sin el auxilio de uno de los dos vapores que á porfía ofrecían sus servicios, dando gritos propios de vendedor ambulante. Aprovechando la competencia, pedí precios á uno y otro, conviniendo después de la puja en que pagaría cinco libras por ser remolcado hasta dejarme en el lugar marcado para los buques de guerra.

Debo consignar aquí, en honor de la verdad y como testimonio de la mala fe que suele distinguir á ciertos sujetos, que el anterior contrato verbal, hecho por medio del piloto-práctico y á presencia y oídas de cuantos conmigo estaban en la toldilla, fué negado, al presentar la cuenta el dueño del remolcador, quien se dejó pedir veinte libras, seguro de que yo optaría por ser víctima de aquella especie de estafa antes que verme, como Comandante de un buque de guerra extranjero, citado por los Tribunales.

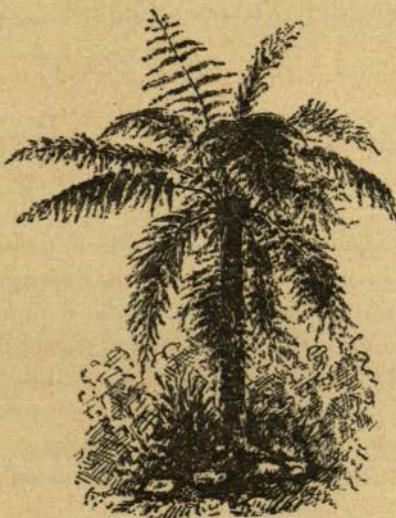
Apelé, como era consiguiente, al Capitán de puerto, Capitán de navío de la reserva, y persona correctísima y estimada por mí; y creyendo ambos evitar la estafa ante la declaración del práctico, ordenó se presentase éste, que nos dejó atónitos al decir que no recordaba el precio estipulado, cuando él era quien había hecho el ajuste en mi nombre y ante varias personas.

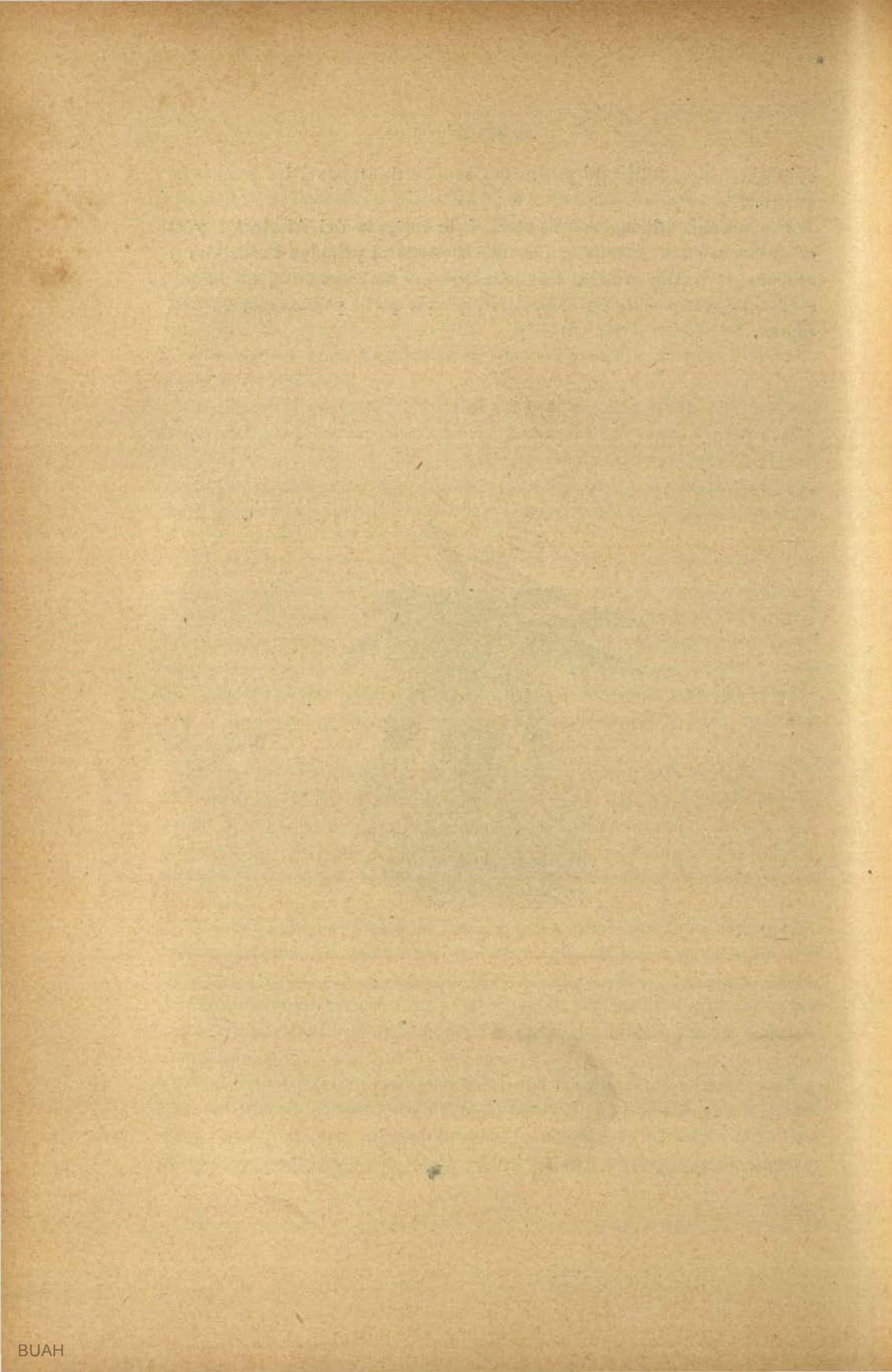
Resumen: que por evitar un conflicto, tuve que pagar lo no estipulado, contentándome con decir cuatro frescas al que así me explotaba, lo cual creo le tenía muy sin cuidado con tal de conseguir su objeto. Sirva esto de lección, como me servirá á mí en lo sucesivo, aun tratándose de gente tan grave como suelen serlo los hijos de la nebulosa Albién, trasplantados al hemisferio Sur.

Ya dentro de la más hermosa bahía del mundo, vino á bordo un oficial de marina enviado por el Almirante de la escuadra inglesa, para decir que podíamos amarrar á la boyta situada en el mejor sitio del puerto, es decir, en pleno jardín botánico y bajo los balcones del palacio

del Gobernador, á tiro de piedra del muelle destinado á los buques de guerra.

Una vez allí, saludamos á la plaza, á la insignia del Almirante y al crucero austriaco *Elizabeth*, que traía á bordo al príncipe Fernando; y después de recibir y pagar las visitas propias de casos tales, me propuse ver lo más posible en el poco tiempo que podía permanecer en esta capital.





## CAPÍTULO XIII.

New South Wales.— Sydney y Nueva Gales.— Los montes Azules.— El paraguas del padre capellan.— Regreso á bordo.— La casa de la Villa.— Concierto orgánico.— Una plancha.— Un baile y un rigodón.



UÉ Cook quien llamó New South Wales á la costa oriental de Australia que descubrió, visitó y de la cual tomó posesión en nombre de su patria, cuando en Abril del año de 1770 fondeó en Botany Bay, ó Bahía Botánica, denominada así por la variedad grande de plantas que pudieron ver en sus inmediaciones, y casi, casi desde los botes, puesto que los nativos, desde el primer momento, se presentaron hostiles y sin temor alguno hacia las armas de fuego.

Muy á la ligera pasó Cook por estas costas, que le proporcionaron el disgusto consiguiente al grave tropiezo de su buque, la *Endeavour*, con uno de esos infinitos escollos peligrosos hoy, por conocerse su situación, y más peligrosos entonces para quien iba como explorador buscándolos con la quilla, á trueque de perecer.

Pocas y no muy detalladas noticias pudo dar de este país cuando volvió á Inglaterra, donde á la sazón se sentía verdadera necesidad de fundar una colonia, siquiera no fuese más que en compensación de la pérdida sufrida por la independencia de la América del Norte, y por adquirir el recurso de enviar fuera de las cárceles al gran número de presos que existía entonces en las del Reino Unido.

Sir Sydney, Secretario de las Colonias, ó Ministro de Ultramar, como decimos en España, fué el encargado de poner en práctica el pensamiento, confiando la expedición al capitán de la armada Mr. Phillip, quien sin saber ó poco menos á dónde iba, logró arribar con su flota á la Bahía Botánica, donde halló todo menos las condiciones más precisas para establecer y fundar un pueblo.

Logró vencer el conflicto haciendo lo que no había hecho Cook, es decir, buscando en la costa punto á propósito para comenzar su cometido, teniendo la dicha de hallar, á unas cuantas millas más al N., la soñada bahía, que ofrecía en sus orillas cuanto podía desear para fundar, como fundó sin pérdida de tiempo, la que llegó á ser, cuarenta años después, famosa ciudad de Sydney.

Siendo esta colonia el primero y único punto que los ingleses poseían á distancia tan inmensa, como resultaba entonces para los buques de vela, claro es que el desarrollo fué lento y penoso, porque en distintas ocasiones la miseria, que era consiguiente á la falta de recursos, dió lugar á que los presidiarios se sublevasen y huyesen, internándose unos en los bosques y ocupando otros pequeñas embarcaciones, en las cuales se lanzaron á los peligros que ofrecían mares y tierras inhospitalarias.

El lugar elegido para establecer esta colonia no exigía grandes trabajos de preparación en terrenos que sembraron de cereales, y debido á esto, y á la facilidad que hallaron en la cría del ganado vacuno y lanar, las nuevas expediciones de penados que iban arribando pronto aumentaron la población; y empezaron los trabajos de agricultura, en términos tales, que el año 1831 exportó Sydney artículos por valor de 500.000 libras esterlinas, contando con una población de 51.000 individuos.

En aquella época andaban los franceses con pretensiones de instalarse en algún punto de la costa de Australia; y á fin de dar más fuerza al derecho que creía tener Inglaterra para ser dueña y señora de este vasto continente, dispuso su Gobierno que la naciente colonia organizase pequeñas expediciones que ocuparan diversos puntos del mismo litoral. El remedio fué útil, puesto que las aspiraciones de Francia quedaron aplazadas por largo tiempo, y á la vez que Nueva Gales del Sur ensanchaba su zona de riqueza, prestaba apoyo á las demás colonias, las cuales fueron desarrollándose en tales términos, que alguna de ellas, como su vecina Victoria, llegó muy luego á su altura en riqueza é importancia por todos conceptos.

La creación de las demás colonias que rodean á la Nueva Gales no disminuyó en nada la extensión de costa y terreno que su Gobierno creyó

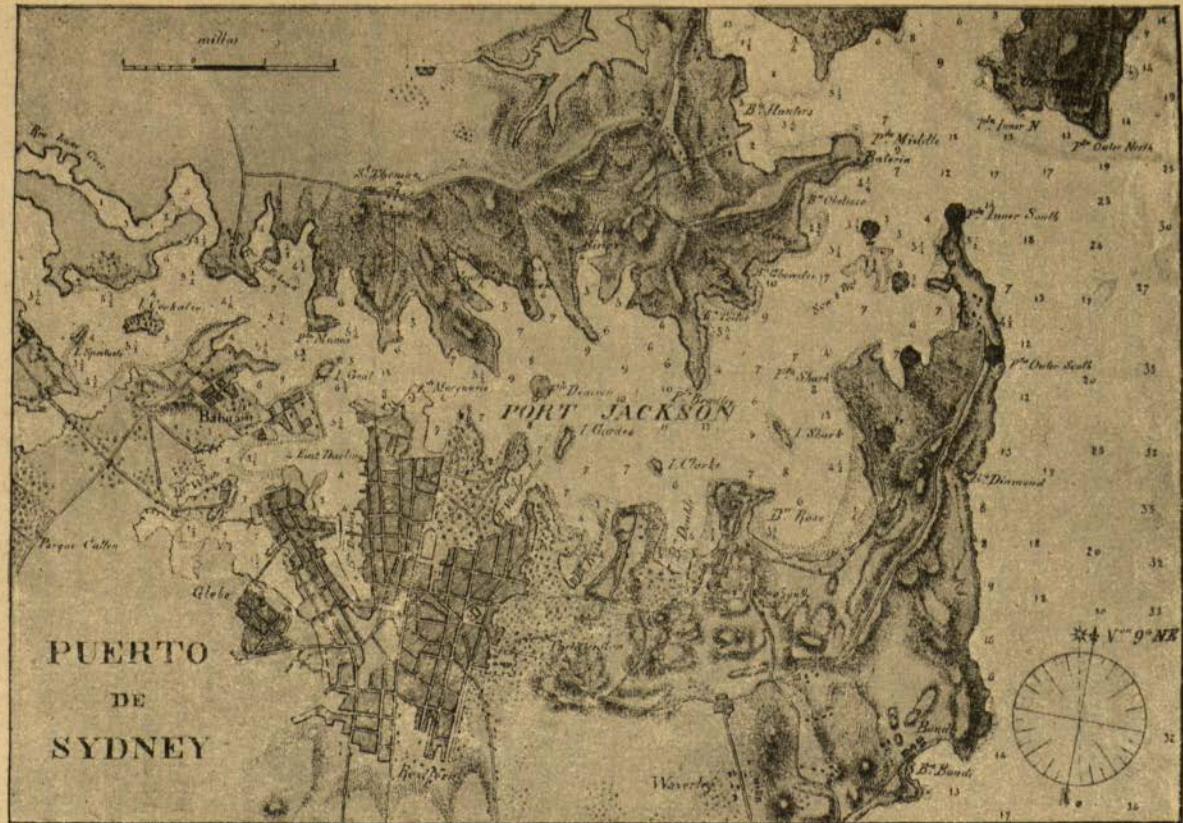
convenientes para contar con los elementos precisos de vida en caso de perfecta independencia ó autonomía. En la parte oriental de Australia tiene esta colonia 700 millas de costa, comprendidas entre Cabo Howe y Punta Danger, y una extensión territorial de 310.000 millas cuadradas que representan dos veces y media la de Inglaterra é Irlanda.

Razón tuvo Cook en bautizarla con el mismo nombre que lleva la parte montañosa de Inglaterra. La configuración física de la comarca es bien distinta de las demás, porque los montes que ocupan casi toda su extensión tienen particularidades en la forma y vegetación que los cubre y los singulariza, como puede explicar quien haya visto y sepa describir los encantos que ofrece al viajero la visita á los célebres Montes Azules, por cuyas cumbres de 3.000 pies de altura cruza el ferrocarril del Oeste, que sirve para explotar la riqueza agrícola de aquella región enclavada en país tan montuoso.

De las diferentes clases de bosques que hemos visto en nuestras expediciones al interior de la colonia, como de las minas en explotación, hablaré á medida que lo exija la reseña de mis impresiones durante el tiempo que pasé en esta Nueva Gales, empezando para ello por dar ligera idea del efecto que en mi ánimo produjeron Sydney y su famosa bahía ó puerto.

En la porción de costa abrupta que presenta la oriental de Australia entre los cabos George y Byron se abre una boca, cuya extensión no alcanza á una milla, presentando á derecha é izquierda de ésta, tierras altas muy accesibles y cubiertas de vegetación, que por sí solas demuestran la habitabilidad de aquellas regiones, puesto que carecen del aspecto compacto y fiero que caracteriza la generalidad de las selvas ó matorrales. A poca distancia de la boca, entrando en el puerto, hay algunos escollos perfectamente señalados para evitar el peligro que ofrecen al navegante. Pequeños faros en combinación con el potentísimo eléctrico que se eleva sobre la cabeza S. de la boca, sirven de guía para hacer viable aquella navegación, lo mismo en noche oscura que en claro día.

Á la vista del que entra en la bahía se presenta una especie de gran lago lleno de sinuosidades á derecha é izquierda, todas distintas y cada una á cuál más caprichosa en su forma y abrigo. Baste saber que, contando este puerto con una superficie de 15 millas cuadradas, tiene de longitud en sus orillas ó costas nada menos que 165. Los *coves* ó pequeñas ensenadas dan un aspecto á la parte hidrográfica del puerto, como no lo ofrece ningún otro del mundo; tanto es así, que sin ser muy grande en extensión, caben en él seguramente todas las escuadras que pudieran reunirse en los presentes tiempos.



PUERTO  
DE  
SYDNEY

PUERTO DE SYDNEY.

Es indudable que contribuyen en alto grado á aumentar el aspecto encantador que produce la vista de este puerto, las tierras ó pequeñas prominencias que lo rodean, y en las que se ven magistralmente colocadas hermosas casas de campo, así como esos pueblecitos que el gusto inglés elige para recreo de aquellos que no gusten pasar las horas de descanso en el mismo paraje donde con febril actividad explotan sus negocios.

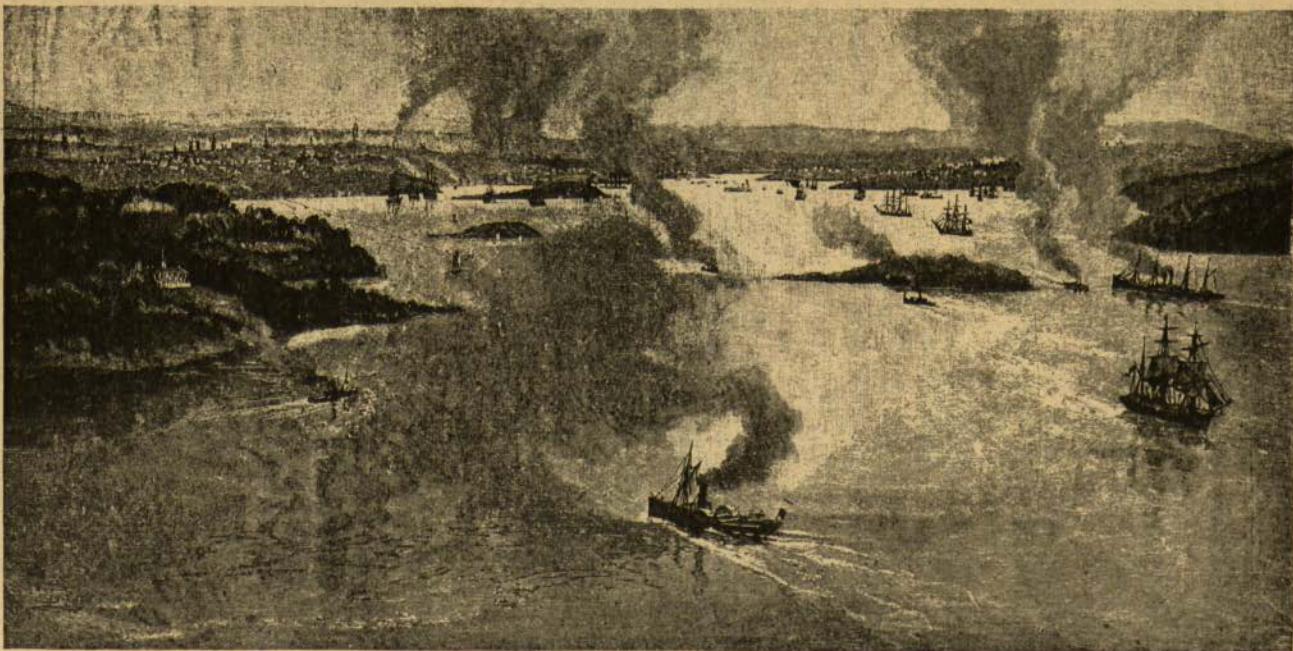
El Almirante de la escuadra tiene su casa-palacio en una pequeña altura situada en la parte opuesta de la capital ; el Arsenal y dependencias de éste ocupan y hermosean otra ensenada ; el Jardín Botánico y el palacio del Gobernador otra ; los múltiples muelles y grandes almacenes donde se realiza el febril movimiento marítimo, ocupan dos ó más de las mayores ensenadas, quedando otras muchas, todas provistas de muelles, donde continuamente pequeños vapores hacen el trasiego de viajeros que es constante entre Sydney y sus arrabales, separados por aquellos brazos de mar ó, más bien, pequeños lagos.

Fondeado un buque en cualquiera de las pequeñas ensenadas, por ejemplo, en Farm Cove, donde le cupo en suerte estar á la *Nautilus*, no se ve más que el movimiento de entrada y salida, y alguna que otra nave guerrera que inspecciona el Almirante desde su jardín-atalaya. Los grandes vapores que semanalmente salen para Europa, y asimismo el gran número de aquéllos que constituyen el movimiento comercial de este puerto, se hallan atracados á los muelles que rodean una parte del casco de la capital, puesto que Sidney no es más que una de las varias penínsulas formadas por lagos ó brazos de mar que se extienden en accidentado valle.

Quien viaje con objeto de admirar esos cuadros que la Naturaleza, en combinación con los trabajos de la Humanidad, ofrece á nuestros sentidos, seguramente dará muy preferente lugar en el diario de sus impresiones á la que haya sentido contemplando el puerto de Sydney desde el jardín que rodea el Observatorio y Escuela Nacional.

Desgraciadamente no soy de las personas que sienten grandes impresiones, recorriendo como he recorrido durante una gran parte de mi vida diversos y lejanos países ; algunas veces he lamentado no compartir la admiración de otros compañeros al ver objetos que sin duda eran extraordinarios ; por consiguiente, bien puede creérseme que el puerto de Sydney merece verse aun cuando sea en vista panorámica, por los que no pueden ó no quieren hacer viaje tan largo como el que hicimos para venir desde Europa hasta Nueva Gales.

Nuestras rías de Galicia son admirables por su tamaño y por la hermosa vegetación que cubre sus orillas ; los lagos de Escocia, en pleno verano,



SYDNEY DESDE SHARP POINT.

ofrecen un atractivo de primera clase para quien pueda y guste de dar solaz al cuerpo y espíritu, viajando cómodamente y viendo maravillosos panoramas; pero todo eso, que tuve ocasión de apreciar, es muy inferior á la vista que presentan Sydney y su puerto.

Y como prueba de mi imparcialidad, diré que si Sydney no tuviese su *lovely harbour*, sólo tendría por título para ser admirada por los visitantes, su riqueza comercial y su abolengo como madre de todas las colonias de Australia.

La población en sí es muy inferior á Melbourne, y con el tiempo lo será también con respecto á Adelaida. En Sydney se nota desde luego algo típico de colonia penitenciaria, de población que se desarrolló luchando con los azares propios á la falta de recursos, de modo tal, que, al aparecer, la riqueza ha tenido que luchar con los inconvenientes propios á la transformación de la parte urbana.

Hay, como es consiguiente, grandes edificios públicos en esta capital, pero su emplazamiento no responde á un proyecto primitivo de desarrollo para una gran ciudad. La Casa Correos, la de la Villa, Estación central del ferrocarril, la Suprema Corte y el Museo ó Galería de Artes, están mal situados, por la razón expuesta, habiendo logrado un lugar muy preferente la Aduana y grandes almacenes que, representando la palanca potente del interés comercial, se hicieron sitio pagando grandes indemnizaciones á los primitivos pobladores de la colonia.

La configuración del terreno, y sobre todo la carencia de un plan en el crecimiento de la ciudad, le comunican hoy aspecto puramente mercantil; muy desiguales sus calles en extensión y edificios; los parques mal distribuidos, y los medios de locomoción, á pesar de los tranvías á vapor, nada confortables ni rápidos, por carecer de grandes avenidas ó arterias centrales.

En una palabra, en Sydney se ve una población rica si se atraviesan sus muelles y se visita la Aduana, Bolsa y los buenos hoteles que están diseminados por todas partes; pero el visitante que haya estado antes en Melbourne echará de menos todo aquello que le faltaría pasando de París á Londres, á pesar de ocupar actualmente Sydney, con sus arrabales, una extensión de 139 millas cuadradas, sobre las que viven 400.000 habitantes, lo cual representa una de las grandes ciudades del mundo, y de las más ricas, si se tiene en cuenta que exporta é importa anualmente por valor de 53 millones de libras esterlinas.

No faltaron para nosotros convites y recepciones del más alto y grave carácter oficial, debidos en gran parte á la permanencia en Sydney del



CASA CORREOS DE SYDNEY.

príncipe austriaco Francisco Fernando de Hapsburgo, que no por viajar de incógnito, y al parecer sin más objeto que el de distraerse cazando en las vírgenes selvas de la Oceanía, pudo evitar que las autoridades lo festejasen con arreglo á su alta jerarquía.

Sir Darley, que era entonces Gobernador interino de la Nueva Gales del Sur, dió en honor de tal huésped una de esas comidas oficiales, en las que no faltó ni el más insignificante de los requisitos que la aristocracia inglesa usa cuando se trata de Príncipes ó Reyes. En dicha comida tuve la satisfacción de recibir aquellas deferencias que eran naturales entre el Comandante de un buque de guerra español y el primo de nuestra soberana, la Reina Regente.

Por lo que pude observar, Su Alteza se preocupó muy poco ó nada de Sydney y sus habitantes; mostró decidido empeño en conocer los mejores sitios de Australia para realizar cacerías de animales raros por medios que sólo pueden practicar los que como él han dominado por completo el manejo de armas y caballos, y á bordo del magnífico crucero *Elisabeth* tenía disecada una completa colección, que probaba la decidida afición de este Príncipe por ejercicio tan saludable como digno de un joven militar.

Antes de abandonar el puerto, el Comandante del buque y sus Oficiales invitaron á lo más selecto de la colonia á un baile que se celebró á bordo, en el cual, como es consiguiente en tales fiestas, hubo sus más y sus menos, por lo difícil que se hace conocer y distinguir en poco tiempo una sociedad colonial y aun no colonial.

Al día siguiente salió el *Elisabeth*, cuando en sus entrepuentes y cámaras aun quedaban vestigios del festín, y nosotros, fondeados casi en el estanque del Jardín Botánico, continuamos distribuyendo los días para disfrutar de los obsequios que todas las autoridades nos ofrecieron.

En primer lugar, el Almirante de la escuadra inglesa, en Australia, tuvo la bondad de invitarme á una comida oficial, donde por segunda vez vi reunidas gran parte de las personas de más viso de la colonia, y á un magnífico baile, que sirvió para que los muchos jóvenes de la *Nautilus* estableciesen amistades con las señoritas que allí lucían sus encantos.

La señora de la casa y su esposo supieron llevar la galantería hasta un extremo digno de toda nuestra gratitud, puesto que puede decirse que su atención fué dedicada por completo á nosotros, á fin de facilitar el estrechamiento de distancias, tan difícil en la sociedad inglesa, si no median buenos introductores.

Espléndida estuvo aquella reunión dada en el aislado palacio, que participa algo del carácter y gusto marítimo, tanto por su acceso, que se hace

yendo por mar, como por la disposición de los jardines y terrazas, que parecen colgados sobre el puerto.

Al visitar á sir George Dibbs, entonces Presidente del Gobierno en Nueva Gales, me hallé agradablemente sorprendido oyéndome saludar en los términos siguientes, expresados en español americano:

— ¿Cómo lo pasa, Comandante?

Sir Dibbs había permanecido parte de su juventud en la República de Chile, donde alguno que otro de los muchísimos ingleses que allí van en busca de fortuna, aprenden algo de español.

Aparte de esto, el *Premier*, como se llama en estas colonias al jefe del Gabinete, era persona muy amable, de grandes méritos como hombre financiero, y sobre todo de carácter muy franco y abierto; tanto, que á los pocos momentos de conocerle me inspiró confianza para tratarle como amigo. Tuvo la bondad de pagarme en persona la visita, acompañado de otros ministros, y conociendo mis deseos de acumular datos respecto á esta floreciente colonia, dió órdenes para que me enviaran todos aquellos libros que pudieran ilustrarme en mi cometido.

Varias veces me dijo:

— Observo que viene usted impresionado muy favorablemente de Victoria y sus habitantes, y he de hacer lo posible para que Nueva Gales ocupe un lugar preferente en el juicio que usted forme de este país. Quiero que vaya usted, con cuantos de sus subordinados elija, á los célebres Montes Azules, y á tal fin le ruego me avise qué día es el más conveniente, para disponer un tren especial que los conduzca allí.

No me hice rogar; acepté, y cuando el tiempo ofrecía garantías de uno ó más días serenos, hice saber á sir Dibbs que con un acompañamiento de 40 individuos estaba dispuesto á emprender la excursión á los famosos Montes Azules.

Dos ómnibus, de buenas proporciones, estaban por la mañana temprano del día señalado esperando en el muelle para conducir la marítima comitiva á la Estación del ferrocarril, donde nuestro Vicecónsul interino, Mr. Todman, nos aguardaba para ser compañero de viaje y transmitir al personal de la línea las órdenes consiguientes á un tren extraordinario. Componíase éste de dos coches-salones, en los que se armaron cómodas mesas para almorzar, mientras recorriámos las llanuras comprendidas entre Sydney y Parramata, cuyas huertas cubiertas de naranjos podían hacernos creer atravesábamos la mejor parte de Valencia ó Sevilla, á no presentarse muy luego á nuestra vista la barrera que forma la cordillera de montañas juzgada inaccesible por los primeros europeos de esta colonia.

Pasado el río Napean, que fertiliza terrenos admirablemente cultivados, empieza á notarse la gran pendiente que en forma de zig-zag recorre el tren. Este modera, como es consiguiente, su marcha, cual si quisiese dejar tiempo bastante para que el viajero contemple los distintos cuadros que á cada momento presenta ante su vista el terreno accidentado que atraviesa, y sobre todo el horizonte, que se ensancha á medida que va aumentando la altitud. Esta circunstancia permite graduar en cada vuelta del camino la mayor extensión que abarca la vista al mirar hacia el mar, en cuya orilla se ve á Sydney y su puerto, envueltos generalmente en esa especie de neblina que flota sobre toda población industrial.

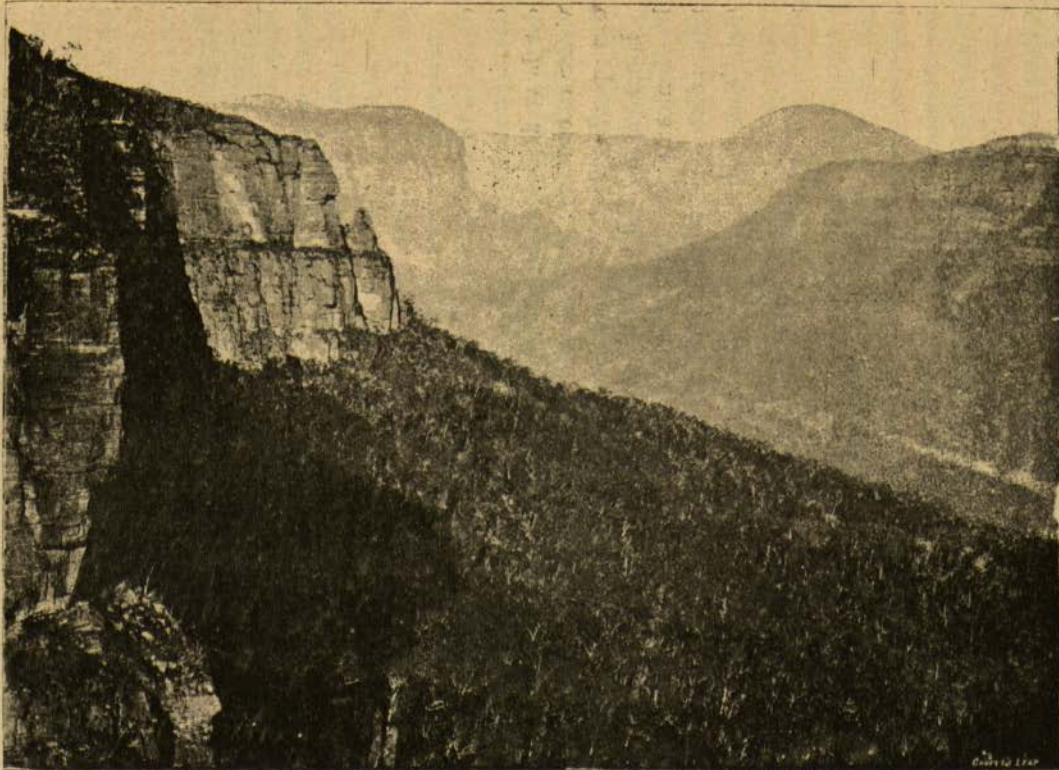
Cuando habíamos recorrido 62 millas de camino llegamos á West Worth Falls, donde se detuvo el tren por si queríamos ver una de las caídas de agua ó catarata, de menos importancia que otras situadas más adelante. Poca era la distancia que nos separaba del valle donde ésta se hallaba, pero se acordó empezar viendo lo más selecto, porque no había de llegar el día para visitar los muchos sitios dignos de admiración.

Arrancó el tren por un fatigoso camino ascendiendo hasta Katoomba, donde de un modo definitivo echamos pie á tierra, y después de examinar exteriormente varios hoteles próximos á la vía ferrea, pudimos comprender la verdadera afición que los habitantes de Sydney deben sentir por visitar estos sitios, puesto que al insignificante pueblo de Katoomba no corresponde tal lujo de hospederías.

Estábamos á 3.300 pies sobre el nivel del mar y en la parte oriental de los Montes Azules, cuyas cumbres veíamos casi á nuestro nivel y á diferentes distancias, según el punto elegido para buscar el origen del nombre que distingue á estas montañas.

Ocho carruajes se encargaron de conducirnos por un mediano camino abierto expresamente á través de aquella planicie, sin otro objeto que el de explotar á los amantes de la agreste naturaleza que, como nosotros, dan por bien empleadas las molestias que puede producir un viaje de uno ó más días, con tal de satisfacer el capricho de ver las múltiples cataratas y las cuevas ó huecos abiertos en las montañas, en las que abundan como principal adorno stalactitas y stalagmitas de todos tamaños.

Corta fué relativamente la distancia que recorrimos en coche, puesto que no había transcurrido una hora cuando nos hallamos asomados á un valle tan profundo y lleno de vegetación, es decir, tan cubierto de esa pequeña arboleda que aquí llaman *busch*, y nosotros llamaríamos matorral, que sentí la desagradable impresión que he notado siempre al asomarme en lo alto y mirar hacia al suelo.



MONTES AZULES.

Entonces comprendí por qué eran azules aquellos montes, que con una pendiente asombrosa formaban valles y gargantas tan accidentadas y violentas, que la luz reflejada sobre aquella perenne vegetación toma un color parecido al del mar cuando tiene mucho fondo, notándose diferentes matices, según la distancia á que se mira, la altura del sol y estado del cielo más ó menos nublado.

Desde el *Orphan Rock*, ó pedazo de montaña desprendido de la cordillera, por una gran grieta ó abertura, de la cual han hecho los turistas un balcón, lugar preferente para asomarse al precipicio, contemplábamos aquella especie de selva obscura, semejante á un mar que invadiese el desquebrajado globo por efecto de un cataclismo geológico.

Sólo las cumbres de los montes enseñaban en algunos sitios enormes masas de piedra rojiza, pues lo demás que abarcaba la vista era la ondulada superficie, obscura y monótona si no inspirase el sentimiento de asombro, propio de todo lo que es grande y se mira por primera vez.

Ya presumía yo que no era el sentido de la vista el único que íbamos á ejercitarn en aquella expedición, y no me equivoqué, puesto que una hora después de haber dejado la Huérnfana Roca, andábamos á gatas para salvar sin riesgo de la vida algunos peligros que ofrecía el camino trazado para los que descienden al valle, á fin de aumentar, sin duda, las emociones.

El Gobierno de la colonia, comprendiendo la peculiar afición de los ingleses y sus derivados por admirar cuanto ofrece contraste con la vida ordinaria, cuidó de hacer senderos ó escalones embutidos en las laderas de estos montes, á fin de que puedan bajar hasta el fondo del precipicio cuantos cuentan con fuerzas y valor para tamaña empresa.

Sin grandes dificultades bajamos todos á una especie de explanada ó anfiteatro que estaba como á un tercio del camino, y cuando creíamos terminada allí la para algunos harto comprometida empresa, puesto que no había más ascensor que las respectivas piernas y manos, supimos con asombro que era cuestión poco menos que de honra continuar por entre breñas hasta el fondo del valle, pasando por la mina de carbón que allá, en lo profundo, habían querido explotar, subiendo el mineral por medio de cable.

No hubo remedio: Mr. Todman daba el ejemplo, como si fuese un valiente general en momentos supremos de peligro. No dejó discutir, marchó hacia el abismo, y, lo recuerdo bien, detrás de él iba yo meditando, más que en el peligro que ofrecía una caída despeñándose por aquellos precipicios, en las fatigas que representaba la subida, cuando al mirar hacia atrás para ver los que nos seguían, me encontré con que el más pr-

ximo, el que pisaba mis talones y se agarraba al mismo arbusto que yo soltaba, era el Padre Capellán, que, cumpliendo con su deber, no me abandonaba en peligro inminente de morir.

No habían pasado muchos minutos después de esta observación, cuando en uno de aquellos pasos dificilísimos siento un ¡ay! desgarrador, y veo á nuestro Capellán que, dando una vuelta de campana, rodaba por una pendiente hacia el abismo, donde hubiese perecido, á no ser porque sirviéndome de un largo bastón que yo llevaba, pude detenerle en su vertiginoso viaje. Por aquél entonces no sintió avería de consideración, y después de serenarse fué motivo de risa la observación, que yo hice, de que como buen gallego no había soltado el paraguas en trance tan terrible.

Después de este percance todos mirábamos con cuidado sumo dónde poníamos pies, manos y apoyo posterior, á fin de no campanear y llegar á la boca mina antes de tiempo.

Cuando me vi allí, pude observar el desfile de los que se arrastraban monte abajo, siguiendo todos, sin excepción, el sendero marcado por el que iba delante. Ya reunidos, pregunté:

—¿Quiénes son los sabios que han quedado arriba?

Y mediante breve recuento, pronto supimos que la gente de peso había optado por conocer el precipicio desde lejos, y por oír después los lances contados por los más ligeros y osados. El mismo jefe de expedición, Mr. Todman, comprendiendo lo difícil que sería llegar al fondo del valle y volver con día á la cumbre de los montes, convino en que debíamos subir como Dios y nuestras fuerzas nos indicasen.

No hicimos más que penetrar unos cuantos metros por la galería carbonífera y examinar ligeramente unos pedazos de kerosina. Convencidos de que la vegetación de aquella ladera era lo mismo arriba que abajo, formada de pequeños arbustos, en los que tenían representación gran variedad de palmeras, eucaliptus, acacias, pinos y helechos, nos dirigimos al zenit, optando los más ágiles por servirse del cable que iba desde la mina hasta lo más alto de la montaña, atravesando un túnel abierto entre dos terribles peñascos. Los prudentes, teniendo en cuenta la máxima que encierra el proverbio «más vale lo malo conocido que lo bueno por conocer», echamos á cuestas todo lo que podía estorbar para gatear por aquellos riscos, no pisados hasta entonces por más animal que el europeo civilizado, buscador de minas ó de emociones fuertes.

Á cada 20 metros de ascensión correspondía un descanso, y mientras funcionó mi inteligencia, en todos se me ocurrió la idea de si sería aquél el camino por donde habíamos bajado. Tan penoso y expuesto me parecía,

que dudaba de todo; hasta que llegó el momento en que, reunidos en la explanada, donde muy descansados nos esperaban los sabios, viendo á dos de los expedicionarios enfermos y á los demás con el pulmón entre los dientes y el corazón golpeando por saltar del pecho, me dejé caer á plomo, renegando de todo espectáculo cuyo disfrute exige afrontar peligros y ejercicios que no entran en el programa de mi profesión.

Para mayor escarnio, á ninguno se nos había ocurrido traer un poco de whiskey ú otro alcohol que pudiera restaurar nuestras fuerzas; allí no había más que agua bien batida y aireada al despeñarse por aquellos cerros. Tuve sed, y al agacharme para beber en un pequeño pozo, vi reflejado en su limpida superficie un oso, jadeante al verse impotente para salir del lazo en que había caído.

El Oficial, aficionado á sorprender la naturaleza hasta en medio de la selva, se había quedado arriba dando gatillazos con su cámara fotográfica, convenido de que si hubiese bajado habría perdido aparato y demás accesorios.

Media hora llevaremos descansando y humedeciendo las fauces, cuando Mr. Todman, mirando su reloj, se puso en pie, y le oímos decir:

—*To late!* (1)—lo cual motivó una energética protesta por parte del más cansado expedicionario, diciendo en correcto español:

—¡Juegue usted si quiere, que nosotros estamos para que nos bizmen y den friegas!

Protesta muy lógica hecha por el que creía á nuestro Cónsul causante de aquella fatiga y autor de la proposición de jugar al escondite en aquellos lugares y en tales condiciones.

—Vamos pronto—volvió á decir—si es que quieren ustedes ver las sorprendentes cataratas de Katoomba, situadas en la parte oriental de esta misma montaña. Sígame el que quiera, y los demás pueden esperar arriba, donde quedaron los carruajes.

Seguimos unos cuantos al que hacía de guía yendo por un sendero, especie de repisa á media ladera, hasta llegar á una arista de aquella montaña, donde existe el árbol del eco. Allí el que quiso dió voces, para tener el gusto de ver aquellos cerros actuando de fonógrafos, y sin dar gran novedad al fenómeno continuamos la caminata, que hice en algunos sitios cerrando el ojo derecho para no ver el abismo que por la diestra se presen-

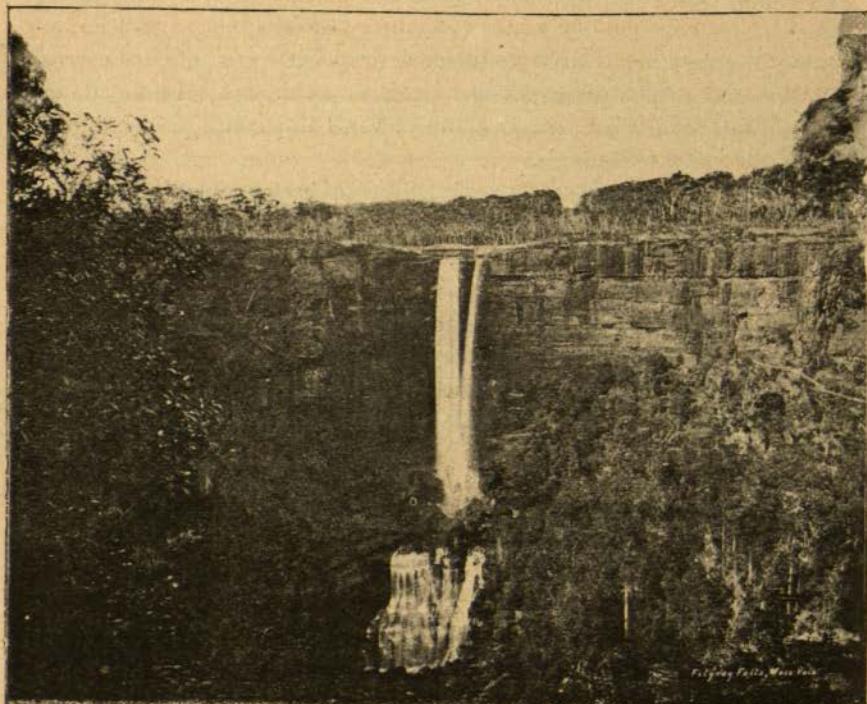
---

(1) Expresión que los ingleses usan familiarmente para decir que «es tarde», y que suena *tulé*, palabra con la cual se designa en algunas provincias de España el juego del escondite.

taba de vez en cuando, incitando á ser admirado por los de cabeza firme.

Pronto vimos realmente un cuadro estupendo, como escenario propio de la abrupta selva.

En la ladera de una montaña cortada á pico, ó más bien en forma cónica, caía desde 500 pies de altura, y sobre la peña que estaba á corta distancia,



Catarata de Katoomba.

tancia de nosotros, una cortina de agua, capaz de poner en movimiento todos los molinos harineros de ambas Castillas. Confesó ingenuamente que admirando aquel espectáculo olvidé el descenso á la mina y di por bien empleado el día.

Infinitos helechos de varias clases, como existen en esta región del mundo, desde el más modesto, hasta el arrogante arbóreo que mide 30 ó 40 pies de altura, lucían allí sus propiedades decorativas, dejándose ver á través y alrededor de aquella masa de agua, que con fuerza y ruido es-

pantosos procuraba arrastrar en su caída la meseta de granito que servía de yunque á semejante ciclope.

Era pleno invierno y, por consiguiente, la catarata se mostraba en toda su pujanza, produciendo después de su gran caída otras más pequeñas, que formaba el torrente de aguas, despeñándose hasta llegar al valle, donde era fácil trasladarse por medio de un camino-escalera, abierto y cuidado por guardas, que paga el Gobierno de la colonia.

Contar los escalones formados en el terreno para subir desde el valle ó gruta hasta la planicie, fué trabajo llevado á cabo por uno ó dos de los Contramaestres que iban en la expedición, quienes aseguraron entonces y se ratifican hoy diciendo que contaron 2.500, no escalones, sino más bien pequeñas mesetas, limitadas por troncos de árboles que, atravesados, aguantan las tierras.

—*To late!*—dijo otra vez Mr. Todman—y ahora realmente era *tulé*, puesto que parte de la ascención la hicimos en pleno crepúsculo. Se pasó lista nominal por si alguno quedaba extraviado en aquellos montes, y no faltando nadie, montamos en los respectivos coches, que nos condujeron poco á poco hasta la estación del ferrocarril de Katoomba, donde aguardamos media hora para que preparasen nuestro tren. Mientras tanto, por indicación de un katoombiano, subí al balcón del hotel más próximo, é interin me servían un vaso de whiskey, pude ver los reflejos del faro eléctrico de Sydney, distante más de 60 millas, que me sirvió, como en otras ocasiones, para saber en qué dirección debíamos caminar para llegar al puerto deseado.

Menos tiempo que el empleado por el maquinista y fogonero de la locomotora en levantar vapor y armar el tren, tardaron los sirvientes del coche-comedor en preparar lo conveniente para restablecer nuestros desfallecidos estómagos, después de diez horas de perfecta abstinencia y saludable ejercicio corporal, respirando aires capaces de despertar toda clase de desordenados apetitos. No diré que se pecó de gula por todos ó la mayor parte, pero sí aseguro que jamás he visto despachar más fiambres en menos tiempo. Jamones, pavos, trozos de carne como bloques, salchichas y pollos, todo remojado con buenos tragos de vino australiano, fueron las municiones consumidas durante aquel festín, que tuvo por protagonistas á los Guardias Marinas de la *Nautilus* á bordo de un tren especial.

La despensa ambulante quedó á plan barrido antes que los sirvientes tomasen su correspondiente ración; el depósito de víveres se había hecho calculando por largo; pero el apetito rayó en lo pantagruélico, proporcionando una digestión propia de convite tan alegre.

¡Fuera mesas, y á cantar un coro! como si el coche-salón fuese la camarota habitada á bordo por los jóvenes Guardias Marinas. Nunca cantaron con más afinación ni con mejores voces. No habían agotado su repertorio, cuando Mr. Todman, que estaba más jovial que de costumbre, pidió al improvisado orfeón que cantase la Marcha Real española, que, á decir verdad, ejecutóse de una manera magistral, simulando banda de cornetas y charranga militar.

Un rato de descanso para que Mr. Todman y amigos se despidiesen de nosotros, y al arrancar el tren de Ashfield, donde tenía su residencia particular nuestro Cónsul interino, cantamos todos, sin excepción alguna, con el mismo entusiasmo que si fuésemos ingleses, el *God save the Queen*, que debió despertar sentimientos de gratitud en cuantos sabian que eran marinos extranjeros los que así despedían al más simpático de los Cónsules que España tiene en lejanas tierras.

Una hora después estábamos á bordo, guardando en algún rincón del camarote hojas ó flores cogidas en los Montes Azules, y disponiéndonos á descansar para emprender muy luego otra ú otras expediciones análogas á la que había terminado, sin más percance desagradable que la *vuelta de campana* dada por nuestro santo Capellán.

Cuando visité al Alcalde de la ciudad, acompañándome este joven y agradable representante entonces del Municipio, para que pudiese ver la magnificencia del palacio ó Casa de la Villa, que en verdad es digna de tan rica capital, entramos en un inmenso salón, especie de teatro, donde, según me dijo, cabían en sus correspondientes asientos 5.000 personas.

Todo un frente de aquel recinto rectangular estaba ocupado por un órgano de proporciones colosales, adquirido, según me dijo, para instalarlo en aquel local sin otro objeto que el de proporcionar al pueblo, dos veces á la semana, conciertos soberbios, ejecutados por el maestro que en aquel entonces se hallaba presente, y que cobra como honorarios la friolera de 1.000 libras esterlinas.

Queriendo obsequiarme el Sr. Alcalde, rogó al organista que tocase algo alusivo al caso, y sin ruego ni excusa por ambas partes escuché atentamente la marcha de *Carmen*, ejecutada á toda fuerza. Continuó el maestro haciendo alarde de su dominio sobre aquel instrumento, y seguía yo, después de haber sido presentado á la señora y familia del Alcalde, hecho todo oídos para prestar la atención que el caso exigía, cuando al oír un coro de voces femeninas, se me ocurrió preguntar al Sr. Alcalde:

— ¿Dónde están las que cantan?

Se sonrió con cierta malicia, y me dijo:

—Es el órgano quien imita las voces.

*Plancha*, y de las de acero niquelado, era la hecha por mí en aquel momento, por ignorar que existían órganos que costaban la friolera de 13.000 libras, y salones de proporciones tan colosales como aquel donde puse de manifiesto mi ignorancia.

Á fin de endulzar un tanto el disgusto y asombro que me produjo el primer órgano del mundo resonando en un local cuyo espacio está dado por 166 pies de largo con 85 y 65 de ancho y alto, fui con el Mayor y su familia á firmar nuestras relaciones amistosas bebiendo unas copas de buen vino que sirvieron, para que yo no tuviese reparo en aceptar la galantería que con la dotación de este buque tuvo, permitiéndole ir dos tardes á escuchar conciertos dados expresamente para los españoles.

Algunos días después de estos conciertos, aquel mismo salón había de ser nuevamente testigo de otra *plancha* ó mala inteligencia, que me produjo el disgusto consiguiente.

La caridad ejercida en Sydney, como en todas las ciudades del mundo civilizado, por asociaciones de señoras y señoritas, dió origen al mal rato que pasé la última vez que estuve en el gran salón del órgano.

Recibí de la señorita Secretaria de una Sociedad protectora de los pobres, una carta en la que solicitaba mi permiso para venir á bordo con otras compañeras á fin de recabar el patronato de los Jefes y Oficiales de este buque para dar un baile y destinar su producto á los desgraciados que aquellas señoras amparaban.

Vinieron á bordo, se concertó el día, y cuando todo lo juzgaba arreglado, incluso haber entregado como limosna del buque, la cantidad de 20 libras, recibí otra carta de la miss Secretaria, en la que me rogaba fuese puntual en mi asistencia á la hora prefijada para dar comienzo el baile, puesto que el comité había dispuesto que yo formara parte del rigodón de honor, teniendo como pareja á la señora ó lady de más alta representación oficial.

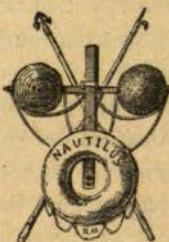
Excuso decir que gustándome siempre no hacer esperar, ni esperar á quien me cita, cumplí religiosamente las instrucciones de la Secretaria, á la que no pude echar los ojos encima en la media hora que transcurrió desde mi llegada al salón hasta que empezó el baile.

¿Qué había sucedido, ó qué motivo hubo para que yo no bailase el primer rigodón? Pues sencillamente, según supe después por amplia explicación dada por lady Darley, que la Secretaria, por sí y ante sí, era quien había dispuesto un rigodón oficial, que no pudo tener efecto por ignorarlo cuantos debían constituir el cuadro. De todos modos, yo pasé un mal rato y aprendí á ser más cauto en lo sucesivo para prestarme

á otorgar patronatos bajo mi nombre, aun cuando sean con el fin caritativo de socorrer á pobres ó empresas de teatros, que suelen explotar el filón representado por buque extranjero en puerto.

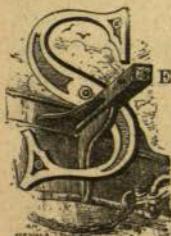
Aparte de este *quid pro quo*, el baile resultó un éxito para los fondos de la Sociedad, que había sufrido tres fracasos en otros dados anteriormente. ¡Á tanto llega en determinadas ocasiones el patronato concedido por un buque que cuenta con más de 40 jóvenes dispuestos á ser galantes con las bellas, las cuales, en honor á la verdad, no faltaron aquella noche, luciendo trajes de fantasía, que revelaban el buen gusto dominante en la escogida sociedad que allí concurrió!

La diversión que se nos proporcionó en Sydney con la caza de los kangurus merece capítulo aparte.



## CAPÍTULO XIV.

Carta de un rico colono.—Deseos y averiguaciones.—Los Sres. Todman y Mage.—Cacería de kanguros.—Nuestra expedición á Bathurst.—Las batidas.—Vuelta á Sydney.—La despedida.



ER, como yo soy, aficionado á la caza, estar en Australia, tierra de los kanguros, y no ver más que los encerrados en los jardines zoológicos de estas hermosas ciudades, sería imperdonable ante el juicio de mis amigos y compañeros de excursiones cinegéticas, quienes al despedirme sentían envidia por no poder ir conmigo á tierras donde hubiese que cazar algo más que perdices, liebres y conejos.

En Cape-Town recibí carta de un empedernido cazador, la mejor escopeta que conozco en Galicia, y con el cual me une estrechísima amistad. Gran parte del contenido de la epístola versaba sobre cacerías habidas desde mi separación, y propósitos acerca de las futuras, dando mi amigo como seguro que, hallándome en tierra africana, habría tenido ocasión de verme en campo abierto cerca de uno de esos hermosos leones que ponen á prueba la serenidad y práctica de un cazador.

Mi amigo había leído, sin duda, los viajes de Arago ó de otro de esos infinitos viajeros que, al separarse de la patria, hallan en todas partes emociones fuertes, perfectamente armonizadas con las circunstancias de lugar y tiempo.

Había preguntado yo en la Ciudad del Cabo de Buena Esperanza, á

un comerciante en pieles, si sería fácil presenciar la caza, ya que no ayudar á cazarlos, de algún león ó tigre de los famosos en esta región de África, y por sus contestaciones categóricas comprendí que esos animales, huyendo de la civilización, estaban retirados muy al interior, donde los indígenas saben cazarlos sirviéndose de medios más seguros que la bala disparada por el moderno rifle.

Como en África había preguntado por los leones, pregunté en Australia dónde y cómo podría satisfacer mis deseos de cazar kanguros, comprendiendo, por lo que unos y otros me decían, que no era fácil hallar la ocasión.

Sydney debía ser, por el itinerario oficial, el último punto de esta isla que visitase la *Nautilus*, y por consiguiente, de no hallar aquí quien nos llevase hasta donde corren y pastan libres los kanguros, había que abandonar toda esperanza por los siglos de los siglos, ó bien volver á este país, lo cual conceptué poco menos que imposible por parte mía.

Mr. Todman, el bondadoso y rico comerciante encargado del Consulado español por unos meses, mientras su compañero de negocios viajaba por Europa, fué quien puso en juego sus vastas relaciones, hasta hallar el mejor modo de realizar nuestros deseos.

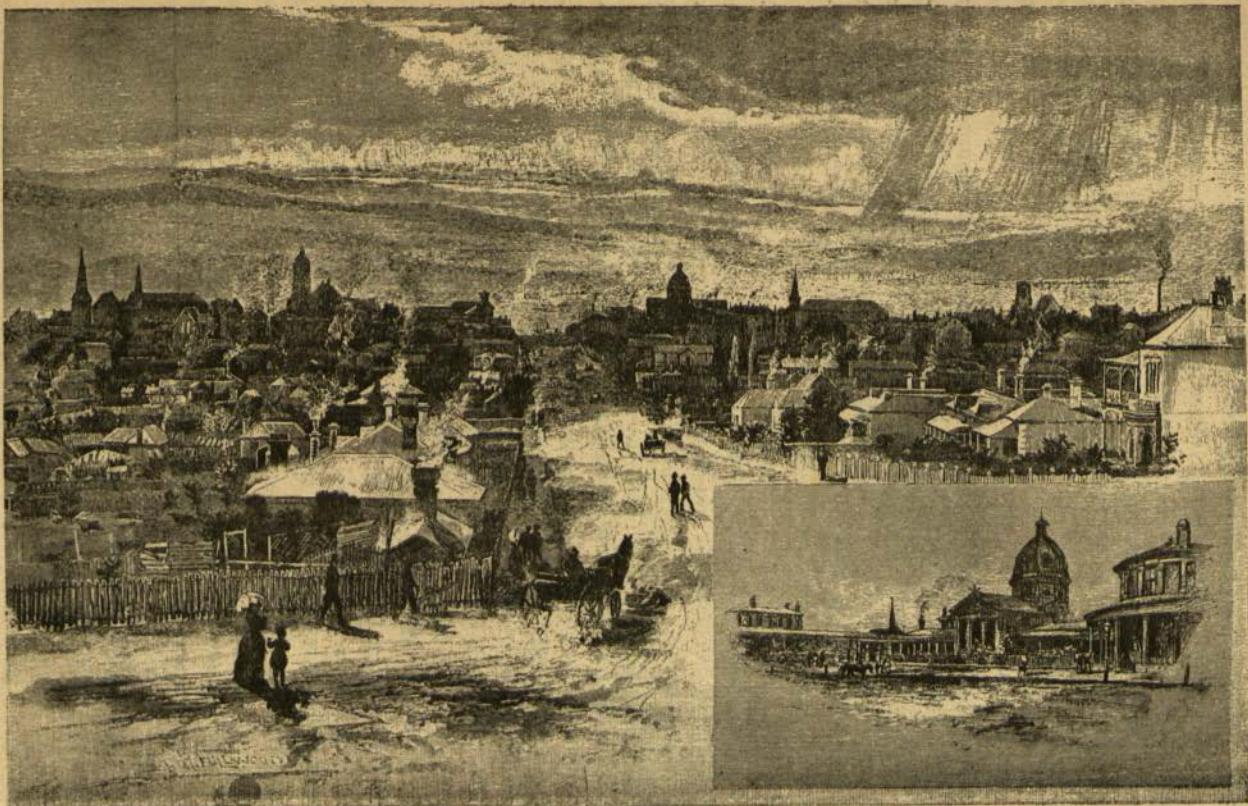
Al volver de mi segunda visita á Melbourne, me entregó una carta de Mr. Mage, hacendado riquísimo de Bathurst, en la que le ofrecía ir á la capital con objeto de ultimar los preparativos de una cacería de kanguros dada en honor de los españoles que accidentalmente se hallaban en Sydney.

Grande fué mi sorpresa, y no menor la contrariedad que me produjo el compromiso adquirido anteriormente de asistir á recepciones que hacían incompatible mi viaje á Bathurst; pero no era lógico deshacer lo hecho; y á trueque de un inocente embuste, dejé desarrollarse los sucesos, confiado en que Dios y mis amigos sabrían disculparme.

Sin más intervalo que el de un día, halléme una mañana temprano á bordo con nuestro Cónsul y un irlandés de estatura y aspecto nada comunes. Era el tal, Mr. Mage, el colono más apostólico romano de cuantos llegaron á Australia con intención de trabajar honradamente, y que, como cristiano viejo, sentía predilección por España y los españoles.

Pronto comprendí que Mr. Mage quería satisfacer dos fines, albergando en su casa á los amantes hijos de León XIII y á los recomendados de su amigo Todman; fines que sin duda alguna cumpliría con toda la buena fe que es propia del hombre sincero.

No tuve remedio: al ver la decisión de ambos amigos, declaré que iría



BATHURST.

con varios oficiales, reservándome el firme propósito de acudir á otra invitación que para mí tenía carácter oficial.

Horas antes de que saliese la expedición de cazadores, cuando ya no podía aplazarse el viaje, dije que me era imposible realizarlo, y vi con pena que el segundo Comandante, con ocho más de á bordo, iba á gozar de las delicias que tan elocuentemente me había pintado Mr. Mage.

Mr. Todman comprendió mi sacrificio, y no pareció molestarle, absteniéndose él también de ir á la fiesta preparada por el gran amigo de Bathurst.

Cuando llegaron allí los expedicionarios de á bordo, fueron recibidos como si hubieren sido embajadores procedentes de Roma. El círculo veneratorio de la capital de Bathurst les tenía preparadas confortables habitaciones, una gran comida y la recepción más cariñosa y entusiasta que podían esperar quienes sólo llevaban como especial objeto correr por cerros y breñas detrás de los kanguros.

Tales fueron los encantos que hallaron al lado de Mr. Mage y sus amigos, que al día siguiente, no bien terminada la primera cacería, recibí un telegrama que decía, poco más ó menos, lo siguiente: «Delicioso país; muchos kanguros y una acogida bondadosa por parte de Mr. Mage, quien exige vengas mañana.»

Habiendo terminado mi compromiso en Sydney, Mr. Todman y yo tomábamos el tren al anochecer del día siguiente para llegar á Bathurst á las cinco de la mañana, después de subir el célebre *Zig-Zag* y recorrer 150 millas en dirección al centro de la colonia.

Sólo Mr. Mage y su familia estaban en la ciudad; los cazadores habían quedado el día anterior en algunas fincas situadas á 12 millas, en cuyas proximidades había de verificarse la gran batida que iba á presenciar.

El que sea cazador ó buen aficionado, comprenderá que en aquella amanecida me fué imposible cerrar los ojos, por más que la cama donde Mr. Mage me hizo acostar era de las que convidaban al descanso.

Antes que en mi habitación entrase el criado á despertarme, estaba yo listo y sin ganas de tomar más desayuno que el representado por el coche ó el caballo que debía llevarnos al teatro de operaciones.

Así lo entendieron mis amigos y compañeros de excursión, y previo un simulacro de almuerzo, emprendimos, montados en varios coches de campo, la travesía. ¡Qué largo me pareció aquel camino, y qué monótono el país!

Una mujer, que conducía leche á Bathurst, nos dijo:

—Hace tiempo que esperan á ustedes los cazadores; quizás se hayan marchado al monte.



—No harán tal cosa—contestó Mr. Mage; y así sucedió. Media hora después empezamos á oír ese ruido especial que se nota en los montes á larga distancia de donde están reunidos hombres, perros y caballos.

Hélos dispuestos á empezar, puesto que ya tomaron su desayuno. Echando pie á tierra, fuimos los dos nuevos compañeros de expedición presentados, con todas las formalidades del régimen inglés, á cuantos tenían como distintivo arma de fuego. Los batidores, en número de quince ó veinte, usaban látigo, para animar al caballo que montaban y á los perros que ahuyentan y acosan á los kanguros.

De una pequeña casa, ó más bien cabaña, situada en una llanura, partió la expedición, después de ponerse de acuerdo los jefes que habían de situar las escopetas y dirigir la batida.

Mis dos amigos, Mr. Todman y Mage, no eran cazadores, y quisieron ver qué trazas me daba yo tirando á un animal que veía correr por primera vez. Ambos se quedaron á honesta distancia del puesto que me señaló el director de la cacería, y ocultos cada uno en su respectivo eucaliptus, esperaron con tanta ansiedad como yo el momento en que se oyen los gritos de los ojeadores, mezclados con los ladridos de los perros y los chasquidos de los látigos.

Antes de llegar á este supremo instante, había preguntado á los Oficiales de á bordo que habían asistido á la cacería anterior, cuál munición usaban con más éxito, y si eran más duros para morir los kanguros que los ciervos, con lo cual se comprenderá que ya tenía formada alguna idea de lo que pudiera resultar.

Llegó el momento en que el corazón late con más violencia de la de costumbre, y pasaron algunos minutos sin oír más que gritos, ó más bien aullidos, en medio de aquella selva, bastante espesa para no dejar tirar más que en algunos claros.

Oí dos tiros hacia la derecha, y momentos después vi un hermoso kanguro que á grandes saltos atravesaba como á cuarenta pasos de distancia. Aproveché el momento que juzgué conveniente, hice fuego, y con sorpresa mía vi que el animal caía con señales de no levantarse más. Lancé un suspiro de satisfacción, y cuando me disponía á cargar, vi por la izquierda otro kanguro que no venía apurado ni receloso de hallar la muerte. Lo tiré de pecho y cayó también, con lo cual excuso decir que me sentí crecido y dispuesto á hacer milagros.

La batida era soberbia, á juzgar por los disparos que oía; hubo un intervalo de diez minutos, durante el cual la caza huía por un valle donde eran más frecuentes los disparos; después de esto los ojeadores cayeron todos

sobre el extremo donde mi puesto estaba, y en aquellos momentos hubiese necesitado á mi espalda un auxiliar que me cargase una ó dos escopetas, precisas para tirar con la rapidez que exigía la mucha caza acosada por perros y ojeadores.

Cuando terminó aquella batida había disparado yo siete tiros, con los cuales cobré cinco kanguros, que debían constituir para mí un gran trofeo de honor, á juzgar por los pláسمes de algunos bondadosos amigos, á quienes dije que era deliciosa la cacería, reservándome para expresar en buen castellano á los Oficiales de á bordo el desencanto que había sentido viendo lo fácil que era matar los kanguros en aquellas condiciones.

No vi ni pasé riesgo alguno; no había que trabajar para buscar la caza, y en cambio ésta entraba bien al alcance de las escopetas; de modo tal, que me sentí casi á la altura de aquel á quien llevan á un gran corral y le autorizan para matar las palomas ó gallinas allí criadas.

Acostumbrado á pasar días y días subiendo cerros y riscos para poder tirar á un jabalí, corzo ó lobo, y á trabajar mucho en compañía de los pe-

rros para matar una liebre ó media docena de perdices, sentí la misma decepción que al verme en Viñuelas, en aquel regio coto, donde, ayudado de los guardas y con permiso del Marqués de Campo, maté á mansalva cuanto podía apetecer.

No obstante, la cacería de kanguros ofrecía para mí la novedad que constituye para todo europeo la carrera de un animal tan raro y tan distinto á cuantos se conocen en nuestro antiguo continente. Confieso ingenuamente que sólo recordaba haberlo visto en la profusión de especies raras que hay en los jardines zoológicos, y por consiguiente, sólo tenía de él y de sus costumbres una ligerísima idea; tan ligera, que aun á trueque de evidenciar mi ignorancia en Historia Natural, referiré lo que me sucedió al terminar la primera batida.

Como era natural, me dirigí á reconocer el más próximo de los kanguros que había matado, y viéndolo sin movimiento alguno que indicase vida, observé que á su lado se movía una cría del tamaño de un cordero



Kanguro.

recién nacido. Quedéme estupefacto, hasta que un ojeador encargado de cortar las orejas á todos los cobrados, me explicó el misterio en menos tiempo que tardó en desorejar aquella hembra de kanguro. Puso panza arriba á ésta, y metiendo la cría dentro de la bolsa que distingue á todos los marsupiales, comprendí cómo podía correr la madre llevando uno ó más hijos escondidos en esa especie de segunda matriz, donde no sólo se crían, sino que pasan en ella parte del período que pudiéramos llamar de gestación.

Se dieron aquel día diferentes batidas, y en todas se cobraron algunos kanguros, constituyendo un total de 286, que representaba el entretenimiento de los tres días más divertidos que tuvo la oficialidad de la *Nutilus* durante su estancia en las costas de Australia.

Si bien es variadísima la especie de kanguros que se encuentran en esta región, por mi parte sólo distinguí tres ó cuatro que, teniendo el mismo tamaño, se diferenciaban grandemente por su color negro, gris ó rojo, siendo muy escasos los kanguros clasificados de gigantes. Todos, según la opinión de los colonos, pueden comerse, aunque ellos no lo hacen nunca, por preferir otras carnes como las de carnero y vaca, de los cuales aprovechan solamente las colas para sustituir la de buey en la clásica sopa, cuyo mérito no comprendí jamás.

A bordo llevamos unos cuantos de aquellos kanguros, y, lo que era de esperar, nuestros marineros no se mostraron en un principio muy dispuestos á sustituir en el rancho la rica carne de ternera por la del saltador kanguro; dando origen las discusiones habidas entre ellos, con motivo de este nuevo alimento, á la canción *No comerás kanguro, no*, que con música ó parodia del *Tararabundie*, toca la gaita y cantan á coro cuantos pretenden formar parte de un orfeón al llegar á sus respectivos pueblos.

En Bathurst dejamos á Mr. Mage y demás amigos que tan galantemente nos obsequiaron, abrigando ellos y nosotros la fugaz esperanza de volver á vernos, ¡quién sabe dónde! Pero, en fin, en aquel caso, como en otros, rechazamos el negro pensamiento de no volver á encontrarnos en esta vida, y en el supuesto de que no es posible penetrar en lo futuro, dijimos todos:

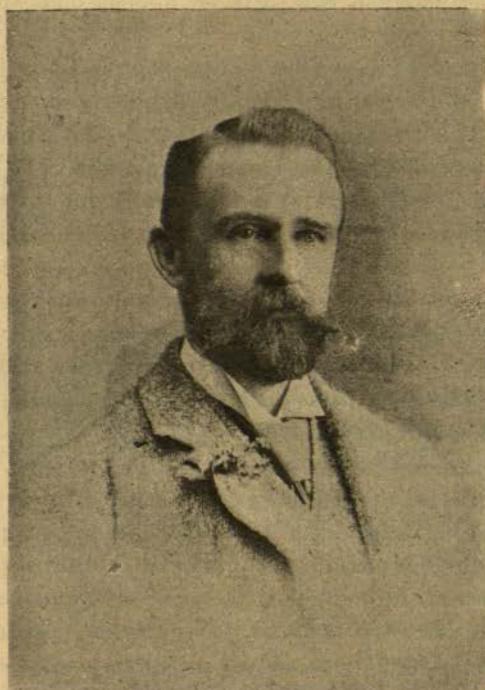
— ¡Hasta la vista! — para hacer menos penosa aquella separación.

Vuelta á Sydney, donde Mr. Todman quería abrumarnos á fuerza de obsequios y atenciones.

No contento con llevarnos á comer un dia al hotel Australia, que creo es el más elegante del mundo, dicho sea con perdón de los que creen que en Europa y Norteamérica están los mejores, quiso que antes de nuestra

salida participáramos de una fiesta familiar dada en su magnífica casa de campo, situada á unas cuantas millas de la capital.

Ni el más pequeño detalle en demostración de la marina y nación á las cuales se obsequiaba faltó en aquella espléndida comida, que terminó con



Mr. Todman.

la agradable sorpresa de una serenata, dada por los discípulos y discípulas de un maestro español, verdadera notabilidad tocando la guitarra y la bandurria.

Al día siguiente almorzaba nuestro Cónsul á bordo, en unión de los Jefes y Oficiales, que quisieron demostrar su afecto hacia tal representante, entregándole un modesto jarro de plata con sentida dedicatoria, que simbolizaba un recuerdo lleno de expresiva gratitud.

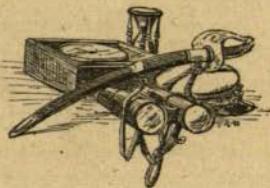
Triste fué la despedida que hicimos á bordo á Mr. Todman, en el mismo

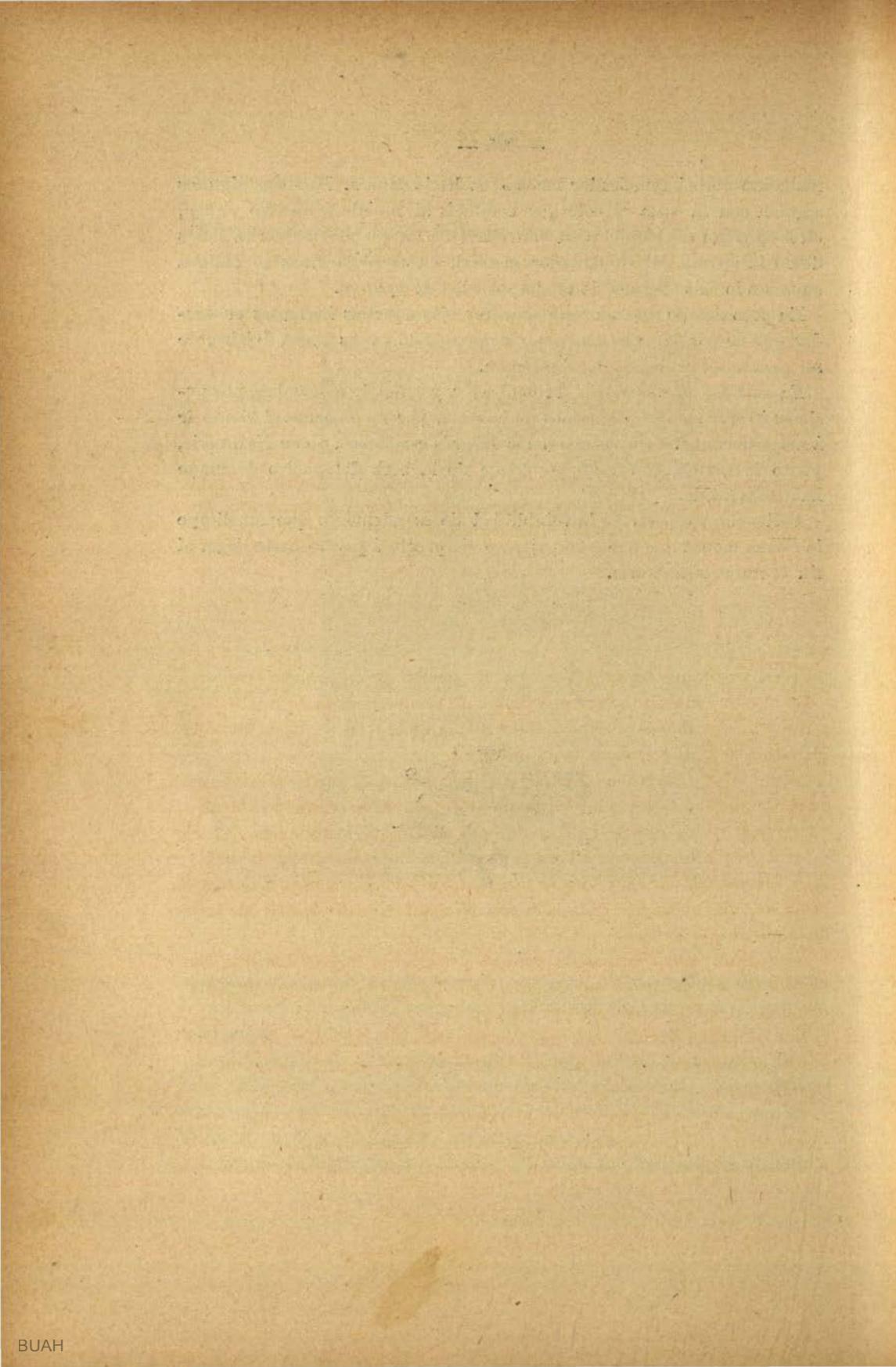
momento que el remolcador nos saeaba hacia afuera. Mientras algunos seguían con la vista el bote que conducía al muelle á nuestro amigo, otros agitaban sus pañuelos en contestación á los que movían varias ladies desde la terraza del Gobernador general, en cuyos jardines se hallaba entonces lo más elegante de la alta sociedad de Sydney.

En poco tiempo pasaron ante nuestros ojos aquellas hermosas ensenadas, que no por haberlas visitado y contemplado varias veces, dejaban de ser para nosotros dignas de admiración.

Fuera del puerto nos dejó el remolcador, y como de costumbre, nos pusimos á ceñir para desatracarnos de la costa, por no dejarnos el viento ir á nuestro rumbo. Veinticuatro horas después estábamos, no en Newcastle, punto de destino, sino frente por frente de la boca del puerto de donde habíamos salido.

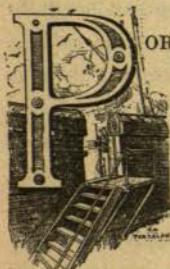
Paciencia, y esperar en la volubilidad de ese elemento que constituye la fuerza motriz que ha de empujarnos de puerto á puerto hasta llegar al fin de nuestro itinerario.





## CAPÍTULO XV.

Cambio de itinerario.—Llegada á Newcastle.—Visitás y reuniones.—Historia de la ciudad.—Las minas de carbón.—Consideraciones.—Queensland y Tasmania.—Su descripción.—Agricultura é Industria.—Una recomendación.



OR qué va la *Nautilus* á un puerto que no estaba en su itinerario? Pues sencillamente porque en una de mis excursiones en Nueva Gales había estado en él, apreciando la importancia de su industria.

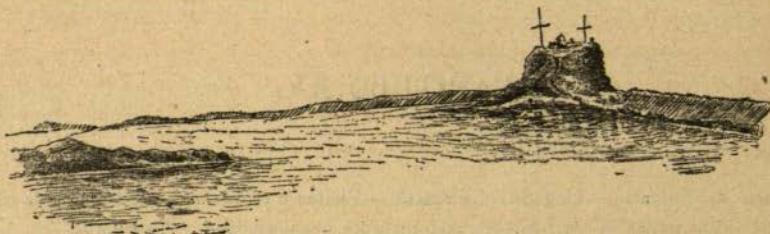
Cerca de Sydney, á distancia que puede salvarse en una jornada con buque de vela, está la segunda población de esta colonia, y no era cosa de que los muchos jóvenes que vienen á bordo quedaran sin ver el nervio de las actuales y futuras industrias; y bien se comprenderá que al expresarme así respecto de una población bautizada con el nombre de Newcastle, se trata de la cuenca carbonífera de Australia.

Á su gran puerto artificial llegamos, después de luchar dos días con vientos flojos y de proa, amarrándonos en el mejor sitio, elegido de antemano por nuestro Vicecónsul Mr. Sharp.

Era de noche cuando pude recibir la visita de este señor, que vino á bordo acompañado de D. Manuel Molina, único español residente en aquella plaza.

En verdad que no por conocer la extrema cortesía de Mr. Sharp y su deseo de ver allí la *Nautilus*, dejó de sorprenderme su propósito de venir á la mañana siguiente á bordo con los representantes de todas las socie-

dades civiles, militares, eclesiásticas é industriales, es decir, con todas las personas caracterizadas de aquella capital. Honroso en extremo era para España tamaña demostración, y por consiguiente, después de aquellas excusas que previene la urbanidad, quedamos en que á las once recibiría lo más selecto de Newcastle, transportado al costado del *Nautilus* en dos de los remolcadores del puerto.



Recalada á Newcastle.

Obispos de distintas religiones; Presidentes de las Empresas más ricas; militares de veras y de afición, es decir, voluntarios; Cónsules de todas las naciones; Alcalde y Concejales; comerciantes de firmas respetables ante los múltiples Bancos, cuyos directores ó gerentes formaban parte de la comitiva; todos fueron recibidos, sin distinción alguna que pudiera despertar envidias ni preferencias, y despedidos de igual modo, después de pasar una hora á bordo tomando un frugal *lunch*, si se exceptúa el Vicecónsul, que desembarcó en bote especial para ser saludado con los honores que corresponden á su clase.

En la tarde del mismo día fui á su casa, donde no creí encontrar una gran parte de las personas que había conocido á bordo. Pronto comprendí que se trataba de una segunda entrevista para estrechar distancias bebiendo unas cuantas copas de los selectos vinos que, para las ocasiones solemnes, guardaba Mr. Sharp.

Aquella reunión tomó pronto todo el carácter de un pequeño Congreso, puesto que, sin excepción alguna, viejos y jóvenes pronunciaron sus *speechs* en honor á mi persona y al acontecimiento que implicaba la llegada del primer buque de guerra á aquellas aguas. Al capitán Cross, sujeto afable y tan jovial como anciano, debo, en parte, el triunfo conseguido ante aquel diluvio de alusiones. Con franqueza propia de viejo marino, me dijo que no tomase en serio tales discursos, puesto que casi todos los oradores eran aprendices de diputados, y el que no, decidido entusiasta de los *toasts*. Disolvióse finalmente aquella reunión, en la que se acordó la manera de llevar á efecto las diferentes expediciones que debía hacer con los Ofi-

ciales y Guardias Marinas, para visitar lo más importante de Newcastle, ciudad sin más historia que la siguiente:

Desde principios del actual siglo supieron los colonos de Sydney que á unas cien millas de distancia, en la costa Norte, existía el río llamado Hunter, en cuyas orillas se hallaban pruebas inequívocas de carbón mineral. Por mucho tiempo, Newcastle no fué más que una colonia de penados, sin alcanzar desarrollo hasta el año 1841, en que empezó á explotarse la primera mina de combustible, luchando entonces esta industria con el gran inconveniente de la falta de vías para su explotación.

El ferrocarril que actualmente une este centro industrial con Sydney y con la capital de la vecina colonia Brisbane, no se llevó á término hasta hace muy poco, y aun así, Newcastle no hubiera alcanzado su rápido desarrollo á no haber formado un puerto en la boca del Hunter, mediante trabajos costosísimos. Con dos grandes diques, y un dragado continuo, se formó el puerto artificial, donde actualmente hay cinco millas de muelle, en las que pueden cargar con toda comodidad los buques de mayor tonelaje que se dedican al comercio.

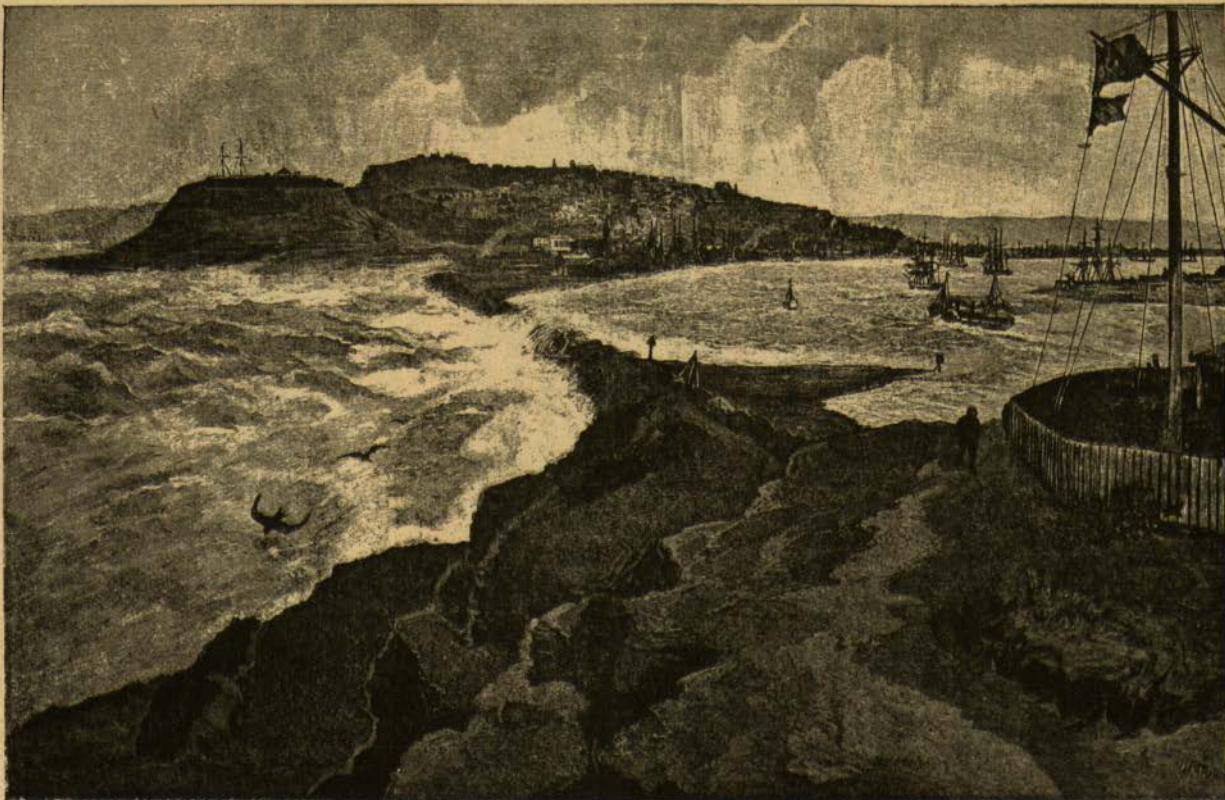
Pasa de dos millones de toneladas el carbón exportado anualmente por este puerto, y sin contar los pequeños buques de cabotaje, entraron 14.000 á efectuar operaciones en el año de 1891, lo cual representa un movimiento comercial que indica el hermoso porvenir que aguarda á Newcastle mientras el carbón continúe siendo el elemento indispensable de toda industria.

Aunque no terminados completamente los extensos trabajos de las obras del puerto, todos los muelles existentes cuentan con poderosos pescantes hidráulicos, perfectamente repartidos para poder cargar en un día 22.000 toneladas, siendo de admirar su alumbrado eléctrico y las vías férreas, que facilitan el trabajo.

La población en sí, claro es que tiene un carácter de infancia, pues en todas partes se nota como idea predominante de sus habitantes el afán de desarrollar la industria, sin dar mayor importancia á la urbanización ó arreglo de la ciudad, que ya hoy cuenta con 25.000 almas, y 62.000 en los barrios ó inmediatos pueblos.

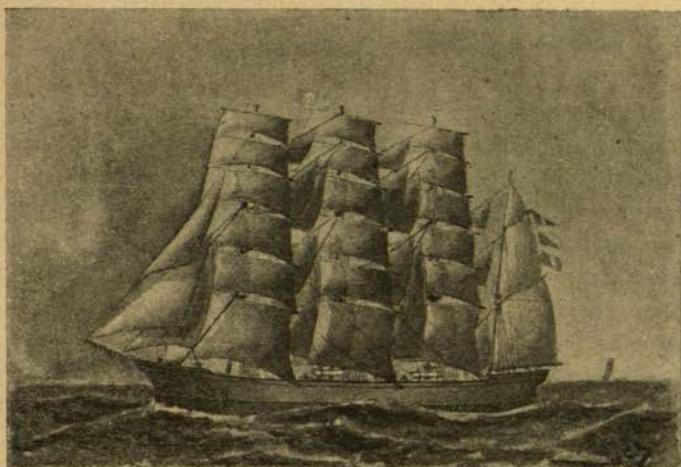
No obstante, Newcastle tiene buenos edificios, situados en su mayoría en la larga calle que corre por detrás del muelle, los cuales están ocupados por oficinas y centros comerciales; notándose desde luego en la gente prudente la tendencia de habitar la parte alta de la ciudad.

Sólo tres días debíamos estar en este punto, y se hacía preciso no perder tiempo, si habíamos de cumplir con el cometido que allí llevábamos.



VISTA DE NEWCASTLE.

Dedicamos una mañana entera á recorrer los muelles y examinar el servicio de carga y descarga, á la vez que dábamos un vistazo á las obras hidráulicas realizadas allí.



Nuevo tipo de buque.

Incidentalmente tuvimos ocasión de estar á bordo y visitar una fragata de cuatro palos que acababa de cargar 4.000 toneladas de carbón. Salio para Chile el mismo día que nosotros para Wellington, y de su Capitán recibí noticias acerca del Estrecho de Cook, que me hubieran hecho desistir de cruzarlo, si no tuviese formado propósito irrevocable de ir allí con preferencia á Auckland.

En mi primera visita á Newcastle había ido á las minas de Wallsend, de las que era director el *captain* Cross, y ya entonces pude formar juicio de lo bien entendidos que estaban los trabajos de explotación verificados á una profundidad de 500 pies, por medio de un plano inclinado que funciona con gran rapidez. Esta mina puede dar un rendimiento de mil toneladas diarias.

Viendo que no existía allí depósito alguno, pregunté si los tenían en otra parte, y el director me contestó que extraían carbón según los pedidos, con lo cual, si bien se beneficia la Empresa, se perjudica notablemente el obrero.

Hállase esta mina á siete millas de la costa, existiendo hasta 42 más, to-

das ó la mayor parte situadas dentro de un radio menor con respecto á la capital. Algunas de ellas, como la que visitaron los Oficiales y Guardias Marinas, tienen sus galerías debajo de la mar, dando salida á los productos por un pozo situado muy inmediato al muelle. Existían actualmente 9.000 obreros, cuyo trabajo produce 1.400.000 libras esterlinas, valor de las 2.800.000 toneladas de carbón que exportan.

Aparte de ésto, por el puerto de Newcastle hace cuatro años que empezó á exportarse la lana producida en la parte Norte de la colonia, y asimismo se iniciaba con muy buen éxito el envío de carnes heladas para Europa. Visitamos también una grandiosa fábrica en la que se aprovechaban ciertos desperdicios de las reses para obtener velas y jabones.

En dos ocasiones recorrió la extensión que media entre esta población y Sydney, y aprecié las especiales condiciones que indudablemente tienen las orillas del río Hawkesbury para la producción del naranjo, á cuyo cultivo se dedican con éxito bastantes europeos, si bien tienen que invertir en un principio grandes capitales para cortar y destruir el espesísimo bosque que cubre por completo aquel terreno, en el que abundan toda clase de culebras, algunas de ellas muy terribles por la eficacia de su veneno.

Dado el empeño de nuestro representante en Newcastle, fué preciso visitar otros varios centros industriales, que aunque nada presentaban de notable, gozaban de robusta existencia, puesto que todos se basaban en la explotación de la mucha riqueza que tiene razón de ser en aquella colonia.

Sólo una tarde y parte de la noche pudimos dedicar á nuestros amigos para corresponder á las atenciones que habían tenido con nosotros, para lo cual invitamos á bordo á varias familias, que contaban, sin duda alguna, con un contingente de mujeres cuya hermosura podía competir con aquellas que envían sus retratos al famoso certamen iniciado en París.

Seis de los predilectos amigos de Mr. Sharp comieron conmigo, no disgustándoles la clásica cocina marítima española, ni los vinos que, procedentes de Andalucía, se consumieron en abundancia, sin que hubiese más señales de exceso que la alegría demostrada por todos, oyendo cantar al antiguo marino *captain Cross* varias canciones, y entre ellas la típica de Jhom-Bull.

Á quien como yo sabe lo que cuesta á España el combustible gastado por la marina que presta servicios en Filipinas, se le ocurre, en cuanto que ve á Newcastle, la idea de si sería preferible adquirir el carbón aquí ó tomarlo procedente de Inglaterra. Es esta una idea que desde luego se acaricia como beneficiosa para los intereses de la nación, al saber lo barata que resultaría la tonelada de dicho combustible puesto en las Carolinas, Ma-

rianas ó Filipinas; puntos todos sembrados en el Pacífico, y donde España necesita depósitos.

Respecto á cuestión de tanta importancia, de esperar es que el viaje de la *Nautilus* servirá para que se fije en ella la atención de nuestro Gobierno, puesto que en la memoria oficial se exponen datos curiosos y un proyecto que, de ser aceptado, establecería relaciones frecuentes entre nuestras posesiones de Oriente y la Nueva Gales del Sur.

Llegó el día de salida, y cuando el sol dejó examinar el puerto, los amigos que habíamos adquirido en Newcastle vieron que el lugar antes ocupado por la *Nautilus* estaba solicitando dueño. Dos remolcadores agarrados á este clipper cual si fuesen perros de presa, nos echaron fuera antes que la luz del dia dejase hacernos cargo de los peligros que presenta aquella barra con tiempos duros de Levante.

El viaje de este puerto, último que visitamos de Australia, hasta Nueva Zelanda, merece capítulo aparte; pero antes de hacerlo así, creo debo dar una ligera idea de las dos colonias que, pertenecientes á la Australasia, no pudimos visitar por falta material de tiempo.

Son éstas Queensland y Tasmania, la primera enclavada en la propia isla ó continente de Australia, y la segunda separada de ellas por el Estrecho de Bass.

Queensland ocupa casi toda la parte oriental de Australia, puesto que desde el Estrecho de Torres se extiende, al Sur, hasta confinar con Nueva Gales, es decir, desde los 10 hasta los 28° de latitud, limitándola por los otros tres lados el Pacífico, y la parte mal llamada South Australia.

Siendo la costa de Queenslad continuación de aquella en que está enclavada Sydney, era natural que en los primeros años de este siglo, dado el afán colonizador de los ingleses, se explorasen aquellas magníficas bahías descritas por Cook, á una de las cuales debió el abrigo necesario para zarpar su buque, malparado después de haber encallado al explorar aquellas costas.

Moreton-Bay fué el punto designado para fundar la primera población, estableciendo allí una colonia penitenciaria en 1835, que no alcanzó mayor desarrollo á pesar de las inmejorables condiciones de clima, hasta catorce años después, efecto sin duda de los disturbios ocasionados por los presidiarios é indígenas, que eran en esta parte de Australia menos feroces que los hallados en el Sur.

En 1859, ya Queenslad quiso tener carácter de colonia independiente de aquella á quien debía el ser, y en realidad poseía condiciones para desarrollarse por su cuenta, puesto que dos años después Inglaterra envió como

Gobernador general de ella á Sir George Ferguson Borren, quien durante diez años desarrolló los distintos ramos de riqueza hoy existentes, y á la vez estableció el sistema de gobierno y administración que la puso al nivel de las otras.

Las diferentes clases de minas que hoy se explotan en Queensland; el pastoreo, que ofrece tomar grandes proporciones, y sobre todo la agricultura propia de las zonas tórridas, han contribuído á que después de pocos años de explotación, haya alcanzado esta colonia una riqueza representada por ocho millones y medio de libras esterlinas de exportación, y cinco millones y medio como importación, que corresponde á treinta y ocho libras por habitante, lo cual es un dato que revela el porvenir hermoso que aguarda á esta parte de Australia, si, como es de esperar, sus gobernantes logran vencer el difícil problema de la inmigración para el trabajo del azúcar y café.

La capital, dividida en cuatro porciones por el caudaloso río Brisbane, que desemboca en la bahía de Moreton, es hoy el centro de industria y comercio, á pesar de hallarse en un extremo de la colonia, lo cual quizás sea una de las razones en que se fundan los que pretenden dividirla en dos porciones ó gobiernos independientes para su administración.

Tasmania es una isla bastante pequeña si se compara con Australia, de la cual sólo está separada por el Estrecho de Bass. Situada en la parte Sur de ésta, era natural que los navegantes exploradores del Océano Índico y Pacífico tropezasen con ella al recorrer altas latitudes para averiguar el fin ó alcance polar del que creían continente australiano.

Tasman, cumpliendo órdenes del entonces Gobernador de las posesiones orientales de Holanda, fué el primero que descubrió esta isla, hoy conocida por el nombre derivado del suyo, aun cuando determinados geógrafos la conocen por el de Van-Diemen, en conmemoración del que era Gobernador holandés.

Á pesar de este derecho y de otros análogos, adquiridos por distintos navegantes, los ingleses oportunamente instalados en Sydney, supieron fundar sus colonias penitenciarias en Tasmania, y poco á poco desarrollaron allí la riqueza que le da hoy méritos suficientes para sostenerse como independiente, y confiar en un porvenir relacionado con su extensión, que es sólo de 24.000 millas cuadradas.

Sufrió serias contrariedades en su desarrollo, debidas casi todas á la emigración de una gran parte de sus habitantes, atraídos por el descubrimiento de los campos de oro en Victoria; pero terminado aquel período febril, Tasmania continuó su colonización, hallando dentro de sus límites elementos

parar crear toda clase de industrias, inclusa la tan decantada minera, puesto que actualmente se están explotando oro y otros ricos metales, no siendo de menor interés las minas de carbón. Es tal vez la colonia que proporcionalmente cuenta con más medios naturales para su desarrollo, porque las comunicaciones se hacen fácilmente del interior al litoral, abundante en puertos.

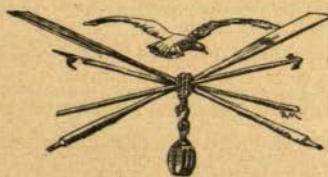
A parte de esto, los bosques de Tasmania constituyen una riqueza considerable, tanto por la clase de maderas, propias para construcción, como por el tamaño de los árboles.

El ganado lanar se cría muy bien, y en algunas regiones los cereales se producen en calidad y cantidad superiores á los de Australia.

Su clima le hace ser lugar predilecto, para pasar el verano, de todos aquellos que pueden permitirse el lujo de abandonar un país cálido y poco sano, cual es el de Victoria y Sur Australia.

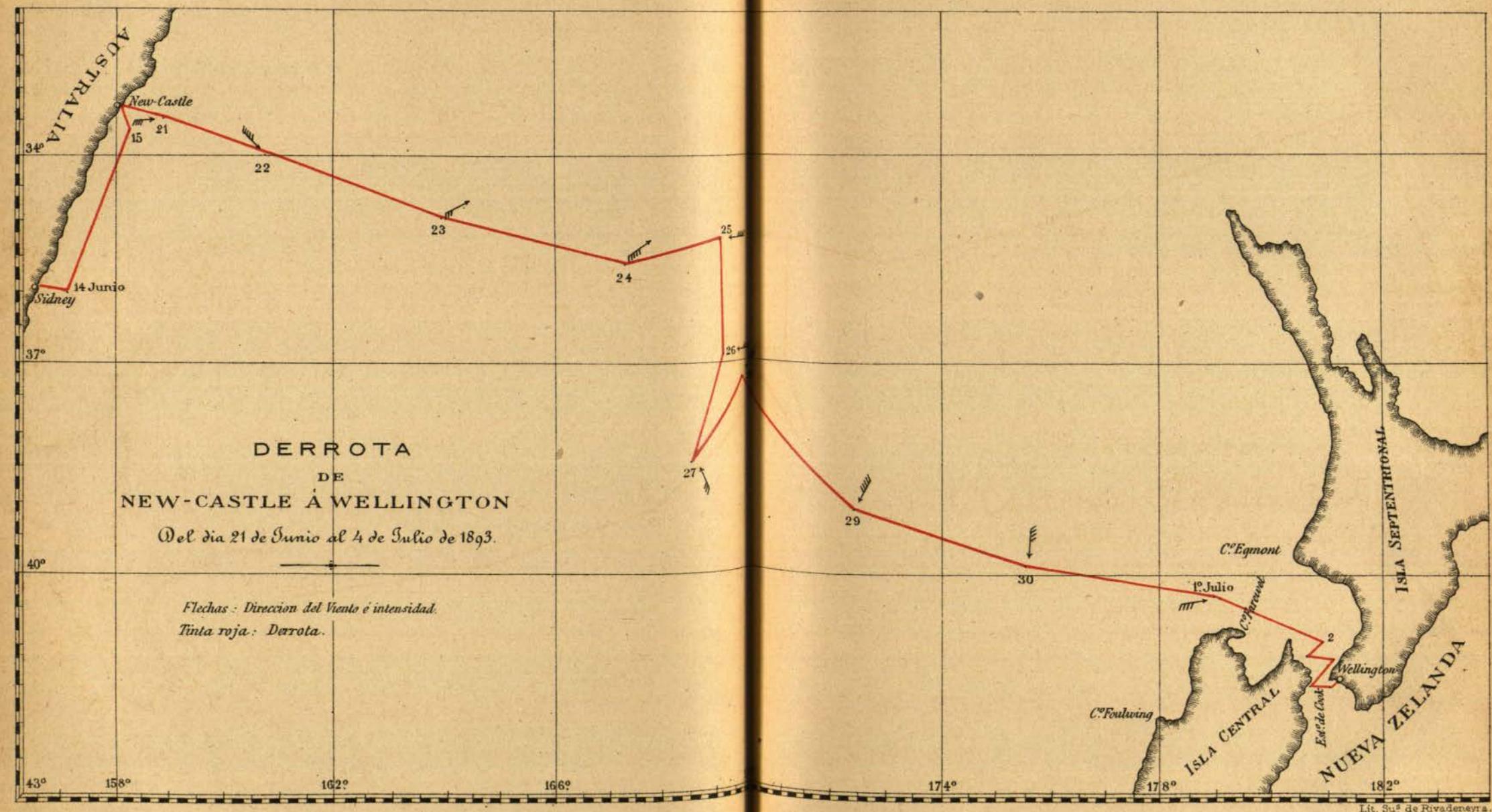
Hobart es la capital; situada en el fondo de hermosa y espaciosa bahía, perfectamente abordable y muy abrigada, tiene hoy 30.000 habitantes, y aun hallándose en la parte opuesta al continente, cuenta con fácil comunicación con el Norte, por medio de vía férrea y distintas líneas de vapores, incluyendo entre éstas la que, saliendo de Londres, toca en el Cabo de Buena Esperanza y vuelve á Europa dando la vuelta al mundo.

Si en lo sucesivo, como es de esperar, algún otro buque español hace un viaje análogo á éste, yo recomendaría á su Comandante, como punto de escala con preferencia á otros de la Australasia, Hobart, seguro de hallar un puerto inmejorable, un país digno de admiración y un trato agradabilísimo por parte de sus habitantes. Á tanto alcanzan las noticias que me atrevo á dar como seguras respecto de esta colonia, que yo conocía desde niño con el nombre de Tierra de Van-Diemen.





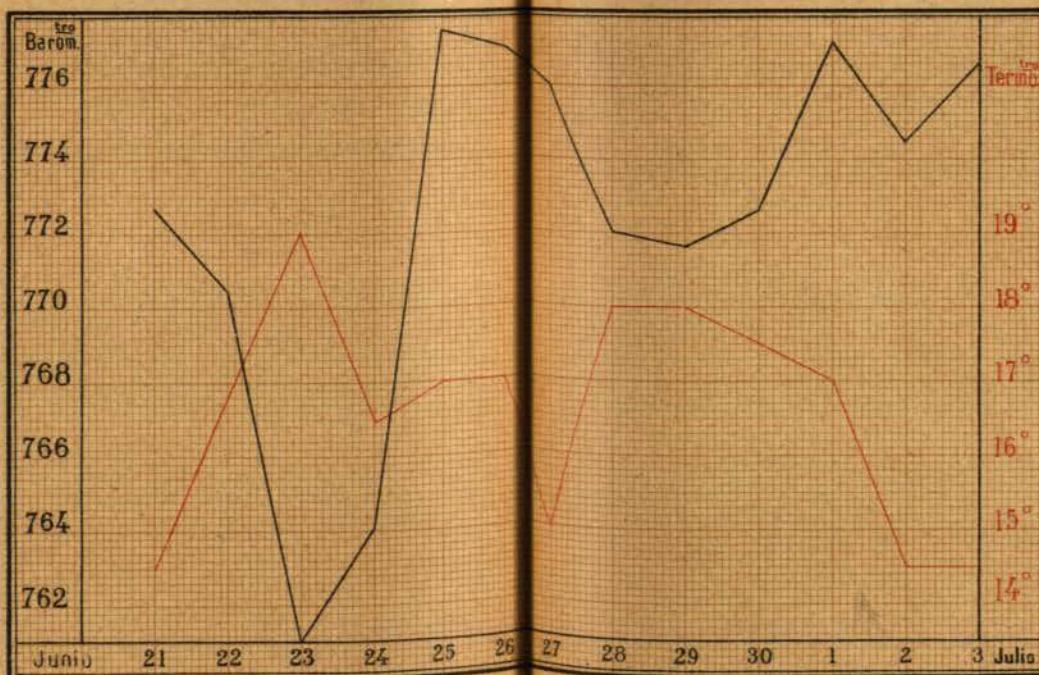








CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE NEWCASTLE A WELLINGTON.





## CAPÍTULO XVI.

¡Proa al Cabo Farewell!—Dos pasajeros mareados.—Llegada á Wellington.—Impresiones de Nueva Zelanda.—El coronel Fox.—El baile de la condesa de Glasgow.—Carreras de caballos.—Una maorí.—Los Sres. Donnelly.—En el país de los maories.—Su historia.—Thomson y Eliseo Réclus.—Expedición á Napier.—En el Club de señoras.—Militares colonos.



L día 21 de Junio salimos de Newcastle para dirigirnos á Wellington, capital de la colonia inglesa constituida por las dos islas mayores del grupo que lleva el nombre de Nueva Zelanda.

Auckland, que había sido hasta hace poco la capital de esta colonia, era el punto señalado en el itinerario y al cual debía dirigirse la *Nautilus*; y en realidad, lo lógico y natural era llegar á la famosa ensenada de la antigua capital, para lo cual no había más que hacer una travesía sin más dificultades que las propias á un viaje común; pero el estímulo de contraer méritos para la enseñanza me hizo preferir á esta travesía la que implicaba ir á Wellington, metiéndose en pleno invierno por el famoso Estrecho de Cook, del cual daban los derroteros informes bastante malos para considerar como peligrosa semejante excursión, verificada sin conocimiento práctico alguno.

—¡Proa, pues, al Cabo Farewell! Y ya veremos cómo salimos de este empeño—dijimos todos los que al salir de Newcastle sabíamos lo penoso de tal viaje.

Como de costumbre, á las pocas horas de dejar el puerto tuvimos viento de proa fresco el primer día, más el segundo, y con igual insistencia el tercero y cuarto. Y por aquello de que no hay mal que cien años dure, el representado por el viento E. acabó cuando lo tuvo por conveniente, y soplando otro más favorable, nos dirigimos á recalcar sobre las tierras que forman la ancha boca occidental del Estrecho de Cook.

Mala travesía debieron pasar los jóvenes Bartrop y Wollastong, que, deseando tomar sus *holidays*, aceptaron la invitación de acompañarnos hasta Nueva Zelanda. Cayeron de incautos y sufrieron los horrores del mareo durante nueve días, viéndose impotentes para contestar á las repetidas bromas que con ellos se tenían á bordo. Algo bueno daría yo por oír la relación hecha por estos jóvenes al contar á sus respectivas familias los encantos de su *trip* ó pequeña excursión á bordo de la *Nutilus*.

Porque es tan distinta la vida en un buque de guerra que navega como escuela á la que se hace en tierra, y sobre todo, la alimentación y costumbres de los españoles difieren tanto de las inglesas, que comprendo el abatimiento y desengaño sufrido por aquellos hijos de respetables familias que tan atentas habían estado con nosotros en Australia.

Si he de decir la verdad, consideraba tan fácil embocar el Estrecho como difícil llegar á su extremo oriental sin sufrir una de esas tormentas del SE., tan frecuentes en invierno, que hacen volver grupas al mejor buque de vela, y desistir de su empeño, obligándole, como consecuencia de esto, á dar la vuelta por el Norte de la isla.



Monte Franklin.

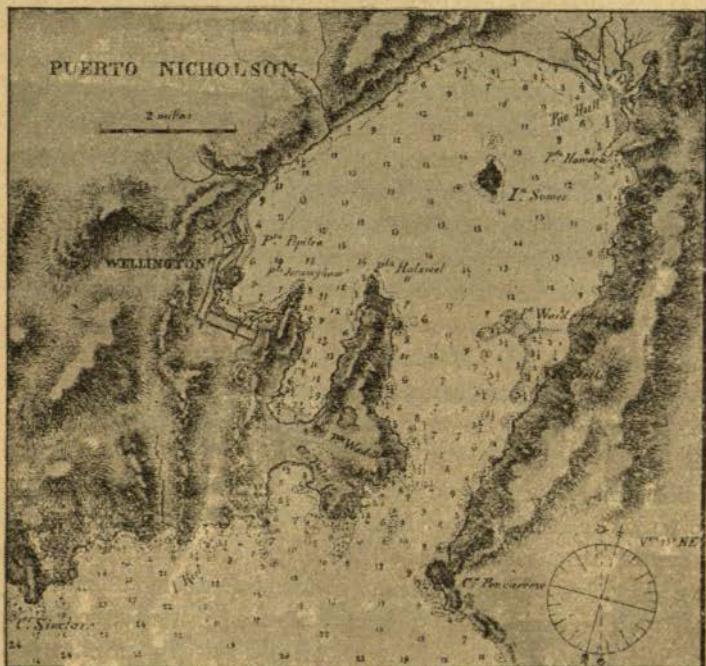
Pero como quiera que en la profesión de marino entra por mucho el azar, que trae á veces un siniestro donde menos se espera y un buen paso donde se temía encontrar un amargo trance, sucedió por esta vez que al acercarnos á las costas de Nueva Zelanda, se hizo el tiempo primaveral, hasta el extremo de permitirnos entrar por el Estrecho, cual si fuera mera fábula todo lo pronosticado por autores y capitanes expertos en la manera de navegar en estas costas.

Lo veíamos y no lo creímos: días despejados, noches apacibles, una mar tranquila, y hasta las corrientes propias de estos sitios parecían aguardar el próximo temporal para dar muestras de su empuje.

¿Será esto uno de tantos sarcasmos de la fortuna —me preguntaba al ver cuán fácilmente nos dejaba acercarnos á la parte más angosta donde se halla el puerto—para darnos un desengaño como premio á nuestra osadía?

Mas no fué así; es cierto que nos aventuramos á dejarnos arrastrar por las corrientes, por falta de viento, como lo es también que anduvimos muy cerca de los arrecifes y escollos; pero, después de todo, al segundo día de bordear sobre la boca del puerto vino la Providencia en forma de práctico, que nos metió en aquél, no sin decirme antes que estaba anunciado un gran temporal para el día siguiente; pronóstico que se realizó con profusión de efectos, por si hubiéramos dudado de la buena organización que tiene en Australia y Nueva Zelanda el servicio meteorológico.

Dos horas después estábamos fondeados, no entre los muelles, donde amarran todos los buques para efectuar sus operaciones de carga y des-



Puerto Nicholson.

carga, sino en plena franquía, por si fuese preciso dar la vela, forzados por el viento duro y atemporalado que suele romper las anclas y cadenas, á pesar de ser Wellington casi un puerto dentro de otro, y completamente rodeado por altas montañas.

Antes de describir mis impresiones acerca de este país, creo conveniente manifestar que lo hago meses después de haber dejado aquellas costas, habiendo recorrido en ese tiempo una gran parte del mundo, donde tuve oportunidad para establecer comparaciones que fijasen mi juicio sobre Nueva Zelanda.

Dicho lo cual, creo que nadie supondrá exagerados los conceptos que expondré, con la brevedad que exige un trabajo como éste, que no tiene más pretensión que la de cumplir con un deber impuesto por la cariñosa exigencia de aquellas personas que, no pudiendo viajar con la *Nautilus*, la siguieron con su espíritu en su largo viaje alrededor del mundo.

Hay en mi tierra un refrán que dice: «Quien de lejos viene, miente cuanto quiere»; y como en el tránscurso de este viaje, hablando con personas que creen estar al corriente de cuanto notable pasa en el orbe (aun cuando para ello no se tomen más trabajo que el de leer el folletín de cualquier periódico), he notado sonrisas de duda al referirles algo de lo visto y apreciado allá, en los antípodas, no es extraño que ocurra lo mismo á muchos de los que lean lo siguiente, que pudiera llamarse tesis de mis impresiones en Nueva Zelanda.

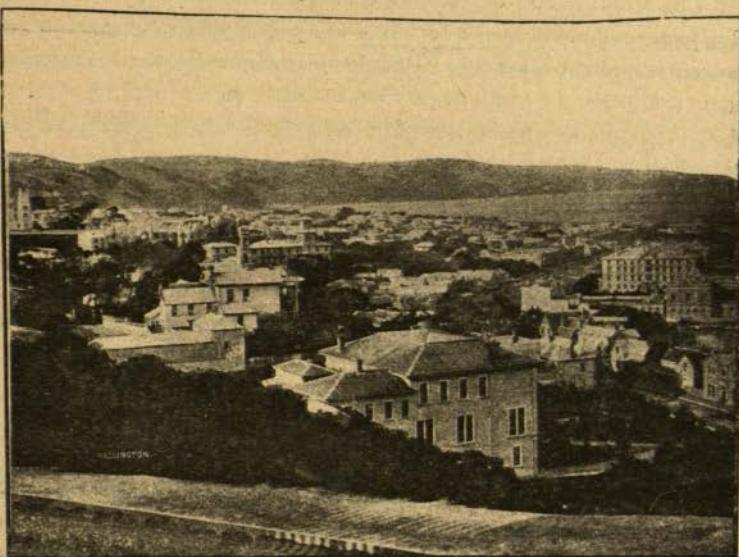
«Este país, que hace cincuenta años era el terror de cuantos navegantes llegaban á sus costas, se halla hoy convertido en un pedazo de mundo comparable sólo á lo mejor de Europa en adelantos morales y materiales.»

Quizás una gran mayoría de los españoles estén hoy á la misma altura en que estaba yo antes de emprender este viaje, respecto al desarrollo y estado de colonización de esta parte de la Australasia, y, dándolo por supuesto, después de salvar honrosísimas excepciones, creo pertinente cuanto llevo indicado, para que no se juzguen apasionadas las impresiones que recibí en tan hermoso como rico país.

Wellington, New Plymouth, Napier y Auckland, poblaciones las más importantes de la isla Norte de Nueva Zelanda, no son comparables con las grandes capitales del mundo, puesto que están en el primer período de desarrollo; pero todas ellas tienen ya actualmente los elementos precisos para vivir con comodidad, y están trazadas para responder en un futuro cercano á la importancia que exija la riqueza que en ellas se acumule como centros comerciales.

Auckland y Wellington son la antigua y actual capital de esta colonia;

están situadas en los extremos opuestos de la isla Norte, y por consiguiente, por razón de distancias ó punto central, resulta Wellington con mejores condiciones que ninguna otra población, puesto que se halla en la divisoria de ambas islas. A no ser por esto hubiese continuado Auckland siendo la residencia del Gobierno, porque sus condiciones topográficas son admirables, mientras que su rival está oprimida por altos montes y la mar, que no la dejan amplio espacio para extenderse lo necesario.



Vista de Wellington.

Así y todo Wellington despierta simpatía en todo navegante que halla abrigo en su hermoso puerto en medio de los temporales, que son frecuentes en las proximidades del Estrecho de Cook. Y tan cierto es que en todas las estaciones del año castigan este punto los vientos duros, que los australianos, y aun los mismos zelandeses, para mofarse de los habitantes de Wellington, agarran el sombrero con las manos, indicando que así es preciso llevarlo al transitar por las calles de la capital.

A causa de los ventarrones que se sintieron durante nuestra estancia en este puerto, dejamos de aprovechar algunas de las muchas diversiones que nos proporcionaron, tanto los elementos oficiales como distintas fa-

milias que conocimos pronto, por su decidida afición á visitar los buques de guerra.

No había, ni hubo jamás en la capital de Nueva Zelanda, Cónsul ni agente alguno español; entrábamos pues allí sin más apoyo que el debido á la voluntaria amabilidad de aquellos ciudadanos.

Después de saludar á la plaza dirigí mis pasos desde el muelle á la casa-palacio de lord Glasgow, que era entonces Gobernador general de la colonia. Fuí recibido con extremada cortesía y afabilidad, manifestándose en los primeros momentos que, habiendo pertenecido á la marina real inglesa, en la que había servido hasta alcanzar el empleo de capitán de navío, conocía á España y á sus antiguas posesiones de Ultramar, y por lo tanto tenía yo dos motivos poderosos para serle simpático: ser marino español, y Comandante del primer buque de guerra que allí daba á conocer nuestra bandera.

Siguiendo la costumbre de otras altas autoridades de estas colonias, me presentó á su esposa é hijos, saliendo de allí convencido de que nadie gana á un noble escocés en hacer los honores y agasajos que la hospitalidad demanda en favor de un buque extranjero fondeado tan lejos y aislado de su patria.

Lady Glasgow tenía entonces sirviendo en la marina inglesa, como Guardia Marina, al mayor de sus hijos, y al saber que la *Nautilus* era escuela de los compañeros de aquél, me dijo:

—Quisiera que mañana viniesen usted y alguno de sus Oficiales á comer con nosotros, y á la vez, me propongo reunir por la noche en esta casa á varias señoritas para que conozcan á sus jóvenes Oficiales y Guardias Marininas, sirviéndonos para el caso de un baile sin pretensiones, que es la mejor manera de intimar.

Igual ó parecido recibimiento obtuve por parte de Mr. Seeds, Presidente del Gobierno, y por el coronel Fox, representante del elemento militar en una colonia donde son contadísimos los que ciñen espada ó prestan servicio de armas.

Al día siguiente, el Presidente del Consejo de Ministros, que desempeñaba á la vez la cartera de Guerra y Marina, vino á bordo con un numeroso séquito de diputados y personas influyentes, quienes deseaban contraer méritos para volver á visitarnos acompañados de varias familias.

Sólo el coronel Fox, prototipo del militar inglés que sufría las consecuencias de haber pasado en climas cálidos más tiempo de lo que permite la salud, vino á bordo con un oficial, y en el tránscurso de nuestro trato no dió señales de alternar en sociedad donde hubiese mujeres. Vivía en el mejor

club, no asistía á bailes ni reuniones, ni siquiera formaba parte de las que tenían por favorito ejercicio correr á caballo saltando zanjas y empalizadas.

A pesar de esa conducta, que presumo obedecía á una afición del hígado, el coronel Fox estuvo atento con nosotros, proporcionándome la satisfacción de conocer á varios de sus predilectos amigos en una espléndida comida que se celebró en el club, siendo de notar que entre los invitados se hallaba un militar retirado que había sido ayudante del general Wellington, y también de D. Baldomero Espartero durante nuestra primera guerra civil; encontrándose, al parecer, en tan floreciente estado de salud y de facultades físicas, que le había permitido contraer matrimonio meses antes del día en que comimos juntos.

En realidad el primer baile extraoficial con que la Condesa de Glasgow nos obsequió, fué suficiente para que se unieran los muchos jóvenes de la *Nautilus* y la parte más hermosa de la sociedad de Wellington. Bien es cierto que hubo premeditación por parte de la bondadosa esposa del Gobernador, puesto que tuvo muy buen cuidado de no invitar de cada familia más que las señoritas, resultando un conjunto que debiera tomarse como modelo para todo baile: una sola mamá en representación de la clase, cien jóvenes de ambos sexos deseando estrechar distancias, y el Gobernador y mi persona respondiendo de cuanto daño y perjuicio resultase de aquella enviable reunión.

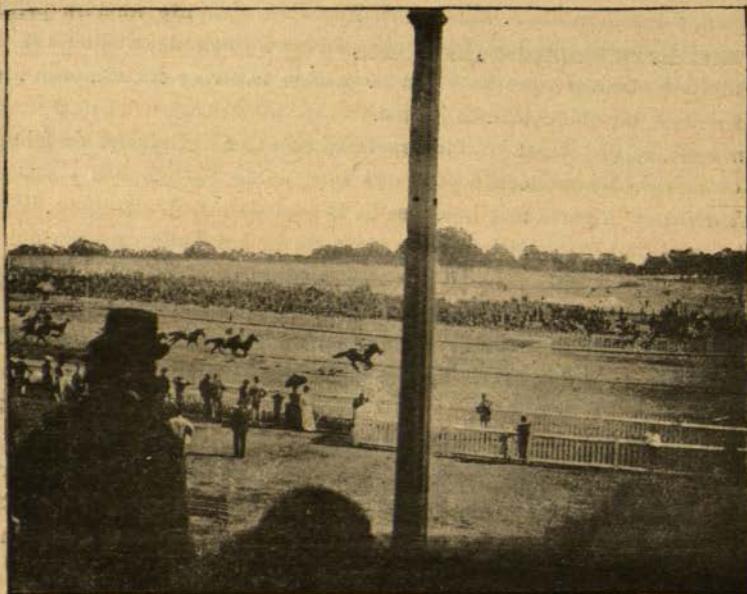
De un vistazo conté las señoritas, y vi con pena que eran en mayor número que los Oficiales y Guardias Marinas, siendo consecuencia lógica de esta comparación, que tendría que bailar más de lo que entraba en mis cálculos. Así sucedió, porque no cabía excusarme con mi carácter de Jefe y de viejo, puesto que lord Glasgow, muy superior á mí por ambos conceptos, se puso á bailar dando quince y raya al más pintado.

Felizmente era noche de sábado, y por no infringir la costumbre de algunos cristianos, al empezar el domingo, ó sea á las doce de la noche, terminó aquella hermosa reunión, de la que salí estropeado por haber tenido la candidez de decir que conocía y había bailado en otros tiempos el clásico *scotch-rill*, confesión que me costó poner de manifiesto mi antigua afición y mi actual falta de agilidad.

No bien se habían saboreado las satisfacciones de esta reunión familiar, cuando ya nos hallamos en otra de más general aspecto, como fué el baile dado por el Club de Regatas, cuyo local era de condiciones poco elegantes, pero no así el contenido que rebosaba por escaleras y ventanas, buscando atmósfera menos caliginosa que la formada en el gran salón, donde se bailaba sin tregua ni descanso.

Estas y otras ocasiones dieron lugar á que cada uno de los de á bordo adquiriera múltiples compromisos para recibir como visitas en la *Nutilus* á la capital entera de esta colonia, con diputados y demás legisladores en calidad de forasteros.

Si hubiéramos estado próximos al muelle, habría tenido que tomar alguna determinación para regularizar la entrada á bordo, pues lejos y con malas condiciones para hacer el viaje en bote, hubo persona que se sabía el barco de memoria.



Carreras de caballos.

Nos cupo en suerte llegar á Wellington en época de carreras de caballos, que si bien no tan famosas como las de Melbourne, merecen ser clasificadas de muy interesantes por los magníficos animales que en ellas toman parte, y por la concurrencia que asiste á esta diversión.

El Presidente de la fiesta hípica, que lo era á la vez del Casino, no tan sólo nos había invitado á presenciarla desde la tribuna, sino también á *lunchar* con lo más selecto de los asistentes, ocupando puestos muy preferentes en una diversión, á la cual los ingleses coloniales saben dar el mismo tono que en Europa.

Yo, que no tengo pasión alguna por el juego, y que además no entiendo nada de caballos, tuve que aceptar el compromiso de apostar con algunas señoras unos cuantos *schellings*, viéndome, por ende, precisado á ver pesar jokeys, y contemplar de cerca los caballos y yeguas protagonistas de la fiesta.

Lord Glasgow, que no perdía ocasión para atender mis deseos, me presentó á Mr. Donnelly y su familia, cuyo conocimiento había de servirme para realizar mis proyectos de visitar el país habitado por los maoríes, puesto que la esposa de este caballero irlandés, ó sea la actual Mrs. Donnelly, era legítima maorí, y nada menos que sobrina del último rey destronado por los ingleses.

En menos tiempo que tardo en escribirlo, quedó concertado mi viaje al interior de la isla, donde la familia Donnelly tiene parte de sus grandes fincas, estableciéndose después entre dicha familia y yo una amistad que estimo como una de las más preciadas entre las adquiridas en este viaje.

Mrs. Donnelly, maorí de pura raza, pero sin tatuaje alguno, es conocida en Nueva Zelanda como la mejor amazona, siendo consecuencia lógica de ésto, su inteligencia y afición en estas luchas, donde los caballos y jinetes ostentan su resistencia y ligereza para correr y dar saltos.

Gracias á sus consejos y á los magníficos caballos que de Napier habían concurrido allí, ganamos en estas carreras los españoles algunas libras esterlinas, que ¡oh, dolor! perdimos después con creces en otras en las que corrieron los mismísimos caballos de Napier, pues á tanto alcanzan los secretos é intrigas de esta diversión.

En Europa, América, y aun en la misma Australia, he presenciado carreras que no pueden compararse á las de Nueva Zelanda, por la superioridad que tienen los caballos de este país para saltar toda clase de obstáculos. Hubo carrera en Wellington, y otras análogas vi en Christchurch que representaban una distancia de tres millas y media á campo atravesia, sembrado todo de vallas, zanjas y fosos llenos de agua; siendo



Mrs. Donnelly.

tales los obstáculos, que en algunas carreras quedaban más de las dos terceras partes de los jinetes y caballos fuera de combate, por efectos de las caídas, que resultaban de fatales consecuencias.

No olvidaré por mucho tiempo el *Victrix*, vencedor aquel día, ni á su simpático dueño Mr. Ormond, que á mi lado estuvo explicándome las funciones del jinete y caballo, mientras luchaban para conseguir, como en realidad consiguieron, el gran premio de aquel *steeplechase*.

El tiempo invernal, que se presentaba lluvioso y con vientos casi siempre atemporalados, fué causa de que las carreras no estuvieran todo lo animadas que nos prometimos; pero en cambio las reuniones bajo techo fueron brillantísimas, pues tanto los bailes de carácter oficial como los varios que hubo de menos pretensiones, estuvieron concurridísimos y abundantes en hermosas mujeres, viéndome precisado á no asistir á varios de ellos por tener que viajar por el interior de la isla.

En honor á la verdad, debo decir que, aun después de llegar á Nueva Zelanda, creía que los ingleses habían hecho de los maories lo que de los aborígenes ó primitivos habitantes de Australia; es decir, creía que por medios más ó menos *piadosos*, los habían exterminado, dejando como muestra á la que iba ser mi protectora ó introductora en la región volcánica, donde se hallaban retirados los pocos supervivientes á las guerras y asechanzas que los devoran.

Sabía yo, puesto que no es secreto para nadie, que las guerras de invasión, los misioneros, el aguardiente y la pólvora, habían sido causas muy suficientes para que los indómitos y antropófagos maories, cediendo paso á la civilización, se entregaran como vencidos, prefiriendo la muerte á la vida en contacto con sus dominadores.

Conocía, por referencia, determinados casos de canibalismo, que producían en mi ánimo el sentimiento propio del horror hacia la barbarie; pero con todo, tenía y continúo teniendo simpatías y afecto por esta raza viril, guerrera por excelencia y hábil en cuanto cabe en su estado de cultura; y deseaba vivir entre ellos, ó, cuando menos, tratarlos y formar juicio acerca de su historia y próximo fin.

Una ligera indisposición no me permitió acompañar á Mr. Donnelly y su familia el día que marcharon á Crissoge; pero dos días después, ya con fuerzas para resistir un viaje en invierno, tomé el tren en la capital, sin más guía que el itinerario escrito por la misma Mrs. Donnelly.

Amanecía cuando salíamos del largo túnel que comunica á Wellington con la parte occidental de la costa, presentándose ante nuestra vista un danorama completamente distinto del que ofrece el puerto, rodeado de altas

montañas. Por aquellas llanuras, y á orillas de la mar, corrió el tren larga distancia, hasta llegar á Palmerston, donde la línea férrea se dirige á cruzar la isla de Occidente á Oriente, siguiendo para ello un valle de aspecto imponente por la configuración de las montañas, que hacen tan atrevido como difícil el paso de la locomotora, arrastrando vida y movimiento comercial por aquellos precipicios.

Realmente, la descripción pintoresca de Nueva Zelanda constituye una empresa que juzgo ridícula pretensión tratar de llevar á cabo. Baste saber que en los anales modernos del viajero ó *tourista*, se considera á estas islas como el país más digno de ser visitado por quien guste apreciar por sí propio los espectáculos más grandiosos que ofrece la Naturaleza en la desquebrajada corteza de nuestro mundo.

Montañas, lagos, volcanes, nieves y hielos; todo esto se halla en las dos islas de Nueva Zelanda, á muy corta distancia de la mar, y con facilidad relativa para contemplar tanta belleza.

Montes como los conocidos por los nombres de Cook, Franklin, Egmont, cuya altura alcanza á 12.000 pies, con nieves perpetuas y *glaciers* de extensión increíble. Lagos como el Wakatipu y Taupo, que por sí solos ofrecen encantos para detener días y días al viajero que los visite; regiones volcánicas como la de Retorua, en la cual parece la tierra hervir y lanzar múltiples manantiales de aguas tan diversas en su temperatura como en efectos medicinales y composición química; todo esto se ve rodeado por inmensos terrenos cubiertos por verde césped, donde se alimentan innumerables rebaños.

Fácil sería para mí copiar aquí la parte más interesante de los muchos libros que describen las bellezas de este país; pero preferible es dejar tamaña empresa para quien haya tenido tiempo de estudiar detenidamente tanta belleza y sepa á la vez describir con correcto y ameno lenguaje lo que yo omito hacer por falta de tales condiciones.

Volvamos al tren que me trasladaba á la costa oriental de la isla en día no muy sereno y apacible para dejarme formar exacta idea del paisaje, pero lo bastante para apreciar cuán risueño porvenir espera á este país, si continúa, como hasta aquí, prosperando su colonización.

No tenía seguridad de que hubiese recibido Mr. Donnelly el telegrama anunciándole mi salida, por lo cual dudaba entre detenerme en Hastings, estación inmediata al pueblo ó posesión donde residían mis amigos, ó continuar hasta Napier para hallar medios de pasar la noche y buscar carroaje que nos condujese al punto deseado.

Pronto salí de dudas, viendo en el andén de Hastings nada menos que

á Mrs. Donnelly, acompañada de su simpática sobrina, la joven más alta y rubia que traté en mi vida, y que resultó ser tan comunicativa y alegre como fría y displicente en la primera impresión que me produjo.

Echamos pie á tierra, despidiéndonos mi compañero de viaje, Oficial de á bordo, y yo, del políglota más completo que pudo depararnos Dios en forma de viajero, y al cual debo algunas noticias respecto á las costumbres de Nueva Zelanda, que me sirvieron mucho en el transcurso de mi viaje.

En magnífico coche nos empaquetamos con la tía y sobrina, las cuales parecían no ocultar la satisfacción que recibían viendo como huéspedes tuyos á los que en la *Nautilus* habían procurado atenderlas durante las varias horas pasadas á bordo, en día, por cierto, de mucho viento y agua.

Una hora larga transcurrió antes de detenerse el carroaje en la casa donde nos esperaba Mr. Donnelly para disculparse de que sus ocupaciones no le habían permitido ir á nuestro encuentro.

Lo de rúbrica en tales casos: el amo nos enseñó las respectivas habitaciones, donde cambiamos el traje de viaje por la ropa de cristianar, para acudir al toque de campana hacia la sala de recepciones, y una vez allí, nos trasladamos al comedor, llamando mi atención un magnífico retrato al óleo que representaba á la dueña de la casa en traje maorí, con su hija colgada á la espalda en una especie de hamaca formada por el gran pañuelo que cruzaba sobre el pecho.

La conversación era interesante en extremo para quienes, como nosotros, deseábamos conocer costumbres y escuchar relaciones, todas referentes al país en que nos hallábamos; pero no fué obstáculo para que mi paladar hallase perfectamente condimentada la comida que nos ofrecían, en un todo inglesa, sin que hubiese por entonces un solo plato típico del país.

Gloria, que por este nombre fué conocida por los españoles la sobrina de Donnelly, tocó un poco el piano después de la comida, mientras las personas mayores formábamos el itinerario para el siguiente día, que debíamos emplear en visitar el poblado de los maories, donde Mrs. Donnelly tenía algunos parientes, y seguir hasta Napier con fines más prácticos.

Después de dormir como un bendito, levantéme temprano para formarme idea de la casa donde me hospedaba y recorrer de ella lo que bueanamente creyese oportuno.

Nada absolutamente tenía de particular en su aspecto exterior, que no correspondiese á la de un hacendado pudiente en estos países. Situada á orillas de un riachuelo, y muy inmediata á la falda de un monte cubierto de rico y verde pasto, tenía, en medio de árboles frutales, las habi-

taciones para la servidumbre, ocupando un lugar preferente las cuadras y cocheras, que eran, según supe después, objeto predilecto de los cuidados de la señora, la cual, como he dicho, gustaba tener magníficos caballos, algunos de ellos de gran valor.

Eran las nueve de la mañana y nos hallábamos ambos huéspedes sentados en el jardín, esperando que diesen señales de vida los amos de la casa, cuando, cual llovido del cielo, nos encontramos de pie, frente á frente de nosotros, un viejo maorí vestido como europeo desastrado; quien, comprendiendo nuestro asombro, nos dijo en correcto inglés:

—Soy tío de Arini (este era el nombre de Mrs. Donnelly), y deseo saber quiénes son ustedes.

Confieso la verdad; no había visto tan de cerca una cara llena de cicatrices y pintura como exige el tatuaje de un guerrero que alcanza la jerarquía de aquel maorí. Pero, ya tranquilo, le contesté:

—Somos amigos de Arini y marinos extranjeros.

—¿De dónde?—preguntó mirándonos con singular interés y fiereza.

Y entonces mi compañero cerró su puño, y, mostrándoselo al maorí, señaló la parte superior de él, diciéndole:

—Aquí Nueva Zelanda, vuestra tierra, y aquí—señalando la parte de abajo—la nuestra, España. Es decir, somos habitantes del barrio de abajo.

Después de esto, sin preámbulo alguno, nos dijo que había batallado mucho, siendo más feliz durante la guerra que en la vida de ocio que llevaba.

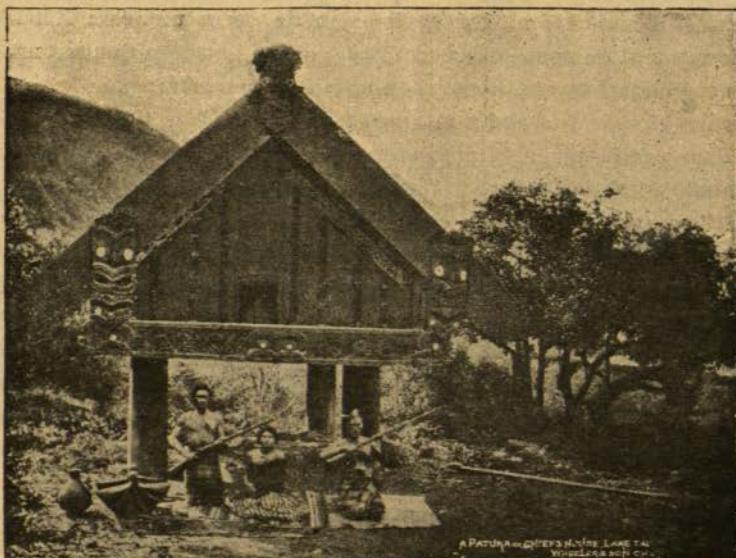
Ganas tuve de preguntarle cuántos ojos y corazones había comido de sus enemigos; pero me contuve, temiendo ofenderle con este recuerdo de salvajismo. El hombre, como casi todos los de su raza que vi y traté, me pareció muy abatido, como si fuese incapaz de sobrellevar con resignación el contacto de vida con los blancos; porque, indudablemente, el maorí, como ciertos animales y plantas, sólo puede vivir y desarrollar sus aptitudes alejado de las exigencias que consigo lleva la civilización. Guerrero por instinto, no concibe más que la lucha ó el descanso soñando y acariciando nuevas victorias. El trabajo para mejorar la existencia no lo concibe, y aun hoy se le ve delegar en las mujeres las labores que exige su vida.

Almorzamos, ó, mejor dicho, nos desayunamos todos, menos el viejo maorí, que paseaba intranquilo en el comedor, como si meditase algún plan diabólico contra los antípodas. Pregunté á su sobrina quiénes seríamos los de la expedición, y me tranquilizó saber que no nos acompañaría el antiguo guerrero.

Nuestra excursión, verificada en cómodo carroaje, empezó por el *pah* maorí, situado á unas cuantas millas de la casa que habitábamos. Ya tenía

yo idea de los famosos *pahs*, ó atrincheramientos, que estos pobladores habían puesto en práctica en sus últimas guerras; pero vi con sorpresa que en éste no quedaba empalizada ni fosos en armonía con el nombre.

Había, sí, una porción de casas reunidas, casi todas de aspecto pobre y emplazadas en sitios muy húmedos, algunas de las cuales presentaban el estilo típico que distinguió la arquitectura de estos insulares, y muy particularmente la llamada Casa de Reuniones, consistente en un gran salón, especie de almacén decorado con pinturas extrañas y unos cuantos ídolos de gran tamaño.



Casa maori.

Triste impresión sufrí al ver en hombres, mujeres y niños, que, según Mr. Donnelly, estaban en posesión de tierras riquísimas, el marcado sello de la indiferencia hacia todo, como si la vida no les ofreciese encanto ni aliciente alguno.

Inmediato á lo que pudiéramos llamar Casa de la Villa ó Ayuntamiento, se halla el sepulcro del que en vida fué, como Jefe maorí, aliado de los ingleses en la última campaña, y el primero que mereció ocupar un puesto en el Parlamento y Consejo legislativo; razones éstas, sin duda,

que daban al sepulcro un tinte más europeo que maorí, puesto que las inscripciones eran tomadas de la Biblia, y la forma toda la de un sarcófago como los conservados en muchas iglesias de España.

Renuncié generosamente al ofrecimiento que me hicieron para ver un baile de aquellas gentes, porque creí implicaría un verdadero sacrificio, dado su estado de pobreza corporal y espiritual.

No manifestaron la menor curiosidad acerca de nosotros; seguramente nos creyeron dos enemigos más de su raza, y eso les bastó para mirarnos, si no con rabia, con perfecto desprecio. Hubiera querido saber qué opinaban acerca de Mrs. Donnelly, maorí de pura casta, casada con un europeo; pero mis indagaciones no fueron suficientes para dilucidar las dudas que el caso me sugería. Es cierto que la raza se ha cruzado bastante; pero debe tenerse en consideración que siempre ha sido por medio de hombres blancos, pertenecientes á lo más humilde de las clases trabajadoras. Por esto, quizás, quede por algunos años en Nueva Zelanda rastro de los maories, porque los de pura raza prefieren suicidarse lentamente entregándose á los vicios importados por la civilización.

Á mi juicio, la historia de dicho pueblo y sus costumbres constituyen la nota más interesante y digna de estudio para el europeo que llegue á este país, y por eso transcribo los datos siguientes, que pude recoger durante mi viaje.

#### Historia ó tradición:

Los maoris dicen que un jefe llamado *Turi* fué el primero de su raza que puso el pie en tierra de Nueva Zelanda; que venía de *Hawaike*, isla del Pacífico, en una canoa llamada *Aotea*, y fué quien dió nombre á los ríos y montañas de la isla, desembarcando en una bahía situada entre Taranki y Wanganui, llamada *Witikan*; que poco tiempo después llegó una segunda canoa, llamada *Tokomaru*, procedente de la misma isla y mandada por un jefe llamado *Manaia*, que se había escapado de su país á consecuencia de un asesinato; que encontraron á Nueva Zelanda habitada por una raza pacífica, llamada de los *Marioris*, á la que subyugaron fácilmente, tomando posesión de las islas.

Como en todas las grandes emigraciones de razas de que la historia nos habla, la emigrante tuvo que pelear contra la que ya estaba en posesión del país. De los movimientos de los primeros exploradores no se sabe nada.

Sea de ello lo que quiera, aparece que como cuatrocientos años atrás, un considerable número de salvajes encontraron el camino que los conducía á Nueva Zelanda desde la Polinesia; que llegaron en canoas, cuyas tripulaciones formaban separadamente numerosa familia con nombre común,



Rey maori.

y que al alcanzar estas orillas tomaron posesión del suelo en las inmediaciones del sitio donde habían desembarcado, alejando á los primitivos habitantes (*los marioris*) al interior de la isla.

Cada tribu ó canoa era independiente, y á menudo hostil á las demás; por consecuencia, la primitiva tenencia de la tierra era simplemente una ocupación, y podía ser sostenida por una tribu ínterin fuese lo suficientemente poderosa para impedir á las otras privarla de esta posesión. Por lo tanto, el derecho de ocupación estaba siempre sujeto á ser invadido por la fuerza, y la adquisición de territorio por conquista era reconocida por todas las tribus como derecho, por lo cual, hablando del derecho á tierras de cualquier tribu, se menciona simplemente su poder para poseerlas.

La jefatura era meramente un prestigio acordado por una tribu á un individuo que con su posesión ejerce una influencia ó poder sobre ella, en proporción á sus sutilezas en oratoria ó en mando. Nunca hubo un Gobierno general ó político entre las tribus de raza maorí, ni tuvieron una cabeza, ni tribunal, ni intereses comunes.

Tal era el estado de la conquista de Nueva Zelanda por los maories cuando en los últimos años del siglo pasado empezaron á comunicar con estas islas algunos buques, con objeto de establecer relaciones comerciales, dando lugar á castigos terribles, por parte de los europeos, y á venganzas salvajes, tomadas por los maories cuando se les presentaba ocasión.

En realidad, se sabe que éstos se prestaban, no sólo á comerciar con los balleneros y otros buques procedentes de Australia, sino también á formar parte de las expediciones como marineros, apreciando con buen criterio las buenas y malas acciones que con ellos se cometían, hasta el extremo de permitir que hombres blancos quedasen á vivir en el país, con tal de respetar sus costumbres, como lo prueba lo sucedido con el marinero J. Bruce, que estuvo muchos años casado con la hija menor de un jefe de tribu.

La muerte de Marion du Fresne y de once más de la dotación de su buque, así como la matanza que llevaron á cabo los maories á bordo del *Boyd*, fueron actos que reconocían por causa la venganza tomada por estos fieros salvajes, considerándose maltratados por los extranjeros, lo cual dió lugar á la espantosa fama de antropófagos que adquirieron.

Pero las comunicaciones, aunque con prudentes intermitencias, continuaron, y la exportación de cerdos, maderas, y sobre todo el PHORMIUN TENAX, que constituía el artículo más estimado como materia textil, se hacía á cambio de telas y otros objetos, cuando el gobierno inglés tomó posesión de este país por medio del célebre tratado de Waitangi, que copio á continuación :

«Artículo 1.<sup>o</sup> Los jefes de las tribus de Nueva Zelanda ceden á S. M. la Reina de Inglaterra, en absoluto, y sin ninguna reserva, todos los derechos y poderes de soberanía que ellos poseen ó se supone que ejercen ó poseen sobre sus respectivos territorios, y la consideran como sola soberana.

»Artículo 2.<sup>o</sup> S. M. la Reina de Inglaterra garantiza á los jefes y tribus de Nueva Zelanda, y á las respectivas familias é individuos, la completa, exclusiva é imperturbable posesión de sus tierras ó propiedades, por todo el tiempo que las quieran conservar; y

»Artículo 3.<sup>o</sup> Teniendo esto en consideración, S. M. la Reina de Inglaterra extiende á los naturales de Nueva Zelanda su real protección, y les concede todos los derechos y privilegios de los súbditos británicos.»

Es decir que, por el tratado que aparece firmado solemnemente por todos los jefes de tribus congregados en Waitangi el 6 de Febrero de 1840, resulta que éstos cedían el derecho de soberanía que suponían tener, si bien quedaban en posesión de las tierras distribuídas entre tribus, familias é individuos; por todo lo cual, la Corona británica, al aceptar la soberanía que le brindaban, les otorgaba los derechos generales de súbditos británicos, y un expreso título inglés para que pudiesen poseer las tierras por el tiempo que creyesen conveniente.

En verdad que no cabe tratado de anexión inspirado en sentimientos más nobles y humanitarios; pero, á pesar de semejante documento, se transformó de tal manera la propiedad en el cortísimo período de cincuenta años, que los europeos resultan hoy dueños y señores de casi todo el territorio.

¿Cómo se verificó este traspaso? Pues sencillamente por las imposiciones que las guerras dieron al vencedor y por medio de compras verificadas en condiciones tan especiales, que no creo prudente explicar aquí.

Sobre este pueblo, ó, mejor dicho, con respecto á los maoríes, estimo tan apasionados los juicios que emiten los ingleses, que se hace difícil á un extranjero apreciar debidamente su historia contemporánea. Pueden servir como más imparciales los estudios hechos por el L. Thomson y E. Reclus, cuya síntesis es la siguiente.

Dice el primero:

«Los maoríes tienen la inteligencia de niños y las pasiones de hombres; respetan las antiguas leyes y costumbres, pero están dispuestos á acoger las nuevas opiniones de un hombre de autoridad. Tan extraña es su manera de concebir, que no es posible decidir cómo ciertas circunstancias les afectaron. El futuro pocas veces lo tienen en cuenta, y, sin embargo, como

todos los seres humanos, desean lo desconocido y sienten lo perdido. La afición á lo nuevo es una pasión en ellos, pero es poco menos que imposible excitar su admiración. La vanidad, arrogancia é independencia les son características; pero son más vanos que soberbios. En todas sus acciones tienen muy en cuenta su propio interés, é, instigados por éste, no obran con mucha equidad.

»Un neozelandés ó maorí no puede soportar ni en palabras ni en hechos un insulto en presencia de otras personas. La vanidad herida es causa de muchas contiendas y cruidades, y el canibalismo era ocasionalmente producido por un afán de notoriedad. Estimaban la vida, pero morían con indiferencia cuando la muerte era inevitable. Son benévolos, aunque en pequeña escala, unos con otros. Los amigos que habían estado largo tiempo ausentes eran recibidos con profusión de lágrimas; pero, como niños, este pesar estaba desprovisto de impresión. La gratitud no se conoce, y no hay palabra para expresar este sentimiento en su lengua. El hurto es raro entre ellos. La venganza es su pasión más fuerte, y este sentimiento se conserva por generaciones.»

Más imparcial, y, por consiguiente, casi conforme con mi apreciación después de lo que he visto en el país, es la siguiente de Reclus:

«Los maoríes son los mejores tipos insulares de Oceanía. Algunos son muy altos; la mayor parte de buena estatura, fuertes y bien formados, muy anchos de pecho, pero teniendo en proporción el busto más largo y las piernas más cortas que el europeo. Las facciones son en general bastante regulares; los pómulos poco abultados; la frente es despejada; la mirada penetrante y alta.

»En otros tiempos los hombres se depilaban con cuidado para extender la superficie que cubrían con los adornos del tatuaje. Las muchachas se hacían tatuar los labios: de aquí el nombre de *blue-lips* (labios azules) que les daban los ingleses. Ninguna nación de la Polinesia iguala á los maoríes en el arte de embellecer la forma humana por rasgos armoniosos que siguen los contornos del cuerpo, haciendo valer el relieve y las proporciones. El artista maorí sabía variar de mil maneras las curvas del grabado, las arrugas naturales, los movimientos del rostro; el juego de los músculos debía ayudar á los encantos del dibujo, y era, por cierto, espectáculo interesante el de un joven sano en toda su activa desnudez, no teniendo otro vestido que aquella fina red de líneas azules sobre su epidermis de un rojo moreno.

»El que no se sometía á las largas torturas del tatuaje en los principales sucesos de su vida, era considerado como un hombre que desde luego

consentía en ser esclavo. El hombre tatuado no podía servir nunca. «La libertad ó la muerte», ese era su lema.

»Muy altivos, pero muy hábiles en medir sus palabras, los maoríes han sabido siempre hacerse tratar como iguales por los ingleses, y en las conferencias políticas han conseguido con frecuencia la superioridad por la lógica y la elocuencia; así como en los juegos, en el *criket*, por ejemplo, sobrepujan á los invasores en fuerza y en destreza, en las escuelas son, cuando menos, sus iguales. Siempre que han venido á las manos para defender sus tierras y no dejarse internar en los valles nevados, han mostrado que no cedían en voluntad á los *pakeka* (los inmigrantes extranjeros).

»Entre la ciudad de *Tauranga* y la «región de las maravillas», una granja y unos campos cultivados ocupan el emplazamiento del gran *pahó* fortaleza de tierra y empalizada que el general Camerón, á la cabeza de 4.000 ingleses, trató vanamente de tomar, sufriendo la derrota de la mayor parte de los asaltantes. Después de todo, esta valentía guerrera era por lo común acompañada de prácticas feroces, entre otras, la antropofagia. Los maoríes comían el corazón y los ojos de sus enemigos caídos en el combate, á fin de adquirir su sagacidad y su valor. En los antiguos escombros de cocina se encuentran osamentas de hombres, dentados con el hacha y raspados, al lado de osamentas de pájaros y de perros. Las tradiciones hablan de mil guerreros que han sido comidos después de una victoria.

»La industria de los neozelandeses no se aplicaba más que á un pequeño número de trabajos; pero en cada uno de estos oficios habían llegado á ser de una notable habilidad. La permanencia sobre una tierra menos generosa que sus islas natales, bajo un clima más áspero; la escasez de las plantas y de las frutas comestibles, les había obligado á ingenierse para buscar sus alimentos; se habían hecho agricultores, y sus jardines estaban muy bien cuidados. Como escultores y decoradores no tenían rivales entre los insulares del mundo oceánico; y las pinturas de las rocas; las figuras talladas, con las cuales adornaban sus viviendas; sus botes; las estacas sagradas colocadas á la entrada de sus aldeas y de sus fortalezas, y que se conservan con cuidado en los museos neozelandeses ó en los lugares todavía reservados por los maoríes, son de las más notables por la originalidad del dibujo y la perfección del trabajo. Aunque decaídos, los maoríes contemporáneos son siempre muy diestros para preparar la fibra del *phormium tenax* y trenzarla en esteras, que ellos tiñen con colores deslumbrantes y duraderos; saben también curtir las pieles de perro y fabricar soberbios mantos con plumas de *kiwi* y de otros pájaros; en fin, practican ahora con éxito las diversas industrias de los blancos.

»Su religión, como la de los otros polinesios, era la de las fuerzas de la naturaleza, siempre asociadas en su espíritu á las almas de sus abuelos. El recuerdo de los antepasados se mezclaba de tal manera en su vida, que los amigos, encontrándose, no se saludaban por manifestaciones de ternura ó gritos de alegría, sino que empezaban á gemir y á llorar en recuerdo de los que ya no existían para gozar de su amistad. Convertidos al Cristianismo (al menos de nombre), los maories no tienen ya los ídolos de piedra que habían traído con ellos.»

Después de escrito lo anterior, muy pocos hechos han venido á modificar, en los cinco años transcurridos desde entonces á hoy, el juicio emitido por Mr. Elisée Reclus.

La población maori continúa disminuyendo, debido, según las estadísticas inglesas, á la gran mortalidad infantil, al sistema de vida que hacen sometidos á un clima húmedo, que desarrolla entre ellos toda clase de enfermedades que afectan á los órganos respiratorios, y también á los abortos, muy frecuentes en la generalidad de las jóvenes de esta raza.

Es cierto que los nativos están en posesión de tierras, y no lo es menos que el Gobierno les ha instituído un tribunal ó ministerio exclusivamente dedicado á ventilar sus negocios; pero pocos son los que se dedican á cultivar aquéllas, mostrando mayor empeño en explotar el pastoreo.

La ley actual les concede derecho á enviar cuatro representantes al Parlamento, y en esta ocasión conocí á dos maories de pura raza como diputados, existiendo un mestizo, ó media casta, como dicen los ingleses, con carácter de miembro en el Consejo Ejecutivo.

La nota más importante de actualidad ha sido la referente al rey *Tauhiao*, que, cansado de vivir con su tribu independiente de los europeos y de los sometidos, aceptó, por fin, una pensión del Gobierno, la cual implica la fundada esperanza de que antes de poco tiempo el país completo estará sometido á gusto de los colonos, llegando á desaparecer los 40.000 maories que figuran como habitantes en todo el grupo de Nueva Zelanda, según la última estadística oficial.

Volvamos al carroaje que ha de conducirnos á Napier, siguiendo el camino que nos permite ver á nuestra derecha el famoso Tarawera, volcán que en su última convulsión destruyó la maravilla de las maravillas, ó sea la célebre Terraza blanca, objeto de la admiración de cuantos tuvieron la dicha de poder contemplarla.

Indudablemente debía causar asombro ver, en medio de aquellos lagos y múltiples surtidores ó pequeños cráteres, una colina de forma escalonada, como témpano de hielo rodeado de abrasadora atmósfera.



WHITE TERRACE.

Nosotros llegamos al país ocho años después de la catástrofe, que, si bien hundió esta maravilla, dejó en cambio muchas bellezas y manantiales tan eficaces para determinadas enfermedades, que el Gobierno se halla en la actualidad ocupado en establecer un sanatorio, el cual se verá concurredísimo por cuantos no teman tener como vecinos á volcanes en completa actividad.

Ya estamos en Napier, en la ciudad situada á orillas del Pacífico, sin más resguardo que la mal llamada bahía de Hawke, donde no pueden con seguridad fondear los buques mientras no se termine el gran rompeolas en construcción.

Quien haya visto una vez esta población, no puede olvidar el singular efecto que produce. Entre el río y la mar forman una península, no muy extensa, pero ocupada en gran parte por un alto cerro, á cuyo alrededor se desarrolla la vida comercial en varias calles, muelles y magníficos paseos á orillas del río y de la mar, reservándose la planicie, en lo alto del monte, para quienes pueden vivir en cómodas casas. Allí, en una especie de semáforo que domina el Océano y las tierras, donde lagos y volcanes hacen prodigios para despertar admiración, vive la hermana de Mr. Donnelly con sus dos simpáticas hijas Gloria y Maud.

Las pocas horas que quedaban del día las empleé en luchar y charlar largamente con los distintos individuos á quienes fuimos presentados en el Club, notando en todos un verdadero entusiasmo, casi orgullo, por el adelanto que revelaba aquella naciente ciudad, y un completo desprecio hacia los maories.

Muy á mi gusto me hallaba en compañía de gran parte de los socios del Club, charlando, bebiendo y contemplando la mar casi desde la misma playa, cuando Mrs. Donnelly me envió atento recado por si quería acompañarla á unas cuantas visitas, encaminadas, según supe después, á recabar de mí la promesa de ir con el buque á aquella rada. Bien á mi pesar, no pude acceder á lo que tan galantemente me suplicaron señoras, caballeros y señoritas, por lo cual tal vez conserven de mí un recuerdo no muy conforme con la proverbial galería española.

Ya casi de noche, cuando volvíamos para tomar el carro que había de llevarnos á Crissoge, Mrs. Donnelly entró en una especie de hotel, indicándome que la siguiese. Hícelo así, y después de subir á un salón de lectura, donde escribió unas tarjetas, me dijo:

—Está usted en nuestro Club, es decir, en el Club de las señoras de Napier, del cual es Presidenta la lady que acabamos de visitar.

Notó mi extrañeza, y dijo:

—¿Acaso es usted partidario de que las mujeres no se ocupen más que en coser y rezar?

—No, señora—contesté;—creo que la mujer debe tener atribuciones en armonía con la sociedad de que forma parte. Es decir, que en determinados países puede ser electora y elegible para constituir el Cuerpo legislativo; pero en otros, como en el mío, por ejemplo, debe la mujer concretarse al gobierno interior de la familia.

Algo más hablamos respecto á cuestión tan capital, y estaba yo lejos de creer, á pesar de las seguridades de mi amiga, que aquel Club hubiese conseguido hoy el primer triunfo, teniendo, como lo han tenido, voto las mujeres en las recientes elecciones celebradas en Nueva Zelanda.

Aquella noche reunían en su casa nuestros protectores á gran parte de sus parientes y amigos, y con tal motivo hubo una comida opípara, seguida de reunión con su parte de canto y baile, que duró hasta muy cerca de la medianoche.

Al día siguiente, el bondadoso Mr. Donnelly dejó sus ocupaciones para acompañarnos á Hastings, por si queríamos perder una ó dos horas en visitar las caballerizas célebres de los Sres. Ormond y Douglas, y ver los ensayos ó ejercicios en el magnífico Hipódromo que se permite tener este pueblo de tercer orden.

Visto todo lo dicho con la premura que el caso requería, por mi poca afición y falta de tiempo; vistas también las magníficas fincas pertenecientes á los militares que tomaron parte en la campaña contra los maoríes, que revelan un sistema de colonización bien entendido y de buenos resultados en este caso, pasamos al establecimiento ó factoría más importante que existe en Nueva Zelanda.



## CAPÍTULO XVII.

La gran factoría de carnes congeladas.—Temperatura polar.—Recuerdos y despedida de Crissoge.—Lord Glasgow á bordo.—Pendientes del viento.



OS hermanos Nelson tuvieron el tino de dedicar su inteligencia comercial al negocio de los negocios, al cual en gran parte debe esta colonia, feliz entre las felices, el asombroso desarrollo que ha obtenido.

El *Frozen Meat*, ó sea la carne preservada por medio del hielo, ha sido objeto de estudio por distintos industriales en varios países, en los cuales dió resultados muy diversos; pero con este problema, como con otros muchos, ha ocurrido que la perseverancia y suerte de un ciudadano obtuvieron el éxito negado á los demás.

Siendo la carne artículo de primera necesidad para la alimentación de determinados pueblos, enviarla á éstos abundante, buena y barata, era negocio que, de resolverse en tales términos, había de dar rendimientos fabulosos.

De cómo se realizó el modo de practicarlo actualmente, voy á decirlo, si es que logro transcribir aquí lo que aprendí durante las tres horas empleadas en visitar el establecimiento de los señores Nelson y hermanos, situado en Tomaona, cerca de Hastings.

El invento en sí no tiene nada de particular cuando se le ve llevado á la práctica y lo examina quien conoce los más simples rudimentos de la

ciencia física, puesto que está reducido á comprimir aire atmosférico por medio de una máquina de vapor, hasta que aquél se reduzca á una tercera parte de su volumen, y una vez así, á introducirlo en una cámara de paredes bien forradas, donde al recobrar su primitivo volumen se enfria de modo tal, que basta para helar las carnes dispuestas en el interior de este depósito, que podría llamarse cámara frigorífica.

Heladas así las carnes hasta adquirir la dureza del mármol, se trasladan con ciertos cuidados á otras cámaras análogas, dispuestas en las bodegas de los buques dedicados á este tráfico, y llegan á los mercados de Europa sin haber perdido absolutamente nada de sus condiciones nutritivas y sabrosas.

Bien se comprenderá que, á pesar de la sencillez de tal invento, hubo que luchar con serias dificultades en los primeros ensayos, que pusieron á prueba la perseverancia de estos colonos y su decisión para aventurar grandes capitales, como lo probó la alarma que se produjo en toda Inglaterra cuando en el año 1882 llegaron allí los primeros cargamentos con carnes procedentes de los antípodas, que nadie quiso comprar, considerando tal alimento nocivo á la salud, como en realidad lo era.

Vencidas poco á poco ciertas deficiencias, se hizo mercado, y progresivamente aumentó el negocio en términos tales, que de 19.000 libras esterlinas que valía lo exportado el primer año de establecerse, llegó en el décimo á alcanzar nada menos que un millón, cantidad que quizás hoy, es decir, cuatro años después, se aproxime á 10 millones de pesos.

Dicho esto, entremos en lo que pudiéramos llamar laboratorio ó heladero de cárnes, ya que mi amigo Mr. Donnelly, como uno de los proveedores de este centro industrial, tiene vara alta con sus dueños, que se muestran sumamente propicios para enseñar y explicarnos cuanto juzgamos conveniente.

Saltando de piedra en piedra, para no enterrarnos en el fango, atravesamos una especie de patio que separa la puerta de entrada de la de un gran corral, en el que vimos una infinidad de carneros del mismo tamaño y aspecto, que revelaban hallarse en condiciones magníficas de gordura.

Al subir seis ó siete escalones nos hallamos en pleno matadero, largo tablado, donde había unos veinte matachines, situados en fila y á distancia conveniente para poder trabajar con todo desembarazo. Estos hombres, armados de terribles cuchillos, daban de vez en cuando un paso atrás, cogían uno á uno varios carneros, y los degollaban con un simple tajo, disponiéndose inmediatamente á desollarlos y limpiarlos de todo mecanismo interior, mandándolos por un carril, después de lavarlos, á ma-

nos de otros hombres, que, en la parte opuesta del local, los pesaban y enviaban al secadero, donde, después de uno ó dos días, eran metidos en su respectiva funda de muselina blanca para entrar en la cámara frigorífica.

En el mismo local se sacrifican y preparan, por análogo procedimiento, vacas y bueyes de proporciones colosales, que, divididos en secciones, se hielan y exportan, aunque en menos cantidad que los carneros.

Es tal la abundancia de agua, y tan cueradamente está estudiado el sistema de limpieza, que no sentí allí la repugnancia que mi estómago sufre cuando por algún tiempo permanezco en las proximidades de otros mataderos. Todo, absolutamente todo de cuanto contienen aquellas reses, se aprovecha. La sangre y otros desperdicios van á un depósito para convertirse en abonos; la poca ó mucha lana la separan de los cueros, y éstos, como las astas, constituyen artículos de exportación para Europa, donde el refinamiento de la industria sabe sacar partido de ello.

Entre el secadero y la línea férrea se halla el departamento de máquinas que se utilizan en comprimir el aire, y á conveniente distancia está la gran cámara frigorífica, dividida en distintas secciones.

Dos grandes calderas y seis juegos de máquinas constituían el mecanismo que juzgaban preciso los Sres. Nelson para cubrir desahogadamente el trabajo que representa aquel negocio en su estado actual de desarrollo.

Inspeccionado este taller, que tenía alta temperatura, nos abrochamos perfectamente, levantando el cuello de los abrigos antes de penetrar en la artificial Siberia, donde íbamos á sufrir una verdadera prueba de inmunidad catarral.

Abrióse la puerta, que nos permitió entrar en un pasillo, cuyas paredes vimos, con ayuda de la luz eléctrica, revestidas de hielo; con este pasillo tenían comunicación seis cámaras por medio de una ventana, cerrada herméticamente con fuertes tornillos de presión. Fué preciso abrir una para que viéramos su interior, donde aparecían, colgados de garfios, multitud de carneros que sufrían la congelación.

Por aquel entonces el frío no impedía preguntar y examinar los medios que servían para conservar allí la temperatura glacial; pero de aquel piso subimos por una escalera vertical al inmediato, y de éste á otro, deteniéndonos en todos algún tiempo más del preciso, pues el *cicerone* parecía animado del ruin propósito de regalarnos una pulmonía ó hacernos confesar nuestra falta de costumbre para resistir por mucho tiempo aquel frío polar.

Dímonos por satisfechos, diciendo claramente que deseábamos salir,

pues creía yo que quizás no podría hacer uso de manos y pies descendiendo por aquellas escalas de hierro y hielo.

Ya fuera, al aire libre, aun cuando el ambiente era propio de un día de invierno, empecé á recobrar el calor que había perdido en la dichosa excursión, y comprendí que Mr. Donnelly había obrado como un sabio, quedándose en la cámara de máquinas, donde le hallamos en amor y compañía del Ingeniero.

Otras dependencias de menor interés vimos luego, llamándome la atención que no curtiesen las pieles en el país, y asimismo el procedimiento para preparar las lenguas, que exportan ya condimentadas en latas de á dos libras de peso.

El transporte de las carnes ya heladas á los buques que cargan en Napier se verifica por medio de vagones especiales, que tiene el establecimiento, y sin ese rigor que en un principio se creyó preciso para que no sintieran el cambio de temperatura. Posteriormente, en distintas ocasiones he visto en los muelles cargar esta mercancía en los grandes vapores, sin más que precauciones muy ligeras, lo cual prueba que, una vez endurecida la carne y bien revestida, puede estar por algún tiempo en temperatura ordinaria sin sufrir detrimiento alguno.

Distintos vapores se dedican á este tráfico, siendo los principales los de la línea «New Zealand Shipping Company», que, dando la vuelta al mundo, llevan á Inglaterra cargamentos de treinta y cuarenta mil carneros en cada viaje.

Son hoy varios los centros industriales dedicados á la exportación de carnes heladas; pero no creo que ninguno alcance las proporciones de éste, enclavado en la región más abundante de ganado, por más que no cuenta hoy por hoy con un buen puerto para el embarque; pero, así y todo, expide al año 400.000 carneros y unas 200.000 libras de otras carnes también heladas, trabajo para el cual emplea un personal relativamente reducido, como se desprende de los siguientes datos tomados de la estadística del año de 1890.

Según este documento oficial, el valor de las carnes heladas exportadas de Nueva Zelanda aquel año asciende á 1.464.000 libras esterlinas, empleándose para este trabajo 1.500 hombres en 43 centros, todos referentes á dicha industria.

Después de habernos deshelado, gracias á la buena temperatura propia de la cámara de máquinas de vapor, uno de los hermanos Nelson nos condujo á lugar propio para reforzar nuestros estómagos, que, á juzgar por el mío, debían estar sintiendo verdadera necesidad. Fué este el rato en que

con más expansión pregunté y supe algo referente á este portentoso negocio, llamado á inundar media Europa con ricas carnes á precios no conocidos jamás.

Doce mil millas tienen que recorrer los vapores para conducir la carne helada desde Nueva Zelanda á Londres, y, no obstante la carencia de fletes para retorno, en estos últimos seis años se han establecido y funcionan líneas de vapores preparados expresamente para tal clase de carga, y, lo que es más de extrañar, en combinación con estos veloces buques van magníficas fragatas de vela que llevan en sus bodegas, cual si fueran vapores, cámaras frigoríficas, que les permiten cargar carnes preservadas por este sistema tan felizmente llevado á la práctica.

Parecía ser consecuencia lógica al desarrollo rápido que ha tenido esta industria, la carencia de materia prima, ó sea de carne; pero ha sido tal la previsión de los ganaderos y tan pródigo el suelo para producir pastos, que no ha habido ni el menor motivo para temer una crisis por disminución ó extinción de los rebaños.

Bien es cierto que con unos cuantos propietarios como Mr. Donnelly, que tenía entonces en sus fincas 90.000 carneros, se comprende la especie de milagro obrado en este país por medio del mansísimo cordero, explotado en debida forma.

Dejemos á los hermanos Nelson en su productivo trabajo; al uno adquiriendo carnes, mientras otro las hiela y envía al que por turno le toca vivir en Londres para dirigir los pedidos y venta, y volvamos á tomar el coche de campo, que, al conducirnos á Crissoge, nos permite contemplar por última vez aquellas llanuras verdes limitadas por el Océano y por esa cordillera y valle volcánico donde á cada momento se presentan fenómenos que parecen clamar por la presencia de sabios geólogos para ilustrarlos en sus investigaciones científicas.

Mala es la profesión de marino si le cuadra andar en buque de vela estudiando las leyes que rigen á la atmósfera y los mares; pero no la cambio por la del geólogo á quien la Academia respectiva de ciencias enviase á Rotorua ó Roto-Mahana para tomar datos acerca de las convulsiones ó sacerdidas que suele haber en aquellas inmediaciones, tal como la del monte Tarawera, que saltó por los aires cual cargamento de dinamita, alcanzando las cenizas y escorias una altura de 20.000 pies.

Y decir que á pesar de dichos juegos de sorpresa hay quien hace objeto de especulación enseñar á los *touristas* esta parte de la isla llena de lagos, cuyas aguas varían de color según los vómitos de los cráteres que subsisten en su interior, es evidenciar el colmo del atrevimiento y curiosidad de

gentes que piensan y obran de modo muy diferente á como lo hacen nuestros compatriotas.

¡Vaya si es inconcebible, para la generalidad de los españoles, ver una señora que, como si fuese á dar un paseo por las afueras de la ciudad, toma un vapor ó buque de vela en Glasgow ó Plymouth para dar la vuelta al mundo, montando los Cabos de Buena Esperanza y de Hornos! ¡Y no contenta con los accidentes de este *trip* ó pequeña expedición, se detiene en Nueva Zelanda para pasar unos días contemplando volcanes y lagos en estado sorprendente, ó, mejor dicho, en condiciones de producir una emoción capaz de conmover al explorador más sereno y atrevido!

Felizmente nos cuadró en suerte andar por esta región en temporada de paz plutónica, y, á decir verdad, no sentí ni el más pequeño sacudimiento terrestre, á pesar de lo frecuentes que suelen ser en estas islas, llamadas á dar un disgusto, si salen ciertos los cálculos de los que creen van hundiéndose de un lado y levantándose del otro, como inmenso buque que se balancea en medio del mar Pacífico.

Haciendo consideraciones respecto al pro y contra de vivir en este país, íbamos hacia la posesión donde debíamos dormir y cenar, cuando de improviso nuestro carroaje se detuvo para no tropezar con una especie de araña que, arrastrada por brioso caballos, conducía á Mrs. Donnelly y Gloria, que iban, según ellas nos dijeron, á tomar el aire puro y saber si nos habían exportado en forma de carneros helados; pues tan larga les pareció nuestra ausencia ó viaje al *Frozen Meat*.

Una noche y algunas horas del día siguiente nos quedaban para ultimar nuestros conocimientos del país y manifestar la gratitud que sentíamos hacia quienes nos recibían en el seno de su familia con afecto y franqueza sin igual. Surgieron dos esperanzas para desechar la triste idea que consigo lleva un adiós para siempre, y como si fuesen realidades á plazo fijo, dimos por hecho que volveríamos á vernos dos veces más: cuando ellos fuesen á Christchurch y.... cuando la *Nautilus* viniera á Napier.

Llegó la hora en que debíamos dejar para siempre aquella región aun hoy habitada por maoríes, y Mrs. Donnelly, habiendo conocido mi natural simpatía hacia su raza, me regaló una especie de amuleto ó piedra verde que ella usaba como dije de la cadena del reloj, un Diccionario inglés-maorí y un libro de oraciones, cuya dedicatoria, escrita de su puño y letra, dice así: «*Ki a Kapene Fernando Villaamil ote maunas ote Painors NAUTILUS Hearchono-Arini Karauria no Tonore (Donnelly). Crissoge-Napier, July 18/93.—H. B. N. Z.*»

Debo decir que á los maoríes les llamaba mucho la atención ver que los

españoles leíamos correctamente sus escritos, debido á que todas las letras y sílabas se pronuncian del mismo modo en ambas lenguas, si bien ellos carecen de algunas consonantes y usan un sonido gangoso en la pronunciación de dos de éstas.

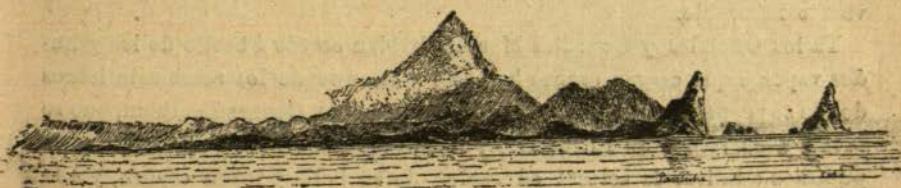
Á la estación de Hastings vino toda la familia á despedirnos, y allí supe que no era broma lo que me habían dicho respecto al modo de saludarse entre sí los maories, restregándose las narices.

Con la puntualidad de un expreso europeo llegó el tren, donde montamos después de estrechar las manos de aquellas personas que nos habían tratado con tanto cariño.

—;Adiós, hasta la vista! —Y aun no extinguido en los aires el *Good bye* con que nos despedían, ya nos hallábamos atravesando aquella inmensa alfombra verde matizada por puntos blancos, que tal semejaban las praderas, en las que había esparcidos infinitas ovejas y carneros, blancos todos, como el copo de la nieve.

¡Cuán diferente lo que veíamos aquí á todo lo que yo conocí en Australia! La población resulta más diseminada ó mejor repartida en toda la isla; el suelo y clima son muy parecidos al Norte de nuestra España, y por doquiera corre el tren se ven indicios de que la civilización empieza á imponer sus adelantos de un modo incontrastable. Lo que ayér era monte virgen, completa selva, se vé hoy, en parte, quemado, y sobre las cenizas, sembrada por arado moderno, la semilla que más conviene á la calidat del terreno y fin del cultivador.

Volvemos á atravesar la isla por el mismo desfiladero que tanto llamó mi atención, y llegamos á la costa occidental; pero ya no á tiempo para



Monte Egmont.

ir á New Plymouth y contemplar el monte Egmont, cuyas faldas, que representan una superficie inmensa, son terreno apropiado para pastos inmejorables.

Ya en Wellington, me hallé entre dos compromisos que no pude orientar, á pesar de mis buenos propósitos.

Las invitaciones se multiplicaban por momentos; y nuestro Cónsul en Christchurch me escribía y telegrafiaba, manifestándome sus legítimos deseos y los de aquellos habitantes, de que estuviese allí en un día determinado.

Estiré cuento pude el tiempo, ó, mejor dicho, aprovechamos los pocos días que podíamos estar en Wellington, en acudir á todas partes donde éramos invitados, para lo cual nos repartíamos como pan bendito, menos en las ocasiones solemnes, como fué, por ejemplo, el recibimiento que hubo que hacer á lord Glasgow y familia cuando vinieron á bordo.

Aquella tarde, con su correspondiente noche, fué invertida, en primer término, en obsequiar á tan nobles como cariñosos visitantes, que al parecer se sintieron halagados por nuestro buen deseo, sin duda más que por el valor de las atenciones.

Las dos notas salientes de aquella tarde fueron los elogios de lady Glasgow al chocolate á la española, que se le sirvió por duplicado, y la satisfacción que manifestó el Gobernador general al oír nuestra clásica gaita gallega, tocada de modo inimitable por un marinero de á bordo.

Un baile espléndido, con todo el carácter del rigor oficial, y una ó dos reuniones de anochecida, de esas que ya en España se conocen por el título de *Five o'clock*, fueron los últimos halagos que lady Glasgow proporcionó á los Guardias Marinas de la *Nautilus*, á quienes ella miraba con singular predilección como compañeros de su hijo.

Era preciso salir, y el mejor medio que se me ocurrió para zanjar dificultades fué anunciar la partida para el primer momento en que reinase viento favorable.

Ya los Oficiales y Guardias Marinas habían estado á bordo de los grandes vapores que cargan carnes heladas, y en uno de los establecimientos donde se preparan éstas, gracias á la bondad de Mr. George Beetham, que se prestó á servirnos de introductor, llevándonos después á su casa, donde pudimos admirar la selecta educación de su bella y joven esposa, y á la vez los múltiples objetos curiosos, que revelaban la riqueza de este caballero y su afición por aglomerar cuanto interesar puede á quien ame el arte en sus distintas manifestaciones.

El sábado 22, después de comer con Mr. Quick y su familia, fuimos á un baile dado en obsequio nuestro por la señora Gore, madre de tres niñas, quizás de las más hermosas que hay en esta capital (y eso que son mu-

chas las que así pueden llamarse en Wellington), y allí, en aquella casa, donde telegrafaban con espejos á los amigos de á bordo, pasé una noche muy agradable, viendo prodigios de habilidad ejecutados por un racimo de señoritas, á cuál más encantadora.

Llegó la hora de dispersión, y con ella el compromiso de acompañar por aquellos vericuetos á varias de las señoras y señoritas que volvían á sus casas. Comprendiendo que no era de mi agrado subir más de lo que hasta allí había subido, Miss Quick me eligió por compañero, puesto que su casa era camino para el muelle. ¡Que Dios se lo pague, y que ella y sus padres me perdonen la mala pasada que les jugué dejándolos esperándome para discutir al día siguiente la colisión habida entre el *Camperdown* y el *Victoria*!

Con alevosía y premeditación hice esta jugada, porque saliendo del baile, me cercioré que el viento había cambiado y soplaban en dirección conveniente para ir al Sur, que era el puerto de destino.

En el muelle hallé á Mr. Donnelly, que, con su señora, había llegado pocas horas antes con objeto de ver á la hija que adoraban, y que recibía educación en un colegio de la capital. Aquél me citó para el día siguiente, suponiendo que no tendría valor para salir del puerto sin ir á darles la bienvenida; sin contar con que el deber, el pícaro deber, se sobreponer á todo en determinados casos.

Á las once de la mañana del día siguiente, cuando los buenos cristianos de aquella capital volvían de sus respectivas iglesias, debieron ver, con sorpresa, que la *Nautilus*, sin ayuda de remolcador, cazaba sus velas, y como paloma que huye del gavilán, desaparecía del puerto sin decir adiós ni aun á las de los espejos, que ese día habían cambiado de aparato, haciendo uso de sábana ó mantel.

Las picardías que dirían de mí todas aquellas personas que tenían interés en que se retardase la salida, las sé de memoria, y las perdonó todas, como ellas deben otorgarme su perdón, porque la suerte, en forma de viento contrario á la derrota, se encargó de castigarme.



Sólo unas horas nos duró el Norte, pues en cuanto rebasamos el cabo Campbell, que limita el estrecho de Cook por su parte oriental, tuvimos que virar y revirar muchas veces, antes de poder aproximarnos á la Peñínsula de Banks, donde está situado Port-Lyttelton, puerto correspondiente á la capital de Canterbury, ó sea á Christchurch.





## CAPÍTULO XVIII.

Los antípodas del Ferrol.—Alpes neozelandeses.—Lagos, fiords y glaciares.—Viaje recomendable.—Flora y fauna.—Presagio maori.



UN cuando Christchurch no tuviese otro título para ser visitada por la dotación de la *Nautilus* que ser el punto de nuestro planeta opuesto al puerto en que se organizó y de donde partió esta expedición, sería suficiente para llegar hasta él y tener, como tuvimos, la cumplida satisfacción de enviar un telegrama á nuestra Reina en su cumpleaños, felicitándola desde los antípodas.

A nadie como á los ferrolanos interesará conocer lo que es Christchurch, y de qué modo fueron tratados allí gallegos y no gallegos; pero antes de emprender tal trabajo, bueno será que haga una descripción de esta segunda isla, que, perteneciendo á Nueva Zelanda, como su hermana, tiene, no obstante, gran diferencia con aquélla, por las razones que se expresan á continuación.

Se extiende esta gran isla en una dirección casi de N. á S., y por lo tanto, dado su tamaño de 500 millas de largo, es consiguiente la diferencia de clima con aquélla, hasta el extremo de sentirse en su parte meridional un frío propio del Norte de Escocia ó Noruega, mientras en el Norte de su hermana, ó sea en Auckland, se cosechan iguales frutas á las que los españoles exportamos de Andalucía.

La isla del Sur, que así la llamaré (puesto que no merecen la pena de

ser consideradas más que como insignificantes archipiélagos las que con el nombre de Stewart, Chatam, Auckland, Campbell, Antípodas, Bounty y Kermadec, forman parte de la colonia reconocida por Nueva Zelanda), es en su forma geológica sumamente parecida á la península escandinava, ó sea á la Suecia y Noruega de nuestro hemisferio.

Como un monstruo mitológico, especie de camello descomunal que, flotando en las aguas del Pacífico, quisiese asir con sus dientes la extremidad Sur de la otra isla, inclinando su espina dorsal hacia Occidente, así representaría yo la forma orográfica de esta isla, en la que corre de S. á N. una inmensa cordillera, conocida hoy por los Alpes neozelandeses, cuyas faldas, en la parte occidental, son tan pendientes y escarpadas, que al enterrarse en la mar, forman múltiples golfos ó *fjords*. En cambio, en la parte oriental, más suaves los declives de toda la cordillera, dejan una porción de terrenos, cubiertos en gran parte por lagos y ríos, que presentan magnífico aspecto; por lo cual la vida y riqueza se desarrollan casi en su totalidad en esta costa de la isla.

Buena ocasión se me presentaba para disertar un poco sobre los lagos y golfos que los deshielos de dicha cordillera producen en este país; pero mis conocimientos geológicos me aconsejan no meterme en honduras, que tanto equivaldría el empeño de querer razonar sobre la formación lacustre de la parte oriental de la isla y la de las *sounds* ó *fjords*, que así se llaman en todos los países civilizados, menos en España, donde los hemos bautizado con el nombre de *fioro*, sin duda por no parecernos bien clasificarlos de estrechos golfos ó calas, que, después de todo, no son otra cosa las quebradas ó los valles por los que corren glaciares ó hielos derretidos al bajar de las montañas para llegar á la mar.

Que estos *fjords* se hallen en la parte occidental y lo más al S. posible, lo conceptúo consecuencia lógica de los vientos y nieves propios de aquella región, pues otro tanto sucede en las costas de Noruega y proximidades del Cabo de Hornos.

En cambio, no me explico satisfactoriamente, si no traigo en mi auxilio una sacudida plutónica, la formación de los lagos que, siguiendo una dirección paralela á la falda de estos Alpes, tienen una profundidad por término medio de 1.200 pies, y una extensión tal, que alcanza en alguno de ellos á 132 millas cuadradas, como el Wakatipu, Anan, Manapouri, Pukaki y otros de menor tamaño, cuyo número se cree no sea menor de 60.

Parece ser que los lagos y montañas, cubiertas en gran parte de hielos y nieves, ocupan una tercera parte de la extensión de la isla, quedando como terreno útil para la agricultura y pastoreo 40.000 millas cuadradas.

Dicho esto, fácil es comprender que la parte dedicada actualmente al cultivo es aquella que se extiende entre la costa oriental y los lagos, bastante alta y fertilizada por los muchos ríos que desde las montañas vienen á la mar; siendo consecuencia de esto que las principales poblaciones, y aun los puertos de importancia, se hallen en esta parte de la isla, porque la explotación de minas verificada fuera de esta zona no ha logrado tomar tanto incremento como para crear pueblos de consideración en lo que pudiéramos llamar parte montuosa.

Nelson, Christchurch, Dunedin é Invercagill son poblaciones por donde se exporta la riqueza agrícola de la isla, y poseen, además de la facilidad de comunicaciones que concede la mar á sus respectivos puertos, la que ofrece la ya casi completa red de ferrocarriles.

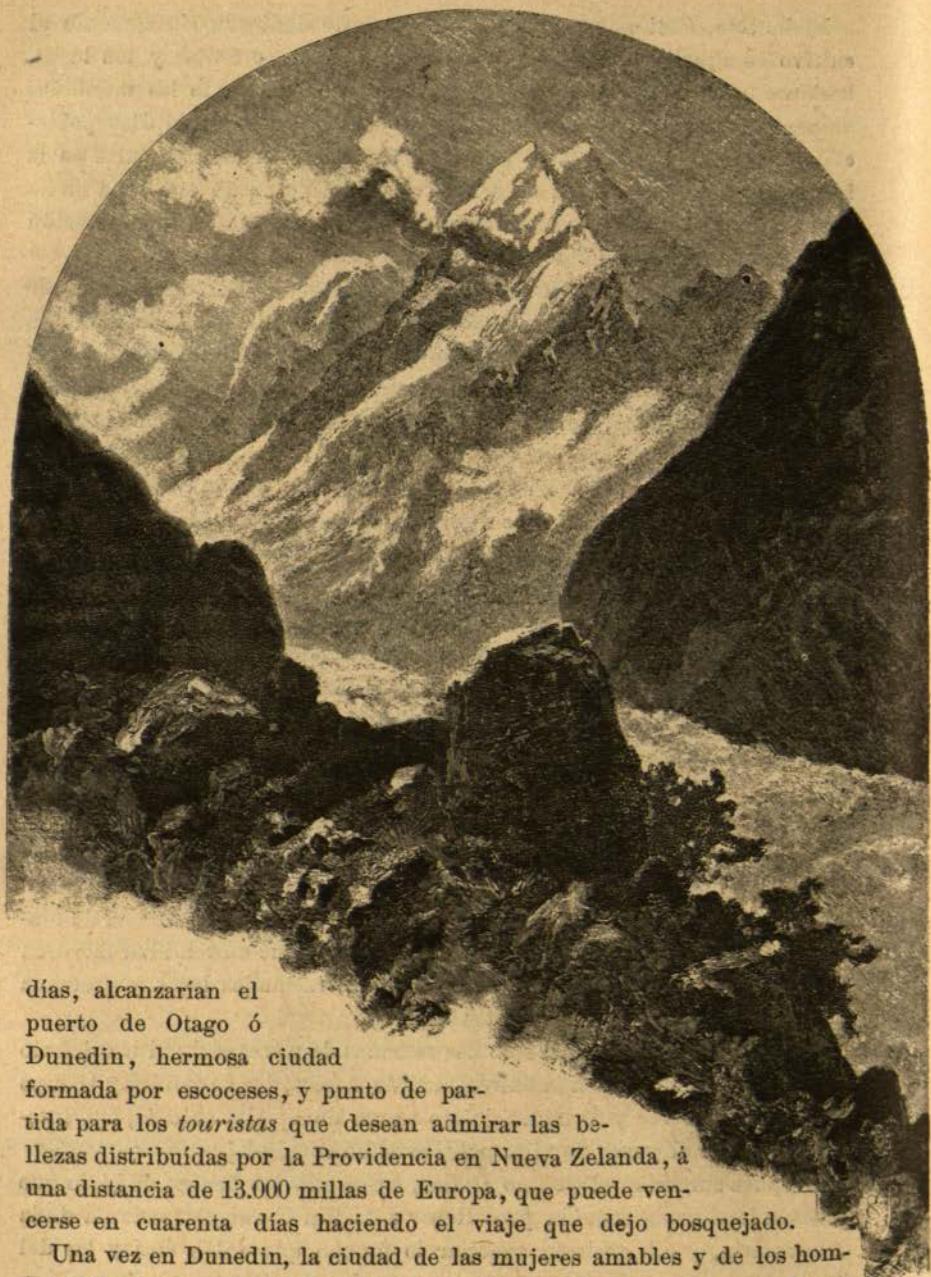
West Port, Hokika, puertos de medianas condiciones en la costa O., empiezan á desarrollarse por estar situados en la región carbonifera, sucediendo algo análogo á Kinston y Queenstoun, que tomarán proporciones y vida si las minas argentíferas, que se explotan al S. desde hace algunos años, dan mejores resultados que hasta el presente.

Si algún valor tuviesen mis opiniones, me permitiría aconsejar á todos aquellos españoles que se sienten aburridos por la monotonía que ofrece la vida á todo el que cuenta con renta sobrada para cubrir sus gastos, que hiciesen un viaje hasta nuestros antípodas para contemplar algo que no puede verse en Europa; les recomendaría que fuesen á un puerto de Inglaterra, y tomasen allí uno de esos magníficos vapores trasatlánticos, por ejemplo, el *Ruahine*, que, además de poder cargar en sus bodegas frigoríficas 70.000 carneros, tiene espacio y ofrece comodidades para llevar un gran número de pasajeros, haciendo vida igual á la que se hace en el mejor hotel flotante.

En muy pocos días, casi en horas, se verían trasladados á la isla de Madera, y muy poco después á las Canarias, puntos que en realidad merecen ser conocidos por quien pueda permitirse determinados lujos y pretenda pasar por persona de sólida ilustración.

De estas islas pasarían en sólo dos semanas de navegación al hemisferio Sur, y nada menos que á la extremidad de África, donde tendrían tiempo suficiente para ver y formarse juicio acerca de aquella colonia, tan interesante desde el punto de vista político como comercial.

Después surcarían el Océano Índico, costeando los bancos de hielo que señalan la derrota seguida para llegar á la isla Tasmania, colonia de la Australasia, y allí podrían apreciar lo mucho que valen ésta y las del continente; y después, con sólo recorrer 1.000 millas, es decir, en tres



días, alcanzarian el puerto de Otago ó Dunedin, hermosa ciudad formada por escoceses, y punto de partida para los *touristas* que desean admirar las bellezas distribuídas por la Providencia en Nueva Zelanda, á una distancia de 13.000 millas de Europa, que puede verse en cuarenta días haciendo el viaje que dejo bosquejado.

Una vez en Dunedin, la ciudad de las mujeres amables y de los hombres laboriosos, hallará el viajero todos los medios precisos para llegar

hasta el Hermitage, punto ya enclavado entre los Alpes, y desde el cual podrá contemplar á completa satisfacción el glaciar más grande del mundo, ó sea ese inmenso río helado que corre por la falda del Monte Cook en una extensión de 19 kilómetros de largo por 3 de ancho.

Y bien merece cualquier sacrificio (si sacrificio es para el hombre rico el gasto de unas cuantas pesetas y cuarenta días de cómoda vida á bordo) poder mirar frente á frente una cordillera de montes, á la cual los maories en su lenguaje llamaban «Barrena del Cielo», porque muy por encima del límite señalado á las nieves perpetuas se levanta la blanca y aguda cumbre que los ingleses dedicaron á conmemorar el nombre del más intrépido navegante del pasado siglo.

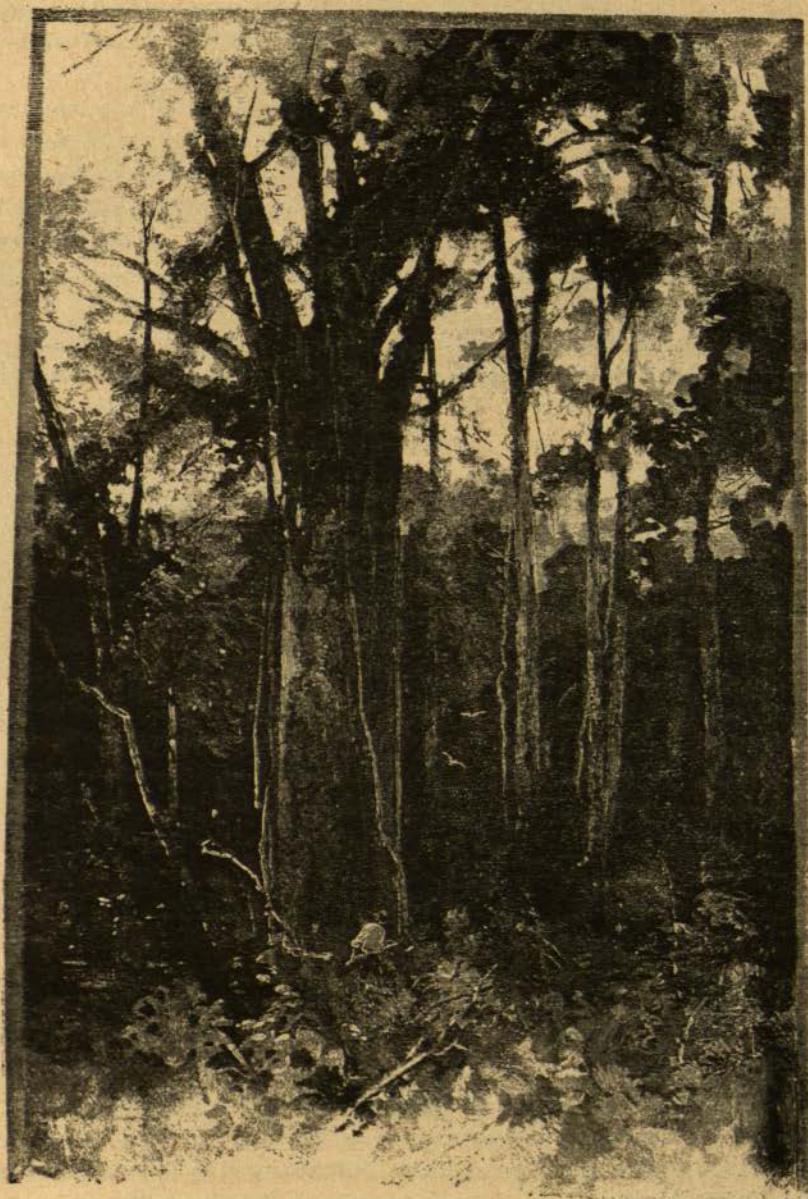
De suponer es que, después de la emoción sentida por escena tan grandiosa, se hallará con ánimos para continuar el itinerario señalado á los simples amantes de la Naturaleza; por lo cual, le recomendaría fuese, sin perder más tiempo que el preciso para el descanso, á recorrer las orillas del lago Wakatipu, cuya profundidad de 500 metros le obligará á meditar un poco acerca de la razón de tal depósito de agua en aquellos sitios, y en forma tan original.

Con la avidez propia del que en poco tiempo quiere ver lo más posible, nos imaginamos á nuestro *tourista* dejando dicho lago para pasar al Te Anau, de mayores proporciones. Y una vez á orillas de éste, ¿cómo dejar de ver la superficie de las aguas contenidas en el lago Manapuri, donde se reflejan las obscuras faldas de los montes inmediatos, dándole un color tan sombrío, que despertó siempre terror en los fanáticos maories, los cuales lo llamaron «Lago de la melancolía»?

Si yo fuese hombre de fortuna y pensase como pienso hoy, ¡cómo no detenerme en Nueva Zelanda un mes, dejando salir al *Ruahine* para continuar mi viaje á Europa en el vapor siguiente!

En un mes bien distribuído puede visitarse todo lo interesante de esta colonia y una gran parte de Australia; pero yo recomendaría á todo visitante que, después de contemplar la selva abrupta, ó sea los lagos, glaciares y *fjords*, que no tienen rival en el mundo conocido, recorriese por medio de pequeñas excursiones, sin separarse más que unas cuantas millas de las capitales, aquellos parajes que proporcionan ocasión para estudiar, siquiera sea como mero aficionado, las rarezas y caprichos de la flora y fauna de nuestros antípodas.

Fácil sería ponerse en contacto con los buscadores de la goma ó resina del *Kauri*, y ver con asombro que en una isla del Sur, donde no hay ni hubo al parecer estos árboles, se encuentran en estado fósil grandes blo-



BOSQUE DE KAURIS.

ques de materia, tan precisa hoy para la confección de barnices y otras aplicaciones.

Vería la flora típica de las islas, que no por estar á mil millas de Australia tiene nada de común con la de aquel continente, lo cual salta á la vista desde el momento en que el eucaliptus y la acacia, tan comunes en los bosques australianos, no se conocen en Nueva Zelanda, y son sustituidos por gran cantidad de pinos y helechos arbóreos, que por sí solos constituyen una variedad digna de toda admiración.

En flores realmente indígenas, vería algunas muy notables, que podría distinguir si antes tenía la suerte de hallar á mano la obra escrita por Mr. and Mrs. E. H. Featon sobre la floricultura del país, que, sin exageración, es un monumento erigido por la ciencia á un pueblo tan joven.

En cambio la fauna le haría extrañar la falta absoluta de cuadrúpedos, reptiles, tortugas y peces, á excepción de una clase de anguila y trucha, conocida también en la América del Sur, y le presentaría como curiosidad la especie de oruga en que nace un garbanzo que crece al aire libre no bien queda adherida aquélla al tronco de un árbol.

Mas, si en ciertos géneros es pobre la fauna de esta colonia, en volátiles presenta muchas especies, y algunas de ellas exclusivamente propias de la región, como el famoso *kiwi*, pájaro del tamaño de una gallina, sin alas ni cola, con la particularidad de estar cubierto de pelo en vez de pluma, lo cual contribuye en gran manera á su extinción, porque no puede defenderse de los perros.

No siéndole fácil cazar ni ver el gigante *moa*, especie de avestruz revestido, al decir de los maories, de ostentoso plumaje, tendría que contentarse el viajero con hacer consideraciones acerca del tamaño de tal ave, viendo en los museos sus esqueletos, algunos de los cuales alcanzan proporciones colosales, puesto que tienen una altura de tres metros.

En cambio, vivos y en grandes bandadas, podría contemplar la especie de loro llamado *nestor notabilis*, que ha dado lugar, por su cambio de costumbres, á estudios muy interesantes por parte de los naturalistas.

Pájaro que vivió y vive en las faldas de los Alpes zelandeses, no mostró instintos carnívoros hasta que la colonización puso á su alcance mansos corderos, en los cuales hacen hoy grandes destrozos, atacándolos hasta poder alimentarse de su carne y sangre.

Como si el colono inglés quisiese cambiar el aspecto de estas islas, ha



Kiwi.

contribuído á extinguir la mayor parte de los géneros y especies de la fauna y flora indígenas, sustituyéndolos por otros que, en honor á la verdad, se han aclimatado en términos tales, que muy luego será este país la Inglaterra del Sur, sin su triste y nebuloso clima, lo cual mueve el ánimo de los maories existentes á decir: «Nuestros animales han huído ante los que vinieron de Europa, y nosotros mismos seremos muy pronto reemplazados por los pakekas» (colonos blancos).

Y esto será un hecho, como lo será la fertilidad y riqueza de unas islas que, aparte las grandes condiciones de clima para la agricultura y desarrollo de animales útiles al comercio, tienen en su seno minerales riquísimos y de fácil explotación, como lo demuestran los 47 millones de libras esterlinas, valor del oro expedido á Europa en pocos años, y la producción anual de un millón, que siguen dando las minas que hoy trabajan.

Hecha esta breve reseña de la isla del Sur de Nueva Zelanda, volvamos al antiguo Port Cooper, hoy Lyttelton, donde se halla fondeada la *Nutilus* desde la mañana del día 25 de Julio.



Moa y kiwis.

## CAPÍTULO XIX.

Christchurch.—Don Francisco Arenas.—Una gaditana en los antípodas.—Conciertos y bailes.—La Cinderella y el club de los salvajes.—Regatas y reuniones á bordo.—Un Pic-nic.—¡Adiós, amigos!

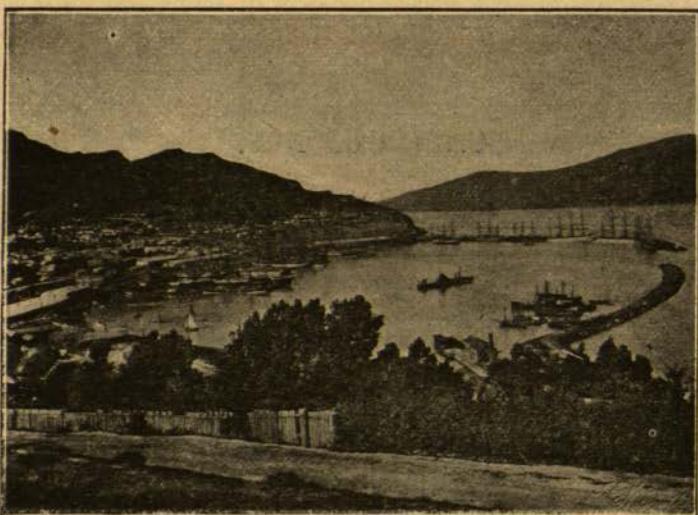


OBLACIÓN bautizada hace pocos años, el nombre de Christchurch, «Iglesia de Cristo», revela desde luego la tendencia religiosa de sus fundadores. Grande era la pretensión de los ingleses esparcidos en los antípodas al intentar que lugar tan hermoso fuera exclusivo para los que profesan una misma religión, cuando los que cambian con frecuencia de fe y de dogmas abundan tanto como la mala hierba.

Iglesia de Cristo llamaron á una ciudad que, con el tiempo, es decir, antes de medio siglo, había de contener como habitantes muchos, muchísimos enemigos de Jesucristo y su Iglesia; pero así y todo, Christchurch es hoy una capital que presume ser la más típica en costumbres inglesas, como su rival Dunedin lo es de las escocesas. Ambas están separadas de la mar, teniendo ésta á Otago y aquélla á Lyttelton por puertos donde realizan su movimiento comercial.

Bastante parecido al de Ferrol es su puerto antípoda, quizás por estar reñido con el significado de opuesto, porque extremos opuestos son los del diámetro que, atravesando la tierra desde Ferrol, por ejemplo, encuentra la superficie de nuestro planeta en otro punto que los geógrafos llaman antípoda, y corresponde en este caso á Lyttelton.

Muy bueno es, sin duda, el puerto donde, según opinión de los gallegos, establecieron los españoles el primer arsenal de España; pero no es peor el que los ingleses eligieron para dar salida y entrada á cuanto requiere el distrito de Canterbury, gastando unos cuantos millones en mejo-



Puerto de Lyttelton.

arlo, con la construcción de un puerto artificial dentro de otro natural, desde el cual los buques de toda especie desafían los peligros que los tempestuosos vientos producen en aquella costa, igual que en las del Cantábrico.

Amarrada en una dársena, muy cerca de la estación del ferrocarril, y con un almacén á su disposición, estuvo la *Nutilus* en Lyttelton, más tiempo del preciso para una visita, pero ni un día más de los que necesitó para que un panadero de Christchurch garantizase la perfecta conservación á bordo del pan ó galleta, que, confeccionado y ventilado allí, dió luego un resultado inmejorable.

Ocho meses después se comía á bordo aquel pan, almacenado en pañol, sin ningún otro envase, con preferencia al adquirido posteriormente y pagado más caro. ¡Honor, pues, al galletero antípoda, que tardó en asegurar que la mercancía estaba en condiciones de resistir la humedad de á bordo, pero cuyas palabra y garantía se cumplieron con creces!

Dicho esto, para evitar sospechas respecto al demasiado tiempo que permanecimos en Lyttelton, veamos si logro dar una idea del recibimiento que anticipadamente me había anunciado nuestro Vicecónsul allí, primer español que, investido con el carácter oficial para representar nuestra patria en países tan extraños, hallábamos en nuestro viaje.

Momentos después de estar el buque en el sitio ó amarradero que previamente se le había destinado, encontrábbase á bordo D. Francisco Arenas con su familia, demostrando así que no querían perder un momento para gozar de la satisfacción de verse entre españoles, convenciéndome muy luego del entrañable amor que en este buen ciudadano se había desarrollado hacia la madre patria, que casi no conocía más que por referencias. Sus muchas amistades en la capital, y su carácter excesivamente bondadoso y emprendedor, le ayudaron en esta ocasión para realizar sus propósitos en favor de una recepción excepcional hecha á la *Nautilus*.

Al día siguiente por la mañana, más de doscientas personas, presididas por el Sr. Arenas, saltaron á bordo desde un vapor que se arrimó á nuestro costado, viéndome en la necesidad de recibir, uno á uno, á cuantos por su riqueza ó merecimientos figuraran entre los habitantes de Christchurch y Lyttelton.

Vanlos fueron los trabajos previos que se habían hecho á bordo para preparar sitio á los que así nos daban cordial bienvenida. Ambas cámaras eran una masa compacta de carne humana, en la que se hacía imposible distinguir al comerciante rico del humilde sacerdote; pero puedo asegurar que ninguno salió de á bordo sin probar el legítimo Jerez amontillado y los cigarros, no menos auténticos, de la ponderada Vuelta de Abajo.

Como era consiguiente, dada la costumbre inglesa, hubo varios brindis, que, en boca de los Alcaldes de ambas ciudades, expresaban poco más ó menos lo siguiente: «Espanoles: Por primera vez un buque de vuestra histórica nación llega á este joven país, donde todos ansiamos estrechar y formar amistades. Bienvenidos, y ¡ojalá encontreis entre nosotros satisfacciones que logren haceros olvidar los trabajos que habéis pasado para llegar aquí!»

Nuestro Cónsul, que tenía la debilidad de los discursos, aprovechó tan buena ocasión para contestar á todos, uno por uno, como si se tratase de saludos al cañón.

El deber de algunos de los visitantes fué causa de iniciarse la disolución de aquella reunión, que había tomado el carácter de un *meeting*.

Ofrecimientos, tarjetas y apretones de manos precedían al trasbordo de las Comisiones, compuestas en su totalidad de hombres respetables, que

habían dejado sus negocios durante toda una mañana para dar prueba de simpatía singular hacia nuestro Cónsul y el país que representaba.

Cuando vi desatracado del costado el vapor cargado con nuestros casi amigos, supe que en la cámara habían quedado unos cuantos visitantes, dispuestos á llevar á tierra á los Oficiales después de beber y comer con ellos.

Entre aquéllos estaban los Sres. Gunderssen y Hart, director éste del periódico más importante de Christchurch, y ¡quién lo diría! casado aquél con una gaditana que ardía en deseos de ver y tratar á sus compatriotas, sobre todo si entre ellos existía, como había felizmente, más de un hijo de la bella Cádiz.

Una andaluza en tierra de maories era la realidad de aquellas escenas que nos habían regocijado en la popular zarzuela *Los Sobrinos del Capitán Grant*.

Pocos pudimos resistir á la tentación de la galante oferta que Mr. Gunderssen nos hacía para ir aquella misma noche á su casa, donde, aunque convaleciente de leve enfermedad, aguardaba con ansia la hoy *very clever* Mrs. Gunderssen, pues de *clever* gozaba fama entre los ingleses, la que en pintura y ornamentación hacia honor á la Academia de Bellas Artes de Cádiz.

El Cónsul, conocido en Christchurch por Mr. Arenas; la *clever* gaditana, ó sea Mrs. Gunderssen, y el periodista, fueron tres manantiales inagotables, donde tomamos noticias respecto al pasado, presente y futuro de la sociedad que íbamos á frecuentar, y claro es que, de no aplicar correcciones importantes, según el origen de la noticia, resultaba completa disparidad; pues lo que para Mr. Arenas era portento de elegancia y buen tono, la andaluza lo calificaba de cursi y algo peor, mientras que el periodista, indulgente ó indiferente, oía, callaba y reía, tomando tal vez apuntes para artículos filosófico-sociales.

—Llegar y besar el santo—decíamos todos, al vernos la primera noche que íbamos á Christchurch invitados á un concierto en el que tomaban parte numerosas señoritas que lucían por primera vez ante españoles sus habilidades, tocando distintos instrumentos y cantando cual ruisenores propios de tan hermoso país.

Nuestra entrada en aquel salón de proporciones colosales produjo el efecto de ansiedad que era consiguiente, en particular entre las jóvenes, que, muy cerca de nuestros asientos, estaban encaramadas en una especie de anfiteatro, levantado sobre un tablado parecido al escenario de un teatro.

Aplaudimos con todo el entusiasmo que la urbanidad exige, y el director de aquel concierto vió comprometida su fuerza moral, á causa de que las cantantes prestaban más atención á los forasteros que al papel que tenían entre manos. Sin duda no se explicaban satisfactoriamente aquellas señoritas que hombres á quienes veían por primera vez, cruzasen con ellas miradas insinuantes, guiños, sonrisas y muestras de aprobación. Seguramente dirían entre sí:

—¡Qué atrevidos españoles! ¡Qué lástima que no podamos tratarlos para satisfacer nuestra curiosidad!

En uno de esos intermedios silenciosos, que en aquel concierto sólo se aprovechaban para cambiar artistas, oyó nuestro Cónsul que uno de los que estaban á su lado exclamaba entre dientes, después de contemplar á las jóvenes que sonreían en el escenario:

—Hoy nos toca miraros; mañana nos tocará palparos.

Á lo cual replicó lleno de asombro y con acento de reconvención:

—¿Cómo palpar! ¡Aquí no se palpa á nadie!

Fué esto objeto de la chacota correspondiente, después de explicar á nuestro Cónsul lo inofensivo de la frase, puesto que se refería al acto de tocar, coger ó agarrar, para bailar con ellas al día siguiente.

Poco tiempo después terminaba el concierto, y cuando españoles é ingleses nos entreteníamos en preservarnos contra un catarro, abrigándonos con las prendas destinadas á este fin, vi con sorpresa que nuestro Cónsul, poseído del diabólico afán de pronunciar discursos, se había encaramado en el escenario y gritaba con toda la fuerza de sus pulmones:

—*Ladies and gentlemen.*

En aquel momento hubiera deseado que un cráter de los que suelen abrirse en estas islas nos tragase á todos; tal es mi horror á las exhibiciones propias y extrañas. Pero no hubo remedio: unos en pie y otros á medio sentarse, oímos el *speech* de Mr. Arenas, más largo que sermón de Cuaresma, si bien en resumen expresaba su agradecimiento y el nuestro por la atención que aquel concierto implicaba.

Al bajar del escenario, sin duda turbado por la emoción que es propia en algunos oradores, el ya anciano Arenas cayó de espaldas tan violentamente, que pudo costarle, si no la vida, el curarse para siempre del afán que sentía por hablar en público; pero, felizmente, al otro día pudo acompañarme en el penoso calvario que debía sufrir devolviendo visitas á los muchos que habían ido á darnos la bienvenida.

Era preciso á este fin adoptar un criterio práctico, y así lo hicimos, decidiendo visitar á los Presidentes de las Sociedades ó Compañías más im-

portantes, y á los Alcaldes de Lyttelton y Christchurch, como representantes de la masa total de sus respectivos pueblos, porque al jaleo que esto producía había que añadir el que me esperaba aquella misma noche, asistiendo sin excusa de ningún género al baile que por suscripción pública se daba en honor de la dotación de la *Nautilus*.

Para este agasajo había dedicado Mr. Arenas sus esfuerzos, ayudado, sin duda, por sus numerosos amigos; y semejante baile constituirá por muchos años el acontecimiento más notable de aquella capital.

El pueblo entero, sin distinción de clases, había prestado su cooperación para que resultase, como resultó, una verdadera demostración de simpatía hacia los españoles, y muy en particular una prueba del afecto con que distinguían á nuestro representante allí.

*Full dress-Grand tenu*, ó traje de etiqueta, era el requisito indispensable para contribuyentes y invitados, lo cual exigía de nosotros entrar en el baile en corporación presidida por nuestro Cónsul. Éste, que al parecer aun no sentía en toda su plenitud los efectos de la caída de marras, preparó nuestra entrada con todo aparato, disponiendo que se nos anunciase á la concurrencia, tan numerosa como impaciente.

Mi primera sorpresa la tuve al ver los honores que nos hacía una nutrida guardia militar, detrás de la cual se hallaba el Alcalde revestido con su traje oficial y acompañado de una comisión de caballeros á cual más distinguidos por su trato y por la posición social que ocupaban entre sus conciudadanos.

Saludamos á la guardia, al Alcalde y compañeros de comisión, y entramos en aquel salón, parecido á un templo transformado, y revestido con atributos alegóricos á la fiesta que allí iba á celebrarse en obsequio nuestro.

No recuerdo si durante nuestro paseo á lo largo de aquel local, que me pareció competir en proporciones con el del Palacio de cristal de Londres, la orquesta tocaba la marcha real española ó la inglesa; lo que sé es que me sentía emocionado por las miradas insistentes que en aquellos momentos nos lanzaban las muchas señoritas que nos esperaban allí.

No cabía duda, la fiesta demostraba bien claramente que era en obsequio á España. Donde quiera que uno mirase veía los colores rojo y amarillo, que reemplazan hoy al morado pendón de Castilla. De los abanicos de muchas jóvenes colgaban lazos de cintas de igual color; y en las paredes había trofeos, donde abundaba nuestra bandera entrelazada con la de Inglaterra y las de sus colonias de la Australasia; y para hacer más expre-

sivo el deseo de estrechar amistad con los españoles, hasta la señora del Alcalde, con quien bailé el rigodón de honor, llevaba un guante rojo y otro amarillo.

Hacía sesenta horas que estábamos entre los verdaderos antípodas del Ferrol, y yo no había descansado un momento, lo cual no fué óbice para que tuviese que bailar seis rigodones más, sin otra tregua ni reposo que el tiempo empleado en cenar, pues los distintos miembros de la Comisión de aquella fiesta se creían autorizados para satisfacer, cuando menos, la pueril vanidad de alguna amiga que deseaba no irse á casa sin haber bailado con el héroe de aquella noche memorable para mí.

Muy de agradecer son esas y otras demostraciones que los marinos reciben como representantes de su país; pero ¡ay!, en determinados casos el sacrificio supera á toda abnegación. Bailar un vals y dos con intermedio de unos rigodones ó lanceros, es faena que puede desempeñar cualquier cristiano no muy viejo; pero un programa como los que usan en Australia para indicar el orden de piezas bailables, sólo lo resiste un atleta ó profesor de gimnasia, máxime si, como en aquella noche me sucedió á mí, le tocan por compañeras señoras que dan vueltas con más dificultad que un cabrestante desnivelado.

La cena fué espléndida, como preparada por nuestro Cónsul; hubo en ella su conato de discurso y una *plancha* monumental fundida y forjada por mi sola persona, al ofrecer un asiento desocupado al lado de mi pareja á un elegantísimo criado, que yo creí uno de tantos caballeros dedicados á llenar de atenciones á los que estábamos en la mesa.

¡Por fin!; á las tres de la mañana un tren especial nos condujo casi sanos de espíritu y cuerpo hasta el fondeadero donde estaba nuestro buque, después de haber adquirido, quién más, quién menos, una infinidad de conocimientos, que representaban visitas de tierra para á bordo y de á bordo para tierra, si bien éstas en menor escala.

La vanidad, germen sin duda de las distintas clases que empiezan á significarse en aquella sociedad moderna, fué causa de que, no bien terminado el baile de los ciudadanos, algunas distinguidísimas señoras ofrecieran en sus magníficas casas bailes y reuniones, que no intento describir en obsequio á la brevedad.

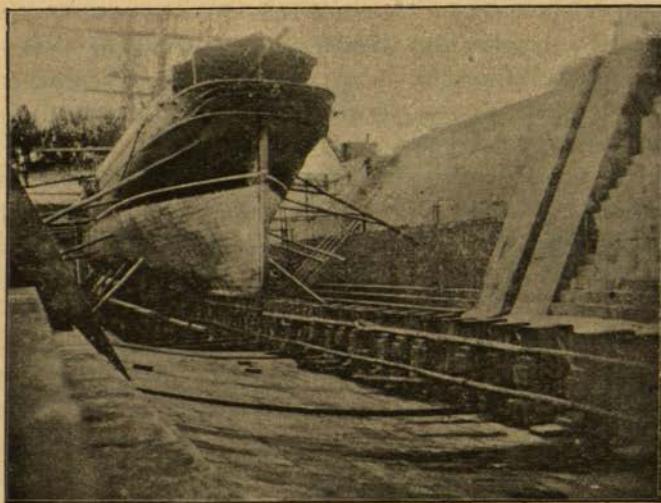
Lady Douglas, cuya morada frecuentamos con preferencia; las señoras de Carechoul Macdonall, Sedi y otras, reunieron en sus salones la crema de aquella población, tomando como pretexto nuestra permanencia en Nueva Zelanda.

Cada Sociedad, de las muchas que existen entre ingleses, dedicó ade-

más varias noches á proporcionarnos distracciones, siendo dignas de especial mención la compuesta de jóvenes, casi en su totalidad hebreas, y que lleva por título la *Cinderella*, en la cual tuvimos ocasión de bailar algunas veces sin ese rigor que impone la etiqueta, y gozar de una libertad desconocida en otras partes.

Y conste que, si no biombos, como había en las salas de descanso de la *Cinderella*, pude ver en la mayor parte de los bailes á donde asistimos sitios muy apropiados para que parejas amorosas descansasen de las fatigas propias de un vals, jurándose amor eterno, ó riñendo y reconviéndose por el sólo gusto de hacer las paces después.

Como niños mimados andábamos algunas noches en Christchurch; pues no bien cumplíamos con las exigencias de las hermosas jóvenes perte-



Buque en dique.

necientes á la *Cinderella*, nos atrapaban los salvajes, es decir, el club denominado de los Salvajes, que sin duda alguna merece preferente lugar entre los infinitos clubs que para fines raros existen en el mundo.

Los socios ó salvajes, que no eran maories ni vestían como tales, se reunían dos veces al mes para divertirse entre sí, sin intervención de persona alguna extraña á la sociedad. En obsequio nuestro, y como distin-

ción sin ejemplar, hubo dos ó tres reuniones sumamente agradables, y bien se comprenderá esto al saber que todo miembro ó socio salvaje tiene el ineludible deber de entretenér á los demás durante el tiempo que previamente se fija.

Conciertos, reuniones con música ó sin ella, exposición de vistas como la que nosotros apreciamos referentes á los Alpes neozelandeses, y otros atractivos mezclados con conversación amena y buenos tragos de *whiskey*, sirvieron de pretexto para pasar tres ó cuatro horas en pleno Club de Salvajes, del cual merecí ser miembro, previa entrega de un diploma, que conservo cuidadosamente, y dice así:



Los quince días que por término medio había decidido estar en cada puerto, se duplicaron en Lyttelton, y no porque allí se ofrecieran más atractivos que en ningún otro, sino porque la travesía que íbamos á emprender era de las que exigían serios preparativos, tanto en lo que se refiere á la seguridad del buque, como en lo perteneciente á los víveres.

La Junta del puerto me brindó con el dique por si quería limpiar los fondos, ofrecimiento que aproveché en cuanto el tiempo dió señales de estar tranquilo, siquiera no fuese más que por las horas precisas para mover

el buque hasta la parte opuesta del puerto, donde se hallaba aquél, pues recuerdo perfectamente que cuando se achicaba para dejarnos en seco, se desencadenó un temporal furioso, que puso á prueba los puntales que sostenían á la *Nautilus*.

Felizmente la obra viva ó parte sumergida del buque no requería más reparación que el reclavar unas cuantas planchas del forro y limpiar los fondos, todo lo cual se hizo en breve tiempo, aprovechando otro día medio tranquilo para volver al antiguo fondeadero.

Entre estas y otras cosas, pasaba el tiempo, y las amistades se multiplicaban, aumentando los compromisos de recibir y pagar visitas, que casi siempre se convertían en pequeños bailes ó convites, que ponían á prueba nuestra agilidad y fuerzas digestivas.

La parte céntrica de Christchurch, situada en las inmediaciones de la catedral, puede decirse que era el punto de cita elegido por la juventud española y colonial para concertar distintos paseos, que terminaban generalmente en los salones de *Freeman*, ó en los del famoso bazar D. I. C., sitios predilectos de las señoritas y señoritas para tomar té y dulces y conversar amigablemente si el caso lo requería así.

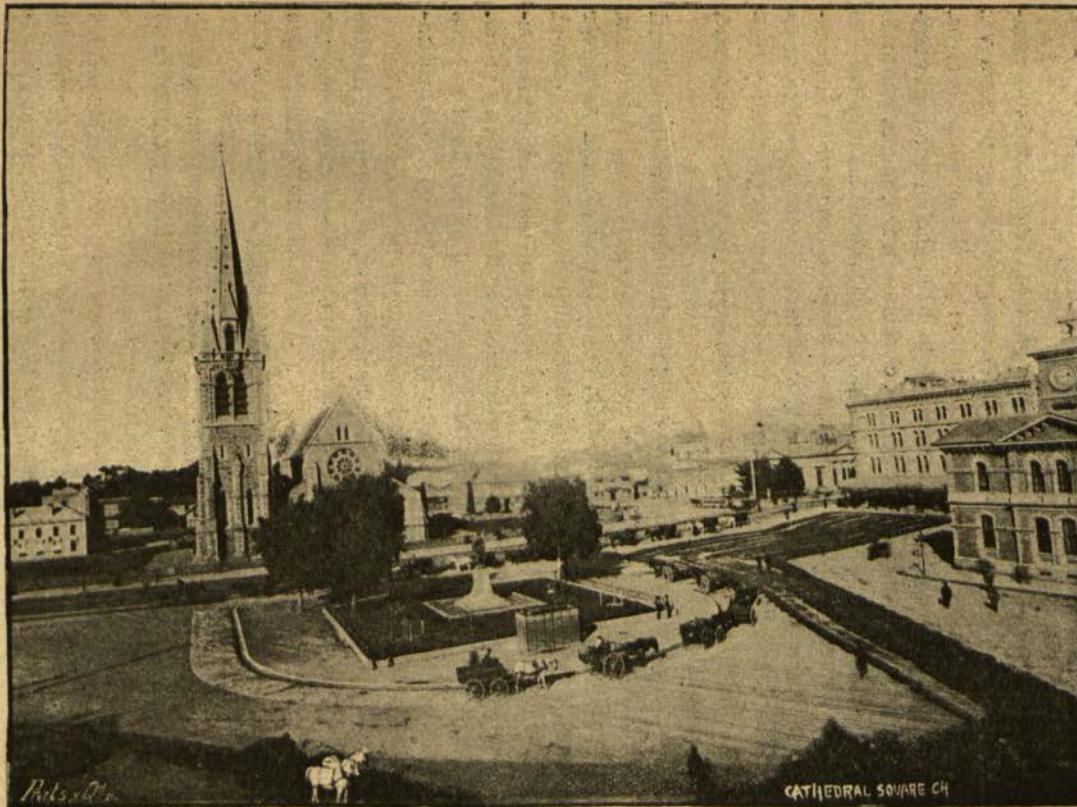
Éramos pocos y parió mi abuela; es decir, no había posibilidad de distribuir las horas disponibles para acudir á tanta fiesta como se nos proporcionaba, cuando llegaron las famosas carreras de caballos, con sus tres días y tres noches respectivas de igual ó parecido jaleo al que se arma en una capital de provincia en España cuando hay toros.

Con tal motivo vinieron desde Napier Mrs. Donnelly y sus dos sobrinas Gloria y Maud, de quienes me convertí en perenne acompañante, como justa recompensa á las atenciones de que les era deudor.

Si excelentes habían sido las carreras en Wellington, las que presentamos aquí no les fueron en zaga, si bien los caballos de Napier, vencedores en la capital, nos hicieron perder esta vez algo más de lo que habíamos ganado.

Antes de terminar esta ligera descripción de nuestra vida en los antípodas, deber mío es hacer mención de Mr. Weer, del tenor inglés de mejor voz que he conocido, y cuyo trato revelaba una excelente educación. Oyéndole á bordo, donde cantó muchas veces, me reconciliaba con la música inglesa, y hasta con la aspereza de su lenguaje aplicado al canto.

No conozco población alguna en que tan desarrollada esté la afición á la música como en Christchurch. Entre la sociedad de alto y mediano tono puele asegurarse que es muy rara la familia en la que no hay persona que no toque algún instrumento; hasta aquellos hombres que por sus cons-



Parks & Qtr.

CATHEDRAL SQUARE CH

VISTA DE CHRISTCHURCH.

tantes ocupaciones no deben tener tiempo que dedicar á tan sublime arte, suelen recordar con frecuencia lo aprendido en mejores años, y contribuir á que en cada casa haya un pequeño concierto en horas propias para tales expansiones.

Muy ajeno estaba yo de que Mr. Kinsey pudiese ofrecernos el rato agradabilísimo que pasamos una mañana en su casa, oyendo por primera vez la Serenata de Braga, interpretada hábilmente por él y su simpática hija.

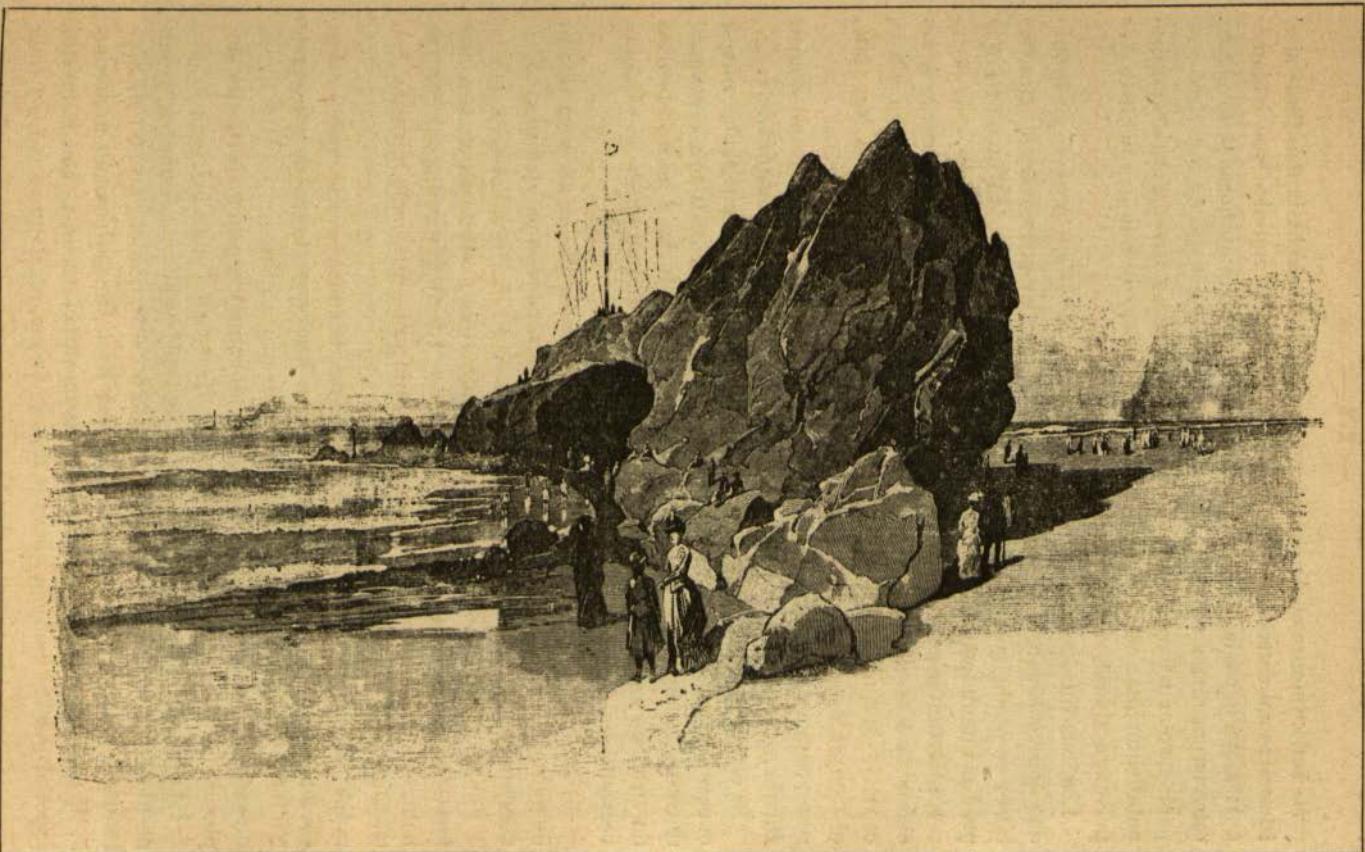
El mismo Mr. Arenas se había contagiado de la afición que por la música se siente en Nueva Zelanda, pues su casa era con frecuencia punto de reunión donde una estudiantina hacía que recordáramos las mejores que en España pude apreciar. El *banchio*, ese instrumento que yo creía peculiar de los chinos y *clowns*, así como la mandolina, forman parte de aquellas orquestas, mezclando su extraño sonido con el de las guitarras y bandurrias, sin que de tal combinación resulte, como yo me había figurado, un conjunto desagradable.

Y bueno es que conste que, aunque con resultados muy distintos, igual afición muestran estos colonos por el canto, siendo muy común que todos, chicos y grandes, en cualquier familia, enjarenen su canción al menor ruego, venga de donde viniere. No suele acompañarles la voz, el oído ni el gusto, pero cantan, y algunas veces forman un todo preferible al silencio, ó bien á toda conversación que no tenga un fin instructivo y moral. Esta afición, llevada á los templos, en algunos de los cuales he visto coros de mujeres y hombres revestidos con trajes especiales, da á toda solemnidad religiosa un ambiente sentimental, que commueve y edifica.

Antes de dejar el último puerto de la Australia, donde puede decirse que invernamos, no sólo por los muchos días que pasamos en él, sino por la crudeza del tiempo, propio de Julio y Agosto, era indispensable que hiciéramos alguna demostración de agradecimiento hacia quienes con tanta amabilidad nos habían recibido.

¿De qué medio podíamos valernos? No había más recurso que revocar mi propósito de no permitir fiestas á bordo, y ver la mejor manera de quedar bien, sin causar perjuicios morales ni materiales.

Á tal fin, se dispuso el buque en condiciones de poder recibir en dos días distintos á las muchas personas á quienes estábamos obligados; y sin dar á tales fiestas otro carácter que el de una reunión con música, resultaron satisfechos nuestros propósitos, y creo, sin jactancia, que igualmente sucedería á los invitados, dado el atractivo que presenta siempre toda fiesta celebrada á flote, sin duda más que por otra cosa, por el carácter típico de novedad.



SUMNER.

Se bailó durante cuatro horas, y se hubiese bailado hasta más tarde si el itinerario del ferrocarril no limitara los deseos de aquellos que debían ir á dormir á la capital. La cena ó comida, tanto en uno como en otro baile, estuvieron, si no tan bien, quizás mejor que aquella de que habíamos participado en tierra, debido en gran parte á que á bordo existían en despensa bastantes efectos procedentes de España, que fueron muy alabados por unanimidad.

Los más íntimos amigos veían llegar con verdadera pena el momento de separarnos para siempre; y deseando apurar los pocos días que nos restaban de permanencia en el puerto, hubo un diluvio de invitaciones, bajo pretexto de despedida.

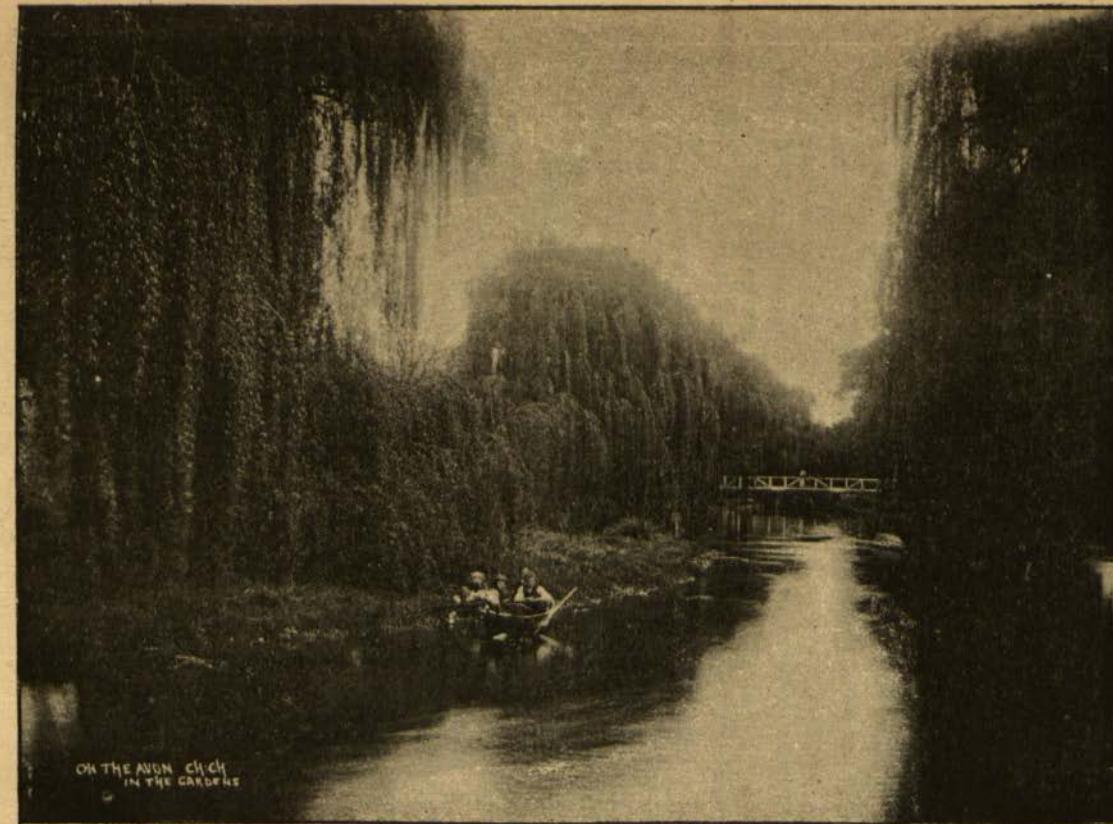
En Lyttelton, un gran baile dado por suscripción en obsequio á las clases de á bordo, que frecuentaban esta población con preferencia á la capital; en Sumner, hermoso pueblo de campo, donde vivía Mr. Cuff, el Cónsul americano, una espléndida *five o'clock*, y Mr. Arenas echó el resto, después de habernos dado una comida oficial, proporcionándonos un *Pic-nic*, gira ó día de campo, en un todo igual á los de nuestra tierra.

El campo, ¡oh el campo! ¡cuán apetecido y ansiado es por cuantos aman encerrados entre los moldes terribles de una ciudad! La libertad que produce un día de campo en los jóvenes que desean jurar y hacer protestas de su ciego amor, sólo es comparable con la que adquiere el pájaro al verse libre de su dorada jaula.

—¡Una y no más!—me decía el Cónsul, viendo que el arroz se pasaba de punto, sin que á nuestras voces contestasen aquellas parejas que habían desaparecido estudiando topografía práctica.

Por fin, llegó la hora de volver á casa, y vi con sorpresa que con más facilidad se acomodaban en el coche todos los de la partida que cuando habíamos montado en la capital, efecto, sin duda, de la mayor intimidad. Tres horas de viaje, de noche, y con treinta personas en un mismo carroaje, todos alegres y dispuestos á reir y cantar, constituye un cuadro cuyas escenas describió perfectamente Paúl de Kock en alguna de sus obras. Yo de mí sé decir que no veía el momento de llegar á la ciudad, temiendo fracasos de mayor cuantía, que afortunadamente no hubo que depilar.

Mi último día en Nueva Zelanda lo dediqué al jefe y fiel representante de nuestra religión en aquel país. Quiero decir, que el jueves, 7 de Septiembre, comí en amor y compañía del Rdo. Obispo romano monseñor J. J. Grimes, persona que había tratado varias veces, y que demostró especial bondad hacia la dotación de este buque, regalando á todos y cada



RÍO AVON.

uno de sus tripulantes, un escapulario el día que pasó algunas horas entre nosotros á bordo.

Con el Sr. Obispo y sus familiares visité el Asilo que bajo la advocación del Divino Pastor sostienen los católicos romanos en esta isla, y admiré el práctico resultado obtenido por tal medio, al apartar del mal camino á tanta y tanta joven, para hallar allí su arrepentimiento por medio del consejo saludable y del honrado trabajo, sabiamente administrados.

Asombro causa ver entre los habitantes blancos de Nueva Zelanda tantas religiones distintas, derivadas todas ellas del Cristianismo, efecto, sin duda, de permitirse el hombre discutir y raciocinar acerca de lo que no está á su alcance por sabia disposición del Todopoderoso.

El mismo día hubiésemos salido, á no ser mi empeño de no dejar en tierra cuatro jóvenes aprendices que pretendían pasar el resto de su vida teniendo por compañeras á sendas antípodas, con las que ya lograban entenderse de tal modo, que por ellas olvidaban sus deberes y sus familias.

La policía se encargó de rescatarlos, previo el pago de una gratificación, que pagaron los prisioneros de amor, y una vez á bordo todos los que habíamos salido de España, menos un criado que se quedó en Adelaida, se dieron las órdenes oportunas para dejar el puerto el viernes á las doce del día, á pesar de ser aciago, ó *lock day*, como dicen los ingleses.

Arenas con su familia y Mr. Phillips, estuvieron á bordo hasta el último momento, llevando su empeño de no abandonarnos al extremo de irse en el remolcador que nos sacó fuera del puerto, donde al rato amargo de la despedida se unió el del mareo que debió de acometerles, pues al separarse ambos buques para volver nuestro amigo á tierra, se les veía con señales inequívocas de falta de estabilidad.

—¡Adiós!—dijimos todos al pasar remolcados cerca de la punta del muelle, donde en primer término, y acompañado de muchos amigos, se hallaba el que casi á diario era compañero de viaje desde la capital al puerto.

—¡Adiós!—volvimos á decir, descubriendonos la cabeza, como contestación á la despedida que nos daba nuestro Cónsul, gritando desde el remolcador:

—¡Feliz viaje, buenos amigos! ¡Adiós!

## CAPÍTULO XX.

En el Pacífico.—Magallanes y Núñez de Balboa.—Ventolinas y vientos de proa.—Una caída y una lección.—Componiendo velas.—La semana de dos jueves.—Anochecida inolvidable.—Luchando contra el temporal —¡Un hombre abajo!—Muerte de Letamendia.—Mi situación.—La tumba del gaviero.—Fondo en Valparaíso.



I después de pasar grandes amarguras durante la travesía del Atlántico, halló Magallanes tranquilas mares y vientos bonancibles al otro lado del continente americano, disculpable es que bautizase con el nombre de Pacífico al immenseo Océano que se extiende desde las costas occidentales de América hasta las infinitas islas que parecen desprenderse del Asia, y en una de las cuales había de hallar alevosa muerte.

Y disculpable es también que Vasco Núñez de Balboa, primer europeo que avistó este mar y supuso que la América era un continente aislado, participase de análogo error que Magallanes, al bautizar este mismo Océano con el nombre de mar del Sur, sin más razón para ello que la de verlo extenderse en dicha dirección.

Es indudable que ambos exploradores, tanto el que atravesaba el continente americano como el que doblaba su extremidad S., no estuvieron acertados en su denominación, si bien Magallanes, más feliz, logró que no sufriese confirmación el mar que había surcado lleno de satisfacciones. Á los que después de él han luchado con tempestades, les parece burla

sangrienta el nombre dado á tal mar, y por esta razón sin duda hubo co-natos de llamarlo, con más propiedad, Grande Océano.

Y en verdad que Gran Océano ó mar inmenso es éste que se extiende de polo á polo, limitado en su longitud por las costas occidentales de Amé-rica por un lado, y el meridiano central de Australia por el otro.

Á cruzarlo desde Nueva Zelanda al Perú se dirigía la *Nautilus*, fiando todos sus tripulantes en que el viaje sería rápido y no tormentoso, puesto que por algo llamaban Pacífico al Océano en cuestión.

No se creerá que, con raras excepciones, en todas las salidas de puerto nos encontrásemos con vientos de proa durante días y más días; nada más cierto, sin embargo.

La primera singladura fué de ventolinas que nos permitieron desembarazarnos de la costa, alejándonos unas cuantas leguas de la península de Banks, para poder después tomar vuelta hacia el S., ciñendo el viento atemporalado que reinó durante cuatro días.

Mala es la calma para los buques de vela; pero los vientos de proa, cuando soplan con fuerza y levantan gruesas mares, los atormentan y hacen sufrir lo indecible á sus dotaciones.

Á los tres días de dejar el puerto *no cabíamos en la mar*, según frase de la gente de proa. El tiempo cargaba duro y traía empeño especial en dar trabajo al maestro velero, rifando ó llevándose más lona de la que habíamos perdido desde nuestra salida de España. La noche del 11 de Septiem-bre se presentó fea, y no contento el viento con despedazar las mayores, una gavia y un foque, la mar, que arbolaba como si no fuese la de un Pacífico, abordó á la *Nautilus*, llevándose la canoa que estaba suspendida en los pescantes de popa.

Á todo esto, yo me hallaba mal parado por efecto de un golpe que había recibido en la cabeza al caer en cubierta, aprendiendo, á costa de tal lección, la poca confianza que debe tenerse en el calzado de goma cuando el piso está muy mojado.

Felizmente el tiempo malo pasó, y los efectos del golpe, que tanto alar-maron al médico en los primeros momentos, desaparecieron luego, si bien el brazo izquierdo me hizo recordar, durante un mes, el adagio marinero, que *en malos tiempos una mano debe ser para el Rey y la otra para uno*, salvo en ocasiones en que se necesitan ambas y aún los dientes para agarrarse.

Los comentarios que se oían á todos con harta frecuencia durante los días de este temporal, eran los sugeridos por el dichoso nombre de Pací-fico, cuando tan duramente nos trataban en él.

Algo adelantamos mientras el tiempo sopló duro del E., porque nos dejamos correr hacia el S., á fin de tomar la derrota por círculo máximo, siempre que lo permitiesen los hielos.

Suponíamos que no pasando de los 50º de latitud salvaríamos estos tropezos, tan poco agradables para todo buque; y en verdad que la suerte nos favoreció, dejándonos ganar en nuestro camino las distancias que hacían falta para compensar lo perdido en los primeros días.

Es este Océano el menos conocido de los navegantes, y por lo tanto, en el que se aventura más fiándose en los saludables consejos que dan los Derroteros. La navegación de Europa á las costas de China y Australia se hace por el Cabo de Buena Esperanza, no arriesgándose muchos veleiros á seguir la derrota de circunnavegación para volver al Atlántico, por el temor que implican los peligros del Cabo de Hornos y sus inmediaciones; pues si bien desde sus oficinas meteorológicas, Maury y otros sabios, dedicados al estudio de las leyes atmosféricas, aconsejan derrotas rápidas, olvidan á veces que no todos los buques tienen hombros suficientes para luchar con determinados temporales, y que los bancos de hielo constituyen en el peor peligro para todo hombre de mar, cuando sólo el termómetro puede servirle de guía.

Yo de mí sé decir, que me hace perder pie una bajada rápida en la temperatura del agua del mar cuando se navega impulsado por viento duro en tiempos oscuros propios de latitudes altas; porque desviarse y parar es relativamente fácil en un buque que navega movido por sus máquinas; pero en el que va corriendo un temporal á vela, ¿cómo hacer tal maniobra sin exposición de perder elementos tan importantes como el aparejo ó el mismo buque?

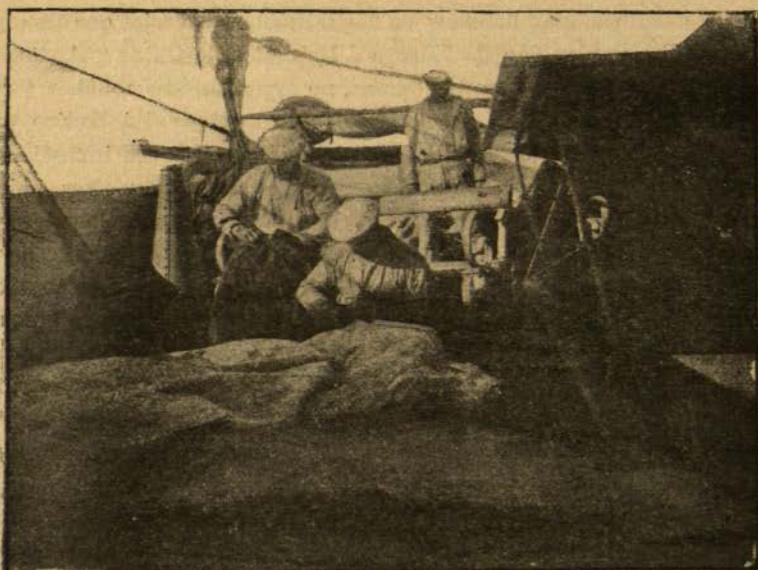
Mucho se acorta navegando por círculo máximo en determinadas derrotas; la distancia es más pequeña y los vientos más duros á medida que se aproxima uno á los polos; pero en cambio existe el grave, gravísimo peligro de los hielos.

En el Atlántico é Índico, la continua navegación por altas latitudes ha dado á conocer de un modo aproximado las regiones más favorecidas por los bancos flotantes, mientras que, tratándose del Pacífico, sólo hay vagas noticias, suministradas por los que tuvieron la dicha de escapar con vida una vez aprisionados entre tales obstáculos.

Como nuestra derrota era baja, relativamente á otras, no penetraron en la zona realmente peligrosa, y aunque se estableció doble vigilancia durante las noches, corrimos tranquilos, aprovechando los vientos que al cuarto día de viaje soplaban en dirección que nos permitía ir á rumbo.

La cubierta alta tomó entonces el aspecto de un taller de velas, viéndose á una gran parte de la dotación entretenida en recoser y componer aquellas que el último temporal había roto, ó *rifado*, según la expresión propia de los marineros.

Vese en estos días, al primer Contramaestre y maestro velero, llenos de trabajo importante, y apenados al contemplar despedazadas lonas y re-



Remendando velas.

lingas que ellos juzgaban de larga duración, pues de no intervenir oportunamente el segundo Comandante, las piezas nuevas, ó de respeto, no subirían jamás á cubierta más que para ser oreadas.

Del mismo modo que ciertas mujeres guardan años y años la mayor parte de la ropa blanca de su equipo de novia, así los Contramaestres se resisten á usar los efectos que constituyen el cargo de respeto. Conservan con avaricia lo que ellos juzgan tesoro para un momento de apuro ó peligro. Cables, lonas y algunos utensilios no salen del depósito ó pañol del Contramaestre, sin que éste tenga un gran disgusto al cumplir la orden terminante del superior.

El temporal que sufrimos en los primeros días de este viaje fué verdaderamente el que hizo trabajar más al buque, tanto en su casco como en el aparejo; la mar inundaba algunos días la cubierta, arrollando la dotación, y nos obligaba á tener cerradas las escotillas, lo cual no impedía al agua llegar hasta la cocina, para sazonar con salsa gallega las bazofias que en tales casos hacen los cocineros.

El frío se dejó sentir, como era consiguiente, al mes de Septiembre y á la latitud en que los continuos chubascos nos mantenían, sin permitirnos ganar distancia hacia el E., porque la mar y viento se proponían castigar-nos duramente; pero á pesar de tiempos tan contrarios, habíamos avanzado algo, y se hacía preciso, á fin de evitar el error de fecha con que llegaríamos á las costas de América, cambiarla, retrasando en un día completo la que contábamos nosotros.

Deseando, pues, tener una semana de dos jueves, dí la orden para que el viernes 15 de Septiembre se trocase en jueves 14, repitiéndose, por consiguiente, el mismo día, con lo cual los náuticos, ó sean los Jefes, Oficiales y Guardias Marinas, cada uno en su *Diario* ó libro de trabajos, invirtieron el modo de contar la diferencia de meridiano, con el del Observatorio Astronómico de San Fernando, operación sencillísima, si se tiene en cuenta que lo mismo da estar á doce horas y media de diferencia en longitud oriental, que á once y media occidental, con tal de que en el primer caso se cuente un día menos que en el segundo, y se dé á estas longitudes los signos convenientes de más ó menos.

El ferrocarril y telégrafo han vulgarizado entre nosotros la diferencia de horas que se cuentan en un momento dado entre dos poblaciones distintas, puesto que la salida ó llegada de los trenes está señalada por una hora de Madrid en las estaciones de provincias, correspondiente á otra que marcan los relojes de la ciudad.

Asimismo los telegramas recibidos de nuestras colonias de Ultramar revelan claramente el adelanto de horas que cuentan en Manila, con respecto á Madrid, y el de esta capital con relación á la Habana, á causa de que nuestras islas Filipinas están en la región oriental, con respecto á España, y Cuba en la occidental; por lo cual, cuando en Madrid son las doce del día, en Manila está anocheciendo, mientras que en Cuba son las siete de la mañana.

El viaje directo á cualquiera de estos puntos no exige un cambio de fecha; pero claramente se comprende que si se prolonga la travesía y se intenta ir, como lo hizo la *Nautilus*, de España al Índico, donde están las Filipinas, y de allí se sigue hacia Oriente, hasta volver al Atlántico, llega-

riámos á contar un día más que aquellos que habían quedado en el punto de salida.

Lo contrario sucedería si el viaje se hiciese yendo de España á América, y de aquí al Índico, hasta completar la circunnavegación; pudiendo ocurrir que de dos personas que nacen y mueren en el mismo día, ó mejor dicho, que viven el mismo intervalo de tiempo, pueda una contar bastantes más días que la otra, con sólo ser tripulante de los magníficos vapores que con frecuencia dan la vuelta al mundo, yendo de Europa á Nueva Zelanda, y de aquí á Río Janeiro por el Cabo de Hornos.

Me he detenido en dar esta explicación, en obsequio de aquellas personas que, no teniendo obligación de saber nada respecto á meridianos y longitudes, agradecerán conocer por qué puede un viajero darse el gusto de tener una semana con ocho días ó con seis, mientras que permaneciendo tranquilamente en su país sólo disfruta de los siete que constituyen la monótona suma de nuestra existencia, expresada en semanas.

Habrá quien crea que llamó la atención de los marineros de á bordo ver retrasado en un día el domingo, por el solo motivo de mandarlo el Comandante; pero no sucedió así, y estoy por asegurar que, en materia de fe, son un modelo los tripulantes de todo buque de guerra.

En esto, como en otros asuntos de más trascendencia, el marinero razona del modo siguiente:—Yo no sé absolutamente nada de este negocio; quien debe saberlo ordena que hoy sea jueves en vez de viernes, y así será, cuando lo manda.—Y ante tal razón, seguramente que no hubo discusión alguna entre ellos, comprendiendo con gran cordura las ventajas que reporta creer lo que ordenan los superiores, cuando la instrucción ó capacidad no permite discurrir sin el temor de extraviarse.

Hubo, con motivo de los dos jueves repetidos, una de esas fiestas que la marinería improvisa en largos viajes, teniendo la de este día un carácter singularísimo, y que constituyó las delicias de la tripulación.

Prosper, aquel marinero que había hecho el papel de dios Neptuno al atravesar el Ecuador, y constantemente pensaba y organizaba diabluras para romper la monotonía propia á un buque de guerra en la mar, había compuesto un largo romance, que ensayado y cantado por unos improvisados ciegos, fué de más efecto que la mejor función de teatro.

So pretexto de que en Nueva Zelanda había aparecido una fiera, que Prosper llamaba *Quíca*, y que no pudo ser exterminada hasta que acudieron á él y otro compañero, escribió un romance que seguramente no olvidaremos ninguno de cuantos entonces atravesábamos el Pacífico, el cual se empeña en no dejarnos tranquilos en una semana entera.

La mar, esta mar más azul que la de ningún otro Océano, según los inteligentes en colores, trata muy mal á la *Nautilus*, y los vientos que deberían sernos favorables, según lo expuesto en textos dignos de todo respeto, parecen poco dispuestos á llevarnos en pocas jornadas á las costas del Perú.

Han transcurrido veinte días desde nuestra salida de puerto, y contra todo lo que era de esperar, no encontramos un viento firme y favorable que durase más de seis horas. Aquellos vientos duros que, empezando á soplar por el cuarto cuadrante, debían rolar y venir á morir al S., llevándonos á 1.000 ó 2.000 millas hacia el puerto de destino, no los hallamos, y hubo que contentarse con hacer pequeñas jornadas y luchar con frecuencia contra malos tiempos de proa.

Por fin, el 26 de Septiembre, previas las indicaciones del barómetro y psicrómetro, tropezamos con uno de esos movimientos atmosféricos que tanto acortan los viajes á los buques cuando tienen la dicha de poder aprovecharlos.

Con norte fresquito y cielo muy tapado dió principio el anunciado mal tiempo, llegando á bajar el barómetro hasta tener una altura de 744 milímetros, por lo cual continuamos en expectativa algunas horas, hasta ver qué hacían el viento y el aneroide, únicos indicadores que podían servir para calcular el partido que se podría sacar del temporal que teníamos encima.

Todo aquel dia, con su correspondiente noche, sopló el viento, aumentando en fuerza, sin que la mar se encrespase demasiado, hasta que, cambiando al NO. en uno de los chubascos, fué aumentando proporcionalmente á la fuerza y duración de las frecuentes rachas de viento, que nos daban un buen andar, aunque en condiciones molestas para el buque y tripulantes, por tener que navegar en popa. Por más que otra cosa crean los ajenos á la vida del mar, el viento en popa produce casi siempre balances, que no tendría el buque si se tomase el viento en otra dirección. ¡Quién nos lo diese, sin embargo, hasta llegar á España!

La anochecida del 25 de Septiembre es de las que harán época en la memoria de los muchos jóvenes que iban á bordo, y fijan su atención en todo aquello que puede constituir enseñanza práctica.

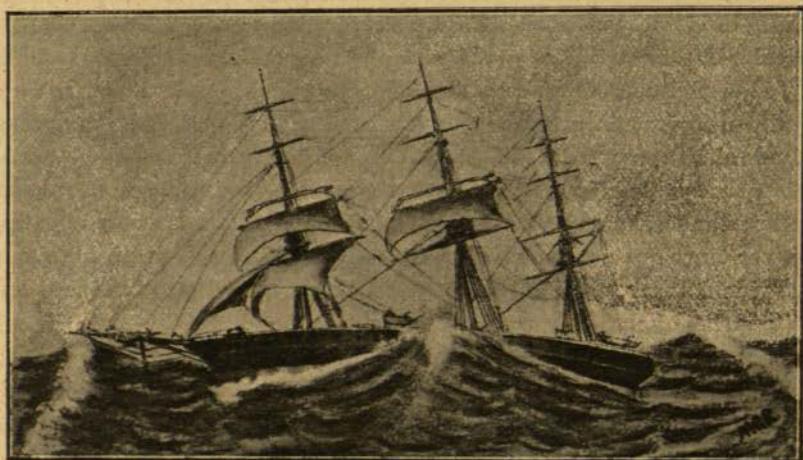
Habíamos procurado comer, si comer puede llamarse al acto de engullir, haciendo grandes esfuerzos para aguantarse sentados, lo que en forma de alimento sale de la cocina y llega á las cámaras aderezado con agua salada. Cuando subí á cubierta y me convencí de que el buque llevaba más velocidad de la que juzgaba prudente, determiné acortar vela y quedarnos corriendo con el viento entre través y aleta, con sólo las gavias bajas, el trinquete y un foque.

El cielo se presentaba feo de veras, como si una fuerza extraña impul-sase del polo Sur sobre nosotros nubes y celajes, que llenaban casi por completo esa bóveda que en tiempos despejados vemos comprendida entre el cielo y la mar.

El viento duro, y á veces atemporalado, hubiera hecho caminar 15 ó más millas á un clipper de más tonelaje que la *Nautilus*, sin correr el riesgo de ser abordado y maltratado por las olas, las cuales habían adqui-rido un carácter imponente y bastante peligroso para el caso de un des-cuido ó de una avería en el timón, y aun para el más probable de un cambio brusco en la dirección del viento.

Tomáronse todas las precauciones recomendadas para habérselas con un temporal, reforzando á la vez las trincas ó amarras que el caso exigía, y tapando todo agujero por donde el agua pudiera pasar abajo, caso de invadir en grandes proporciones la cubierta.

Siendo, como lo era, muy difícil andar y moverse sobre ella sin riesgo de ser arrollado, se colocaron cuerdas, de modo tal que constituyeran una



Buque corriendo.

especie de pasamanos á todo lo largo del buque, con otra porción de dis-posiciones que son consiguientes en tales casos.

Nada tan hermoso y típico en la navegación, como el cuadro que pre-sentaba en aquella anochecida el clipper, sorteando la mar que trataba de

alcanzárolo, con la misma agilidad que muestra un galgo perseguido de cerca por fieros mastines.

Desde la parte anterior del buque, ó sea desde el castillo de proa, presentaban las olas continua amenaza de abordarnos si no procuraba evitarlo el ojo avizor del timonel. Era aquella una de las ocasiones para apreciar las excelentes condiciones del buque y el mérito de los verdaderos hombres de mar, de aquellos timoneles que burlaban con perfecta serenidad las acometidas bruscas y traidoras de las encrespadas olas que amenazaban hundirnos.

No nos era posible cerrar más el ángulo que formaba la dirección de nuestro rumbo con la del viento y la mar, porque seguramente no lo hubiéramos resistido sin correr el riesgo de ver la cubierta barrida por una de aquellas montañas. Y tanto lo creía así, que para el caso de que el viento escasease más, variando hacia el E., había decidido correr al N., aun perdiendo algo en nuestro camino.

Las velas, que llevábamos largas, ofrecían la seguridad de no hacerse pedazos, á menos que un cambio repentino del viento las hiriese en mala dirección, en el cual caso, dada la fuerza del temporal, hubieran quedado hechas trizas. Así cerró la noche, sin que hubiese más luz á nuestra vista que la fosforescencia producida por la cresta de las olas.

¡Qué largas se hacen las medias horas que hace sonar el marinero vigilante del reloj tocando la campana! ¡Y cuántos cálculos se forman entonces, tomando en consideración las oscilaciones del barómetro y el imponente aspecto del viento y de la mar!

No habían pasado más de tres horas, cuando el viento dió señales de ceder, de acuerdo con todos los cálculos respecto á esta clase de temporales, en vista de lo cual se tomó la determinación conveniente, aguardando para llevarla á feliz término la salida de la luna, que iluminó el cuadro más triste que tuvimos durante el viaje.

Á las nueve y media de la noche dí al Oficial de guardia orden de que el primer Contramaestre escogiese ocho hombres que acompañasen al gaviero de proa con objeto de largar el velacho alto, tomando antes cuantas precauciones era menester.

Minutos después la luna dejaba ver alguna claridad á través de los espesos celajes que cerraban el horizonte por barlovento; y enterado de que estaba todo listo, mandé al Oficial que se trasladase á proa para que se efectuase la maniobra indicada.

Subieron aquellos hombres á la verga; y allí, comunicándose mutuamente las disposiciones conducentes á la maniobra, puesto que el viento

impedía oír las voces de mando, que de otra suerte hubiese dado desde su puesto el Oficial; cuando todo estaba listo, y en el momento de tomar viento la vela, perdió indudablemente el equilibrio el gaviero al largar los tomadores que tenía en la mano.

El desdichado cayó á cubierta por barlovento, y fué á estrellarse á los pies del Oficial de guardia.

—¡Un hombre abajo! —exclamó éste.—¡Avisad al médico y al capellán!

Yo sentí el golpe terrible que produjo el infeliz al destrozarse sobre cubierta, y desgraciadamente no lo confundi con ningún otro de los infinitos ruidos tan comunes á bordo. En el transcurso de mi carrera había oído ese golpe varias veces, y es de los que no se parecen á nada ni se olvidan jamás.

Cuando el Oficial de guardia llegó á mi lado para decirme que el gaviero Letamendia había caído, ya amargaba mi espíritu el dolor consiguiente á tal desgracia. Sólo dije: «Que suban pronto el médico y el capellán, y siga la maniobra.»

Así se hizo, pudiendo asegurarse que la guardia franca de servicio no se enteró de la catástrofe, y, lo que es más de admirar, que los que al pie del palo estaban listos para izar el velacho, verificaron su trabajo con perfecta indiferencia al parecer, sin enterarse ni preguntar quién era el que había caído.

Tres hombres abrieron con toda precaución la escotilla que daba paso al entrepunte, donde está la enfermería, y por allí bajaron el cuerpo ya casi exánime de Esteban Letamendia, mientras la mar se cuidaba de limpiar las sangrientas huellas que su caída había dejado á bordo.

La esperanza, por remota que fuese en aquel caso, no me abandonó, hasta que vino á mi lado el segundo Comandante, seguido del médico y capellán, para decirme que aquel robusto y querido marinero había dejado de existir.

—¡Paciencia!, dije, y demos gracias á Dios que lo hizo caer á bordo, pudiendo haberlo echado á la mar, porque en ese caso hubiese pasado yo por el más crítico momento que en toda navegación puede presentarse á un Capitán de buque.

Si el gaviero hubiera ido á la mar, ¿qué hubiese hecho yo al oír la voz de «Hombre al agua»? Nada; cerrar los ojos y ordenar que cada uno siguiese en su puesto, sin más que arrojar por encima de la borda los salvavidas, que para nada hubiesen servido, pues arriar bote, detener la marcha del buque ó virar, constituyen en tales circunstancias maniobras tan temerarias, que obligan á dejar con vida abandonado en medio del Océano, al compañero que cae cumpliendo con su deber.

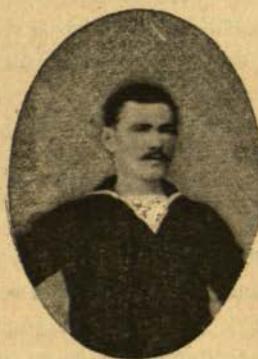
No hay, repito, cuadro más triste, para el que manda un buque, que la caída de un hombre al agua, cuando las circunstancias obligan á seguir adelante y abandonarlo. La dotación entera siente vehementes impulsos de sacrificarse por rescatar al compañero que lucha entre las olas; y, sin embargo, al Comandante incumbe imponer su voluntad, su autoridad suprema, y echando un nudo á todo sentimiento humanitario, ordenar la indiferencia mayor.

Hallar un hombre que flota en la mar, se hace difícil, aun cuando sea de día y no esté aquélly muy alborotada; de noche, y en medio de un temporal deshecho, sería milagroso evento, en caso de intentarlo. Si se tuviese la seguridad de que el marinero caído de una verga no nadaba, el pesar de la tripulación estaría limitado al que es propio en las frecuentes desgracias que matan á un compañero; pero la idea de seguir adelante, dejando un hombre con vida abandonado en medio del Océano, produce efectos trascendentales á veces en el que manda, por obligarle á oponerse al noble impulso de la abnegación que manifiestan todos los marineros.

Por espantosa que sea la tempestad, no vacila ningún tripulante en arriesgar su vida y la seguridad del buque ante la remotísima esperanza de salvar á un compañero. Por eso, en casos tales, el que manda tiene que ahogar sus sentimientos, mostrando una tranquilidad que no siempre ve interpretar debidamente.

Esteban Letamendia era uno de los cabos de mar que, hallándose de dotación en la *Almansa*, quiso voluntariamente seguir mi suerte, trasbordando á la *Nutilus* para correr los riesgos y azares consiguientes á la vida del marinero. Sus compañeros de convocatoria, los que habían venido con él al servicio, estaban ya en sus casas, y no por eso se mostraba disgustado haciendo navegación tan larga, y desempeñando el destino de más trabajo á bordo.

Hasta esa noche puede decirse que no había habido en la dotación el menor contratiempo. La lista de los rebajados era siempre insignificante, tanto por el número como por la clase de enfermedades, reducidas á algunas pequeñas heridas y contusiones, catarrros y molestias propias en la gente de mar; en una palabra, había mu-



Letamendia.

cha salud y contento, revelada en el aspecto rozagante que presentaban todos, por lo cual era más sensible la desgracia que venía á eclipsar nuestra buena estrella.

Pasó aquella larga noche, habiendo disminuído la fuerza del viento un poco, lo suficiente para permitirnos andar 10 millas por hora, á pesar de la gruesa mar que nos molestaba en extremo; y en estas circunstancias, al día siguiente, se dispuso arrojar al mar el cadáver de Letamendia, con las formalidades prefijadas para tales casos.

Toda la dotación subió á cubierta, y cuatro cabos de mar condujeron al muerto hasta la toldilla, mientras el toque de la campana de proa anunciaba que un compañero de viaje iba á abandonarnos para siempre.

Á popa de todo, cerca del coronamiento, aguardaba con los Jefes y Oficiales el padre capellán para unir sus oraciones á las de cuantos presenciábamos espectáculo tan conmovedor. Rezamos todos con la cabeza descubierta y los ojos arrasados en llanto, y cuando llegó el triste momento de arrojarlo al agua, observé lo mucho que sufrían aquellos compañeros que, sujetando al pobre difunto, aguardaban un balance para poder echar por encima de la borda el cadáver de Letamendia, con su correspondiente lingote amarrado á los pies.

—Que rompan filas— dije al segundo Comandante, ocultando mi intensa emoción—y ya veremos si por esta vez tienen razón los que creen que la mar calma sus furores de fiera hambrienta al arrojarle carne para que sacie su voracidad (1).

Sólo en el cuaderno de bitácora y diarios de navegación consta el lugar donde recibió sepultura el pobre Letamendia; que la profundidad del Océano no admite esos soberbios mausoleos ó modestas cruces que señalan á perpetuidad nuestro último lecho.

Después de hacer el inventario de la ropa y efectos correspondientes al difunto, se autorizó una suscripción en la que tomaron parte de capitán á paje, reservando la entrega de todo para nuestra llegada á España, y encargándome yo, como era mi deber, de escribir al Sr. Párroco de Santurce para que comunicase la triste nueva á los ancianos padres de Esteban Letamendia.

---

(1) Una de las numerosas supersticiones de la gente marinera consiste en creer que cuando la mar se muestra furiosa, reclama la vida de un hombre para calmar sus iras.

A fin de que todo fuese anómalo en este viaje, el viento que debía ir cambiando de dirección dando la vuelta por el E., retrocedió después de haber soplado duro y atemporalado del S. y sus inmediatos rumbos. Todo es contrario á lo predicho, si se tiene en consideración que las leyes atmosféricas debían regir en este Océano lo mismo que en el Índico y Atlántico. El barómetro es mero auxiliar, que de nada ha servido en lo que llevamos de travesía, concretándose á anunciar un golpe cuando está encima y sufrimos sus consecuencias.

Únicamente las corrientes han estado comprendidas en los límites señalados con aproximación, y gracias á su ayuda, que fué grande, compensamos en parte las contrariedades del viento, que llegaron hasta el extremo de obligarme á cambiar de derrota y optar por ir á Valparaíso antes que al Callao.

La incertidumbre que en algunos parajes del Océano ofrece la dirección y fuerza de los vientos, produce en la derrota tropiezos que alargan una travesía hasta un límite inconcebible para quien no conozca la persistencia de la contrariedad en forma de brisas y calmas.

Pretendía yo pasar de los vientos variables á los alisos en las proximidades del punto aconsejado por los Derroteros para los buques que van de Australia al Perú; pero la insistencia de vientos al N. con tendencias al NE. fué tal, que me colocaban en la disyuntiva siguiente: voltejear, ganando muy poco en la dirección de la derrota y en espera de otro viento, ó seguir en vuelta franca hacia la costa de Chile á buscar la corriente y la monzón del S., que habían de llevarnos al puerto.

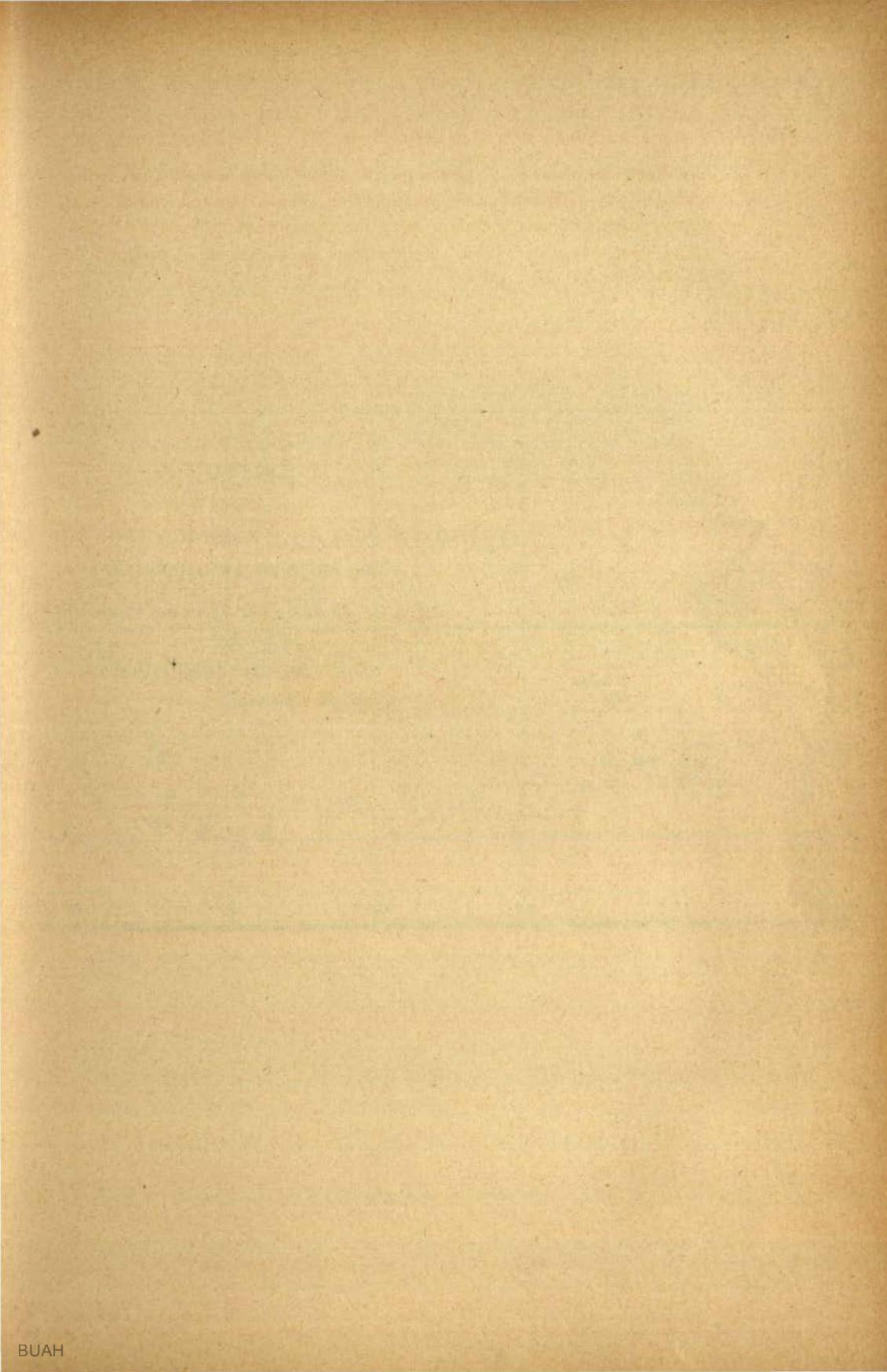
No vacilé un solo instante, y aun perdiendo bastante en latitud, seguimos ciñendo el constante y contrario NNE. hasta llegar á unas 80 millas de la costa en el paralelo de 40° S. Una vez allí, tomando en consideración la época en que debía doblar el Cabo de Hornos, no creí prudente prolongar el viaje hasta el Callao, porque indudablemente había que perder muchos días para volver á Valparaíso, y me decidí á fondear en este punto y comunicar con el Gobierno respecto á esta variación en el itinerario señalado.

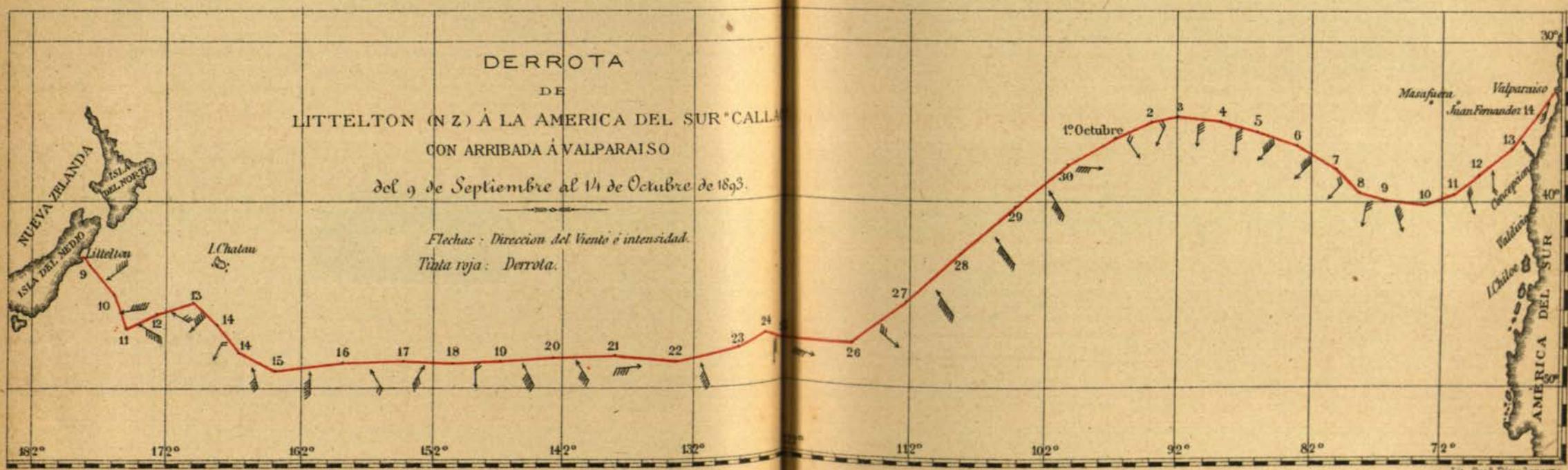
Á pesar de tanta contrariedad, hicimos la travesía en treinta y siete días, de los cuales tuvimos que navegar veintidós ciñendo, y algunos de éstos de vuelta y vuelta, lo cual puso de manifiesto las buenas condiciones del buque.

Y á no ser por la pérdida del gaviero Letamendia, la dotación hubiese tenido un día de júbilo al fondear otra vez en costas del continente americano después de diez meses largos de viaje; pero como no

hay dicha completa, y no puede exigirse demasiado á la suerte, la conformidad con lo sucedido fué imponiéndose en el ánimo de todos, y al dejar caer el ancla con toda la cadena para tomar fondo en la rada de Valparaíso, deseábamos que viniese el día cuanto antes, y con él, noticias de nuestras respectivas familias.



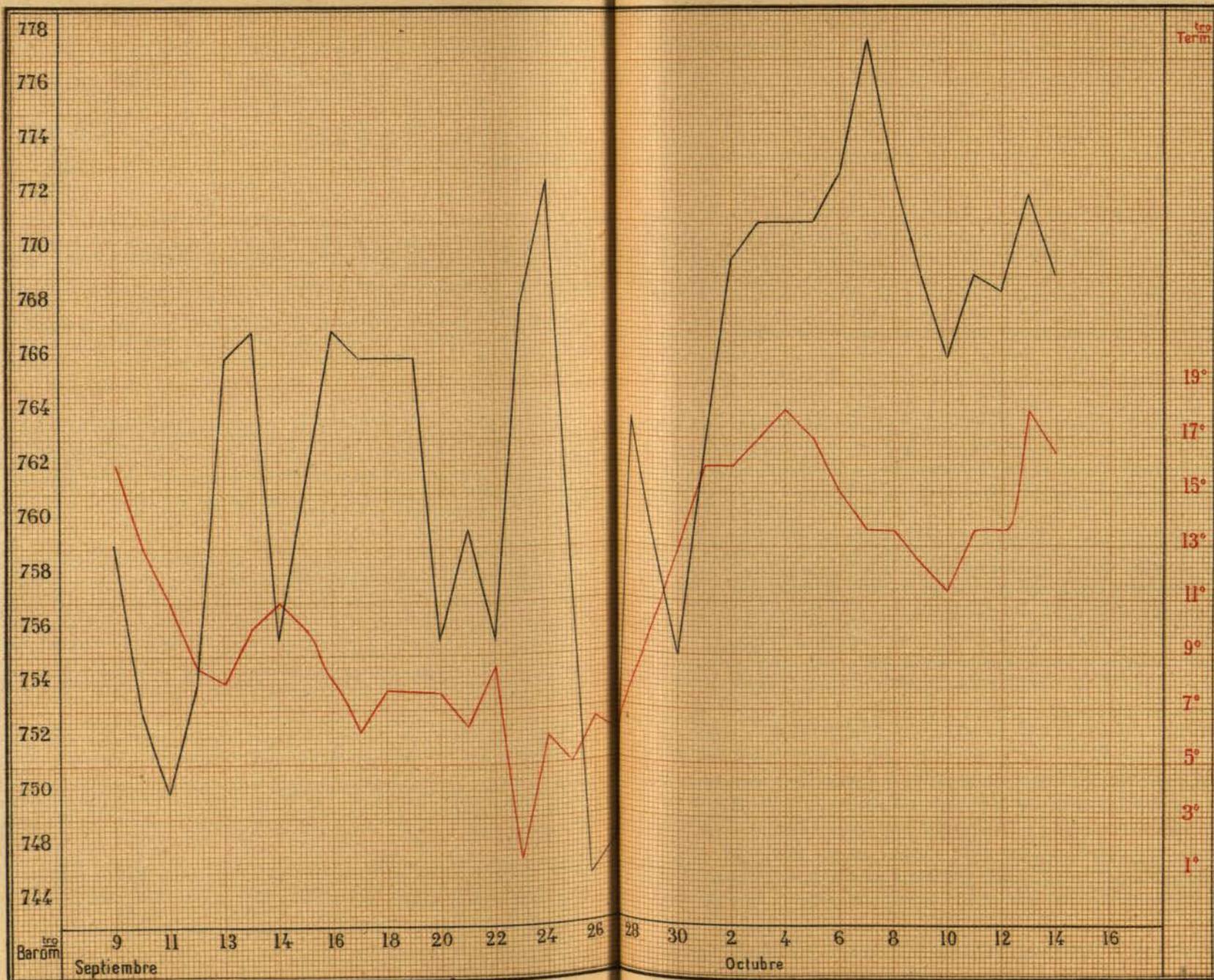








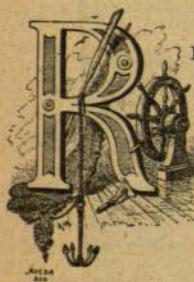
CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE NUEVA ZELANDA A VALPARAISO.





## CAPÍTULO XXI.

Valparaíso visto desde la rada.—Españoles y americanos.—La disciplina á bordo.—Los Guardas Marinas.—Arreglo de cronómetros.—Visitas oficiales.—Un documento importante.—El Presidente de la República.—Fiestas y convites.—Descripción de Chile.—Santiago y Concepción.—En Arauco.—Recuerdos históricos.—Banquete inolvidable.—A Lota.



E CALAMOS al hermoso faro que sirve de guía á los navegantes procedentes del S. que buscan á Valparaíso, sin avistar los Andes, y sin marcar, por lo tanto, el célebre Aconcagua ni la Campana de Quillota, conseguido lo cual, nos fué fácil entrar en su rada, tan abierta como peligrosa con tiempos del N.

Para quién no conozca la disposición de los buques fondeados dentro de un puerto, por amplio que éste sea, se hace difícil en noche obscura buscar el lugar conveniente donde dejar caer el ancla. Por esta razón nosotros, á pesar de pasar rascando las piedras que salen de la punta S., no encontrábamos con la sonda ó escandallo fondo que indicase dónde podíamos amarrar, hasta que la Providencia, en forma de pescador, vino á bordo y nos llevó á la parte oriental de la rada, donde estaban algunos buques mercantes, fondeando allí para esperar la amanecida y cambiar de sitio, pues una boyá demasiado próxima nos hizo comprender que nos hallábamos en lugar prohibido por las leyes del puerto.

En cuanto vino el día, pudimos contemplar el aspecto que ofrece la



Puerto de Valparaíso.

ciudad de Valparaíso, estrechada entre las barreras infranqueables que ofrecen la mar y cerros que en determinados sitios pretende escalar, por medio de ascensores mecánicos para llevar la urbanización á gran altura.

Desde á bordo se comprende que si el puerto no es bueno, por no ofrecer seguridad alguna con malos tiempos, la población tuvo que formarse robando terreno al Océano, y escalando la parte montuosa, donde existen

pequeños barrios de muy diferentes aspectos y riqueza, conforme al lugar que ocupan.

Puede decirse que la impresión que siente el navegante al fondear en Valparaíso, aun después de pasar treinta ó cuarenta días en la mar, no es de las que obligan á establecer una diferencia notable á favor de la tierra.

La costa y montes próximos al puerto carecen del ropaje de vegetación que tanto contrasta con la superficie monótona del Océano; tanto que quien juzgue del paisaje de esta República por lo que se ve desde el puerto, formará un juicio muy equivocado, como pude yo mismo comprobar después.

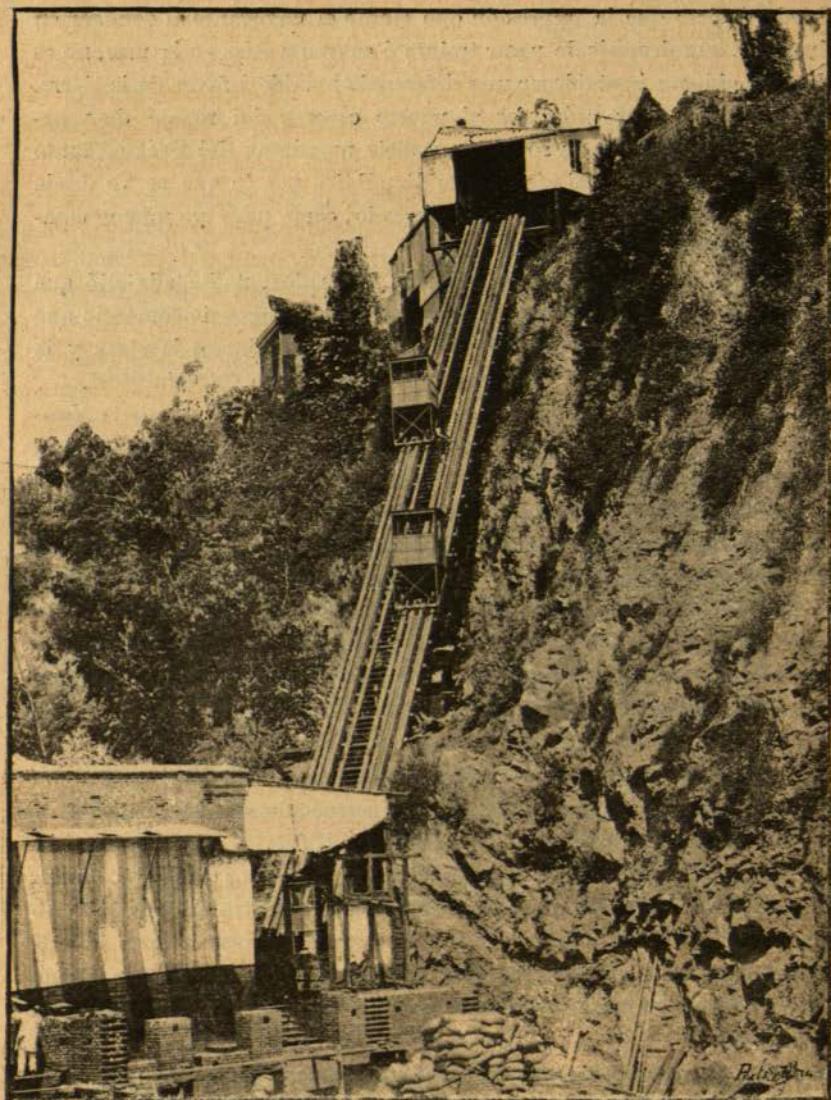
Gracias al lugar en que nos hallábamos fondeados, nadie advirtió que existía un buque de guerra extranjero entre los muchos de comercio que había allí, hasta que á las ocho de la mañana saludamos la plaza y la insignia de Contraalmirante que arbolaba el acorazado *Capitán Prat*.

Por la prensa se conocía en Chile el itinerario que debía seguir la *Nautilus* en su viaje, y se esperaban noticias de nuestra llegada al Callao para calcular la época aproximada en que estaríamos aquí, por lo cual causó verdadera sorpresa nuestro saludo anunciando la inesperada arribada.

Después de los lamentables hechos que la historia contemporánea juzga como originados por excesiva susceptibilidad entre pueblos hermanos; después de haber cumplido nuestra escuadra el ineludible y penoso deber que en ocasiones tienen que llevar á cabo las fuerzas armadas; después de dichos sucesos lamentables siempre, y más cuando acaecen entre pueblos unidos por lazos comunes, no había fondeado en las aguas de Chile más buque de guerra español que la fragata *Navas de Tolosa* para cumplir el más hermoso cometido que puede desempeñar la Marina, y ahora la *Nautilus*, á la cual en su largo viaje de instrucción se le había encendido visitar los principales puertos del Perú y Chile.

Los altos fines políticos, los sublimes cálculos de los hombres de Estado, provocan desgraciadamente á veces la guerra entre naciones que no sienten ni la antipatía que es propia entre razas diversas, ni aun la animosidad creada por los intereses encontrados; dándose casos como el que produjo nuestra rotura de relaciones con las Repúblicas occidentales del Sur-América.

Quien como yo conozca estas naciones americanas, no concibe que haya jamás motivo fundado para que se rompa la estrecha amistad entre ellas y España, y pensando así, se puede comprender la disposición de mi ánimo para olvidar por completo todo lo sucedido durante el poco tiempo que duró la suspensión de amistades entre españoles y chilenos. Si tal era



Un ascensor en Valparaíso.

mi creencia y la de cuantos dotaban este buque, no era menor la que desde el primer momento de nuestra llegada demostraron el Gobierno y pueblo de esta República.

Diez meses navegando sin tocar más que en puertos y poblaciones cuyos habitantes no se dejan entender bien, es tiempo sobrado para que se acoja con verdadera ansia la llegada á un país donde se habla nuestro rico idioma, se practican muy parecidas costumbres á las de España, y hay probabilidades de encontrar compatriotas.

No bien cambiamos nuestro primer fondeadero por el que nos señaló el Gobernador marítimo, el más seguro y cómodo del puerto, vióse la cubierta de la *Nautilus* llena de compatriotas que venían á saludarnos; porque uno de los españoles que estaba en el muelle, cuando allí se supo que el saludo hecho indicaba la llegada de la *Nautilus*, se encargó de recorrer casa por casa las pertenecientes á comerciantes españoles, logrando así que en pocas horas supiese toda la colonia nuestra arribada á Valparaíso.

Su entusiasmo lo justificará fácilmente quien haya pasado algún tiempo lejos de la patria, trabajando con afán para realizar el constante deseo de volver con una fortuna al suelo donde nació y quiere morir.

Por algo se dice que el buque de guerra es un pedazo de la patria con facultades de segregarse de ella, yendo de un punto á otro del globo sin perder en nada las atribuciones que son propias á su nación. Y no he visto durante mi carrera ni un solo español residente por muchos años en país extranjero, que no se haya emocionado al pisar por primera vez la cubierta del buque que llevaba allí nuestra bandera de guerra; porque sin darse cuenta de lo que le sucede, todo habla á sus sentidos para decirle: «Estás en España, no por hallarte entre compatriotas, sino en una parte integrante de tu nación.»

Desde luego noté en todos cierto sentimiento mal reprimido, que diminuía sin duda de nuestro orgullo peculiar. La corbeta *Nautilus*, buque pequeño y sin marcado aspecto militar, no llenaba la legítima aspiración de ver representado nuestro poder naval con ventaja al de otros países. Seguramente hubiese satisfecho más sus ambiciones el acorazado *Pelayo* ó uno de nuestros grandes cruceros, que ellos imaginan capaces de hacer frente á cuantos conflictos haya que resolver por la fuerza.

Pero, con todo, la alegría que nuestra llegada produjo, no sólo en los españoles residentes en Valparaíso, sino en cuantos viven y trabajan diseminados por los diferentes pueblos de la República, fué de las que harán época en la vida de estos emigrantes; debido á que mientras no termine

el ferrocarril Transandino, aparece Chile á una distancia tal de Europa, que hace difíciles los viajes y relaciones con esta parte del mundo y la presencia de un buque de guerra que simbolice la amistad y respeto mutuo entre España y la nación en que viven amparados buscando un honrado porvenir.

Tan evidente es esto, que en distintas ocasiones escuché amistosas quejas por no existir en las aguas del Pacífico un barco español que vele por nuestro comercio existente aún en los muchos puertos de la América occidental, falta que seguramente subsanarán nuestros Gobiernos en cuanto las necesidades del Tesoro público permitan destinar uno ó más cruceros á estas costas, á semejanza de lo que con las Repúblicas del Plata se hace en la actualidad.

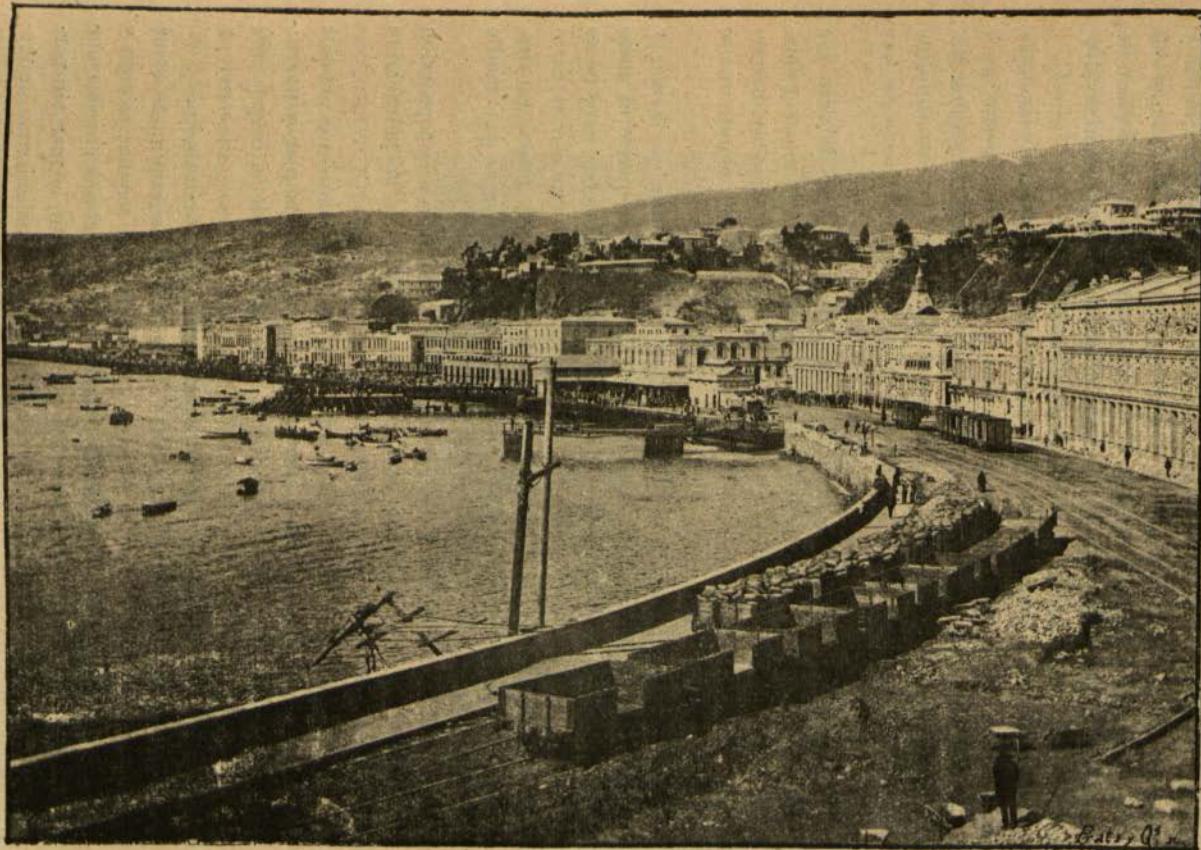
En una palabra, el primer día de nuestra permanencia en Valparaíso fué quizás aquel en qué hubo mayor animación para todos los de á bordo, por la fraternidad que espontáneamente se desarrolló entre los residentes en este país y los que llegaban á visitarlos; resultando de estas intimidades el deseo de unos y otros de ir juntos á tierra para visitar la población y enseñar á los forasteros los más agradables lugares.

Creí conveniente que en los dos primeros días fuese todo el mundo á tierra, dando orden para que más tarde quedase restringida esa libertad, por exigirlo así razones que no debe echar en olvido quien manda un buque de guerra, y más siendo éste á la vez escuela de Guardias Marinas y de Aprendices Navales.

Supe que tal medida había causado disgustos y censuras, en que no paré mientes, porque con ella creí evitar algunas enfermedades, y tal vez el sensible caso de imponer castigos, ya que en Valparaíso la higiene pública está sumamente descuidada, y la afición á las bebidas alcohólicas muy generalizada entre la población flotante.

Había llegado hasta allí sin tener que corregir una falta de entidad, y sin más enfermos, ó rebajados de trabajos, que dos cabos de mar afectados de una rebelde oftalmía; ventajas obtenidas en gran parte por la disciplina sostenida á bordo, y el riguroso esmero con que en las poblaciones inglesas se vela por cuanto pueda afectar á la salud de los navegantes.

Sabía yo, y esto no es fábula, que más de un Capitán se halló en Valparaíso detenido con su buque, por tener en el hospital una gran parte de la marinería, esperando recobrar fuerzas perdidas, que eran de suma necesidad para montar el Cabo de Hornos; y ante tales noticias, no creí exageradas las medidas restrictivas que se tomaron en la *Nautilus*, para evitar graves consecuencias.



VISTA DE VALPARAÍSO.

Había que trabajar mucho en la recorrida que necesitaba el aparejo, para lo cual comenzó muy luego la faena, distribuyéndose la marinería y aprendices entre los palos mayor, trinquete y bauprés, mientras que los Guardias Marinas desaparejaban el de mesana, sin que por eso dejases de asistir á las conferencias y de practicar diariamente la observación de alturas correspondientes para rectificar los cronómetros.

Nada mejor para ahuyentar el vicio que el ineludible deber de la ocupación, porque quien trabaja necesita descanso, y si se logra despertar amor y estímulo por la profesión, la victoria á favor de la virtud es segura. Razonando así he confirmado y demostrado la tesis que sustento siempre, respecto á la restringida libertad que deben gozar para ir á tierra los que estén embarcados.

Quien carezca de reconocidos afectos de familia ó no tenga deberes que cumplir fuera del buque, no debe ir á tierra más que para visitar la población, hacer ejercicio higiénico y participar de muy determinadas distracciones, á fin de evitar los peligros que ocasiona la holganza cuando uno se halla en extraño país.

Cierto que la dotación de buque que pasa muchos días en la mar y pocos en puerto, debe aprovecharlos para compensar en parte el aislamiento de toda sociedad á que la vida de á bordo le condena; pero no es menos verdad que las aficiones por la tierra están refiadas con el entusiasmo hacia la profesión del marino, entusiasmo que requiere ser desarrollado y bien dirigido en los primeros años de la carrera, por medio de una disciplina saludablemente rigurosa.

La profesión de marino exige, como ninguna otra, verdadera vocación y especiales condiciones físicas para sobrellevar con gusto las privaciones y molestias propias del aprendizaje práctico.

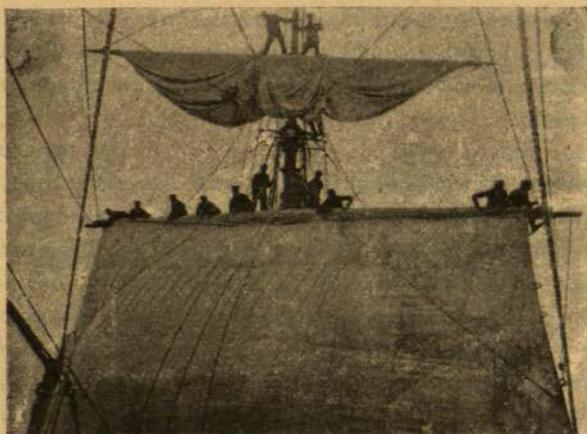
Como ninguna otra, exige esta carrera años y años de continua práctica para dominar bien los deberes que impone la vida en la mar y puerto, lo cual no impedirá á algunos creer que, una vez fondeado el buque, cesa ó disminuye el trabajo instructivo de los Guardias Marinas, sin tener en cuenta que sólo en puerto se pueden hacer cierta clase de trabajos.

Por ejemplo: desaparejar y aparejar de nuevo es operación de suma importancia en un buque de vela, porque implica el reconocimiento y reparación de las múltiples piezas é infinitos cabos, jarcias ó cuerdas que forman la arboladura; faena que no puede hacerse en la mar sin perjuicio de quedarse sin las velas, y careciendo, por consiguiente, de medios para andar y defenderse de las olas.

Este trabajo fué uno de los que se hicieron á bordo durante nuestra

estancia en Chile, con gran cariño y entusiasmo por parte de todos. La idea de lo que habían resistido aquellas jarcias, vergas, masteleros y palos, y el cálculo de lo que debían resistir sufriendo los embates propios del Cabo de Hornos, ocupaban la atención de todos los interesados en el resultado de nuestra expedición.

Hasta los Guardias Marinas, que en los primeros días de viaje no parecían mostrar gran entusiasmo por la parte marinera, manifestábanse entonces muy satisfechos, casi orgullosos, de su idoneidad y costumbre en el manejo práctico de la maniobra.



Los Guardias Marinas en la sobremesana.

Verdad es que ellos corren el grave riesgo de caerse al hacer trabajos por alto, ó sea en los palos, porque no han tenido desde niños la costumbre propia del hombre de mar; pero sin saber el trabajo que representan determinadas faenas, no es posible mandarlas con perfecto conocimiento. Quien no haya estado nunca en lo alto de un palo ó en el extremo de una verga, en buque que se mueve á impulsos de mar brava y viento duro, no sabe ni puede apreciar el mérito que contrae el marinero en ocasiones dadas.

Esos trabajos verificados por los futuros Oficiales no eran obstáculo para que aprendieran prácticamente á determinar el arreglo de los cronómetros, ó sea de esos magníficos relojes que facilitan en grado sumo la resolución

del cálculo para determinar con exactitud la situación del buque en la mar.

¿ Y en qué consiste el arreglo de un cronómetro ? — dirán los que no tienen obligación de ser náuticos. — Pues sencillamente en saber con toda exactitud lo que está adelantado ó atrasado en cualquier momento, con relación á la hora que se cuenta en San Fernando, París, Madrid, Greenwich, Roma ú otro punto; operación muy fácil si se tienen dos horas simultáneas, y el cronómetro no adelanta ni atrasa nada, ó bien atrasa y adelanta una cantidad constante y conocida, á la que llaman los marinos movimiento diario.

Estando el buque en Valparaíso, los Guardias Marinas iban todas las mañanas y tardes á un muelle del Arsenal, donde tomaban la altura del sol, no sobre el horizonte de la mar, sino sobre un platillo lleno de mercurio, dato con el cual averiguaban la hora exacta que se contaba en aquel momento.

Esa hora, comparada con la señalada en el cronómetro, daba á conocer lo que estaba adelantado ó atrasado; y como repetían varios días dicha operación, lograban conocer por simples comparaciones el movimiento del cronómetro, pues claro es que si el primer día el adelanto era, por ejemplo, de dos horas, y á los ocho días se convertía en dos horas y treinta y dos segundos, el movimiento diario estaba representado por cuatro segundos, en el bien entendido de que el adelanto es uniforme, requisito sin el cual el reloj no merece los honores de cronómetro.

Sin saber fijamente lo que el cronómetro está adelantado ó atrasado con respecto á un meridiano ó punto conocido, y lo que atrasa ó adelanta diariamente, no se debe salir á navegar lejos de la costa, so pena de tener que determinar la situación del buque por un método aproximado ó de estima, ó apelar á cálculos astronómicos tan pesados como faltos de exactitud.

En cambio, teniendo un cronómetro arreglado, la determinación de las coordenadas ó líneas cuya intersección fije sobre el plano ó mapa la posición del buque, consiste en conocer, por la máxima altura del sol ó de una estrella y un dato llamado declinación, proporcionado por el almanaque náutico, la latitud, ó sea la distancia á que se halla el buque del Ecuador terrestre, que es una de las coordenadas; determinándose la otra, ó sea la longitud, por la diferencia entre la hora que corresponde á una altura de un astro y la que señala el cronómetro, que siempre proporciona la del lugar donde se arregló. Una vez así, se sitúa con toda seguridad el punto donde se halla el buque.

Dicho esto, en términos muy generales, se comprenderá que en noches claras y días serenos, es fácil al navegante que sabe hacer buen uso de los cronómetros arreglados, conocer el punto donde se halla y la dirección que debe seguir, sirviéndose de la brújula para ir al puerto de su destino.

Voltejar en los botes para aprender su manejo á la vela con diferentes clases de viento, remar todas las mañanas para hacer ejercicio corporal que sustituya ventajosamente á la gimnasia, tan recomendada á la juventud, son trabajos propios de la instrucción práctica de los Guardias Marinas, que no impiden tengan tiempo bastante en cualquier puerto para visitar todo cuanto merezca fijar su atención y ser objeto de mencionarse en el estudio que deben hacer y exponer en sus diarios por medio de una Memoria.

Tal ha sido el régimen escolar seguido en Valparaíso y en los demás pueblos, sin más variantes que las impuestas por las condiciones de localidad.

Siendo como es de Capitán de fragata mi empleo en la Marina, era deber mío ir á presentarme á nuestro Cónsul, y así lo hubiese hecho, á no adelantarse el Sr. Fernández de la Reguera, que, solícito y amable en extremo, empezó su campaña de atenciones para conmigo, acompañándome desde á bordo á las visitas oficiales del Intendente ó Gobernador civil, señor Rengifo, y autoridades superiores de la Marina, quienes de una manera franca y sincera expresaron la verdadera satisfacción que sentían por nuestra llegada á Chile.

Era entonces Gobernador marítimo ó Capitán del puerto el simpático Silva Palma, joven Capitán de navío, que había mandado la corbeta *Abtao* en su reciente viaje á nuestras costas. Con decir esto, ya comprenderán aquellos que conozcan las relevantes condiciones de este distinguido Jefe de la Marina chilena, lo mucho que nos facilitó la intimidad y verdadero afecto que se desarrollaron entre la dotación de la *Nautilus* y la de la escuadra chilena, entonces fondeada casi toda en Valparaíso.

El contraalmirante Sr. Castillo, con su Jefe de Estado Mayor, el Intendente de la provincia y Gobernador marítimo, vinieron á bordo al día siguiente, más que á devolver la visita, á demostrar con este acto la satisfacción con que recibían al buque; y nuestro Ministro representante, aprovechando su venida á Valparaíso, dió un convite, al cual concurrimos los Jefes y Oficiales para estrechar relaciones con varias personas distinguidas, consiguiendo fácilmente tal propósito, dadas las buenas disposiciones por parte de todos, y muy en particular por la del Gobierno, que manifestó oficialmente sus simpatías por España en la siguiente orden, que recibí por conducto del Comandante general de Marina:

«El Presidente de la República considera que debe aprovecharse la llegada á aguas chilenas del buque-escuela *Nautilus* de la Marina española, para demostrar á esta nación, y en especial á su Marina, nuestro reconocimiento por las espontáneas y generosas manifestaciones de que han sido objeto los buques de la Armada chilena en ocasiones en que han tocado en puertos españoles.—En su consecuencia, V. S. procederá á ofrecer al Comandante de dicha nave todos los elementos que necesite, y si éstos no se encontrasen en arsenales, queda V. S. autorizado para adquirirlos en plaza.—Asimismo se servirá V. S. organizar y ofrecer, en nombre de este Gobierno, al Jefe y cuerpo de Oficiales del *Nautilus*, un banquete, que podrá tener lugar en el Círculo Naval, y una «matinée» en el Arturo Prat, á lo cual invitará también V. S. á los Guardias Marinas españoles.—Con el objeto de que se impongan de los trabajos agrícolas del país, invitará igualmente V. S. á los Jefes y oficialidad á un paseo al ingenio «Panquehue», propiedad de D. Rafael Errazuriz Urmesta, quien con la mayor voluntad se ha prestado para cooperar á los deseos del Gobierno; y á la marinera á un paseo campestre á Viña del Mar ú otro punto que V. S. conceptúe conveniente.—Se servirá también V. S. hacer presente al Comandante del buque que, tanto él como su oficialidad, deben contar con toda clase de facilidades para recorrer y visitar el país en los ferrocarriles del Estado en compañía de dos Jefes de la Armada, que V. S. designará.—La ejecución de estas manifestaciones queda á cargo de V. S., pudiendo variarlas ligeramente si fuere menester.»

Este acto de extremada atención requería que yo fuese personalmente á la capital para ofrecer al Sr. Presidente y Ministros de la República el testimonio de mi gratitud, y así lo hice, poniéndome de acuerdo con nuestro representante, quien en esta ocasión, como en otras varias después, me amparó con su mucho prestigio personal y oficial, proporcionando múltiples satisfacciones á mi orgullo como Comandante de buque de guerra.

El vicealmirante Montt, Presidente de la República, tuvo la bondad de recibirme tan cordialmente como si no estuviese investido de la doble dignidad civil y militar, que tanto lo eleva ante los ojos de quien, como yo, siente profundo respeto hacia hombres que por sus méritos y virtudes se hallan gobernando un país文明izado.

Con perfecta naturalidad me preguntó cuanto se relacionaba con el viaje que estaba verificando, sin ocultar su amor por la profesión de marino, cuyo uniforme vestía siempre que tuve el honor de verle.

Descendiente de una distinguida familia, empezó muy joven á servir en la Armada chilena, desempeñando distintas comisiones de gran res-

ponsabilidad, confiadas á su pericia y dotes especiales para el mando. Merced á ellas estuvo en Europa durante la construcción de buques que esta nación adquirió para aumentar su escuadra, y en el año 1891, cuando la sangrienta y terrible revolución que destituyó á Balmaseda, siendo Capitán de navío el Sr. Montt, tomó á su cargo la dirección de las fuerzas de mar, que sirvieron como núcleo en un principio, y después como elemento primordial para dar la victoria á los que desde entonces gobiernan este país, obteniendo como premio á sus trabajos y riesgos el doble ascenso á Vicealmirante.

Á los diferentes Ministros tuve ocasión de conocerlos, visitándoles en el Congreso de los Diputados, ó mejor dicho, en el espléndido *restaurant*, donde seguramente cobran fuerzas los legisladores para sostener las contiendas que son propias de todo país que, como éste, da gran importancia á las luchas políticas.

En todos hallé una acogida que revelaba claramente su afecto hacia España y el vehemente deseo de estrechar más y más las relaciones con la nación que consideran como madre de sus costumbres; y si recibí esta impresión de los más altos dignatarios de Chile, no fué menos halagüeña la que obtuve del trato con las distinguidas personas que conocí en este país.

No recuerdo el motivo del baile dado por la familia Antúnez, y al que asistí aquella noche con varios Oficiales de á bordo; pero sí sé, y deseo hacerlo constar, que nada vi en aquella agradable reunión que dejase de estar en armonía con cuanto puede exigirse de la sociedad más aristocrática: afabilidad, elegancia, derroche de lujo en el cotillón y cena, y sobre todo, un conjunto de mujeres hermosísimas, digno de la familia de Antúnez, que goza el privilegio de no tener parienta ni amiga que deje de ser modelo de encantos.

Forzosamente tuve que abandonar la capital después de haber visto nada más que una pequeña parte de lo mucho que merece ser visitado con detenimiento, para volver al puerto, como llaman en este país á Valparaíso, por haber sido el único importante de toda la costa durante muchos años.

En esta ciudad marítima, donde reside la marina militar, máxime si, como entonces, se hallaba allí la Escuadra, debía asistir á un convite oficial, que el Gobierno daba con motivo de nuestra llegada, al cual concurren también el Sr. Ministro de la Guerra y Marina, los Almirantes, Jefes y Oficiales de la Armada, con la representación completa de los distintos institutos civiles y militares, y la de aquellas personas de alta significación en la ciudad, con objeto de que aquel acto simbolizase las simpatías que la nación chilena sentía por los marinos españoles.



Esta comida, dada en espacioso salón, decorado con atributos militares y marineros, y profusión de banderas entrelazadas, fué espléndida, y debió colmar los deseos de propios y extraños.

Los brindis fueron dignos de figurar entre los más entusiastas, llegando, con tal motivo, á reducir las distancias del afecto, hasta fraternizar de un modo tal, que veíamos fundidos en el mismo ideal los intereses de Chile y España.

La atención de los chilenos llegó al extremo de venir á despedirnos al muelle las más respetables personas que habían asistido á la comida, mientras la música ejecutaba aquellos aires nacionales que tan hermosos parecen cuando se escuchan en circunstancias como ésta.

Al citado convite siguieron otros que, si bien de importancia menor, no por eso dejaban de revelar el cariño en favor de España. Las distintas clases de á bordo, desde el marinero hasta el Comandante, tenían sus predilectos amigos, por lo cual raro era el día que los franceses de servicio dejaban de ir á tierra para cumplir con los que querían atenderlos con distracciones y obsequios de todo género.

La felicísima atención que tuvo el almirante Castillo de enviar algunas tardes la música de la Escuadra á bordo de la *Nautilus*, para que así espaciecen el ánimo los marineros á quienes su deber no les permitía ir á tierra, contribuyó á que las relaciones entre éstos y sus colegas los chilenos llegasen á ser íntimas, acabando los chilenos por bailar la *muñeira*, y los *goditos*, como aquí se llama á los españoles, la popular *cueca*, que no olvidarán fácilmente.

Los españoles residentes en Valparaíso venían diariamente á proponernos alguna distracción en el Casino, en sus propias casas, ó bien en el hermoso y próximo pueblecito de Viña del Mar, sitio muy á propósito para pasar un día en cualquier estación del año, y meses enteros cuando el calor lleva á bañarse en aquellas playas á lo más selecto de la capital; agasajos que no pude aprovechar, por tener el compromiso de visitar, si no todo Chile, una gran parte de su antiguo territorio, es decir, lo que fué Chile antes del año 1878.

A este fin, provisto de billete de circulación libre, dejé mis deberes de á bordo por unos días, y, acompañado de un Oficial, me dirigí á Santiago, para adquirir allí las recomendaciones más apropiadas á mi objeto, que era el de formar idea aproximada del estado de este país.

Como sería ofender el buen criterio de los lectores suponer que necesitan extensas consideraciones acerca de Chile, me limitaré á bosquejar el país en su actual estado, que puede asegurarse alcanza el periodo álgido

en sus progresos material y moral, puesto que su extensión resulta ahora, comparada con la de hace catorce años, aumentada en el doble, gracias á las provincias de Tacna, Tarapacá y Antofagasta, anexionadas como consecuencia de la guerra sostenida contra Bolivia y el Perú.

La faja, á manera de gallardete, que constituye hoy la extensión de la República chilena, faja perfectamente limitada por la cordillera de los Andes y la costa del Pacífico, llega por el Norte hasta el río Sama, pudiendo decirse que su límite en el Sur es la extremidad del continente é islas inmediatas, al perderse en las regiones polares, ó sea en el Cabo de Hornos.

En su extensión de Norte á Sur, llega el territorio chileno desde la latitud tropical de 18° hasta la de 56°, lo cual representa una longitud de costa nada menos que de 5.000 kilómetros, con un ancho relativamente pequeño, si se toma en consideración que las cumbres de la cordillera andina, límite oriental, son visibles desde la costa ó mar Pacífico; dándole tal figura geográfica la ventaja grande de comunicar fácilmente con el Océano, puesto que, á lo largo de su litoral, existen actualmente los puertos de Arica, Pisagua, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, Caldera, Carrizal, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano, Coronel, Puerto Montt y Ancud, en los cuales se hallan establecidas Aduanas y todos los elementos precisos para facilitar el comercio.

Chile posee además, desde la anexión de las provincias del Norte, los dos elementos principales de riqueza para toda nación, como son la agricultura, en la cual había cifrado un porvenir antes de la guerra, y las minas, que forman hoy la mayor renta que percibe el Estado, para hacer frente al desarrollo de aquellas atenciones tan precisas á todo pueblo que busca con ansia su progreso moral y material.

Con lo dicho es fácil comprender la supremacía de esta República sobre sus hermanas las sudamericanas, si se toma en consideración que sus habitantes son completamente distintos del resto de las Américas, á causa, sin duda alguna, no sólo del buen resultado que dió la mezcla de los españoles con la raza araucana, sino también del privilegio que han tenido para admitir como emigrantes á ingleses y alemanes.

Buscando explicación á la diferencia notable que existe entre los actuales pobladores de Chile y los de otras Repúblicas, hay quien supone que los españoles, durante la continua emigración á las Américas, se diseminaban de tal modo que, sintiendo los procedentes de las provincias del Norte predilección por el clima frío y húmedo, se dirigieron hacia Chile, donde á la vez que un país semejante al suyo, hallaron una raza dura y viril;

pero, además de tal supuesto, hay otro, explicado por la gradación perfectamente marcada de la influencia del clima, tanto en los productos del suelo como en los habitantes.

Á medida que se avanza hacia el Sur, á partir de la frontera del Perú, se nota más vigor en los pobladores, en armonía con la latitud; de igual modo que se hace perceptible la mayor civilización, marchando del litoral hacia las faldas de los Andes.

Lo cierto es que Chile, la Nueva Extremadura, como la llamó Valdivia, es hoy nación digna de figurar entre las primeras que componen el continente americano, por el espíritu emprendedor de sus habitantes, más que por otras virtudes cívicas, puesto que los chilenos continuaron la guerra contra los indios salvajes, que tanto dieron que hacer á los españoles durante su dominio.

La tranquilidad relativa en su Gobierno desde la independencia ha sido causa de que los emigrantes no hayan temido emprender negocios industriales para fomentar el adelanto en el país, dando seriedad á sus costumbres, al punto de notarse en poblaciones importantes, como Valparaíso y Valdivia, la influencia marcada de Inglaterra y Alemania.

Á no ser por la cordillera costera que corre entre los Andes y la mar, el suelo de Chile sería una perfecta faja, extendida á orillas del Pacífico, regada por los muchos y no caudalosos ríos que las nieves de la alta cordillera forman al bajar, hasta mezclar sus aguas con las del Océano.

Y así y todo, los valles son de una hermosura y riqueza incomparables, si se tienen en cuenta la disposición de las profundas quebradas propias de los Andes, que cierran el territorio por el Oriente, y las colinas que, á manera de barrera, prestan abrigo y defienden los valles de los temporales que soplan de la mar.

El corto viaje de Valparaíso á Santiago basta para ofrecer al viajero el contraste grande que presenta la vista del interior con la de la costa, pues pasada la barrera de montañas próxima á ella, se presenta de repente el valle de Aconcagua, con una vegetación parecida á la que admiramos al descender desde los Pirineos á la costa cantábrica.

Después de detenernos en Santiago tres días para pagar con nuestra visita personal los ofrecimientos espontáneos y atenciones que habíamos recibido por parte de españoles y chilenos, nos dirigimos muy de mañana á tomar el tren que había de llevarnos á Concepción, pues según noticias oficiales, nos esperaba allí nuestro Vicecónsul, Sr. Mardones, para prestar-nos sus valiosos auxilios.

Pero antes de llegar al término de nuestro viaje, en todos aquellos

pueblos de alguna importancia en que se detenía el tren, vimos asaltado nuestro carruaje por comisiones de españoles que deseaban conocernos, beber con nosotros á la salud de España, y arrancarnos el compromiso de detenernos á la vuelta, siquiera no fuese más que algunas horas.

Á pesar de la premura del tiempo, no cabía negarse á tales peticiones, puesto que dimanaban del lógico y natural cariño que se siente por la patria cuando se pasan muchos años alejado de ella y de toda representación nacional.

Como si estuviesen olvidados de nuestros Gobiernos, aquellos españoles residentes en el interior de Chile nos acogían con gran alegría y satisfacción; no habían visto por allí jamás nada que significase alguna parte integrante de la España oficial, y parecíanles que el Comandante y Oficiales de un buque de guerra personificaban el poder de la fuerza naval correspondiente á la inolvidable patria.

En todos, absolutamente en todos los pueblos donde residían españoles, fueron idénticas las manifestaciones de amor patrio, y con todos adquirí el compromiso de volver con más tiempo del que permitía el itinerario del tren que nos conducía á Concepción, en donde el recibimiento tuvo carácter oficial, dado por las Autoridades y realizado por la colonia de nuestros compatriotas.

Como si llevásemos la comisión más interesante y trascendental para un pueblo, ó bien fuéramos guerreros victoriosos que cargados de laureles volvíamos á dar cuenta de gloriosos hechos, así se nos recibió entonces en Concepción, y después en las demás capitales de las provincias que visitamos.

Declaro que me sentí fuertemente emocionado al detenerse el tren y ver en la estación la numerosa y rica colonia de españoles, que á porfía buscaba ocasión de saludarnos sin poderlo lograr, porque nuestro deber y atención debían dirigirse en primer término á las Autoridades y distintos elementos civiles y militares de Chile, que se unían en perfecto acuerdo á las demostraciones iniciadas por los españoles.

Si Santiago, visto desde el cerro de Santa Lucía, recuerda á todo español la asombrosa empresa llevada á cabo por su fundador, uno de los más intrépidos capitanes que proporcionaron á España la adquisición de gran parte de la América del Sur, Concepción y sus alrededores constituyen el verdadero poema de la Araucana, porque fueron teatro de aquellas proezas cantadas y realizadas en parte por el insigne poeta que tan bizarriamente sirvió á las órdenes del famoso D. García Hurtado de Mendoza.

Muchos, muchísimos recuerdos encierra esta parte de Chile para todo

español que ame las glorias de su historia. La misma Concepción, des-  
truida unas veces por los fieros araucanos y otras por los temblores de tie-  
rra, encierra en su breve y accidentada historia rasgos heroicos de aque-  
lllos españoles que lucharon en las condiciones más difíciles que pueden  
presentarse al más intrépido guerrero.

En estas inmediaciones vió D. Pedro de Valdivia eclipsarse su buena  
estrella, cuando podía considerarse dominador absoluto de la tierra que  
corre desde la frontera del Perú hasta el extremo Sur, ó estrecho de Maga-  
llanes. ¡Con cuánta indiferencia recibió la noticia dada por su capitán  
Ariza, respecto á la conspiración preparada por Colocolo, sin calcular que  
de allí podrían salir famosos caudillos, como Caupolicán y Lantaro, que  
habían de derrotar su ejército y arrancarle la vida después de terribles  
martirios!

No puede dudarse, por más que sean muy diferentes los juicios que me-  
reció á los historiadores la conducta de Valdivia como conquistador de  
Chile, que su fin desgraciado y el gran desastre que sufrió la colonización  
de este país, fueron motivados por la errónea apreciación que habían for-  
mado de los araucanos, considerándolos tan dóciles y débiles para el  
combate como á los indios dominados por los Incas. Buena prueba fué de  
ello el resultado que obtuvo después Hurtado de Mendoza, joven inexperto  
en el arte de la guerra, si se le compara con su antecesor Valdivia.

Este llegó á establecer poblaciones tan al Sur como la que hoy lleva su  
nombre, y la famosa Imperial, que no pudo sostener el empuje expulsivo  
de los araucanos; mientras que Hurtado, más cauto en la defensa y ata-  
que, logró imponerse y batir ventajosamente á los fieros y tenaces enemí-  
gos, pudiendo llegar en su expedición al Sur hasta el archipiélago de  
Chiloe, donde Ercilla se dió la satisfacción de avanzar un poco más lejos  
que sus compañeros para grabar como recuerdo, en la corteza del más cor-  
pulento árbol, la siguiente inscripción:

«Aquí llegó, donde otro no ha llegado,  
Don Antonio de Ercilla, que el primero  
En un pequeño barco....  
Con sólo diez, pasó el desaguadero  
El año de cincuenta y ocho entrado  
Sobre mil y quinientos por Febrero  
Á las dos de la tarde, el postrér dia,  
Volviendo á la dejada compañía.»

Á pesar del éxito que Hurtado de Mendoza obtuvo en esta expedición,  
gracias á su sana política en la guerra, volvieron á levantarse los indó-

mitos indios, y continuaron hasta nuestros días dando pruebas inequívocas de su amor á la independencia y de su odio irreconciliable contra los invasores.



Araucano.

Yo hubiera deseado permanecer unos días en esta región, sembrada de recuerdos imperecederos para España, sin otra ocupación que la de trasladarme á los sitios donde tan heroicamente había peleado aquel puñado de españoles contra los indomables indios y los terribles obstáculos que

á veces les oponía el clima y las condiciones del terreno, contrariedades que describe Ercilla en los siguientes versos :

« Siete días perdidos anduvimos,  
Abriendo á hierro el impedido paso ;  
Que en todo aquel discurso no tuvimos  
Dó poder reclinar el cuerpo..... »

Hubiera deseado formar juicio exacto de las vicisitudes de aquella memorable campaña de conquista, midiendo sobre el terreno las distancias que separaban las fuerzas que guarneían distintos puntos; y hubiera querido ver á los legítimos araucanos, que, capitaneados por Lantaro y Caupolicán, acariciaron el propósito de expulsar á los españoles, no sólo de Arauco, sino de todo Chile. Pero no alcanzando á tal extremo mi misión, dime por contento con poder manifestar mi gratitud por las muchas atenciones que recibimos en Concepción, y visitar de un modo ligerísimo lo más importante de la provincia.

Hospedados en la magnífica casa de nuestro Vicecónsul, donde nos sentimos verdaderamente en familia, conocimos allí durante la primera noche una gran parte, si no todas las personas inscriptas como españoles, pues para todos hubo entrada y con todos hablamos de lo que era tema forzoso, la patria, que en nosotros veían sintetizada entonces.

Pocos fueron los que no demostraron deseos de obsequiarnos, invitándonos á un almuerzo, cena ó comida en sus respectivas casas, atenciones que sólo pudimos aceptar de muy determinadas personas, si bien en la comida dada en el local del Orfeón Español estuvimos reunidos con una gran parte de los que abrigaban aquellos propósitos.

Expresar aquí el carácter entusiasta que tuvo dicho banquete por parte de los españoles y los chilenos, sería para mí trabajo improbo, y seguramente no lograría dar una reseña de ello tan completa como la que transcribo, tomada del periódico *El Diario Comercial*, de Concepción, correspondiente al 14 de Noviembre de 1893 :

« La distinguida colonia española de Concepción ha demostrado el domingo último (12 de Noviembre), una vez más, y de una manera elocuente, cuánto se ama á la patria, lejos de ella; cuánto es el inestimable sentimiento de fraternidad que guía sus actos en la vida.

» La llegada oportunísima á esta ciudad de los ilustres marinos españoles, el Comandante del *Nautilus*, Sr. D. Fernando Villaamil, y del Teniente de fragata Sr. Somoza, ha dado una ocasión para que esos sentimientos queden más de relieve aun que los que la tradición nos había hecho conocer.

»En efecto, tan pronto se anunció la venida de los ilustres viajeros, la colonia española de Concepción no pensó en otra cosa que en hacer una recepción digna de los huéspedes que debían visitar la ciudad, y desde la llegada de ellos á la estación del ferrocarril en el expreso del viernes, ya pudieron significar, en unión de las autoridades y de algunos chilenos, cuánto era el gozo que tal visita les proporcionaba.

»Ya hemos dicho anteriormente la recepción que se les hizo y las demostraciones de cariñosas simpatías de que han sido objeto de parte de los miembros de la colonia española, de las autoridades, de los galantes oficiales de la Artillería núm. 1 y de los marinos del Buque Escuela y gobernador marítimo de Talcahuano.

»Aparte de esas demostraciones, que pudiéramos llamar extraoficiales, y nacidas sólo de una espontánea simpatía y aprecio, era necesario dar á tan simpáticos huéspedes una prueba oficial del júbilo con que ha sido recibida su llegada.

»Al efecto, la colonia española, con una actividad digna de todo desinteresado elogio, dió los pasos necesarios para preparar una manifestación que fuera la intérprete fiel de sus sentimientos, y con tal motivo inició la organización de un banquete, el que tuvo lugar el domingo á las seis y media de la tarde, en el hermoso y cómodo local del Orfeón Español, recinto que, aunque no concluido en su decorado y arreglo definitivo, ha servido admirablemente, teniendo, puede decirse, un estreno feliz y oportuno bajo todo punto de vista, como que ha sido bautizado con una fiesta por la fraternidad y por el sacro fuego de amor á la patria ausente, representada en esta ocasión dignamente por los marinos Sres. Villaamil y Somoza, quedando desde luego considerado oficialmente ese local como un precioso pedazo de esa tierra mil veces gloriosa.

»El elegante salón de conciertos de ese círculo fué convertido en un precioso comedor.

»En el escenario se había colocado de antemano, en medio de trofeos, simétricamente colocados, de cañones, balas, rifles, tambores y cornetas, el retrato de S. M. la Reina Regente María Cristina; cubiertas por las banderas española y chilena, unidas en estrecho consorcio, y sobre éstas el nombre del barco que manda el simpático Sr. Villaamil, el *Nautilus*.

»Un poco más abajo del retrato de la Reina Regente se había colocado un buque con todo su velamen desplegado y que representaba el *Reina Regente*.

»En los costados laterales del proscenio se había colocado, como simbólicos guardadores de la honra española, dos hermosos leones, que, sobre

sus pedestales y rodeados de palmeras naturales, parecían dominar con su apacible fuerza esa lonja de la patria de España.

»Frente á la mesa de honor se destacaba el retrato del glorioso héroe de Iquique, Arturo Prat, cubierto de cenefas y colgaduras tricolores.

»Á los costados, también adornados de colgaduras bi y tricolores, se destacaban imponentes y majestuosos los escudos de España y Chile, como cambiándose el afectuoso saludo de eterna unión entre la madre y la hija.

»La entrada á ese elegante recinto estaba cubierta á ambos lados por pintoresco follaje, y en los palcos, en buenas macetas, se ostentaban palmeras naturales y helechos artísticamente colocados.

»El arreglo del salón fué hecho por el Sr. D. Bernardino Corral, probando una vez más su entusiasmo y buen gusto cuando se trata de dar realce á todo lo que él emprende.

»La mesa, en forma de herradura, elegante y artísticamente preparada por el Sr. D. Luis Castaing, daba un golpe de vista encantador, notándose un gusto exquisito en su distribución y arreglo, y ostentando una rica y vistosa vajilla.

»De trecho en trecho piezas montadas y confitadas, preciosas jardineras de plaqüé y cristal, cubiertas de flores y frutas, vino, fiambres, dulces y licores.

»Á las siete de la noche tomaban asiento en la bien adornada mesa, los Sres. D. Juan Mardones, Vice-cónsul de España, teniendo á su derecha al Comandante del *Nautilus* D. Fernando Villaamil, Comandante D. C. Banén, D. Bernardino Corral, D. Vicente de Areizábal, mayor de la Artillería Sr. Contreras, Teniente del *Nautilus* Sr. Somoza, y á la izquierda, el Sr. Intendente de la provincia, D. Joaquín Santa Cruz, y los señores D. Luis Eberhard, el Coronel jefe del regimiento núm. 1 de Artillería señor Ortúzar, D. Manuel Fernández, Teniente coronel Sr. Anabalón, y á continuación, por ambos lados, los Sres. D. Antonio Mendía, D. J. Carrasco, D. Inocencio Romero, D. Eduardo Segalerva, D. V. Abascal, don A. Montero, D. M. Retornano, D. F. Cortez, D. José Solé, D. B. Muñoz, D. Vicente García, D. Juan Mulet, D. U. Blanes, D. I. Azqueta, D. M. Ramírez, D. Rufo Ramírez, D. J. Taboada, D. I. Ochoa, D. José M. Fernández, D. R. Iturrate, D. Álvaro Peralta, D. Emilio Carrasco, D. J. Armíño, D. Juan Díaz, D. Juan Brieba, D. M. Ferrer, D. N. Salduondo, don Fernando López de Heredia, D. Juan Tornero, D. Bernardo Larrazábal, D. Silvestre Echevarría, D. J. Maqueda, D. Alonso Rincón, D. M. González, D. J. Ochoa, y otros cuyos nombres no nos fué posible obtener, dando

principio á la comida, cuyo menú, impreso en elegante cartulina, ostentaba el escudo español en una de sus esquinas.

»Durante toda la comida reinó la más completa armonía y contento, y su servicio, aparte de la bondad y exquisito gusto de sus potajes, fué magnífico y esmerado.

»Cada plato era rociado por los más ricos vinos del país, Burdeos, Borgoña y Jerez, amenizada la comida con las mejores piezas de música del repertorio de la excelente banda del regimiento de Artillería, galantemente ofrecida por los jefes de ese bizarro cuerpo.

»Al destaparse el champaña, la banda de música rompió con los acordes de la canción nacional chilena y la marcha real española, siendo escuchados esos himnos por la concurrencia puestos de pie.

»Momentos después, el Dr. Sr. Eberhard, en cortas, patrióticas y bien inspiradas palabras, ofreció tan magnifica manifestación al digno Comandante del *Nautilus*, Sr. Villaamil, en nombre de sus compatriotas de la colonia española, y haciendo en la persona del simpático marino y demás compañeros, una salutación á la patria ausente.

»Concluyó brindando por la república de Chile y su presidente D. Jorge Montt.

»Una salva de atronadores aplausos saludó las palabras del Sr. Eberhard.

»Momentos después, el Comandante Sr. Villaamil, en frases correctas y bien inspiradas, contestó agradeciendo muy sinceramente la manifestación de que eran objeto él y sus compañeros, diciendo que llevaría recuerdos imperecederos de su estancia en Concepción, de donde iría muy satisfecho.

»Que en nombre de España daba las gracias á sus hermanos, porque honrándole á él, honraban á la patria, y el que honra á su patria, se honra á sí mismo, y que brindaba por la marina y el ejército de Chile.

»Las francas expresiones del Sr. Villaamil fueron objeto también de entusiastas aplausos.

»El Sr. D. Bernardino Corral, en una brillante improvisación, brindó por la Marina española, haciendo elogios de Chile y concluyendo por beber á la unificación Hispano-Americana.

»El Sr. Intendente, en elocuentes palabras, dió al Comandante Villaamil, á nombre de los chilenos y del Gobierno, la bienvenida, siendo sus palabras perfectamente bien acogidas.

»El Comandante Bannén brindó por la Marina española y por España.

»El Coronel Sr. Ortúzar por la Marina y ejércitos de España y Chile, di-

ciendo, en frases muy bien expresadas, que eran los fieles guardadores y custodias de sus leyes y constitución, unos en el interior, los otros en el exterior.

»Concluyó pidiendo una copa por la Marina y el ejército español.

»El Sr. D. Eduardo Segalerva en su brindis saludó á España como la madre patria, en sus dignos representantes los Sres. Villaamil y Somoza y demás compañeros ausentes, haciendo votos porque chilenos y españoles, obedeciendo á las inmutables leyes de la sangre y del origen, fueran siempre unidos y felices.

»Don Manuel Fernández, con frases tan felices como elocuentes, puso de relieve la estimación y los lazos de unión que unen á españoles y chilenos, brindando por Chile y por España.

»El Dr. López de Heredia bebió una copa por España, de cuya patria guarda recuerdos felices de su infancia, y por el Teniente Somoza, que siendo, como se sabe, nacido en Chile, en Bucalemu, le tocó hacer juntos el viaje á la madre patria.

»El Dr. Eberhard, en cortas palabras dió por terminado el banquete, y antes de levantarse de la mesa, el Sr. Villaamil pidió una copa por el mejor lazo de unión entre los inmigrantes españoles y Chile, por la mujer chilena.

»Todos los oradores fueron muy aplaudidos en sus brindis, á cual de todos más inspirados y sentidos, concluyendo tan significativa y agradable fiesta en medio de la más irreprochable armonía y jovialidad, sin que ni una sola nota discordante sonara en ese concierto del patriotismo y de la fraternidad.

»Eran las diez y media de la noche, y en el acto se retiraron el Sr. Intendente, acompañado del Sr. Villaamil, el Teniente Sr. Somoza, el Coronel Sr. Ortúzar, Mayor Sr. Contreras, el Vice-cónsul Sr. Mardones y varios caballeros de la colonia española, encaminándose hacia el Club-Concepción, seguidos de la banda de música.

»En el Club permanecieron algunos momentos, visitando el local y, después de beber unas copas de champaña, se retiraron de allí, volviendo al Orfeón Español, en donde se improvisó una ligera estudiantina de guitarras y bandurrias, que ejecutó algunos aires españoles en medio del más alegre estusiasmo, continuando la fiesta en creciente animación y compostura hasta cerca de la una de la mañana, hora en que se retiraron cada uno á su casa.

»Tal ha sido, pues, descrita á la ligera, la espléndida manifestación con que los españoles de Concepción han festejado á los ilustres marinos del

*Nautilus*, saludando en sus personas á la querida patria ausente; dando, como hemos dicho antes, una prueba más de su gran amor á la tierra que les vió nacer, y que cada uno de ellos recuerda con la veneración, cariño y respetuoso amor con que se adora á la madre.

»No concluiremos sin expresar nuestras sinceras felicitaciones á la colonia española por los sentimientos que la adornan, y sin manifestar nuestros ardientes votos por la felicidad del Comandante Sr. Villaamil y Teniente *paisano* Sr. Somoza, deseando que conserven siempre en su memoria el recuerdo de los que aquí quedan y tan de veras los aprecian y distinguen como á hermanos por la sangre y por el corazón.»

Quizás no parezca propio de este lugar la extensa descripción que antecede; pero si se tiene en consideración que en cuantos pueblos de Chile visitamos recibimos análogos obsequios, se comprenderá que ocupe lugar preferente el primero, y sirva de muestra para conocer los demás, con sólo variar el lugar y las personas.

Concepción constituía nuestra residencia, y para satisfacer compromisos inexcusables, hubo día en que asistimos á seis y siete comidas. Era preciso almorzar, por ejemplo, en el Colegio de los padres Escolapios españoles, y volver á hacerlo en Talcahuano, el puerto de esta comarca y futuro arsenal de la República, que merecía ser visitado con detenimiento para admirar el magnífico dique seco, muy próximo entonces á terminarse, y que representa una de las obras hidráulicas más notables del mundo.

Dada la galantería de los marinos chilenos, y muy en particular la del capitán de navío Sr. Bannen, era imposible rehusar el *lunch* que nos ofreció á bordo del buque-escuela de aprendices marineros.

Unas cuantas horas pasé agradablemente, acompañado de Jefes y Oficiales, que me dieron á conocer las ventajas de esta localidad para establecer en Talcahuano el puerto militar de Chile, con lo cual seguramente perderá Valparaíso gran parte de su importancia actual, debida á la marina de guerra.

La defensa del futuro arsenal y su gran dique serán inmejorables, y entonces Concepción, la hermosa ciudad que hoy parece respetada por los terremotos, alcanzará, á mi juicio, las proporciones de una población, quizás la más importante de la República.

Ciento que dentro de la bahía de Talcahuano, espaciosa y abrigada por la isla Quiriquina, existen puntos donde el comercio efectúa algunas operaciones de carga y descarga; pero, así y todo, Concepción será el núcleo á donde afluyan el movimiento propio á estos puertos y la abundancia que

caracteriza á la producción de esta provincia, sumamente rica por su agricultura.

El golfo de Arauco, donde se hallan los puertos de Coronel y Lota, está próximo y unido á Concepción por la vía férrea que atraviesa el Biobio, gracias al puente más largo que he visto, y que reune además la particularidad de tener tantos metros de longitud como años transcurrieron desde la era cristiana hasta el en que se terminó; es decir, 1864.

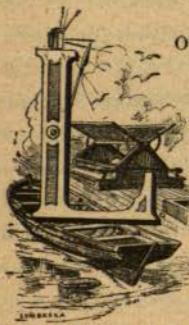
No era posible para nosotros estar en la capital del Sur, como llamaba á Concepción su fundador Valdivia, sin ir á la región carbonífera de esta costa del Pacífico, máxime cuando se nos proporcionaba la ocasión de admirar, en agradable compañía, los hermosos panoramas que ofrece el viaje atravesando el famoso Biobio, y correr en tren la escarpada costa que separa el golfo de Arauco del de Talcuhano.

En Coronel, donde existen en explotación minas de hulla desde el año 1855, sólo nos detuvimos el tiempo necesario para formar juicio de los trabajos que constituyen el acarreo hasta el muelle y embarque, continuando después á Lota para satisfacer allí uno de mis mayores deseos, viendo detenidamente el espléndido parque y casa de la señora viuda de Cousiño.



## CAPÍTULO XXII.

En el golfo de Arauco.—El parque Cousiño.—Vuelta á Concepción.—Hurtado de Mendoza y Caupolicán.—El capitán Asqueta.—Convite militar.—Diversos agasajos.—Victoria y Temuco.—Chillán y Talca.—Banquete monstruo en Santiago.—La mujer Chilena.—Santiago y Sevilla.—A Quillota.



OTA, Arauco y Coronel forman los tres puntos de mayor importancia del golfo de Arauco, siendo Lota el centro industrial por excelencia, entre los varios que figuran desde hace tiempo en Chile.

Así como la isla Quiriquina constituye un verdadero abrigo para hacer de la bahía de Talcahuano varios fondeaderos seguros, la Santa María, en el golfo de Arauco, no ofrece más que débil obstáculo contra la mar, cuyos ímpetus llegan á los puertos interiores con fuerza bastante para hacer molestas, y á veces difíciles, las operaciones necesarias al movimiento comercial.

Obedeciendo al principio de interés mercantil, los puertos de Lota y Coronel se ven, sin embargo, concurridos por muchos buques, que allí toman carbón para transportarlo á lo largo de la costa del Pacífico y por los transatlánticos, que, después y antes de atravesar el Estrecho de Magallanes, necesitan llenar sus carboneras para proseguir el viaje.

Aquí, con más razón que en otras partes, la región que en su subsuelo tiene ese mineral, llamado por algunos, con razón, el pan de la industria,

será rica si cuenta con medios para su fácil exportación. Tanto en Coronel como en Lota, las capas de carbón se encuentran tan próximas á esa gran vía de comunicación que forma el mar, que la generalidad de las minas se trabajan hoy por galerías y pozos que están en la misma costa, alcanzando un desarrollo que puede representarse por unas 600.000 toneladas, el producto anual de esta industria.

El cobre, que ha sido durante muchos años el elemento de exportación más importante de Chile, y representa aun hoy una riqueza considerable, se funde en Lota, á donde concurren los minerales de varios puntos de la República. Asimismo pudimos examinar aquí la industria de cerámica en todo su esplendor.

Contrasta sobremanera con el aspecto típico de esta región minera, donde existe una atmósfera cargada con el humo propio de las grandes fundiciones, ver una vegetación que recuerda la más espléndida de nuestra Europa, espectáculo que se contempla muy bien desde la pequeña prominencia ocupada por el parque de recreo perteneciente á la familia Cousiño, dueña también de una gran parte de las riquezas existentes en Lota.

No debiera salir de Chile sin haber estado en el parque Cousiño, quien deseara conocer lo más hermoso y rico que existe en materia de lujo y buen gusto. Cuatro horas dediqué á visitar el lugar destinado para recreo y solaz de la hoy viuda del señor Cousiño, sintiendo no disponer de más tiempo para saciar me de contemplar los espléndidos cuadros que se presentaron ante mis ojos.

De pie ó sentado en aquellos sitios que manos hábiles habían formado bajo los árboles, ó bien entre sus ramas, á una altura siempre conveniente y cómoda, podía la vista abarcar de una vez el movimiento de los puertos enclavados en la gran bahía, la inmensidad del Océano, la lucha ó continuado embate de las olas sobre las peñas que sirven de basamento al parque; y contrastando con la completa flora propia de la zona tórrida y templada, que, arrancando en la misma playa, va compacta á perderse en los altos montes, las múltiples chimeneas que humean continuamente para recordar que mientras unos gozan tranquilos y satisfechos de aquel fastuoso parque, otros gimen para ganar el sustento de sus familias en el fondo de una mina ó bien al lado del horno que funde el metal.

Si á cuanto he descrito muy ligeramente se agrega la satisfacción y el agradecimiento que despiertan en todo extranjero, la cordial acogida que nosotros hallamos por parte del Administrador de la finca, representante genuino de la galantería de sus dueños, se comprenderá la contrariedad que experimento ahora al no tener una fotografía que dé idea, ya que

no de las bellezas del parque, del magnífico palacio, reedificado últimamente bajo la dirección de sus dueños; palacio, á mi juicio, no sólo el mejor de Chile, sino capaz de competir con los más modernos y mejores de su clase en el mundo.

Los Comandantes de los buques de guerra *Esmeralda* y *Pilcomayo* fueron también compañeros de mesa, durante el almuerzo que aceptamos en aquel oasis; con ellos visité las minas, fundiciones y fábricas de cristal, y con todos los que componíamos tan agradable compañía, discutimos los méritos de la magnífica estatua en bronce de Caupolicán, que se levanta en medio de aquellos jardines, recordando uno de los hombres más fieros en la lucha por la independencia de Arauco, y á la vez la protección que la rica viuda de Cousiño dispensa á las bellas artes, comprando á un artista chileno la obra que mereció ser premiada en una de las últimas Exposiciones.

Volvamos á Concepción, donde tenía que comer con el intendente señor Santa Cruz, persona afabilísima, y que me dió á conocer dos platos, de los que son peculiares en este país, y á la vez me hizo probar el aguardiente del Pisco y las pasas del Huasco.

Muy agradablemente pasamos aquella noche los españoles que fuimos honrados con la invitación y participamos de unas horas en compañía de la distinguida familia del que entonces gobernaba la antigua capital del Sur, como llamaban sus fundadores á Concepción.

No bien habíamos dado al cuerpo el descanso consiguiente á vida tan agitada, emprendimos al día siguiente por la mañana una excursión á Penco, puerto de la segura bahía de Talcahuano, preferido para el embarque de la mucha cantidad de cereales que exporta esta provincia.

Allí, después de reflexionar sobre los recuerdos históricos que habían tenido por teatro aquellos campos y playas; allí, después de examinar los restos de la fortaleza levantada por aquellos españoles, tan dignos de ser mandados por quien después llegó á ser Virrey del Perú y Marqués de Cañete, D. García Hurtado de Mendoza, reconstruí el desembarco de los conquistadores en esta tierra de animosos defensores de su independencia. Me los imaginaba levantando muros y empalizadas para sostener con alguna ventaja, como realmente lo sostuvieron, el ataque fraguado por Caupolicán, y veía retratado en los semblantes de Hurtado y Ercilla el asombro que seguramente les producía la tenacidad en el ataque y la indiferencia por la muerte, demostrada por aquellos indios ante los destrozos que en ellos hacían los proyectiles lanzados por arcabuces y cañones.

A mi juicio, la reconquista del Sur de Chile, llevada á cabo por el joven Hurtado de Mendoza, constituye una de las páginas más gloriosas de

nuestra historia, digna de que todo un poeta, soldado como Ercilla, la haya hecho inmortal. Enseña esta expedición cuán distinto hubiera sido el fin de nuestros trabajos colonizadores y de conquista, si el personal enviado para tales empresas tuviese condiciones que no suelen ser inherentes á la gente indisciplinada y falta de ilustración.

Si desde un principio hubiesen enviado los Reyes de España á América jefes de expediciones y Gobernadores con el sentimiento religioso, carácter militar y dignidad bien entendida que reunía en alto grado D. García Hurtado de Mendoza, la ambición del oro se hubiese contenido en determinados límites, los sentimientos de amor por el prójimo practicado en debida forma, y jamás el fanatismo religioso diera lugar á que se le utilizase como escudo de pasiones mezquinas.

Entre las ruinas de aquellos muros vi con orgullo una enorme piedra que conservaba grabado el escudo de nuestras armas, símbolo ó recuerdo que con gusto habría adquirido para mi propiedad, si las circunstancias me hubieran permitido satisfacer tal deseo, despertado por la admiración que siento por los hechos gloriosísimos de nuestra historia.

Frente al hoy derruido fuerte se hallaba fondeada una fragata mercante, mandada entonces por un Capitán vizcaíno, á quien había conocido en Concepción. Con él y otros amigos, acompañados de varias señoritas, nos trasladamos á bordo para ver la faena de cargar toneladas y más toneladas de trigo á granel, sin que esto fuese obstáculo para que almorzásemos contentos y satisfechos, prodigando grandes alabanzas á los clásicos platos españoles, y muy en particular á la paella y al bacalao aderezado á la vizcaína.

El capitán Asqueta, que llevaba bastantes años navegando en la carrera de Chile al Perú, me dió á conocer algunos detalles respecto á la decadencia de nuestro comercio en estos países, y la razón poderosa que contribuyó á la desaparición de la bandera española entre los buques que frecuentan estos puertos.

No bien terminada la excursión, volvimos á la capital para cumplir con los Jefes y Oficiales del regimiento de Artillería, que deseaban les acompañase á una especie de gira campestre con objeto de admirar las márgenes del Biobio desde una colina, provista, no de fortaleza que defendiese el paso del río tantas veces atravesado por los guerreros españoles en sus campañas de conquista, sino de una completa batería de botellas emplazadas en varias mesas cubiertas de ricos fiambres.

Á los Sres. Ortuzar y Contreras, Coronel y Mayor del regimiento de Artillería, y asimismo á la distinguida oficialidad, merecimos grandes obse-

quiós aquella tarde y durante la visita que hicimos al cuartel, donde pude observar que el Gobierno de Chile no ha fijado su atención, quizás por no permitírselo deberes de más importancia, en la necesidad de acuartelar bien las tropas, que tan alto han colocado el honor nacional. Como aquí, en otros puntos, la guarnición no está alojada en armonía con la riqueza del país, y, mucho menos, con los merecimientos que corresponden á un ejército valiente y de completa instrucción.

Cierto que en tiempos de paz ó circunstancias normales, el número de hombres que constituyen la fuerza permanente no excede de 6.000; pero cuando visité y conocí parte de los regimientos que guarnecean algunas plazas, pude cerciorarme de que el personal de Jefes y Oficiales parecía todo él escogido entre las clases más instruidas y distinguidas de la sociedad.

Era la última noche que pasábamos entre tan buenos amigos, y no cabía excusa: nuestro protector y representante de España en Concepción, señor Mardones, accediendo á los deseos de algunos españoles, muy significados por su cariño hacia nosotros, consintió que la última cena ó comida se verificase en casa de D. Bernardino Corral, modelo de seriedad y honradez como comerciante y de exquisita educación como español y caballero.

En aquella mesa se dejó la representación de Chile á las señoras que habían unido su suerte con la de los *goditos*, y comí teniendo á cada lado sendas enemigas de mi discreción, que, ya de acuerdo, se habían propuesto conocer la opinión que yo tenía d<sup>e</sup> las costumbres de este país, comparadas con las del mío.

Estas explicaciones, para mí muy agradables, tratándose de señoras tan distinguidas y hermosas como las que tenía á babor y estribor, tuvieron que suspenderse para escuchar la serenata con que nos obsequiaba una estudiantina legítimamente española, motivo por el cual aquella noche los recuerdos de la patria llegaron á su grado máximo, oyendo cantares y viendo bailes que me hicieron creer durante algunas horas que Concepción y sus habitantes formaban parte integrante de la vieja España.

Debiamos tomar al día siguiente el tren hasta llegar lo más al Sur posible en nuestra expedición, y aun cuando había contraído el compromiso de llevar la *Nautilus* al puerto de Talcahuano, que se hallaba en la derrota que debía seguir en mi viaje para el Estrecho de Magallanes, la despedida de tan buenos amigos fué tan expresiva como satisfactoria para los que éramos objeto de tal manifestación.

Los españoles todos residentes en la provincia y las autoridades militares y civiles, dieron al acto perfecta idea de la amistad y simpatías que existe entre chilenos y españoles. Los abrazos de despedida parecían obli-

garde más y más á volver cuanto antes á esta región, donde las manifestaciones de afecto hacia España eran hoy tan expresivas y cariñosas, como tremenda había sido la resistencia de sus pobladores primitivos contra los que juzgaban invasores.

El tren arrancó hasta Victoria, último punto entonces adonde llegaba la línea en explotación, y á medida que avanzábamos atravesando el país de los indómitos araucanos, la vegetación variaba de un modo muy perceptible, reemplazando á las tierras cultivadas, bosques inmensos y talados en grandes extensiones con objeto de explotar las maderas, que desaparecerán para dar lugar al cultivo de cereales.

Victoria, donde pasamos la noche, es población recientemente creada, como consecuencia del avance que la civilización va consiguiendo al dominar esta parte de América, célebre por la resistencia que siempre demostraron sus habitantes para entrar en el camino de la regeneración.

El Gobierno de Chile en los últimos años ha tenido que emplear grandes recursos en hombres y dinero para entrar en posesión de la estrecha extensión de territorio que empieza en el valle de Arauco, y termina con las múltiples islas y canales que forman la parte conocida por Chiloe; pero la fuerza de las armas, en primer término, y la explotación de los vicios, facilitándoles medios de desarrollo entre los araucanos, han sido elementos suficientes para que esta parte de la República prometa, de una vez para siempre, entrar por la vía de la civilización.

Poco tiempo es necesario para formarse idea de Victoria, situada en el camino que va al Sur.

Las construcciones todas son de carácter provisional, madera y zinc, el trazado de las amplias calles es rectangular, y los alrededores de la población están pidiendo brazos y herramientas, para ser transformados en tierras productivas.

No obstante ser un pueblo que empieza á formarse luchando con los inconvenientes propios de despoblada región, hallamos aquí un recibimiento inesperado, puesto que los pocos españoles residentes en dicha parte de la República y los vecinos más importantes, se reunieron en las primeras horas de la noche en el pequeño hotel donde estuvimos, para proporcionarnos una prueba más de su afecto hacia España, durante la comida á que fuimos invitados.

El Intendente de Temuco había enviado á nuestras órdenes dos Oficiales para que nos acompañasen en el trayecto que debíamos recorrer sobre una línea férrea cuyos puentes no estaban aun terminados, ni afirmada la vía, y no se hallaba, por consiguiente, en explotación para el público.

La locomotora con una vagoneta constituían todo el tren que por la mañana tomamos para ir hasta la última capital que el Gobierno de Chile había fundado recientemente en la célebre tierra de los araucanos. Varios amigos quisieron correr conmigo los peligros de este corto, pero azaroso viaje, que felizmente resultó menos enojoso de lo que yo esperaba.

La vista del país ofrece, como desde Concepción á Victoria, un aspecto propio de la zona templada, rico en vegetación, bastante llano, y sin la vista de los Andes, que en esta región son casi imperceptibles.

Por bien empleadas dí las horas transcurridas en la expedición al verme en Temuco, donde fuimos recibidos con los honores señalados al huésped más ilustre que visite un país amigo.

El Sr. Campos, entonces Intendente de esta hermosa comarca, que será muy luego una de las más ricas de Chile, se hallaba en la estación, rodeado de todo el elemento oficial, que era numeroso, si se tiene en cuenta la guarnición que en el punto más adelantado de la colonización existe.

Desde que entré en Temuco hasta horas después de mi salida, me hallé siempre sugestionado por la misma idea: « Los chilenos realizaban ahora el problema que siglos antes había planteado y casi llevado á buen fin un puñado de esforzados españoles. »

Los adelantos y recursos propios de la época actual, que veía implantados por el avance que el Gobierno de Chile efectúa por someter y civilizar el famoso valle de Arauco, me recordaban la enormidad de la empresa acometida por Valdivia y sus sucesores.

Viendo la inmensidad de este territorio, la fiereza de sus primitivos pobladores y la falta de comunicaciones, aterra al hombre más atrevido la idea de dominar aquí en condiciones tales. Graves serían las faltas cometidas por algunos de los españoles que á estas tierras vinieron para someterlas ó conquistarlas; pero bien pueden perdonarse, teniendo en cuenta el heróico valor demostrado al llevar á cabo la empresa más digna de figurar en nuestra historia.

*El Cautín*, periódico de la localidad, había escrito, con motivo de nuestra visita, un discreto artículo, cuyo autor adivinó lo que nosotros sentíamos al contemplar en el fondo de Arauco, ya con vida y en vías de desarrollo, la capital soñada y ambicionada por nuestros antecesores.

En ella se nos recibía con verdaderas muestras de amistad y entusiasmo lógicos en tales circunstancias, puesto que entre españoles y chilenos existen lazos muy comunes para que la amistad brote al menor contacto, y el entusiasta orgullo es consecuencia natural de la realización de todo hecho que honra á la patria. Dominar por completo un país como éste, ha-



Araucana.

biendo sido extinguido ó amortiguado el germen de toda rebelión entre los fieros araucanos, es motivo fundado de gloria para la República de Chile.

Cuando el ferrocarril, que ya llega hasta aquí, una en breve la capital con Valdivia y Puerto Montt, puntos extremos del territorio llamado á

ser el granero de Chile, la vida comercial se multiplicará rápidamente, y los cereales serán exportados en mayor escala á lo largo de la costa occidental de América y hasta á nuestra vieja Europa.

Joven, simpático, y en una desahogada posición, que le había permitido viajar por todo el mundo, deteniéndose en España el tiempo que creyó conveniente para conocer el país, el Intendente de Temuco hizo gala de su don de gentes, llegando á cautivarnos con sus atenciones, hasta tal extremo que ni tiempo tuvimos para descansar, pues ni de dormir nos acordamos mientras permanecimos en esta población.

Era preciso llegar al día siguiente á Chillán, y, por lo tanto, retroceder en nuestro camino para volver á Valparaíso. Ante tal deber, sin vacilar en mi resolución, dejé con pena la tierra de Arauco, sin tener tiempo para visitar algunos lugares que la historia me había señalado como dignos de ser conocidos.

Imperial, punto avanzado de nuestra dominación, de donde salieron los catorce caballeros que, por no llegar á tiempo para combatir en la lucha que costó la vida á Valdivia, corrieron riesgos y llevaron á cabo hechos prodigiosos, peleando en medio de tribus soberbias y altivas; Cañete, donde Caupolicán halló la muerte, después de sentir sobre su fiero corazón el desprecio de la mujer que amaba, más cruel y doloroso seguramente que el tormento causado por las saetas que le arrancaron la vida; Valdivia, Tucapel, y otros sitios de esta región, merecen ser contemplados por todo español que visite Chile, con más reconocimiento de espíritu y atención que los grandes museos de algunas capitales del mundo.

La colonia española en Chillán quiso hacer una demostración de su amor por la patria, reteniéndonos allí, siquiera no fuese más que unas cuantas horas, que debíamos aprovechar sin descanso ni intermitencia alguna en recibir obsequios tras obsequios, recorriendo en coche, y acompañado por los más entusiastas, los alrededores de la ciudad, para sentarnos después á suntuosa mesa, con todos los honores de un convite oficial, y no bien terminada esta demostración, asistir al local donde una genuina comparsa de jóvenes españoles tocaba, bailaba y cantaba cuanto creía pertinente para recordar las costumbres alegres de nuestro país.

Al día siguiente, muy temprano, seguimos nuestra halagüeña expedición para llegar á Talca, donde éramos esperados en idéntica forma que en las demás poblaciones que habíamos visitado á instancias de la colonia española. Aquí, no contentos con la recepción y convite de carácter oficial, tuve que aceptar, como digno remate de tanta y tanta muestra de amor por España, un magnífico álbum conteniendo autógrafos de los muchos

españoles residentes en aquella capital; precioso recuerdo, que revela cuán grande y perenne es en el alma de todo emigrado español el amor á su país, cuna de los más grandes afectos.

Nuestra detención en Talca nos impedía asistir en Santiago á la gran fiesta que el Círculo Español daba aquella misma noche en honor de la oficialidad de la *Nautilus*, y para obviar este inconveniente, el Gobierno puso á mi disposición un tren extraordinario, que me permitió llegar oportunamente á la capital, donde era esperado por una comisión de Oficiales y Guardias Marinas, que habían venido de Valparaíso para corresponder á tan espléndido obsequio.

Era entonces Presidente del Círculo el Coronel de nuestro ejército señor Osma, quien llevaba algún tiempo residiendo en Chile, como agregado militar á nuestro Ministro. Este distinguido Jefe, que, desde mi llegada á Valparaíso, se desvivió por obsequiarnos, supo dar á la fiesta con que el Círculo nos brindaba todas las proporciones de riqueza y buen gusto que son propias de la más numerosa y antigua colonia de españoles en Chile; puesto que en Santiago existe un núcleo de éstos, muy digno de figurar entre los que representan los de otras naciones, tanto por su número como por su calidad de hombres que han adquirido honradamente fortunas cuantiosas y nombres respetables.

Respalda, Llanos, Villagrán y Arjona, á quienes pude tratar con intimidad, son una prueba del respeto y cariño que saben granjearse los emigrantes españoles, cuando la suerte y una conducta intachable no les abandona en el improbo trabajo de labrarse una fortuna fuera de su país.

Viendo éstos y otros compatriotas de análogas posiciones durante mi viaje por países extranjeros, pude convencerme de que el español, como emigrante, es de inmejorables condiciones para el país que le proporciona trabajo, y perjudicial en extremo para su patria. Si el español, al labrarse una fortuna en la emigración, no fuese débil ante los lazos de la mujer extranjera, España tendría hoy, fomentando sus industrias, infinidad de capitales que quedan en América, adquiridos por laboriosos y honrados hijos de nuestra patria, quienes al casarse fuera de ella pierden moralmente su nacionalidad.

Conozco que no es justo lo que dejo expuesto; comprendo que la nación que abre sus puertas al inmigrante debe tener derecho á imponerle determinadas condiciones; pero lo cierto es que el mejor inmigrante es el español soltero, porque difícilmente vuelve á su país una vez casado fuera de él, donde se crea una fortuna y una familia.

Gran parte de los socios del Círculo Español que aquella noche comie-

ron y brindaron, teniendo como invitados á los españoles tripulantes de la *Nutilus*, nos presentaron, después que terminó tan espléndido báquete, á sus respectivas familias, las cuales concurrieron á la velada y baile, dados también en honor nuestro. Por no repetir la descripción de los múltiples convites, me limito á decir que colmó en un todo los deseos de la sociedad titulada Casino Español, cuyos miembros hubieran tenido un verdadero disgusto si los obsequios realizados con fin tan patriótico no ocuparan un lugar preferente entre los demás. Hubo durante la comida un detalle que no debo omitir. Á propuesta del Sr. Villagrán, en la misma mesa se llevó á cabo una suscripción para enviar fondos en socorro de los heridos en Melilla. Este fué uno de los brindis que demostraban el imperecedero cariño por la patria.

Dos días más hubo que permanecer en la capital para satisfacer los vivos deseos de algunos amigos que deseaban retener á los marinos el mayor tiempo posible.

Yo tuve que aprovechar ese tiempo para despedirme del elemento oficial, que hasta última hora me hizo prisionero de paz, honrándome con invitaciones para comer con los Sres. Montt y Edward, Ministro del Interior y Presidente del Senado, á quienes jamás podré pagar la distinción que me hicieron, proporcionándome el gusto de tratar á sus respectivas familias.

Soy de los que creen que la influencia de la mujer, en toda sociedad, es decisiva, hasta el extremo de que ella, más que el hombre, sirve para estudiar y formar juicio respecto de un país; y la mujer en Chile, como quizás en ninguno otro punto del vasto territorio americano, tiene un poder grande en los altos fines políticos, y por ella quizá se modifiquen las costumbres en determinado sentido.

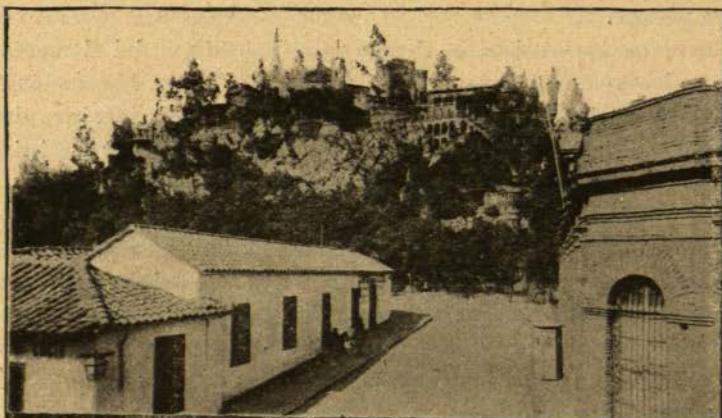
Creí notar entre los hombres y mujeres una gran desigualdad en las facultades intelectuales y físicas al llegar á lo que puede llamarse plenitud de la vida, porque el hombre en este país se siente cansado ó viejo prematuramente, efecto sin duda de la vida agitada que lleva desde su juventud, puesto que en esta República es donde sin duda alguna se ven los más altos destinos desempeñados por hombres que no tienen ni pueden tener la práctica que sólo se adquiere viviendo y observando. Á tal sistema achaco la preponderancia que me pareció notar á favor de las mujeres chilenas.

Si no fuese por la fuerza que la mujer chilena representa en la política, ¿tendría el clero la importancia que conserva en este país? Creo que no; porque es muy notable la diferencia entre el sentimiento religioso que

démuestran los hombres y el manifestado por la asidua concurrencia de las mujeres á la iglesia.

No es ciertamente exclusivo de Chile la preponderancia de la mujer sobre el hombre; en otros países se nota que éste pierde energías físicas e intelectuales á una edad en que la compañera de su vida manifiesta la plenitud de sus fuerzas; desigualdad que á mi juicio proviene de vicios en la educación, y es causa influyente en la marcha y porvenir de los pueblos. Estas y algunas reflexiones más son consecuencia de mis apreciaciones hechas en Santiago, durante los días que empleé en pagar visitas, aprovechando algunos momentos para formarme idea aproximada de lo que es hoy la ciudad.

Á Santiago, á esta capital de la Nueva Extremadura, según la llamó



Cerro de Santa Lucía.

D. Pedro de Valdivia, hay que contemplarla desde el mismo lugar donde este Capitán concibió y ordenó su planteamiento. Desde el cerro Huelen, hoy Santa Lucía, se presenta la ciudad en toda su grandiosa extensión, bajo el aspecto de la típica población hispano-americana. Las altas montañas de los Andes, que cierran el horizonte en casi toda su alrededor, dan lugar á que la parte del valle ocupada por la ciudad aparezca exageradamente grande y llene de asombro al que, no conociendo el número de sus habitantes, establezca comparaciones con otras capitales.

Viendo á Santiago desde el punto elegido por mí para dominarlo bien

en medio de aquella vega tan fértil, recordaba la impresión análoga que sufrí cuando vi á Sevilla, agarrándome nerviosamente á uno de los balcones que existen en lo alto de la Giralda. Si el Mapocho tuviese las proporciones del Guadalquivir, y las lejanas sierras de la baja Andalucía rodeasen á Sevilla como los Andes á Santiago, la comparación sería tan exacta, que difícilmente dejaría de recordar la hermosa capital de Andalucía quien viese por primera vez á Santiago.

Los temblores de tierra y el calor sofocante en el verano han impuesto aquí el mismo sistema de construcción que en Andalucía; casas de un solo piso, sumamente espaciosas y, en general, provistas de grandes patios, donde crecen y se desarrollan las más delicadas plantas y árboles, dando un aspecto al conjunto de la ciudad, vista desde alguna elevación, que más parece reunión de pueblecitos de campo que capital de una nación.

Hay en ella predilección por los árboles, y desde luego se nota que á este fin se han sacrificado ricas extensiones de terreno dentro del casco, ya para plazas ó parques, y, lo que es más de admirar, para una gran rambla, ó más bien alameda, que es lo más característico en Santiago, y cons-



Casa de la Moneda.

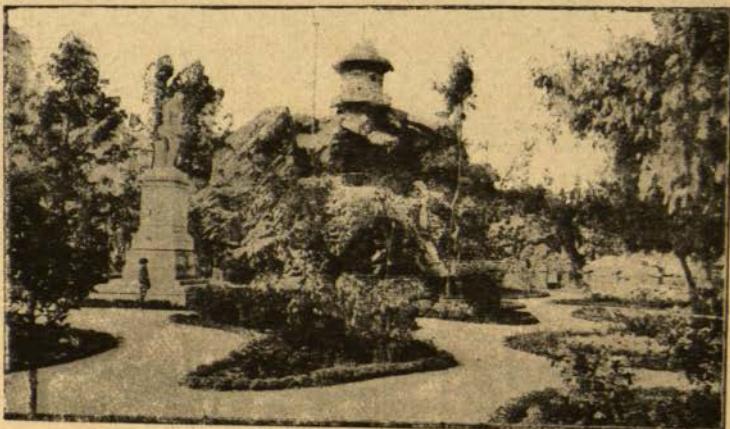
tituye una de sus bellezas, á pesar de tener magníficos jardines públicos y una espaciosa granja modelo, que revela el interés prestado al estudio de la agricultura en este país.

Los edificios públicos, algunos de ellos construídos durante la domina-

ción española, son, en general, de grandes y correctas proporciones, dignos de la mejor y más hermosa ciudad del Pacífico, si se exceptúa San Francisco de California; y respecto á cuanto se relaciona con las bellas artes y ciencias, Santiago ofrece suficientes pruebas de su empeño por no quedar atrás en el camino señalado por las grandes capitales de la vieja Europa. La Universidad, Casa de la Moneda y el Seminario, así como el Museo, Biblioteca y Jardín Zoológico, merecen ser visitados con detenimiento, en la seguridad de dar por bien empleado el tiempo invertido, aun siendo persona que haya tenido ocasión de conocer los mejores del mundo.

Formar juicio acerca de las costumbres de una capital que cuenta nada menos que 200.000 habitantes, es sumamente difícil para quien, como yo, sólo estuvo en ella muy contados días, rodeado de múltiples ocupaciones; pero noté, no obstante, y eso salta á la vista del más míope, la diferencia grande que hay entre las costumbres de Santiago y Valparaíso, revelando ésta ser una de las poblaciones más cosmopolitas del mundo, mientras la capital de Chile es, sin duda alguna, la más típica, como representación pura de las costumbres americanas.

Poco ó nada demuestra aquí ese contacto con naciones extranjeras que impone el comercio; los trajes están, en todas las clases de la sociedad, en armonía con la historia y tradición de este país, y asimismo el lujo de carrozajes que se ven diariamente en los paseos, y la santa costumbre de salir á oír misa todas las mañanas la mayoría de las mujeres, envueltas en

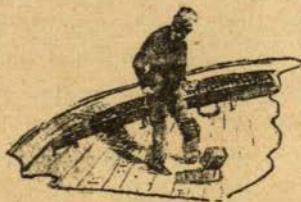


Estatua de Valdivia.

el negro manto, dan á Santiago un sello que difícilmente se confunde con otra población.

Antes de dejar la ciudad, donde tan honrada vi á mi patria con los agasajos que recibí como Comandante de la *Nautilus*, subí por última vez, acompañado de varios amigos, al cerro de Santa Lucía, donde la estatua de Valdivia se mantiene erguida por generoso acatamiento y admiración del pueblo chileno hacia el conquistador español; y desde aquellos riscos, que el arte y un refinado gusto convirtieron en deliciosas atalayas, dejé vagar la vista sobre Santiago y su hermosa vega, teatro de mil hazañas heroicas, llevadas á cabo ante la sublime idea de morir combatiendo por engrandecer la patria ó defender su independencia.

Y satisfecha esta necesidad del espíritu, me contenté con llevar de los Andes, de aquellas altísimas montañas, testigos de nuestras glorias en Chile, una colección de plantas, recogidas en lo más alto de sus cumbres, y otra de minerales, ambas regalo del entusiasta español Sr. Respaldiza, quien, en unión de otros, me acompañó hasta dejarme en el tren que había de conducirme á Quillota, donde el Sr. D. Agustín Edward, Presidente del Senado, posee una de las varias fincas ó *fundos*, que constituyen parte de su envidiable fortuna, y en la cual obsequiaba á la dotación del *Nautilus* con una fiesta verdaderamente espléndida.





## CAPÍTULO XXIII.

Un nabab chileno.—Los *fundos* de Edward.—El almuerzo.—Un *rodeo* de ganado.—La cueca.—Avería en tierra.—El Sr. Errazuriz.—Fiesta oficial en Panquehue.—La vini-cultura.—Palacio de Errazuriz.—La riqueza de Chile —Su marina militar.—Ban-quete en Va'paraiso.—El brindis del P. Manero.—Dos Guardias Marinas chilenos.



DWARD y Errazuriz representan en Chile dos fortunas de las mayores de este país, dedicados á mejorar la riqueza agrícola, venciendo para ello las dificultades inherentes á esta industria, que no por ser la más precisa de toda nación, deja de hallar en los mercados competencias, que la obligan á refinar sus productos.

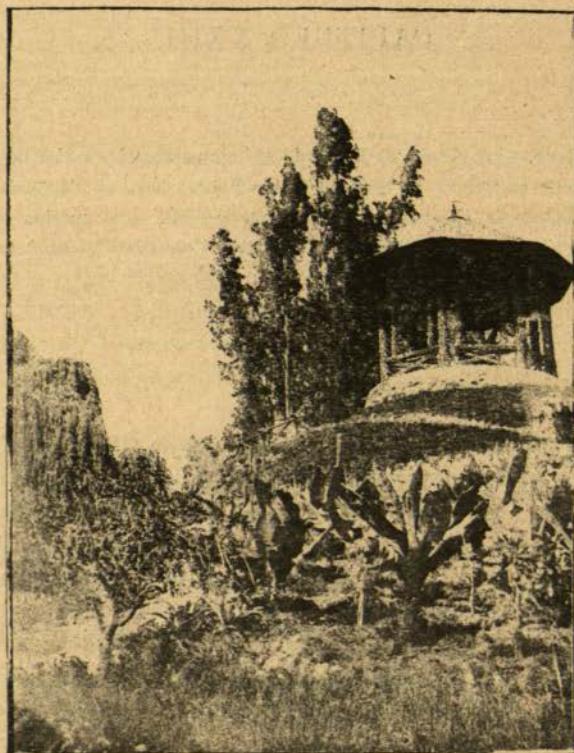
En Quillota dejamos el tren los que íbamos de Santiago acudiendo á la invitación hecha por el Sr. Edward, y allí vimos ya, dando pruebas de haber tomado el terreno, á la gran partida de marineros chilenos y españoles que habían llegado horas antes de Valparaíso. Treinta ó cuarenta Oficiales y Guardias Marinas, montados en magníficos caballos, andaban dando pruebas de su osadía y temeridad, queriendo manejarlos con la misma desenvoltura que si fuesen botes torpederos.

- Creí desde los primeros momentos que tendríamos que lamentar más de una grave avería, y resultaron ciertos mis presagios al aguardar aquella fiesta por el triste contratiempo que ocasionó el golpe recibido por un

Oficial de á bordo, que, al despedirle el caballo que montaba, se rompió un brazo.

Y en verdad que cuando terminó aquella gira, en la que tomamos parte más de 50 personas, apurando toda clase de diversiones y juegos propios de una fiesta campestre, dime por satisfecho con no tener que lamentar algún otro disgusto.

La libertad que inspira toda reunión al aire libre, los bríos que desarro-



Jardín de Quillota.

lla un almuerzo opíparo devorado bajo frondosos árboles, y la predisposición por parte de todos á estrechar amistades, fueron sobrados motivos para que reinase entre todos nosotros una alegría rayana en lo inverosímil por

parte de los jóvenes, y satisfacción beatífica en cuantos por la edad y dignidad no podíamos olvidar los respectivos papeles que allí y fuera de allí desempeñábamos.

Por efecto de una indisposición del dueño de aquella grandiosa finca, no había podido hacer los honores de la fiesta á que fuimos invitados, desempeñando este encargo un pariente del mismo apellido, persona en extremo afable y distinguida en la buena sociedad del Puerto por su hospitalidad y afecto con los extranjeros, ayudándole aquel día en su penoso cometido el más simpático y bondadoso chileno de cuantos he conocido.

Don Simón Álamos, llamado por aquellas señoras que mejor conocían su bellísimo carácter, *Torongil de las niñas*, supo aquel día meterse en el bolsillo (como se dice vulgarmente cuando se quiere expresar el acto de captarse las simpatías de otras personas) á cuantos le conocimos y tratamos por primera vez.

Dije que el almuerzo había sido tan espléndido como voraz era el apetito de todos, y que hicimos unos y otros verdaderos prodigios para rivalizar en entusiasmo y afición por los platos más ó menos típicos de España y Chile. Ni uno solo de los muchos manjares famosos en este país dejó de figurar en el interminable menú de aquel almuerzo, todos muy bien preparados, y algunos dando á conocer al paladar que no en balde estábamos en Chile.

No hubo tiempo á los postres más que para ofrecernos este obsequio en nombre del Sr. Edward y de contestar lo más lacónicamente, porque los jinetes ardían en deseos de recorrer la inmensidad de la posesión, para ir á reunirse cuanto antes donde nos aguardaba la agradable sorpresa de una fiesta ó baile de *huasos*.

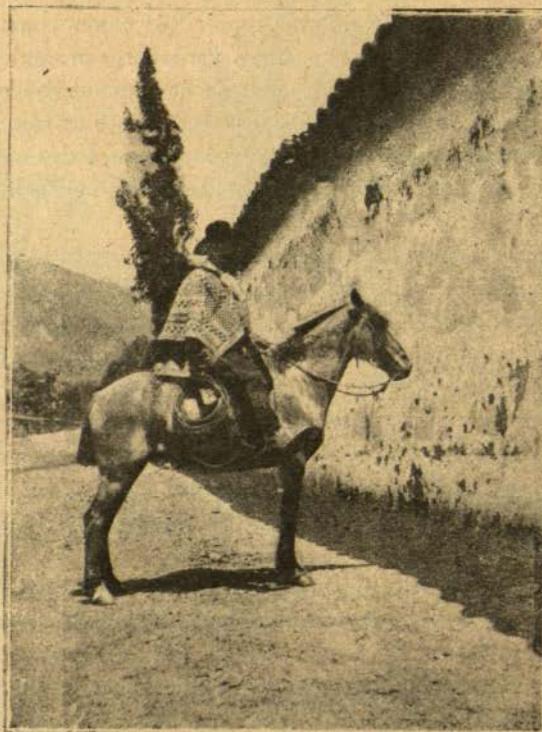
Unos en carroaje y otros comprando terreno, como se dice en el país á los que quedan en el suelo despedidos por el caballo que montan, llegamos al sitio convenido, para que muchos viesen por primera vez tocar, cantar y bailar la *cueca* en pleno campo, y por una porción de jóvenes pertenecientes á las muchas familias que residen en aquella finca.

Yo había visto este baile ejecutado en distintas condiciones, bajo techo y por actores vistiendo con la más correcta elegancia el traje europeo, y desde luego agradecí mucho la feliz ocurrencia que tuvo el buenísimo Sr. Álamos de hacerme ver en todo su esplendor el baile clásico del país. La música, canto, y más aún las guitarras, instrumento muy usado entre los huasos, me parecieron desde luego una derivación de nuestros aires nacionales; pero no así el baile, que considero

peculiar de esta región del mundo, tanto por sus figuras, como por la expresión que revelan los que danzan.

El pañuelo que tanto ondean durante la danza, y los prodigios de agilidad que hacen con pies y piernas los huasos, para no enredarse con las tremendas espuelas que usan, es quizá lo que más maravilla á quien por primera vez asiste á la fiesta. Para que nada faltase, abundaba en aquella agradable reunión la espumosa chicha, que había de servir para ayudar á dar ánimos á los que deseábamos probar, ya que no comer, parte de los dos lechones asados al palo, manjar tan propio de estas fiestas, como las empanadas en las de mi tierra.

Ya más de un español se había arrancado por malagueñas y peteneras, cuando se dió la voz de marcha, con objeto de llegar con día al lugar destinado para que presenciásemos un rodeo y enlace de ganado vacuno, es-



Huaso

pectáculo digno de admiración; en cuanto se refiere al dominio que demuestran los huasos en el manejo del caballo y lazo.

Fama gozan los argentinos, ó, mejor dicho, todos los pobladores de las grandes pampas de América, como notables en ejercicios de esta especie; pero los Andes, con su inmensa altura, no impidieron que por los puertos secos pasasen al dominio de los chilenos sus usos y costumbres.

Existe muy propagada entre los huasos la afición de domar potros ceriles, y derivada de ésta, el entretenimiento ó lucha llamada pechar, en extremo peligrosa, y que consiste en defender un punto determinado contra los ataques dados por caballeros contra caballeros, para lo cual se necesitan condiciones muy especiales en los jinetes y caballos, que en este país son de sangre y fuerzas convenientes para toda clase de ejercicios, como pude observar en las carreras que tuvieron lugar en el Hipódromo de Valparaíso, ó mejor dicho, en Viña del Mar.

No se parecen en verdad á las que he visto en otros países, puesto que en Chile los días de carreras implican otros tantos de vida alegre pasados en el Hipódromo y sus proximidades, donde, con la antelación debida, cada familia pudiente construye una caseta para obsequiar á sus amigos, proporcionándoles algo más reparador y sustancioso que el obligado *lunch* que suele tomarse en coche en otros países.

No debo, á fuer de hombre agradecido, dejar de hacer mención de las múltiples atenciones que tuvieron el Sr. Edwards y su familia con el Oficial que quedó en su casa durante quince días, curándose el brazo roto. Cuanto pudiera convenir á la más pronta y eficaz cura fué proporcionado con toda diligencia, y como consecuencia de este contratiempo, pasé en Quillota dos días más de lo que había calculado, teniendo oportunidad para ver bien aquella y otras ricas fincas, todas pertenecientes á éste.

Es, sin duda alguna, este rico hacendado, el que tiene montado en sus posesiones todos los mayores adelantos para la cría de ganado vacuno, caballar y de cerda, para lo cual, cuenta con los elementos precisos. Además, en los vastos terrenos dedicados á pastos, contrata por temporadas la mantenición de miles y miles de bueyes, vacas y caballos, obteniendo de esto y de los cereales un rendimiento grande, debido, más que á otra causa, á una bien entendida administración.

Quien al visitar Chile tenga la suerte de conocer y ser atendido por el Sr. D. Agustín Edwards, sin salir de sus posesiones y de su casa-palacio en la capital, podrá comprender el grado de adelanto alcanzado en esta República, en cuanto se refiere al *confort* de la vida, tanto en la ciudad como en el campo, pues si rica en artes y objetos de buen gusto está su

casa de Santiago, no le van en zaga las viviendas ó casas de campo instaladas en los Nogales y Quillota.

La esplendidez y el talento para emprender toda clase de negocios, han sido el distintivo del acaudalado chileno, que quiso dar una prueba de su amor por la patria, honrando á España con el obsequio que dejó enunciado.



En los nogales.

Ahora bien; si bondadoso y hospitalario estuvo con nosotros el Presidente del Senado, no lo fué menos el Sr. Errazuriz, de quien recibí á los pocos días de nuestra llegada á Chile la siguiente esquela:

«E. V. E. Rafael Errazuriz y Urmesta envía su respetuoso saludo de bienvenida al Sr. Comandante de la *Nutilus*, y tiene el honor de reiterar la invitación que el Sr. Ministro de Marina le ha hecho á él y la Oficialidad de su mando á la hacienda de Panquehue, donde los dignos marinos hallarán la más cordial acogida.

»Le ruega, al propio tiempo, se sirva el Sr. Comandante avisarle con alguna anticipación el día del viaje y el número de personas que formarán su comitiva.»

»Santiago á 22 de Octubre de 1893.»

Como consecuencia de esta cariñosa invitación, que participaba de carácter oficial, puesto que la había precedido la del Ministro de la Guerra y Marina, verificóse una expedición á la finca del Sr. Errazuriz, á la que concurrieron no sólo un gran número de marinos chilenos y españoles, sino también, y en primer término, las personas que entonces desempeñaban los más altos cargos del Gobierno; cuatro Ministros y el Presidente de la Cámara de Diputados llevaron á tal fiesta la perfecta representación del amor y entusiasmo que esta nación sentía por España.

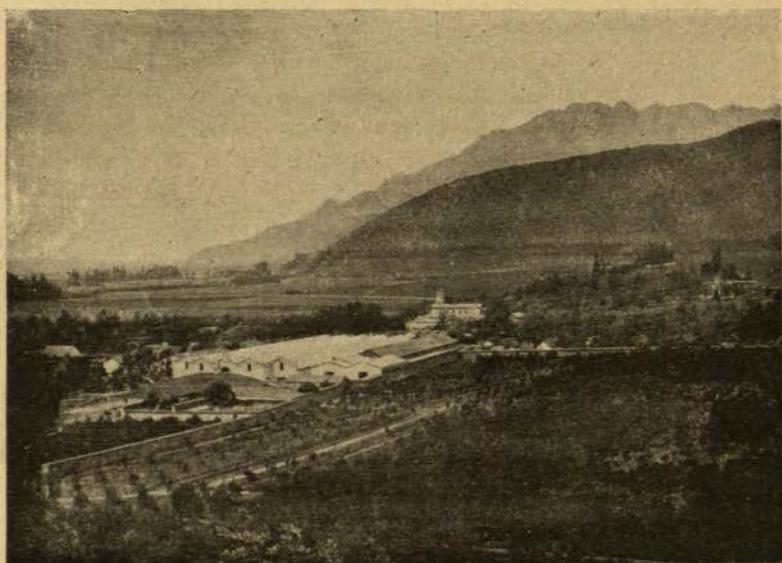
Todo en esta fiesta tuvo un carácter grandioso é imponente. Desde nuestra llegada á la estación férrea próxima á Panquehue, hasta la finca, fuimos en cómodos carruajes, escoltados por un gran número de huasos que mon-



Los huéspedes del Sr. Errazuriz.

taban briosos caballos. Banderas españolas y chilenas adornaban la entrada en los pequeños pueblos que forman parte de la posesión, viéndose á todos sus habitantes en actitud de acatamiento á las órdenes que sin duda se les había comunicado.

En Panquehue, cual si estuviéramos en tiempos del feudalismo, el Sr. Errazuriz es dueño y señor de una gran extensión que constituye su finca, y de los pueblos que ha ido formando y desarrollando enclavados en ella, por los obreros que viven atenidos á la industria que este propietario explota con tanto tino como buen éxito.



Bodegas y viñas de Panquehue.

La vid y su cultivo constituyen el objeto principal de los trabajos que dan fama á Panquehue; y digo fama, porque en realidad pocas personas pueden pasar por Chile sin que sus ojos se fijen en la etiqueta que llevan la generalidad de las botellas, que contienen el vino más común y rico en este país.

Yo creía que Chile, como el Perú y las demás Repúblicas sudamericanas, eran países donde nuestros vinos, y los franceses é italianos, tendrían mercado abierto para luchar en las buenas condiciones consiguientes á

la demanda que impone la precisa importación de un artículo tan necesario en la vida moderna; pero sentíme sorprendido, aquí como en Australia, al ver que la viticultura está á una altura, si no en tan grandes proporciones como en España, casi igual en el perfeccionamiento de su cultivo, y en cuanto atañe á la preparación y modo de elaborar los caldos.

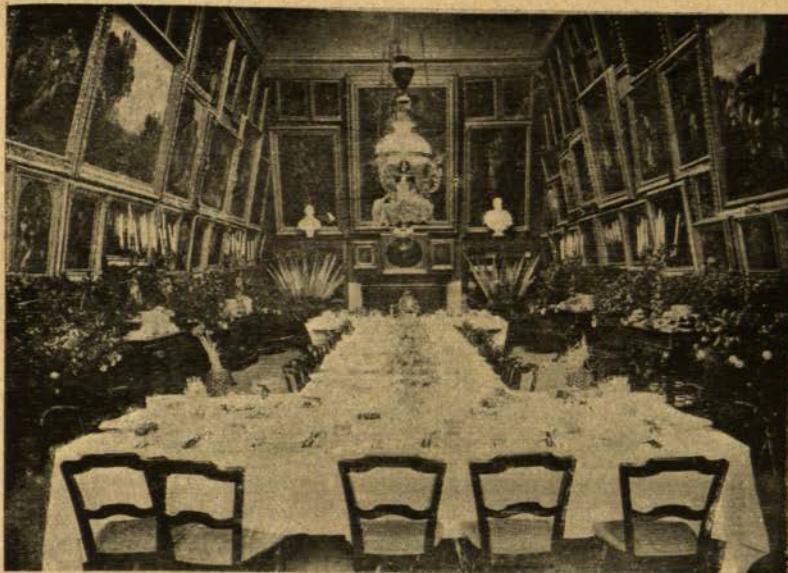
Viendo detenidamente las viñas y bodegas del Sr. Errazuriz, me explicaba el justo y honroso deseo manifestado por el Gobierno chileno de que no volviéramos á España sin conocer esta muestra inequívoca del desarrollo alcanzado por la agricultura nacional.

No me atrevo á emitir una opinión terminante respecto á la bondad de los vinos que probé en Chile, comparándolos con los mejores de su clase en Europa. Creo que éstos son superiores, pues si bien ante el examen que constituye el paladar, nada dejan que apetecer los de Panquehue, hay, no obstante, quienes, creyéndose inteligentes, acusan á estos vinos chilenos de poco higiénicos para el uso continuo, efecto de ser muy fríos, ó más bien poco convenientes para ayudar á la digestión; pero lo cierto es que, iguales ó no á los de Europa, se producen hoy en condiciones tales, que bastan para el consumo general del país, y para cerrar la entrada, casi por completo, á los vinos extranjeros.

El dia que nos proporcionó el Sr. Errazuriz fué completo. Hubo dos excursiones para visitar la finca en su vastísima extensión, faltando tiempo para que los inteligentes diesen, á los que no lo somos, explicaciones acerca de las muchas riquezas que en artes bellas contiene la casa-palacio de Panquehue.

Según supe por el mismo Sr. Errazuriz, sus antecesores sentían como él verdadera afición por esos productos tan estimados por cuantos aman lo bello, y que sólo poseen quienes disponen de una gran fortuna. En dos oportunas ocasiones había comprado en Europa cuadros y otros ricos objetos de gran mérito, con lo cual logró reunir en esta casa-palacio un verdadero museo, siendo, sin duda alguna, lo más admirable el salón de pinturas que, instalado en edificio separado de la casa, sirvió de comedor, tanto en el almuerzo como en la comida que allí se nos ofreció.

No sé fijamente cuál debe ser el decorado más apropiado para las paredes que formen el comedor de un hombre que puede permitirse toda clase de placeres y satisfacciones; seguramente que acerca de este particular habrá muy distintas opiniones, si bien todas coincidirán en que haya lujo en cuanto produzca el mayor contento al espíritu. Pero de mí sé decir que sentí verdadera satisfacción aprovechando los momentos no exigidos



Salón de pinturas

por la materialidad del acto de comer para contemplar cuadros, cuya vista me producía singular admiración y placer.

Música que sonaba á conveniente distancia, flores que perfumaban la atmósfera de aquel local, bellísimos cuadros que hallaba la vista al separarla del rico manjar ó del vino legítimo, y una conversación amena, fueron los elementos que mi buena suerte me deparó aquel día, para hacer de tal almuerzo uno de los que recuerdo con completa satisfacción.

Cuando el Sr. Errazuriz brindó por nuestros Reyes, por la prosperidad de España y por la satisfacción que sentía al tener en su casa los marinos representantes de nación tan querida, sentí verdadera emoción y tuve que hacer un inmenso esfuerzo para contestarle en los términos que yo creía expresaban mi gratitud y mi admiración hacia un país que contaba entre sus hijos hombres de sus merecimientos.

Los Sres. Ministros, los Almirantes y otras personas respetables hicieron aquel día, y con motivo de los brindis, alarde de ilustración y elocuencia, emitiendo conceptos á cual más honroso para la patria, que tanto y tanto aportó á la civilización de la hoy rica y feliz República de Chile.

Todo tiene su fin, y lo tuvo esta fiesta; pero no lo tendrá seguramente, en los límites de la vida que Dios me conceda, el agradable recuerdo y la gratitud que en nuestras almas despertaron las atenciones que recibimos del Sr. Errazuriz.

Difícilmente habrá nadie recorrido un país, con ánimo de estudiar sus adelantos materiales, en las circunstancias que yo verifiqué mi expedición por Chile, yendo, como vulgarmente se dice, de fiesta en fiesta. Pero aunque estas circunstancias no eran las más apropiadas para ver y observar con detención lo que pudiera ser para mí de más interés, pude comprender fácilmente el halagüeño porvenir que reserva á esta nación la preponderancia de caracteres serios y formales que hay en sus gobernantes.

Por algo se llamó á Chile la Inglaterra del Pacífico; y aunque así no fuese, bien claramente demostró, en su reciente campaña contra las Repúblicas del Perú y Bolivia, la supremacía de sus fuerzas y una política hábil en extremo, que le permitió aumentar su riqueza é importancia territorial.

Si Chile, aleccionada por errores pasados, consigue dirigir sobre sus provincias del Sur una inmigración numerosa y bien entendida, dentro de muy pocos años aumentará sus producciones agrícolas y podrá atender con más desahogo que hoy á la explotación de sus muchas minas, que tal vez representan para lo futuro un rendimiento tan grande como el que hoy percibe de las provincias salitreras del Norte.

Á mucho asciende el valor del salitre que para Europa exporta hoy, puesto que tal vez alcance la enorme cantidad de 40 millones de pesos; pero los productos que pudieran dar las minas de oro, plata y cobre, no serían seguramente menores si el Gobierno facilitase su explotación, puesto que hace muy pocos años, la tercera parte del cobre que se importaba en todo el mundo salía de Chile, representando 150.000 toneladas lo exportado anualmente; y si bien el oro y la plata no constituyen hasta hoy una riqueza grande entre los productos del país, en la actualidad se empiezan á explotar minas que ofrecen dar muy buenos resultados.

Tan cierto es esto, que de los 96 millones de pesos que representa la exportación de Chile en el año de 1890, si se descuentan de esta cantidad 10 millones como valor de cereales y otros pequeños productos agrícolas que salen del país para mercados extranjeros, el resto, ó sean 86 millones, puede suponerse que es aplicable al valor de los minerales exportados.

Desgraciadamente nada de lo que representa dicha exportación se dirige á España, lo cual es disculpable porque en nuestra nación no se importan primeras materias para determinadas industrias; pero causa pena sa-

ber que de los 91 millones de pesos que valen las múltiples mercancías introducidas en esta República, no corresponde á España más que una cantidad insignificante, que no merece ni mencionarse, al lado de la que implica el 44 y 23 por 100 que representan lo que Inglaterra y Alemania introducen en este país.

No es extraño que Inglaterra, cuya preponderancia en el comercio del mundo es incuestionable, explote bajo la forma mercantil que más convenga á sus intereses á ésta y otra nación; pero lo que observé es que Alemania é Italia, que han dirigido parte de sus emigrantes á las que fueron Américas españolas, supieron hacerlo con tal acierto y mediante un sistema que desarrolla relaciones mercantiles que superan en mucho á las que España tiene.

Allí donde hoy existen focos de emigrantes alemanes, el Gobierno de este país tuvo cuidado de establecer comunicaciones directas por medio de la marina mercante, elemento indispensable para dar vida al movimiento mercantil, que, lógicamente, tiende á desarrollarse entre el emigrante y su patria.

Nuestra bandera desapareció de las costas del Pacífico; y existiendo como existen hoy miles de españoles en estas Repúblicas, podríamos sostener fácilmente varios buques que navegasen bajo el pabellón español.

Nunca es tarde, si la dicha es buena; pero el retraso que tenemos es grande, y difícil será ganar el lugar que nos corresponde por todos conceptos, en el comercio que se desarrolla á lo largo de las costas occidentales de América.

La marina mercante, elemento vital para el comercio de toda nación marítima, fué mirada por nuestros Gobiernos con singular indiferencia, dejándola caer en un estado de postración lamentable por no prestarle el apoyo que necesitaron siempre los navieros, y, en particular, cuando la transición que impuso el buque de vapor.

La generalidad de los grandes capitales que figuran en los negocios de las costas sudamericanas se crearon y corresponden á españoles, que seguramente lamentaron como buenos patriotas la desaparición de nuestra bandera en el comercio que sostienen con el resto del mundo; pues Chile, tan luego se constituyó independiente, prestó entonces, y en toda ocasión después, el apoyo preciso para que su marina militar y mercante alcanzaran el desarrollo máximo que permitía el estado de su Tesoro. Teniendo actualmente magníficas líneas de vapores con bandera chilena, que con toda regularidad recorren los puertos del Pacífico, desde Panamá hasta Chiloe, y una Escuadra, fiel representación del poder marítimo militar,

que justifica la importancia de esta República entre los pueblos armados.

Sería impropio recordar ahora las vicisitudes que tuvo desde principios de este siglo hasta hoy la marina militar de este país, puesto que á dicha fuerza, más que á la del ejército de tierra, debieron su independencia estas hoy Repúblicas del Perú y Chile, que, en sus conmemorativos recuerdos á los hombres dignos de alabanza y de gratitud, no olvidan al célebre Lord Cochrane, que, sin causa justificada, dejó el servicio de su patria para ayudar á los que luchaban contra España, ni al que fué Guardia Marina de la Armada española, Blanco Encalada, y después elemento primordial en las fuerzas de mar que combatieron en contra de su patria.

Grandes y dignos de admiración pueden ser los servicios que preste un hombre sirviendo en país extranjero, pero yo no los envído; la guerra, con sus consecuencias horrorosas, sólo la acepto ante el ineludible deber de defender la patria. Mas no obstante esto, el agradecimiento de los pueblos se antepone á toda otra consideración, y la República chilena conmemora los nombres de Cochrane y Blanco Encalada, dándolo á los mejores buques que forman su Escuadra, sin que esto sea óbice para rendir igual homenaje á los contemporáneos héroes ó hijos preclaros de esta moderna nación.

El *Capitán Prat* es el buque de mayor poder que en la actualidad tiene Chile, modelo de acorazados de mediano tonelaje, y fiel testimonio del espíritu progresista que domina en el alto personal de la marina para aceptar en todas sus construcciones navales los adelantos que las industrias ponen continuamente de manifiesto, como aplicables á los buques de guerra.

Ya en otras ocasiones, y muy particularmente cuando la adquisición de los acorazados *Cochrane* y *Encalada*, lo mismo que con la del crucero *Esmeralda*, y ahora con la del *Capitán Prat*, demostró esta marina su tino en la aceptación de tipos convenientes para buques de su Escuadra, revelando de este modo el dominio completo del vasto problema que constituye la arquitectura naval en períodos de vertiginoso adelanto, y firme propósito de sostener á toda costa un poder marítimo que garantice sus actuales dominios y las aventuras que pudieran surgir en período de tiempo no lejano.

Á bordo del *Prat*, de ese buque que lleva el nombre del que murió como un héroe mandando la *Esmeralda*, cuando tuvo que dejarse ir á pique ante la superior fuerza de la Escuadra peruana, pasamos los Jefes, Oficiales y Guardias Marinas de la *Nautilus* muy agradables horas mientras duró la matinée con que la marina chilena daba ocasión para llevar á bordo una gran parte de la escogida sociedad de Valparaíso.

Á los contralmirantes Uribe y Castillo, al comandante del buque insignia, Sr. Fernández, y al Mayor de la Escuadra, capitán Goñi, debemos la gratitud más profunda, que hago pública, por si un día, en el transcurso de nuestra profesión, se presenta oportunidad para que nuestros compañeros de carrera puedan pagarla con creces.

No sé cómo poner fin á la relación de agasajos de que fuimos objeto por parte de todas las clases que constitúan la dotación de la Escuadra, porque, en realidad, desde el Almirante hasta el último marinero, todos inspiraron sus actos en el mejor deseo de complacernos.

La fiesta dada en Viña del Mar para que las clases de maestranza y marineros españoles fraternizasen con sus similares de Chile, fué en un todo brillante y digna de notarse por la corrección demostrada por todos, á pesar de la abundancia de licores y completa libertad. No supe que hubiese ligeras indisposiciones, propias de tales casos, ni mucho menos ningún curado, volviendo todos á las horas señaladas por Ordenanza para dormir tranquilos á bordo, si bien más de uno y de dos hubiesen deseado aquella noche averiguar lo que en el país se entiende por *remolienda*.

La colonia española en Valparaíso ó en el Puerto, quiso, aparte de sus obsequios, que recibíamos con frecuencia, dejar para el día antes de nuestra salida la manifestación espléndida de su entusiasmo por la patria; organizando al efecto un soberbio convite, en el cual comimos asociados españoles y chilenos en número crecidísimo, rayando en lo indescriptible el entusiasmo y las protestas de amor sincero hacia las recíprocas naciones.

Entre los muchos discursos dedicados á encomiar las glorias de la madre patria y los lazos de sincero cariño que existen entre Chile y España, recordaré siempre con singular afecto el del Sr. Manero, Cura párroco de una de las parroquias de Valparaíso, español, y residente en esta República desde hace muchos años.

Su fogosa oratoria y su difícil situación como amante querido de ambos países, daba á sus palabras un acento de convicción en extremo interesante, sobre todo cuando, dirigiéndose á mí en repetidos períodos, dijo: «Cuando á España lleguéis, decidle á vuestra Reina, á esa excelsa y virtuosa Señora, que en la tierra de Caupolicán y Lantaro se la respeta y estima por sus grandes virtudes, apreciadas á través de los mares, como pueden apreciarlas los que tienen la dicha de vivir bajo su Gobierno.»

Las autoridades civiles y militares, los representantes del comercio y de otras clases de la sociedad, y asimismo ambas marinas, demostraron sin la menor reserva la identidad de intereses morales, que es propia á españoles y chilenos, considerando como comunes á ambas naciones las pasadas

glorias de la madre patria y los brillantes hechos de la joven y respetable República.

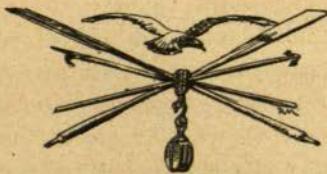
Para dejar á Valparaíso sólo esperaba contestación de nuestro Gobierno á una consulta que había hecho, motivada por la honrosa distinción que la marina chilena hacía á la nuestra, al manifestar deseos de que embarcasen en la *Nautilus*, para recibir instrucción como Guardias Marinas, dos de estos jóvenes, pertenecientes á su Armada.

Como era consiguiente, la respuesta afirmativa no se hizo esperar, y el 4 de Diciembre embarcaban á bordo los Sres. Green y Hayt para someterse en un todo al régimen seguido con los demás.

La distinción era muy honrosa para nuestra patria, porque Chile jamás había solicitado de nosotros ese servicio, y al hacerlo hoy, que cuenta con una marina militar bien organizada, revelaba el buen concepto que á sus Almirantes merece la instrucción dada á nuestro personal.

Para quien, como yo, había estudiado con detenimiento sus últimas campañas navales, á cuyos brillantes resultados debe Chile en gran parte su prosperidad actual y su halagüeño porvenir, era muy grata la confianza que se me hacia al encargarme de la educación práctica de aquellos dos futuros Oficiales, que han de ser muy luego testigos excepcionales de la policía, disciplina é instrucción observada en nuestra Escuela de Guardias Marinas.

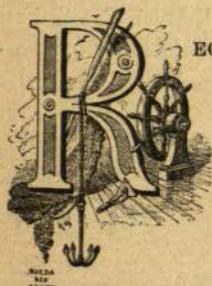
Repite que teniendo Chile una buena Escuela naval, establecida en el magnífico edificio que corona uno de los cerros sobre que descansa Valparaíso, y al frente de la cual figura como Director mi distinguido amigo el contralmirante Sr. Uribe, y como aditamento á este centro docente la corbeta *Abtao*, donde los Guardias Marinas navegan bajo un régimen escolar bien entendido, era muy honroso para la Armada española los deseos manifestados por el Gobierno de esta República, á los cuales procuraré responder, de conformidad con los antecedentes honrosos de nuestra marina militar.





## CAPÍTULO XXIV.

Cambio de itinerario.—Hacia el estrecho de Magallanes.—En el Cabo de Hornos.—Algo de historia marítima.—Noticias de fogón.—Año nuevo y chubascos mayúsculos.—Recalada á Montevideo.



ECIBÍ de nuestro Gobierno, á los pocos días de estar en Valparaíso, la siguiente Real orden, que copio á continuación, porque cambia el itinerario señalado al principiar esta expedición. Dice así:

«Madrid, 4 de Julio de 1893.—Al Comandante de la corbeta *Nautilus*.—S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien modificar el itinerario contenido en las instrucciones para la campaña de circunnavegación que practica ese buque, introduciendo las siguientes variantes:

»1.<sup>a</sup> Si al recibo de esta comunicación no hubiera todavía el buque visitado el puerto del Callao, suprimirá esta escala, manteniendo sólo vigente la de Valparaíso.

»2.<sup>a</sup> De Valparaíso hará derrota á embocar al estrecho de Magallanes, con facultad de repostarse en las islas Malvinas, si así lo juzgase oportuno el Comandante.

»3.<sup>a</sup> Prosiguiendo su navegación, habrá de procurar abreviarla en lo posible, arrumbando, á tomar la Isla de Santa Elena, sin pasar antes por el Río de la Plata.

»4.<sup>a</sup> De Santa Elena, hará travesía directa á New-York, con detención de quince días.

»5.<sup>a</sup> Saliendo luego para el Canal de la Mancha, y visitando los puertos y arsenales de Portmouth, Cherburgo y Brest, por el orden en que se citan, y haciendo derrota á España, para dar por terminado el viaje en Ferrol.

»Estimando coercitivo descender á detalles de navegación, que por otra parte no cabe puntualizar á un buque de vela, queda al completo arbitrio de V. S., con presencia de las circunstancias á que tenga que hacer frente, la elección del canal de emboque al estrecho de Magallanes, y curso que haya que seguir en su accidentado trayecto, que la estación de verano, con sus dilatados días, ha de facilitar relativamente.

»La escala en New-York será aprovechada para que Oficiales y Guardias Marinas se ilustren con la visita al arsenal de Brooklyn y recorrido de los grandes centros industriales y fabriles, situados no lejos de la gran ciudad.

»Igual esmero pondrá V. S. en el aprovechamiento profesional que á dichos jóvenes proporcione el estudio de los importantes arsenales de Inglaterra y Francia, que han de visitar, poniéndose V. S. en relación con nuestros Cónsules acreditados en cada localidad para la consecución de estos fines, con cuyas autoridades, así como con las militares y civiles, en cada país, es excusado recordarle la armonía y corteses relaciones que sostendrá en todas ocasiones.—De real orden, etc.—*El Ministro, PASQUÍN.*»

No era, pues, posible pensar en subir por la costa de Chile, como yo lo deseaba y tenía calculado, á fin de visitar los concurridísimos puertos de Coquimbo, Caldera, Antofagasta, Iquique, Pisagua y Arica, por donde salen millones de toneladas de salitre y otras sustancias, explotadas en los desiertos que en un tiempo se creyeron improductivos.

Dejaba incumplido el propósito que habíamos formado todos, caso de fondear en el puerto del Callao, de oír una misa por las almas de los que, muriendo como buenos, hallaron después de algún tiempo cristiana sepultura en el cementerio de aquella ciudad.

Pero al fracaso de este cálculo siguió un nuevo proyecto, que íbamos á poner inmediatamente en práctica, saliendo á la mar con el propósito firme de realizarlo si nos favorecían los tiempos.

Bien preparado el buque de aparejo, velas y casco, con víveres en la despensa para cuatro meses y una dotación ya avezada á la vida del mar, salimos de Valparaíso el 6 de Diciembre, con ánimo de tocar en Talcahuano y seguir rumbo hacia el estrecho de Magallanes, paso por el cual intentábamos salir al Océano Atlántico.

Un remolcador del Gobierno nos puso en franquía, sacándonos desde la proximidad del muelle circular y diques flotantes, por entre las dos líneas que formaban en sus fondeaderos los cruceros *Pinto* y *Errazuriz*, caza-torpederos *Lynch* y *Condell*, y los acorazados *Cochrane* y *Prat*, cuyas dotaciones, encaramadas en lo más alto de las bordas, saludaban afectuosamente á la del buque, que durante varias semanas había permanecido en el puerto, siendo objeto de tantas y tan cariñosas atenciones.

En uno de aquellos acorazados, escuela de artilleros, quedaba como condestable el que, hasta entonces criado particular á bordo de la *Nautilus*, había sido promovedor de las fiestas para los marineros, y causante de ratos muy divertidos para todos.

Bernardino Pérez (a) *Prósper*, haciendo uso de su derecho de marinero no sujeto más que á un contrato por tiempo ilimitado, quiso buscar, sirviendo en la marina chilena, un porvenir que no hallaba en la nuestra, y con pena de todos sus compañeros, quedóse en Valparaíso para ser testigo de las ausencias buenas que, á no dudarlo, harían de nosotros los chilenos.

Ya lo habíamos previsto; en el mes de Diciembre, el camino hacia el Sur por la costa de Chile es cuesta arriba, los vientos son contrarios, y para mayor alivio la corriente tira hacia el Norte, como si se propusiesen ambos elementos hacer penosa y larga la travesía en este sentido, dando lugar á viajes muy pesados, si no se sigue la derrota practicada por el célebre piloto Juan Fernández, que mereció por tal adelanto el sobrenombre de *Brujo*.

Vientos flojos y contrarios nos llevaron muy cerca de las islas descubiertas por aquel navegante, y una vez allí, fuera de toda influencia de la costa y de la alta cordillera de los Andes, navegamos hacia el Sur, desconfiando de poder ir á Talcahuano, por no retardar más nuestra recalada al Estrecho de Magallanes, que requería adelantar algunos días, por si, como era de esperar, cualquier contrariedad nos hacía perder una ó más semanas.

En Chile, donde existen los marinos más conocedores y prácticos de la navegación por los canales de Chiloe y Estrecho de Magallanes, había dado á conocer el propósito que me animaba de pasar al Atlántico, atravesando en sentido contrario el camino que inmortalizó á Fernando Magallanes; y de expertos capitanes, de contramaestres y marineros, había escuchado observaciones y consejos que, unidos á los datos dados por los Derroteros, me sirvieron para formar juicio respecto á las dificultades que podría encontrar para ir de Occidente á Oriente por el famoso Estrecho.

Desde Australia había propuesto al Sr. Ministro de Marina la ampliación del itinerario del viaje, incluyendo como variante el paso por el Estrecho

de Magallanes, en vez de montar el Cabo de Hornos, fundándome en lo convenientes que resultarían para la mejor instrucción de los Guardias Marinas y resto de la dotación, las dificultades propias á una navegación harto peligrosa para un buque de vela.

Ni antes de hacer tal proposición, ni después que hablé con los prácticos en esta travesía, se me ocultó ninguna de las contrariedades que debía afrontar, y haciendo el cálculo consiguiente y prudencial, comprendía entonces, como comprendí después, y comprendo hoy, que pasar con la *Nautilus* por el Estrecho de Magallanes en las condiciones que yo intentaba hacerlo, era trabajo muy factible, por más que no exento de los peligros consiguientes á un paraje borrascoso y de fondeaderos difíciles.

Dicho esto como aclaración, he aquí las razones que tuve para renunciar á la parte más interesante de nuestro viaje.

En los quince días que habíamos tardado desde Valparaíso hasta llegar á la altura del Cabo Pilares, ó sean las tierras que forman la boca occidental de la entrada del estrecho, se tomaron á bordo cuantas medidas exigían las circunstancias. Desde la preparación de anclas y cables adecuados para fondear en parajes de intensas corrientes, con mucho fondo y tierras inmediatas, hasta el extremo caso de tener que abandonar el buque, todo se había previsto y para todo se había ordenado lo conveniente, en armonía con lo sabiamente dispuesto por nuestras Ordenanzas. Por prepararlo de antemano llevábamos listo hasta el recuerdo que habíamos de dejar de nuestro paso por el antiguo puerto del Hambre, como asimismo el plan de los trabajos hidrográficos que debían efectuar para su instrucción los jóvenes Guardias Marinas.

Pero mi propósito carecía de la fuerza que le hubiese dado un mandato terminante, una de esas órdenes que implícitamente obligan en la milicia de mar y tierra á cumplir lo que se manda ó morir en la empresa. Yo debía pasar por el Estrecho si los tiempos no lo impedían, pues de no ser así, otro camino viable me permitía llegar al puerto de destino. Ante tal consideración, al caer sobre nosotros el temporal, que se inició el día mismo que estábamos para recalcar, me hizo dudar sobre la conducta que debía seguir en aquel caso.

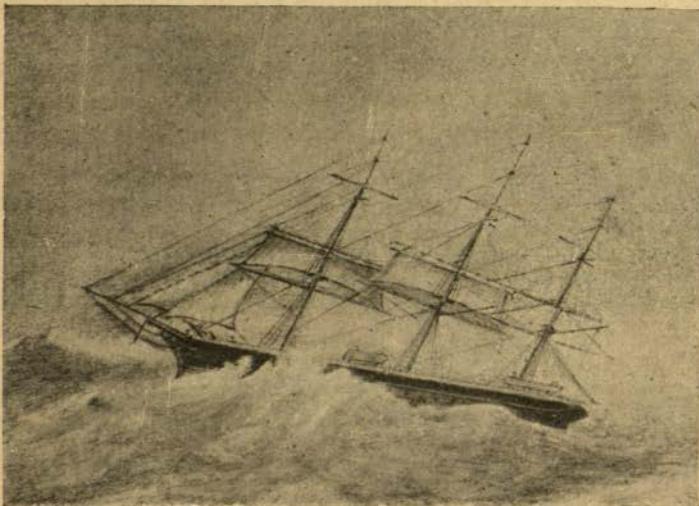
El dilema que se me presentaba era el siguiente: capear, ó mejor dicho, procurar aguantarme donde estaba hasta que cayese el mal tiempo, y poder después embocar el Estrecho, ó seguir corriendo, aprovechando los vientos atemporalados que reinaban, para montar el Cabo de Hornos y pasar así al Atlántico.

Para no aceptar el primer extremo, razoné del siguiente modo: puede



suceder que el temporal tenga tal duración y fuerza, que comprometa la vida del buque y la de toda su dotación, si, por la gran fuerza del viento y de las tremendas olas, caemos sobre la inabordable costa de esta parte del mundo, llamada tierra de la Desolación. Y aun evitado este peligro, podríamos hallarnos, después de capear cinco ó seis días, con tiempos bonancibles, pero sin astros á la vista que nos proporcionasen la indispensable situación del buque, para hacer rumbo hacia la boca del Estrecho.

Ante tales consideraciones, después de llevar algunas horas bajo el peso del mal tiempo que nos castigaba, y convencido, por las señales del barómetro y aspecto de la mar y cielo, que la duración é intensidad del tem-



Capeando.

poral serían grandes, resolví correr hacia el Sur para ir en busca del Cabo de Hornos, sintiendo en mi alma la amargura propia de la contrariedad, si bien un tanto mitigada por el desengaño que sufrirían los que al conocer mis propósitos de pasar el Estrecho de Magallanes, habían adelantado un mezquino juicio respecto á esta decisión, presentándola como subterfugio buscado hábilmente para huir de los peligros que implica montar el Cabo de Hornos.

Conozco bastante las debilidades humanas, y he tenido ocasión de ver

hasta dónde alcanzan sus efectos en aquellas personas que, no sintiéndose con ánimos para emprender nada útil y provechoso, combaten, sin pararse en medios, á cuantos pueden hacerles sombra por efecto de la comparación de sus hechos con los ajenos.

Sabía yo que un contratiempo, representado por una varada, desarbolo ó detención larga en el paso por el Estrecho, hubiese sido motivo suficiente para que los detractores de todo el que navega, esos llamados *contramaestres de muralla*, que nunca han hecho más en su carrera que ir gruñendo adonde los llevaron, me formasen proceso público, diciendo en casinos, tertulias, y hasta en algún periódico de ínfima circulación, que merecía ser castigado por falta de pericia marinera y cobardía, demostrada al preferir la ruta por tranquilas aguas, ante el temor de vérmelas con el terrible Cabo de los hielos.

Así hubiesen dictaminado los que no se toman la molestia de estudiar poco ni mucho para echar al suelo reputaciones.

Mi propósito, bien lo sabe Dios y cuantos estaban entonces á mi lado, era proporcionar á la juventud, cuya educación marinera se me había confiado, frecuentes ocasiones de afrontar peligros, evitando, á ser posible, las averías de consideración y la fatiga excesiva al marinero. Bajo tal supuesto, había elegido el paso por el Estrecho de Cook, del cual salimos sin novedad, como esperaba sucediese al atravesar el de Magallanes, si la suerte no nos hubiese sido contraria.

La recalada al Cabo Pilares, con tiempos cerrados, constituía desde luego una enseñanza de sumo interés para los que deben conocer las precauciones que exige la aproximación á una costa brava y sin más abrigo que el que puede hallarse dentro de una boca que debe forzosamente ser vista con determinada anticipación.

Además, la navegación en un canal largo y estrecho, formado por montañas, de cuyas cumbres, cargadas de nieve y hielos, se desprenden ráfagas de viento que obligan continuamente á maniobrar, constituía también caso difícil para el manejo de un buque; máxime si concurriesen circunstancias muy frecuentes en la mitad occidental de este canal, como son la imposibilidad de ver las tierras, por efecto de la lluvia continua, y la escasez de fondeaderos que pueden tomarse con un buque á la vela, sin que las violentas corrientes lo arrojen sobre los escollos de la acantilada costa.

No hay, ciertamente, paraje alguno de cuantos bañan la mar, que encierre tantos recuerdos honrosos de nuestra historia marítima como el Estrecho de Magallanes y sus inmediatas costas.

Desde el año 1520, en que el intrépido portugués, al servicio enton-

ces de España, logró hallar este paso de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, hasta que Méndez Núñez volvió á cruzar por tan peligroso camino, mandando el primer acorazado que llegaba á tales latitudes; en ese período de trescientos cuarenta y cinco años fueron varias las expediciones españolas que en región tan apartada como tormentosa dieron pruebas imperecederas de su constancia, saber y valor.

La posesión por parte nuestra de los reinos del Perú y Chile, situados en las costas del Pacífico, hacía pensar entonces en la necesidad de hallar un camino que por la mar pusiese en comunicación aquellos pedazos de la patria con la metrópoli. Sólo así se explica que á la expedición del malogrado Magallanes siguiese la de Loaisa, de funestos resultados, y á ésta las de Caboto, Alcazaba y Camargo, que no lograron más fin práctico que el demostrar su intrepidez y pericia, puesto que después de veinte años, empleados en combatir con los elementos furiosos, que se oponían al codiciado paso, los Gobernadores del Perú y Chile decidieron continuar sus comunicaciones con España por medio del istmo de Panamá, fortificando los puertos de ambos mares para defenderse de los corsarios ingleses y holandeses, que, guiados por la ambición, lograron llegar alguna vez hasta el mar Pacífico, donde causaron grandes pérdidas á nuestro comercio.

Puede decirse que el asombro é indignación que produjeron en los españoles residentes en el Pacífico las audacias de Drake, pirata ó corsario inglés, fueron causa de la expedición encomendada á Sarmiento, quien, imitando la conducta de Ladrilleros, salió de las costas de Chile para reconocer el Estrecho de Magallanes, logrando completo éxito después de haber vencido dificultades que pusieron á prueba su constancia y su valor.

Á Pedro Sarmiento, pues, hábil piloto y hombre de grandes merecimientos, debe España la primera Memoria que hizo no sólo conocer el Estrecho de Magallanes, sino el proyecto de colonizar y defender el que entonces se creía único paso para ir del Atlántico al Pacífico; encargándole el entonces rey de España, D. Felipe II, la expedición, compuesta de aquellas 23 naves que habían de tener tan desgraciado fin.

El punto de la Patagonia, aun hoy conocido por puerto del Hambre, fué teatro de los mayores horrores sufridos por los pocos supervivientes que, en el último grado de miseria, no merecieron de la commiseración del Jefe de una expedición inglesa ser recogidos á bordo de sus buques, y pericieron en el mayor abandono.

Con el siglo XVI puede decirse que acabaron las grandes expediciones que llevaron como principal cometido reconocer y estudiar el Estrecho de Magallanes, aplazándose desde entonces tales trabajos, ante el resultado

obtenido por los holandeses Schonten y Le Maire, quienes buscando un nuevo paso para el Pacífico, en el buque llamado la *Concordia de Horn*, descubrieron la extremidad Sur del continente Americano, dándole el nombre de Cabo Horn, y de Estrecho Le Maire al que forma la tierra del Fuego con la isla de los Estados.

Descubrimiento fué éste de sumo interés para España, que no vaciló un momento en enviar una expedición que confirmase semejante hallazgo, teniendo por esta vez la dicha de hallar en los hermanos Nodales los dos gallegos más capaces y consumados pilotos que fueran de desear. Ellos, mandando las dos carabelas *Nuestra Señora de Atocha* y del *Buen Suceso*, cumplieron de modo admirable, y en el breve tiempo de nueve meses, la difícil comisión de doblar el Cabo de Hornos y reconocer el Estrecho de Magallanes, proporcionando al comercio español la seguridad de un nuevo camino para la contratación y negocios con los nuevos reinos del Perú y Chile.

No obstante, transcurrieron años, y aun siglos, sin que fuesen suficientes las distintas navegaciones verificadas, bien por el Cabo ó ya por el Estrecho de Magallanes, para hacer ver las ventajas de una vía sobre la otra; pues ambas presentaban á veces dificultades insuperables, que hacían suponer siempre menos malo el camino no seguido.

Las largas y penosas travesías que ofrecía el paso del Atlántico al Pacífico, daban lugar á que algunos pilotos recomendasesen como preferible la del Estrecho, á pesar de ser ésta á veces de todo punto impracticable; razón por la cual vemos en el año 1785 que España envía la fragata *Nuestra Señora de la Cabeza*, al mando del capitán de navío D. Antonio de Córdoba, para hacer un estudio detenido del Estrecho de Magallanes, expedición que tres años después fué secundada por otra, formada por las dotaciones de los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, en las que figuraron y adquirieron justa fama de sufridos y sabios marinos numerosos oficiales, que llegaron después á ser honra de la marina y de su patria.

Lo dicho prueba que en las proximidades del Cabo de Hornos están los recuerdos imperecederos de los grandes hechos realizados por los navegantes españoles, cuando la lucha con el Océano implicaba peligros que no ofrece hoy.

El 24 de Diciembre del año 1893 era el día que, pesando las razones expuestas, decidí levantar la capa y correr hacia el Sur, dispuesto á montar el Cabo, con las facilidades propias á la buena época del año y al viento atemorizado que soplaban.

Hasta el día anterior, la navegación que traíamos desde Valparaíso ha-

bía sido pesada por la escasez del viento en fuerza y dirección; pero, en cambio, la temperatura agradable y la poca mar permitieron á los Guardias Marinas desempeñar por primera vez el servicio de Oficiales de guardia, sin el temor que hubiese sido consiguiente en malas circunstancias para maniobrar; y asimismo, todos vimos con tranquilidad el nuevo plantel de juaneteros que por primera vez trabajaba en cuanta faena ó maniobra se ofrecía.

Es decir, que al cabo de un año de instrucción á bordo, se consideraba á los Guardias Marinas capaces para responder del servicio propio de un Oficial, y á los aprendices de marineros muy suficientes para encargarles el duro y peligroso trabajo que en los palos y vergas está encomendado á los cabos de mar, denominados juaneteros, disposición con la cual gozaba de relativo descanso una parte de la dotación que hasta entonces había llevado el mayor peso y responsabilidad en las fatigas del viaje; produciendo semejante distinción el entusiasmo y estímulo que son consiguientes entre la gente joven dedicada á la vida de mar.

El Guardia Marina á quien por turno tocaba pasar cuatro horas en la escala de guardia, se consideraba durante este tiempo verdadero responsable de la suerte del buque, y si la disciplina de á bordo le hubiese permitido pedir la mecha para fumar un cigarrillo, seguramente no trocara su felicidad en aquellos momentos por la que representa el más alto destino en la gobernación de un Estado.

Verdad es que la investidura de Oficial de guardia trae á veces consigo amargos ratos, en los que se evidencia el dominio de la maniobra y serenidad para apreciar las condiciones del momento, pues con frecuencia, y como es consiguiente á la instrucción, se simulaba á bordo la caída de un hombre al agua, ó los timoneles hacían uso indebido del aparato de gobierno, con lo cual se sorprendía al aprendiz de Oficial, obligándole á hacer maniobras difíciles y no siempre previstas.

Pero, así y todo, se veía satisfechos á los Guardias Marinas ejerciendo el tan ambicionado cargo, y procurando en toda ocasión recibir las menos enmiendas posibles por parte del Oficial de su sección, que ejercía el cargo de inspector. Tal procedimiento produjo muy buenos resultados, aunque no sea susceptible de ponerse en práctica hasta el fin de un viaje largo, cuando toda clase de aprendizaje se haya dominado, incluso la soltura para mandar con voz alta y clara, que indique firme y completo conocimiento de lo que se ordena.

Y si esto sucedía con los Guardias Marinas, ;qué decir de los aprendices de marineros, al verlos subir á la descubierta y admitir su reconocimiento

como si fuese la de un completo hombre de mar! Niños algunos de ellos, por su edad y desarrollo, puesto que la generalidad no pasaban de diez y siete años, se figuraban ya dueños de cualquier situación difícil, aun cuando fuese en la obscuridad de la noche, al romper, faltar ó enredarse algunos de los múltiples cabos que tienen por objeto recoger las velas ó consolidar las distintas partes de la arboladura.

Más de una vez cometían temeridades estos aprendices, que, sintiéndose con vocación marinera, ansiaban toda oportunidad que les permitiese hacer alarde de su agilidad y valor. En un principio recelé mandarlos de noche arriba en medio de un chubasco para aferrar ó recoger los juanetes y sobres; pero pronto me convencí que dominaban el oficio y trabajaban con conocimiento, siendo de ello buena prueba las pocas reconvenencias que sufrían del primer contramaestre, encargado inmediato de su policía é instrucción.

Diez y ocho días llevaban ejerciendo de oficiales y juaneteros los jóvenes Guardias Marinas y aprendices, demostrando su alegría y satisfacción interior, en la animación que se notaba al anochecer, bailando y cantando en diversos grupos la cueca y otros aires y danzas propios en la América del Sur, cuando al presentarse anunciando la Navidad el temporal que empezamos por capear, trajo consigo frío, lluvia, nieve, viento y mar, en dosis tales, que cambió por completo la vida y aspecto de toda la dotación.

Recuerdo haber oído en un grupo de marineros la siguiente conversación:—; Vaya una Nochebuena que nos chupamos!—decía uno que había recordado antes la del año pasado, en las proximidades del Ecuador; á lo cual contestó otro que se las daba de inteligente y menos pesimista:—Sí, mejor la pasarán nuestras familias; pero mañana ya estaremos fondeados dentro del Estrecho y podremos cantar el aguinaldo que tenemos ensayado.

Los infelices no se habían dado cuenta del cambio de itinerario, porque ciertas nuevas á bordo no llegan á conocimiento de los marineros, si es que los asistentes ó reposteros no están en el secreto; pues de saberlo éstos, entonces, bajo el nombre de *noticia de fogón*, corre rápidamente y con todos los visos de verdad.

Sin duda, por aquello de que nadie tiene secretos para su ayuda de cámara, toman tal carácter en los buques de guerra las llamadas *noticias de fogón*, puesto que á bordo es difícil que el Comandante pueda ocultar ciertas determinaciones á la perspicacia de un criado, sin que éste deduzca, si es listo, el próximo suceso, que generalmente confía como gran favor y

en reserva al cocinero, el cual se encarga, sirviéndose para ello de la mayor reserva, de que corra de hombre en hombre.

Pero por esta vez los marineros no se enteraron de que montaban el Cabo de Hornos hasta el día de Pascua, en que el frío ya intenso y los continuos chubascos hacían conocer que iban á vèrselas con el tan ponderado Cabo, que, dicho sea de pasada, no comprendo cómo no mereció otro nombre más en analogía con las luchas desesperadas que para montarlo han sostenido en todo tiempo los buques de vela que hacen la carrera entre Europa y el Pacífico.

Para pasar del Atlántico al Pacífico en determinada época del año y con buques relativamente pequeños, era preciso, á no tener mucha suerte, afrontar meses enteros de luchas contra mares tremendas, vientos huracanados y una humedad y frío capaces de acobardar al marinero más duro y encallecido en la mar.

Si yo describiese aquí uno de esos casos que citan los Derroteros, seguramente se me juzgaría explotador de la pena que inspira siempre el sufrimiento del prójimo, por lo cual, me concreto á narrar de la manera más concisa el felicísimo paso que realizó la corbeta *Nautilus* por región tan poco frecuentada como temida de los navegantes.

En plena Pascua de Navidad emprendimos la parte de navegación concretada á montar el Cabo de Hornos, y con tal motivo, gozamos de las noches más cortas de nuestra vida, en virtud de hallarnos en el hemisferio Sur y en una latitud alta; proporcionándonos esto la ventaja de hacer menos penosa la travesía, tanto por ser los fríos menos intensos que en otra estación del año, como por poder gozar de la luz del día casi durante las veinticuatro horas.

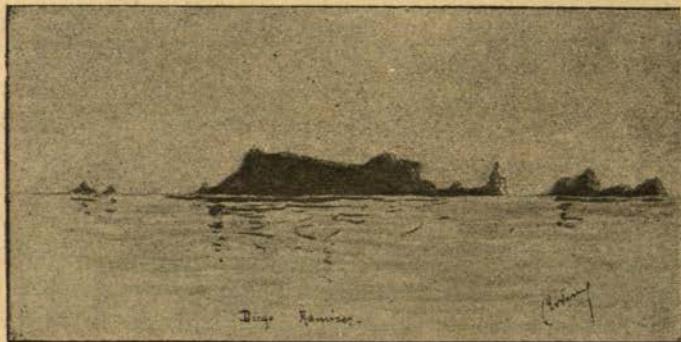
La mar gruesa y los chubascos de fuerza imponente que nos acompañaron desde el día 23 hasta el 28 que avistamos la isla de Diego-Ramírez, tierra la más al Sur de las que se desprenden en la terminación de este continente, nos fueron muy soportables, porque la claridad del sol es uno de los beneficios mayores que Dios concede al navegante en estas latitudes. A pesar de recibir la mar gruesa y viento de través durante días enteros, el buque resistió admirablemente, dando pruebas de sus inmejorables condiciones, si bien haciendo patente su pequeño tamaño para navegar ventajosamente en esta clase de mares.

Con otro buque de doble ó triple tonelaje, no hubiésemos sentido más que pequeñas molestias al poner el costado al SO. duro, mientras que á nosotros nos invadía frecuentemente la cubierta la mar que reventaba en el costado. Nunca vi la dotación más contenta, acudiendo antes de tiempo

al punto señalado para cargar las velas que requería suprimir ó quitar la fuerza de los chubascos, desfogando en viento ó granizo.

La nieve y el hielo, terribles enemigos del marinero en esta región, no dejaron sentir su influencia hasta el extremo de tener que palearla para despejar la cubierta, ni endurecer los cabos ó cuerdas de la maniobra, dándoles esa rigidez que dificulta mucho su manejo.

La vista de Diego-Ramírez, de la cual pasamos á unas dos millas de distancia, ofreció un hermoso cuadro, por efecto de los continuos chubascos, que tan pronto la ocultaban como nos la presentaban bajo su espantosa

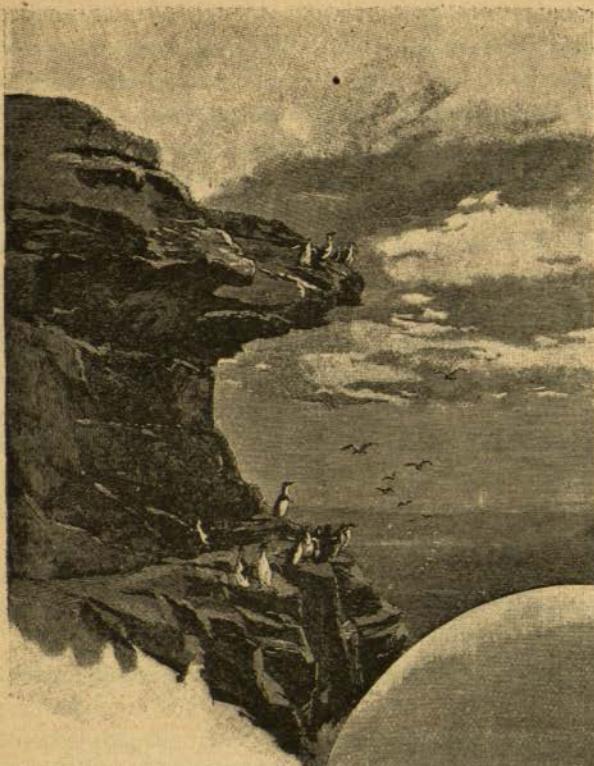


Diego-Ramírez.

desnudez en medio de aquella región tormentosa. Yo recordaba haber leído la desesperación de aquellos pescadores de focas que habían quedado allí abandonados durante varios días, y formé cálculos acerca de la horrible situación del pobre naufrago que logra salvarse hallando como tierra firme un lugar como el que teníamos á la vista.

Á la una de la mañana del día siguiente 29, *el tope*, ese marinero que, subido en el palo-trinquete, tiene el deber de examinar y dar cuenta de cuanta novedad ve dentro del horizonte que la vista abarca, cantó la tan deseada tierra del Cabo de Hornos, que pronto vimos desde cubierta, extendiéndose hacia el Oriente, bajo el raro aspecto que toman las múltiples islas, componentes de esta terminación del mundo habitado.

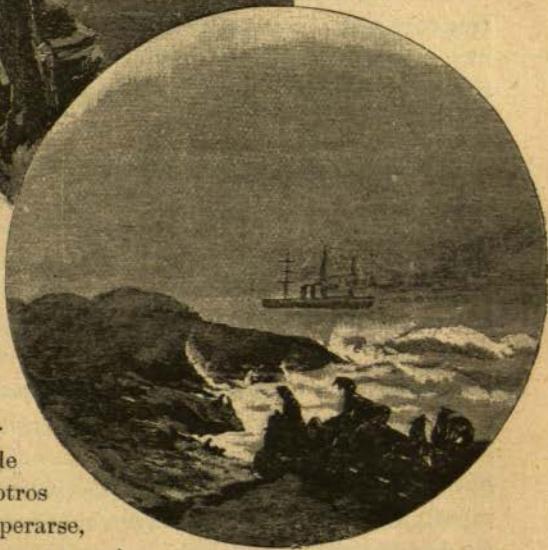
Los vientos empezaron á ser flojos y variables, llegando al extremo de tener un día completo de calma á la vista de la isla de los Estados y de la



parte oriental de la Tierra del Fuego, que no por llamarse así dejaba de presentársenos cubierta de nieves perpetuas.

Durante largas e interminables horas de calma, las corrientes fuertes y propias de esta región fueron con nosotros todo lo benignas que podía esperarse, no echándonos hacia el Este, para permitirnos abrigar la esperanza de embocar el Estrecho de Le Maire, como era mi deseo.

La oficina meteorológica de Chile había tenido la atención de participarme las últimas noticias recibidas respecto á la barrera de hielos que es



Tierra del Fuego.

frecuente hallar en la parte oriental de las Malvinas, y por ellas sabía que este año había descendido hasta los 42° de latitud, constituyendo un verdadero peligro para todo buque de vela que, al ir del Cabo de Hornos á Europa, no pudiese pasar cerca de la costa de la Patagonia.

Había, pues, hecho mi composición de lugar, dispuesto de antemano, si los vientos eran del NO., á tocar en Puerto Stanley, hoy punto de arribada bastante frecuente en esta clase de navegación, y en el caso de hallar ocasión favorable, á meterme por el estrecho formado entre la Tierra del Fuego y la isla de los Estados, para acortar de este modo la derrota al Río de la Plata.

La noche del 30 de Diciembre, en el pequeño intervalo de crepúsculo á crepúsculo, rompió la monótona calma que sentíamos una ligera brisa del SO., que fué poco á poco tomando fuerza, para que confiadamente nos metiésemos dentro del Estrecho Le Maire, el cual logramos pasar en pocas horas ayudados por una corriente favorable, aunque no tan intensa como suelen ser las que ponen en aprieto á más de un buque de vela.

Este día fué para nosotros en extremo agradable, por navegar entre tierras cuya vista ofrecía el encanto de la novedad, y por vencer fácilmente una dificultad de la travesía, representada por la economía grande de tiempo y distancia; permitiéndonos á la vez apreciar á simple vista las focas, pinguinos y somormujos, cuyos chillidos daban á entender la extrañeza que les producía nuestra presencia.

Pasábamos al Atlántico, al Océano más conocido y surcado por los europeos, y entrábamos en él por la puerta que le hace más simpático, huendo de los rigores que son propios al Cabo de Hornos, región del mundo testigo de horrorosos naufragios y de sufrimientos infernales, en cuyas costas, la filantropía de una gran nación, como los Estados Unidos de América, instituyó la misión que actualmente reside en *Ushuaia*, con el humanitario fin de procurar socorro á los naufragos.

Admirables y dignos de todo elogio son los trabajos llevados á cabo por los hombres que, propagando nuestra religión, arrostraron y arrotran hoy toda clase de privaciones y sacrificios; pero no cabe duda que la misión de *Ushuaia*, predicando con el ejemplo á los fueguinos ó habitantes de estas islas polares el amor y protección hacia los desvalidos náufragos, merece muy preferente lugar entre las sociedades filantrópicas.

Jamás estos sitios serán habitados más que temporalmente por pescadores de focas, pues las comunicaciones con Punta Arenas é isla de los Estados, únicos puntos donde se propaga la colonización por los Gobiernos

de Chile y de la Argentina, se hacen difíciles ó imposibles en una gran parte del año, á causa de los fuertes temporales y los continuos hielos, propios de esta parte del mundo.

La despedida y entrada del nuevo año fué señalada entre nosotros por un suceso que seguramente no olvidaremos ninguno de los que componíamos la dotación de la *Nautilus*. Aunque había nevado copiosamente todo el día, los músicos y comparsa de cantantes obsequiaron á los Manueles con la correspondiente serenata, continuando la broma entre la gente de guardia hasta las doce de la noche, pues, según tuve ocasión de oír á uno de los marineros, deseaban que les cogiese el principio del año cantando y bailando. Ni un minuto más; después de las doce no se oyó música ni jaleo, á causa del mucho frío que impedía festejar alegremente la entrada del año, y la no menos notable de la *Nautilus* en el Océano Atlántico.

En cuanto sonó media noche, reinó, pues, á bordo la más completa tranquilidad. La gente de guardia cumplía con su deber, como en circunstancias normales; los demás dormían profundamente, satisfechos todos al ver que el año nuevo se presentaba con aspecto tan amable, ofreciéndonos una noche poco menos que ideal.

Dos horas después, hallábame descansadamente en la caseta, ocupado en ordenar algunos apuntes referentes al viaje de la *Nautilus*, cuando sentí de pronto que el barco escoraba bruscamente y con inusitada violencia.

No hice sino dar un salto y salir de la caseta, al mismo tiempo que recibía en la cara dos golpes de granizo que me parecían balazos y oía el silbar del viento, que se había desencadenado inopinadamente y soplaban con extraordinaria fuerza, merced al embozado chubasco que nos mandaba el Estrecho de Magallanes.

—Meted los sobres y la cangreja—ordené—y suba arriba la guardia franca.

Era la primera vez que, durante el viaje, apelaba á tal recurso, el cual produjo la consiguiente sorpresa y puso de manifiesto la inmensa ventaja que en tales casos ofrece la obligación de dormir vestido impuesta á todo el mundo, mientras el buque se halle navegando.

En pocos momentos se transformó radicalmente el aspecto de la travesía. Acababa el año navegando á todo trapo, con mar tranquila y viento bonancible; y poco después de empezar el de 1894 se maniobraba á todo escape para librarnos de las traidoras intenciones del temporal.

Con su correspondiente acompañamiento de truenos y relámpagos, descargó sobre nosotros granizo y viento en cantidad tal, que puso á prueba

la resistencia del buque para tumbar y la firmeza del aparejo, del cual no perdimos nada, gracias á la pericia que en aquella noche demostró toda la marinería.

Entre chubasco y chubasco fuimos subiendo por la costa de la Patagonia, viendo disminuir los días á medida que aumentaba la temperatura y nos alejábamos de las latitudes altas; y, amoldándonos en todo lo posible á la derrota señalada para ir en esta estación del año en busca del Río de la Plata, tuvimos la satisfacción de no hallar grandes contrariedades, si bien, por variar, hubo de todo un poco.

Á medida que bajábamos en latitud, huímos de los temporales propios de las proximidades del Cabo de Hornos y nos acercábamos al país de las pampas, famosas por las tempestades que, tomando el nombre del lugar de origen, distinguense por *pamperos*. No era la estación propia de esta fruta atmosférica; pero en cualquier período del año puede el amante de emociones fuertes tropezar con algún derivado, ya que no con un legítimo pampero.

Frente al golfo de San Matías se presentó una noche de cariz feo, viento fresco muy variable y con chubascos que descargaban en rachas duras; la mar estaba muy revuelta y el cielo tapado por completo. Navegando así, antes de media noche sentí en los ojos una gran molestia que en los primeros momentos atribuí al agua del mar, hasta que poco después, al poner la mano sobre la caseta de derrota, toqué una cantidad de arena fina que me hizo conocer venía arrastrada por la fuerza del viento, desde las pampas hasta donde nos hallábamos, distancia que calculé en más de 100 millas.

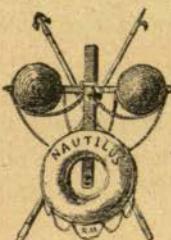
De no tener seguridad en la situación del buque, hubiese aumentado las contrariedades de aquel mal tiempo la terrible duda de si estaría empeñado en la costa; pero unas veces en vuelta de tierra y otras en la de fuera, pasamos las horas que duró el forzoso *fregado* que sufrió la cubierta, recibiendo inesperadamente arena, agua y frotación de pies, que son los elementos precisos para un baldeo.

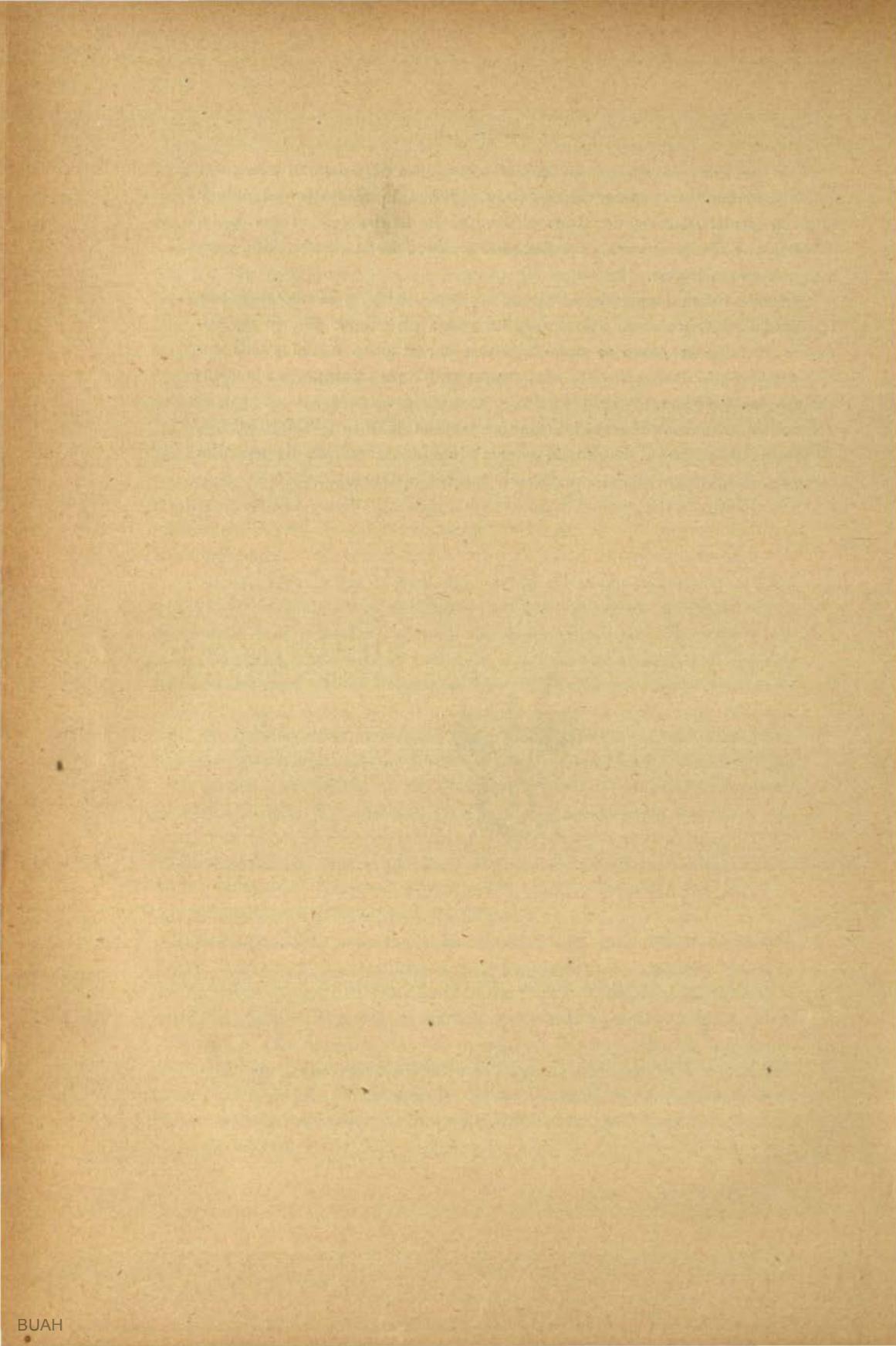
Quien no haya visto tierras bajas á orillas de la mar, debe ir al Sur del Río de la Plata, y comprenderá la carencia absoluta de este dato ventajosísimo para navegar á la vista de la costa. Como el capitán ó piloto se desciende, la tierra en tiempos no claros tropieza con la quilla antes de que la vista pueda distinguirla; porque, en general, no hay más que pequeños médanos como puntos marcables en la planicie arenosa de la costa, exigiendo cerca de ella la navegación el uso constante de la sonda, y muy particularmente al entrar en la boca y dentro del grandioso río denominado de la Plata.

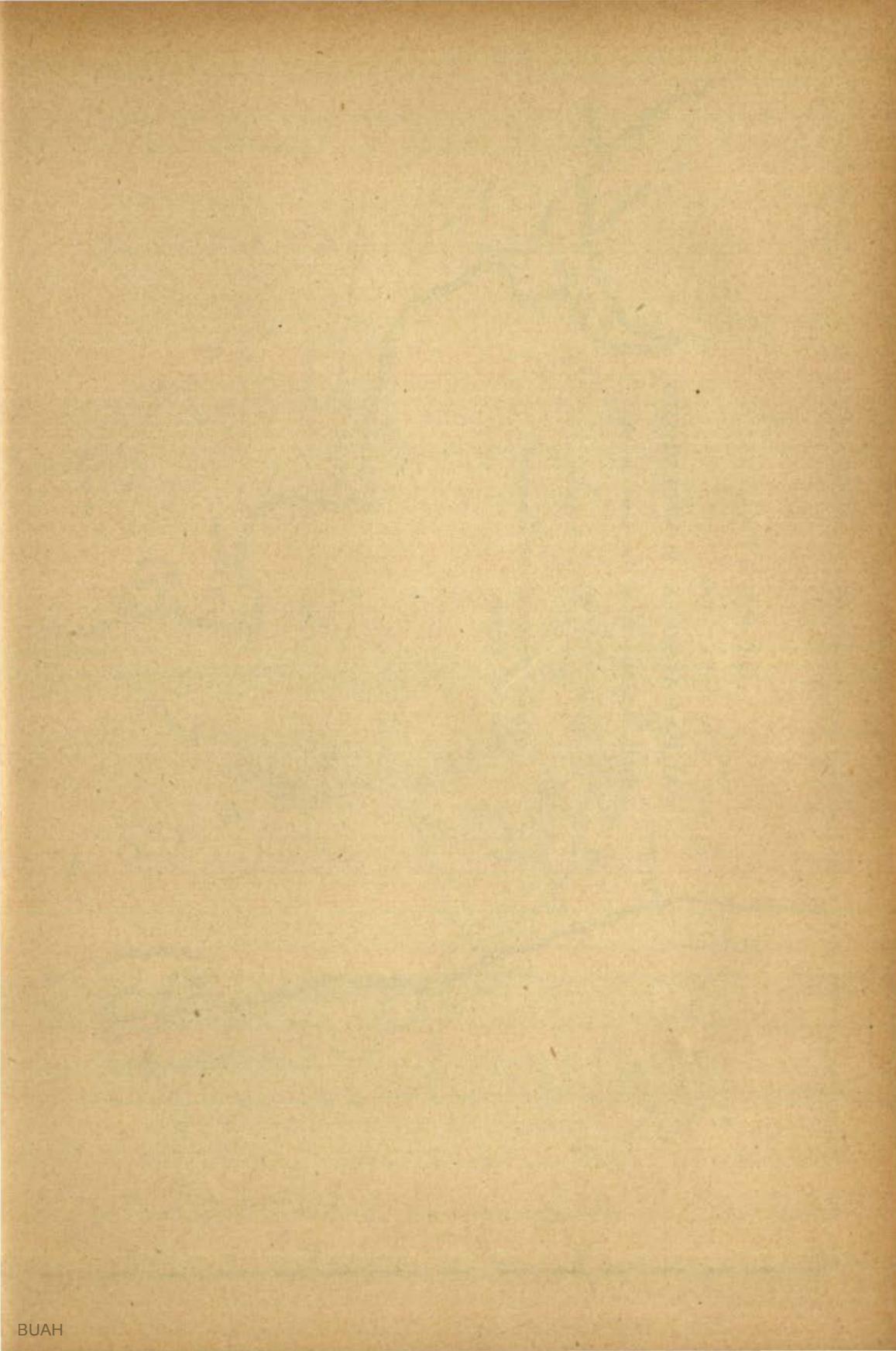
El 13 de Enero, á las diez de la noche, y á gran distancia, el marinero de mejor vista de cuantos van á bordo subió á lo más alto del palo y cantó la farola del cerro de Montevideo, que horas después vimos desde cubierta por la misma proa, corroborando nuestro buen rumbo dado para huir del banco Inglés.

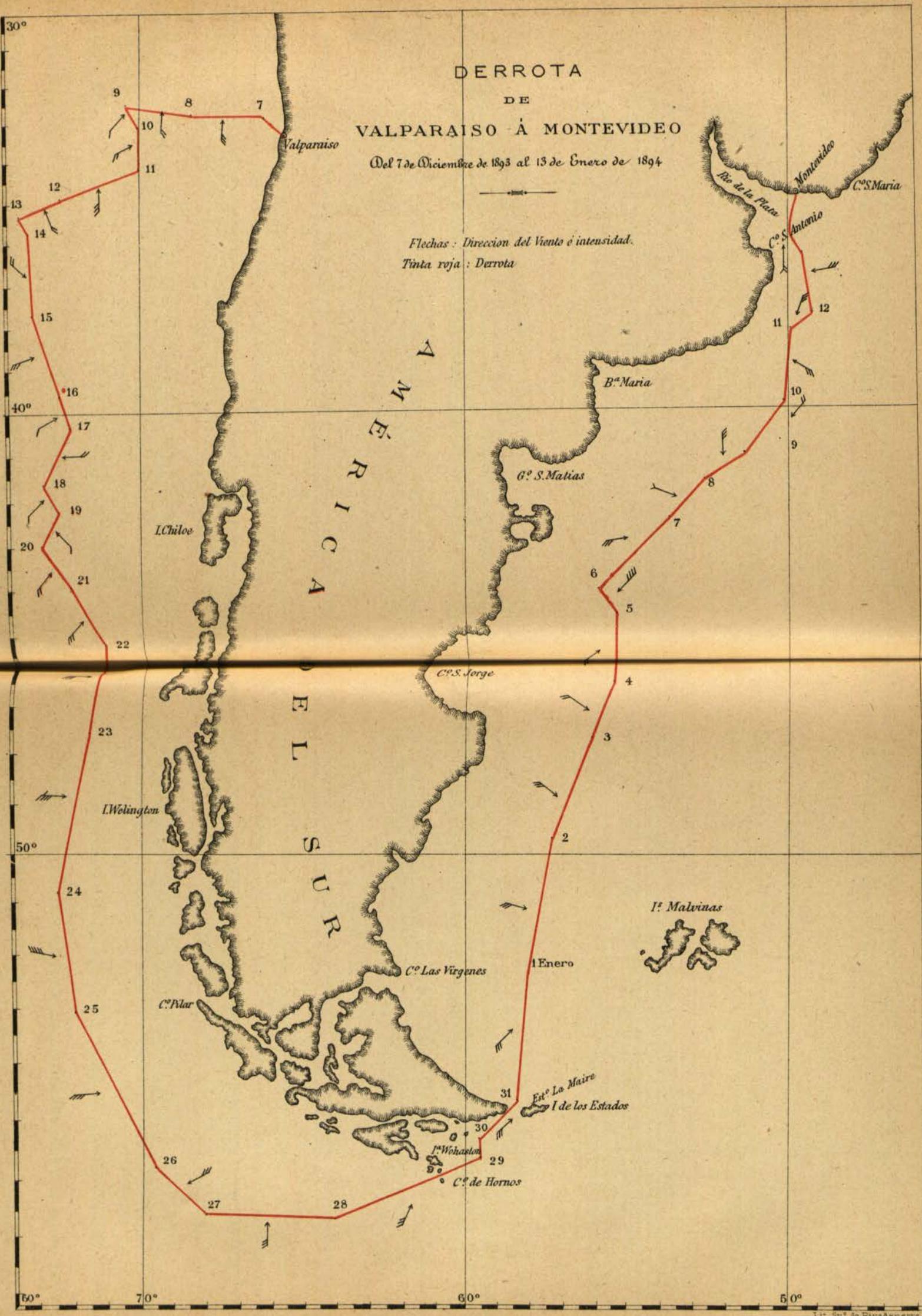
La noche estaba despejada, el viento era bonancible, y la mar daba por entonces muestras de ser tan tranquila como un manso río, y no revuelta y fatigosa como se pone á veces por el poco fondo y las corrientes, cuando descarga sobre esta región uno de los pamperos ó suestadas propias del Plata.

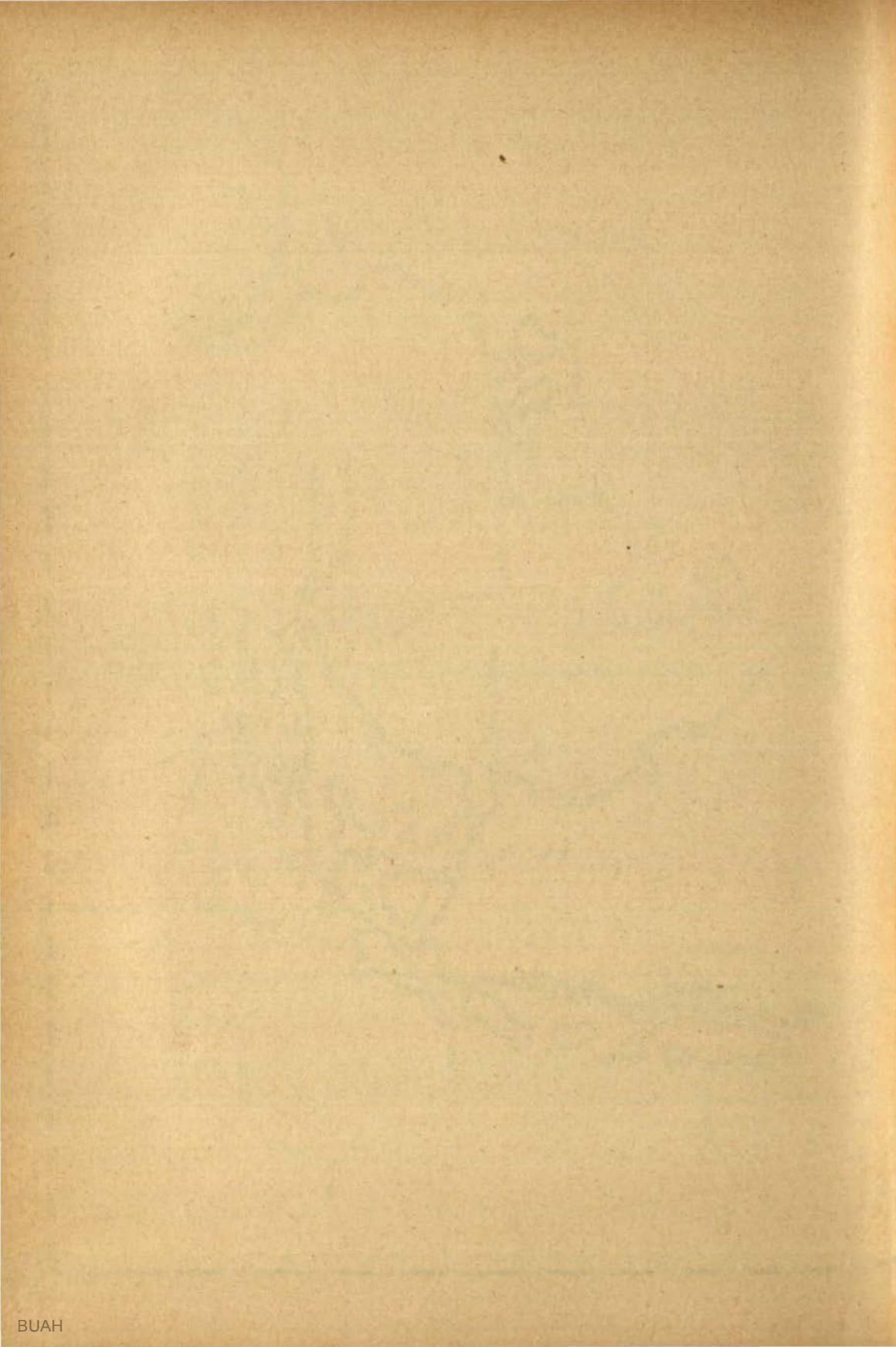
Con los primeros albores del día fondeamos delante de Montevideo, donde supimos que el buque de guerra de nuestra marina de estación allí había salido para Cuba, cumpliendo nuevas órdenes.

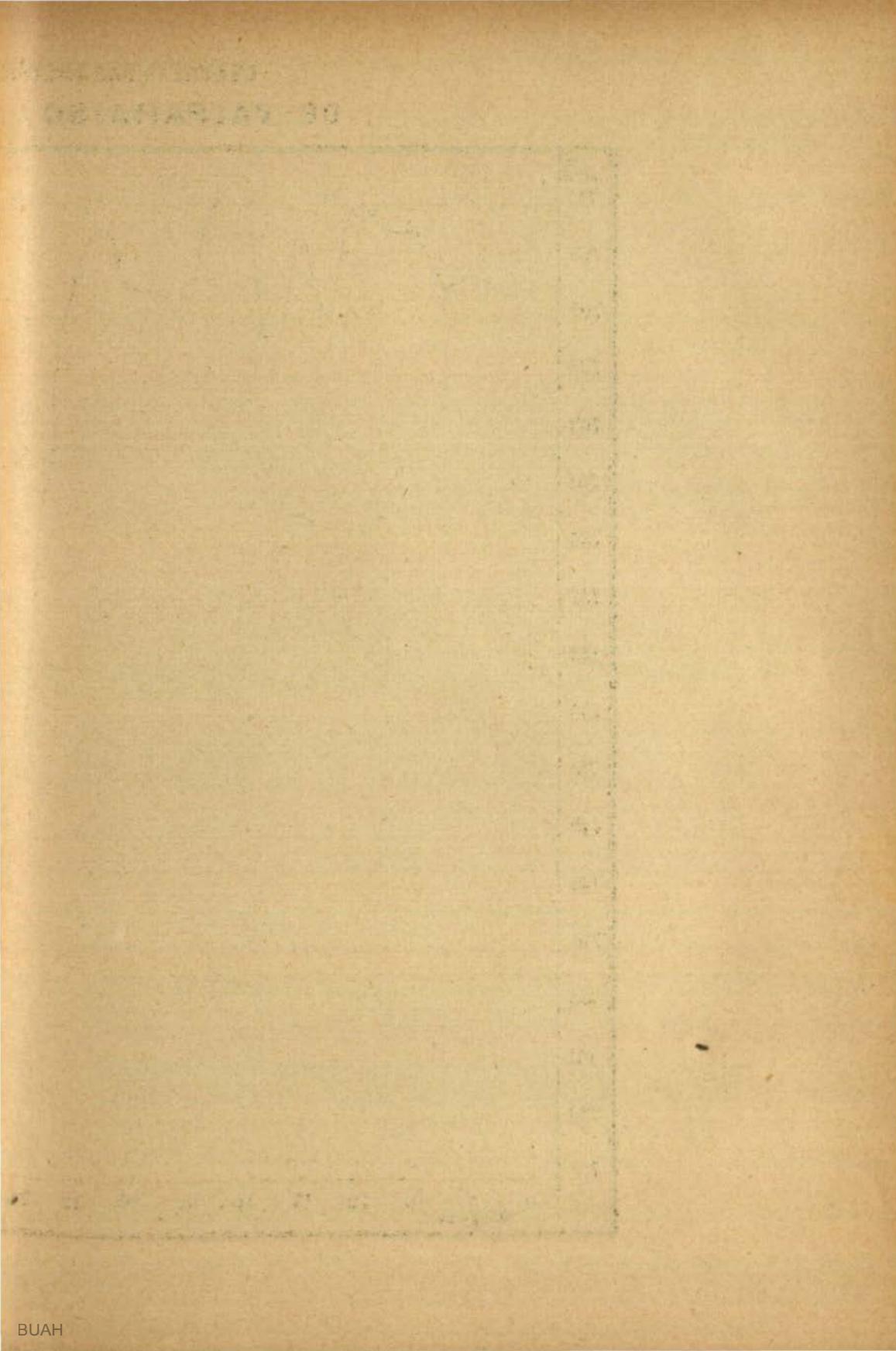




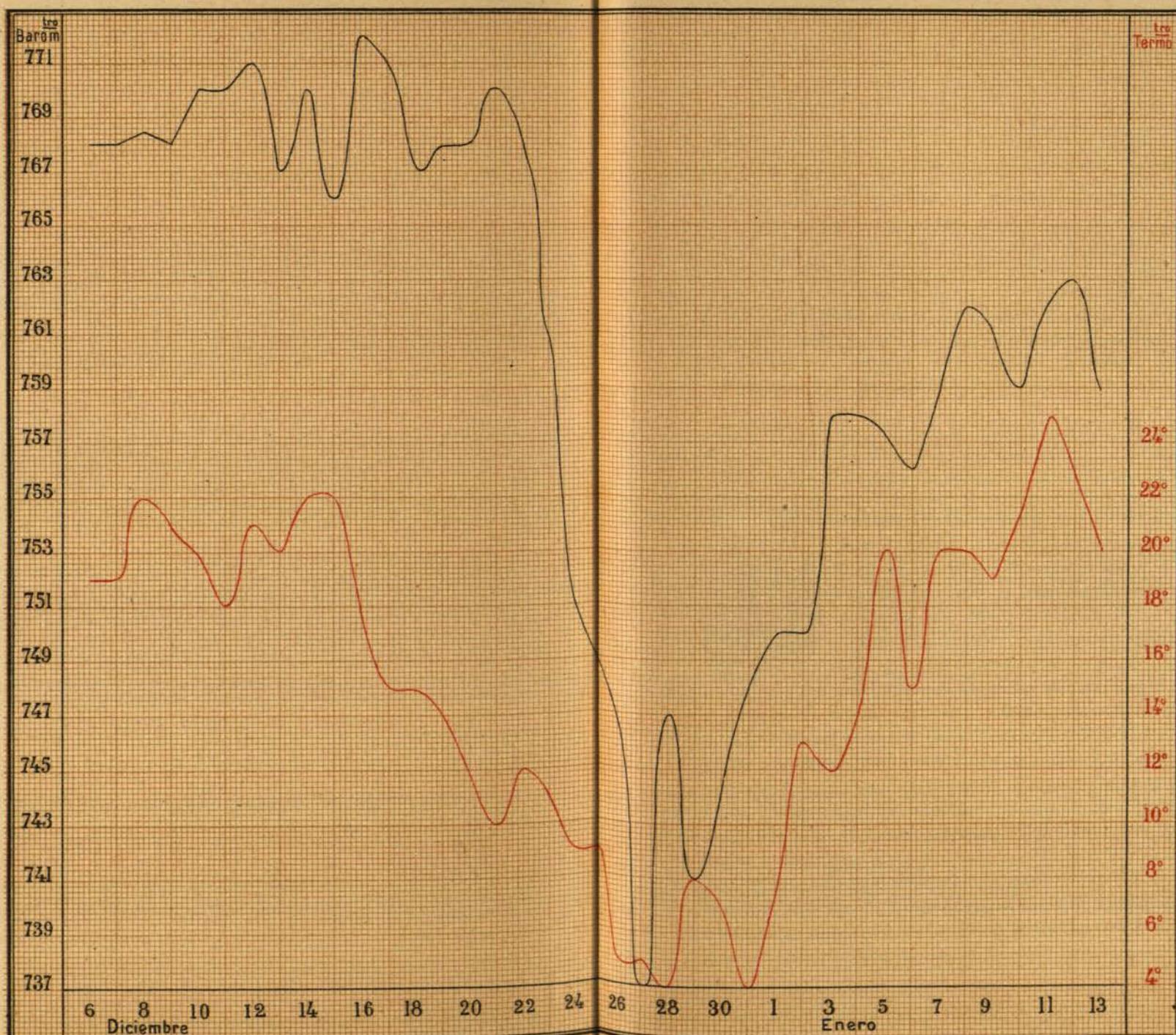








CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE VALPARAISO A MONTEVIDEO .





## CAPÍTULO XXV.

En Montevideo.—Impresiones y razonamientos.—Una falta.—La república del Uruguay.—La capital y su puerto.—La escuadra brasileña.—Visita á los saladeros.—Indiferencia.—Un incidente.—Los ataques de un periódico.—El cementerio y el manicomio.—El Plata.—Tempestad en verso.



ARECIÁNOS á todos que estar en Montevideo era estar á un paso de España, después de haber pasado un año cruzando el hemisferio Sur para volver á la misma costa oriental de América, caminando siempre aproximadamente en una misma dirección.

Salir de un punto determinado y volver á él navegando siempre hacia Oriente ú Occidente, es la prueba más irrecusable que se puede dar en contra de la forma plana que se suponía á la Tierra, y ante este resultado cabría dudar si nuestro planeta es más ó menos redondo, pero desaparece desde luego la hipótesis sostenida por quienes aun creen de buena fe que los Países Bajos son muy lúgubres, fríos y húmedos, por estar en la parte inferior del globo.

Los marineros que merecen este nombre, los que han navegado mucho, y no como el fogón, según expresan ellos para demostrar que entienden algo de cuanto pasa ante sus ojos, á esos escuché varias veces discurrir de un modo análogo al que dejó expresado. No se les ocultaba que desde la salida del Brasil, todos nuestros rumbos habían sido hacia el Este ú Oriente, y razonando con cordura, sirviéndose del cubichete ó semiesfera que cubría la báitacora, decían: si suponemos como Norte la parte su-

terior, no variando este punto, como no varía el polo, se da la vuelta completa en la superficie de esta cúpula, gobernando siempre hacia Oriente; añadiendo el más listo que en todas partes debía entenderse, por arriba, el cielo, y por abajo, el centro del globo que habitamos; razonamiento con el cual combatía la falsa idea que tienen los que no están al tanto de la acción de la gravedad aplicada á este caso.

Estas discusiones entre los marineros, iniciadas en Nueva Zelanda cuando se enteraron de que aquel país correspondía como antípoda á España, volvieron á suscitarse con nuestra llegada á Montevideo, donde próximamente veían terminada la vuelta al mundo; siendo motivo justificado para encontrarse con la alegría consiguiente al fin de la expedición.

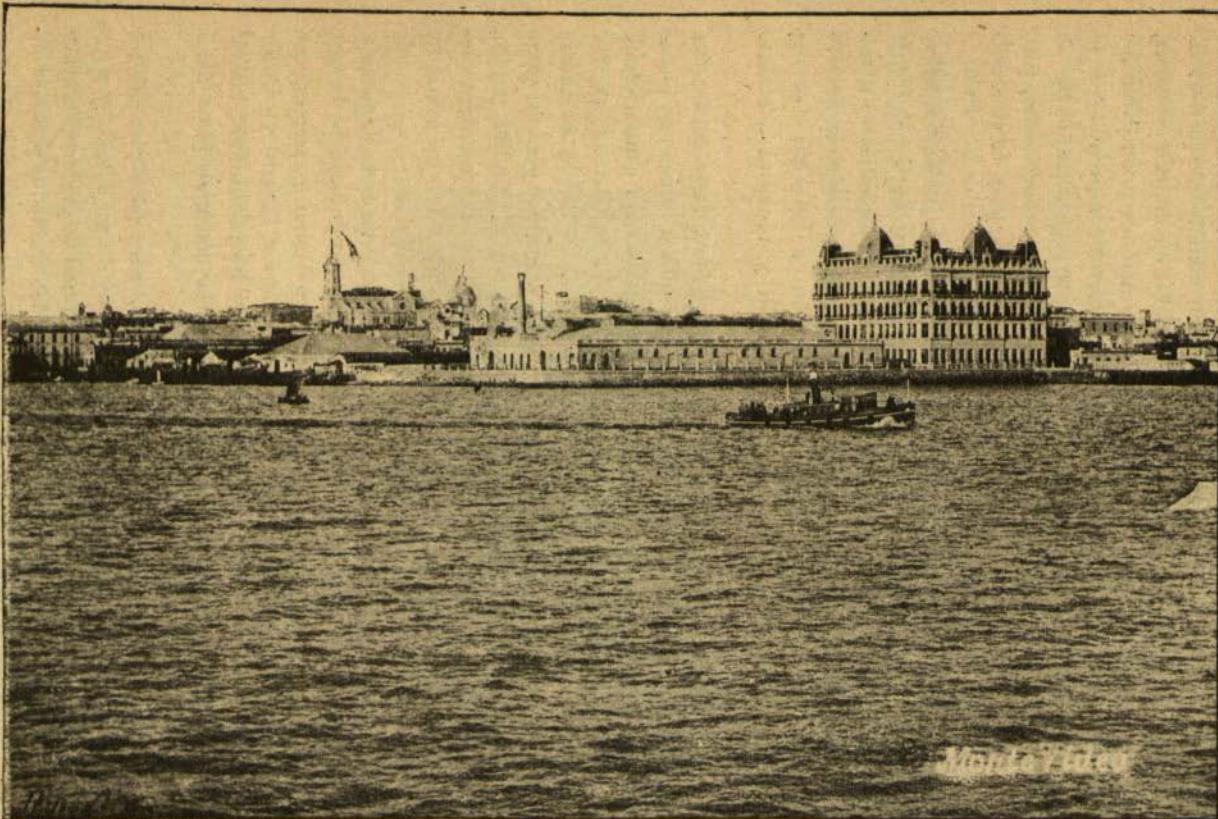
Inauguramos nuestra permanencia en el puerto con una falta, que expreso aquí, por si sirviese de aviso á otros compañeros. No tenía noticia alguna respecto á la prohibición de hacer saludo dentro del puerto, y por consiguiente, cuando llegó á bordo el aviso del Comandante de Marina, los cañonazos se habían disparado, y mi disculpa se tuvo por buena, máxime cuando las detonaciones no habían causado más desperfecto que la molestia propia de un ruido más ó menos desagradable.

Después de Cuba y Puerto Rico, las Repúblicas del Plata, ó sean el Uruguay y la Argentina, son, sin duda alguna, los países ultramarinos que más se conocen en España. El Uruguay, y sobre todo su capital Montevideo, fueron desde muy antiguo lugares predilectos de la emigración española, tanto, que allí predominó siempre, y predomina hoy, la influencia de nuestra patria entre las de otras naciones; por lo cual no daré proporciones á la descripción de país tan conocido para la generalidad de los españoles.

Su situación geográfica la hizo ser ambicionada por el Brasil, que quería redondear ó demarcar mejor sus límites; y su dependencia como colonia española, formando parte de un estado ó agrupación con otras más importantes, fué causa de largas guerras, que hubieran hundido para siempre á cualquier otro país de no tan buenas condiciones.

Pena causa el estudio de los disturbios políticos que cayeron sobre la República del Uruguay, desde su emancipación de España; y no se concibe, si no es viendo los envidiables recursos de este suelo, cómo en pocos años de relativa tranquilidad pudo borrarre de sus campos y ciudades el sello terrible de tantas guerras y revoluciones.

Verdad es que la extensión del Uruguay no alcanza hoy á 200.000 kilómetros cuadrados, superficie limitada por el río que le da nombre, el Plata, y la República del Brasil, y que dividida en diez y ocho departamentos bastante iguales en extensión y número de habitantes, si se



VISTA DE MONTEVIDEO.

exceptúa el de la capital, que, según la última estadística, tiene una población total de 700.000, resulta una nación pequeña, pero bien equilibrada.

Sin más montes que los pequeños cerros llamados en el país *cuchillas*, con ríos en abundancia que facilitan las comunicaciones y fertilizan los terrenos propios á un clima templado y apacible, se comprende que la zona de América, llamada con perfecta propiedad por los argentinos Banda Oriental, sea la república más pequeña de las hispano-americanas, pero tal vez, en proporción á su extensión, la más agradable para la generalidad de los emigrantes europeos.

Por de pronto su capital, Montevideo, es una hermosa población, sobre todo por el magnífico emplazamiento que ocupa. Á la especialísima forma del terreno sobre que se edificó debe sus condiciones higiénicas y admirables vistas, puesto que la mayor parte de las calles tienen el declive conveniente para verter por ambos extremos bien á la bahía ó al río, proporcionando además una perfecta ventilación y vistas al horizonte limitado por las aguas y el cielo.

Cádiz, sin murallas y un poco bombeado el terreno, daria quizás idea aproximada de lo que es Montevideo, sin sus grandes y espaciosas plazas y los infinitos tranvías que facilitan en grado extremo las comunicaciones entre los distintos puntos de la ciudad.

Después de amarrarnos en la boyas correspondiente al buque de guerra español que presta servicio en esta estación naval, cumplí el para mí grato deber de saludar al Sr. Muro, coronel de caballería y jefe del puerto, para hacerlo después con más calma á nuestro Ministro representante, señor La Rica prototipo del diplomático en el desempeño de su cometido trascendental.

Con él tuve el honor de conocer al entonces Presidente de la República, Dr. Herrera, y al mismo debo atenciones que me produjeron la ventaja de visitar lo más saliente y nuevo de la hermosa población, que cuenta con alrededores tan agradables y llenos de belleza como el Cerrito, la Unión y los Pocitos, y en particular este último punto y Playa-Ramírez, donde á la sazón, como temporada de baños, concurría una gran parte de la gente que se permite determinados lujos.

Una de esas noches señaladas en Montevideo para pasear en los Pocitos, tuve ocasión de admirar un espectáculo muy de mi agrado, y seguramente del de cuantas personas tengan el buen gusto de preferir las brisas frescas del mar á las perfumadas y propias de determinados parques encalvados en la mitad de la población.

Bien puede, en mi concepto, estar orgulloso de su idea el que proyectó

y realizó el espacioso muelle de madera lanzado sobre la brava playa de los Pocitos, el cual arranca de otro transversal sobre el que hay establecido un magnífico hotel y las casas de baños con completa separación de clases y sexos.

Iluminado todo este paseo sobre el mar por focos eléctricos, y llenos ambos muelles de paseantes, entre los que abundan mujeres tan hermosas como justa es la fama de que gozan las de esta región de América, constituye un elemento de gran atracción.

Quien pase de España á la capital del Uruguay, seguramente no creerá hallarse en tierra extraña, á pesar del contingente espantoso que representa la emigración de Italia hacia este país.

Por mi parte, hubo días en que me creía en el mismo pueblo donde pasé los primeros años de mi vida, debido á que la gran emigración de Asturias



Teatro Solís.

á América se realiza por concejos ó distritos hacia puntos determinados. Méjico, Cuba, Puerto Rico, Montevideo y la Argentina, son países á donde se dirigen mis paisanos, casi por derecho de región; y el Uruguay es, desde hace muchos años, República predilecta de los emigrantes de Castro-pol y sus alrededores, dicho lo cual, excuso manifestar que hallé aquí más compañeros de la niñez de los que seguramente encontraría si volviese á mi tierra. Con ellos recorrió cuanto buenamente puede visitarse en los pocos días que emplearon los Guardias Marinas en levantar un pequeño plano del puerto.

Á propósito del puerto; nada como él sirve para formar juicio respecto á los apuros por que habrá pasado el Tesoro de esta nación, cuando los Gobiernos no acudieron á la mejora de este fondeadero, puerto útil y suficiente mientras las necesidades del comercio no exigieron mayor calado en los buques trasatlánticos, imposibilitados hoy de entrar en él para efectuar con comodidad sus faenas mercantiles.

Pena causa ver una ciudad tan perfectamente situada en la entrada del caudaloso Plata, por cuya boca forzosamente debe salir y entrar todo el movimiento comercial de una gran parte de esta América, sin un puerto capaz de ofrecer comodidades á los numerosos buques que llegan á esta parte del mundo.

Sólo calando menos de cinco metros pueden hallar abrigo y fondear en el puerto de Montevideo; y como la generalidad de los vapores, y aun buques de vela, exceden de este calado, se ven precisados á quedar fuera del puerto, en paraje nada conveniente por lo lejos de todo muelle y las molestias debidas á corriente y vientos atemporalados.

Fondeadas allí hallamos las fuerzas navales del Brasil que representaban al Gobierno de Peixoto, compuestas del crucero *Tiradentes*, del monitor *Bahía* y de dos vapores armados en guerra, bajo el mando del anciano almirante Sr. Gosálvez, que debió pasar amargas horas por causa de la guerra civil fomentada y sostenida por la marina militar.

El desafío que hubo allí entre Melo mandando el *República* y las fuerzas que organizaba el almirante Gosálvez, recordaba hechos de nuestra historia que ojalá no veamos reproducidos jamás. ¿Habrá situación más crítica para un marino que el acto de batir con su buque á otro ó varios de la misma patria, tripulados por amigos y compañeros de toda la vida? Seguramente que no; y así debieran comprenderlo cuantos se lanzan á arrostrar tan tremendas responsabilidades.

Además de la escuadra brasileña, estaba en el puerto, como representación de la marina del Uruguay, el pequeño vaporcito cuya construcción representa un acontecimiento honroso en alto grado para Montevideo.

Según supe, fué construído en la Escuela de Artes, produciendo su lanzamiento improbos trabajos para llevarlo á todo lo largo de la población; pero, á pesar de esto, los orientales prestan mayor atención é interés al sostenimiento del ejército que á la marina, sin duda como consecuencia forzosa de la poca tranquilidad que caracteriza á este país.

Cuando todo él se encuentre cruzado de ferrocarriles y se faciliten los medios de transporte, desaparecerán las típicas carretas arrastradas pesadamente por bueyes, y el movimiento comercial entre los departamentos

guardará relación con el marítimo, representado por nueve millones de toneladas.

La riqueza de la República, valorada hoy en 800 pesos por persona, aumentaría seguramente en grande escala si la emigración de Europa y la del Brasil se dirigiese y aplicase á la agricultura, para aumentar la producción de cereales y desarrollar de modo conveniente la industria de la cría de ganado, que en todos tiempos constituyó un verdadero venero de riqueza en esta región.

Si se hubiese resuelto favorablemente el problema de transportar carnes frescas á los mercados de Europa, esta parte de América no continuaría aún hoy con sus saladeros, donde la carne de vacas y bueyes se seca al sol por un procedimiento primitivo, para lanzarla al mercado bajo el nombre de tasajo, producto de que hace bastante consumo la isla de Cuba.

Al Sr. Saavedra, español y representante de la gran compañía de vapores franceses *Méssageries Maritimes*, debo, entre otras muchas atenciones, la que representa una detenida visita á los saladeros situados en la falda del Cerro, ó sea en el fondo de la bahía, donde fuimos recibidos con toda clase de miramientos y consideraciones.

El calor propio de un día de Enero en el hemisferio Sur; las infinitas moscas que en determinados parajes vuelan; el olor peculiar del sitio donde se sacrifican tantas reses, y, sobre todo, los tendederos de la carne, sin más edificios que unas malas barracas, ni más medios de limpieza que una exigua cantidad de agua, dan á estos centros de industria aspecto tal, poco recomendable para quien no siente verdaderos deseos de conocer por sí mismo lo bueno y útil de cada país.

Para nosotros, que acabábamos de ver los mataderos de Nueva Zelanda, nos resultaba una diferencia muy grande á favor de éstos; pero no obstante tal deficiencia en la preparación de las carnes dedicadas á la exportación, la última estadística señala á este artículo de riqueza un valor de 23 á 25 millones de pesos, que es un tanto por ciento considerable de la exportación general, representada por término medio por sólo 30 millones.

Parecerá extraño que al describir mis impresiones en Montevideo, en la hermosa población que en pocos años creció de manera prodigiosa, pasando de 40.000 á 200.000 habitantes, de los cuales más de la mitad son extranjeros, y una gran parte de éstos españoles; parecerá extraño, repito, que nada diga aquí referente á obsequios con un buque como la *Nautilus*. Pero á fin de salvar todo supuesto, más ó menos intencionado, daré cuenta de un incidente que, si se une al poco tiempo (ocho días) que estuvimos en puerto, y quizás á la razón de no constituir novedad un buque de guerra

español en aquellas aguas, fué causa de lo que pudiera llamarse indiferencia mostrada con nosotros.

Es el caso que, hallándome ocupado en mi alojamiento, me hizo saber el Oficial de guardia que unos españoles deseaban saludarme y ver el buque; á lo cual contesté que hiciese el favor de recibirlos y atenderlos mientras duraba mi imprescindible ocupación. En este intervalo de tiempo, llegó á bordo el Sr. La Rica, Ministro de España, que fué recibido con los honores de ordenanza, absteniéndome yo de subir á cubierta por hallarme en mi cámara con un Comandante extranjero. Despidióse éste, y algún tiempo después salió de á bordo nuestro Ministro, al que no saludamos al cañón por conocer él y yo la orden que había en este puerto.

¡Quién diría que fué motivo suficiente para que los españoles que se anunciaron cuando yo estaba ocupado, y á quienes obsequiaron los Oficiales dándoles noticias, asiento en su alojamiento y el consabido refresco, se dieran por ofendidos y lanzasen al día siguiente, en un periódico defensor de los españoles en aquella región, un suelto lleno de ira contra mi persona, declarando arrogantemente en él que había faltado á mis deberes no disparando cañonazos como saludo á la visita personal del Ministro, con otra porción de cargos dirigidos á indisponerme con las Autoridades de Montevideo; y lo que es más de lamentar, procurando fomentar el descontento entre mis subordinados!...

Conociendo ya de tiempos atrás lo desahogados que suelen ser ciertos periodistas cuando se hallan en países libres, desprecié al autor de semejante desatino, y me contenté con hacer saber á nuestro Cónsul, Sr. Calatayud, lo poco honroso que era para la colonia española sostener un periódico que se entretenía en fomentar disgustos que podían acarrear graves perjuicios al buen nombre de la patria; agregando que mientras tomaban la determinación más apropiada al caso, yo me dirigía con el buque de mi mando río arriba, hacia Buenos Aires, lamentando muy de veras lo ocurrido.

Como consecuencia de este desagradable suceso, tuve ocasión de conocer distintos conflictos internacionales, originados por periódicos extranjeros que ven la luz en las Repúblicas americanas, sin más objeto, según dicen, que defender los intereses de la colonia formada por los emigrantes de la nación correspondiente; pero un periódico escrito por un español, francés ó italiano, haciendo política para fomentar los disturbios en una de estas Repúblicas, constituye, á mi entender, una falta grave, que á veces proporciona serios disgustos. Felizmente el periódico *español* acabó su vida antes de nuestra salida del Plata.

Tal contratiempo no fué obstáculo para que recibiésemos atenciones por parte de diferentes familias españolas y del país, cuya amabilidad para con los marinos es proverbial, siendo buena prueba de esto los muchos jefes y oficiales de nuestra armada casados en el Plata.

No debo terminar el relato de mis impresiones en Montevideo sin hacer mención de dos visitas que hice al Cementerio y al Manicomio; lugares ambos poco recomendables por la impresión que producen aun en el ánimo del hombre más frío. El Cementerio se compone de una serie de patios



Manicomio.

llenos de mausoleos, ricos como obras de arte, y algunos de ellos revelando esas manifestaciones del sentimiento, respetables siempre, por más que sean á veces hijas del mal gusto ó de la pícara vanidad.

Haciendo un esfuerzo de voluntad entré en el Manicomio, perfectamente instalado, y al poco tiempo pude convencerme de que la capital del Uruguay atiende, como puede hacerlo la mejor de Europa, al humanitario deber de velar con toda eficacia por los desgraciados á quienes la falta de juicio les expulsa del lado de sus familias.

Si los demás establecimientos benéficos que por falta material de tiempo no pude ver, están á la altura del Manicomio, bien puede vanagloriarse Montevideo de no haber olvidado practicar, en medio de sus luchas polí-

ticas, la más hermosa de las virtudes que debe siempre resplandecer en toda población.

Quería ver lo más posible de las Repúblicas del Plata, empleando poco tiempo y usando de un buque de vela para subir río arriba; por lo cual, antes de lo que había calculado, dejé este puerto para dirigirme al de Buenos Aires, aprovechando mareas y vientos, bajo las indicaciones del indispensable piloto práctico de esta navegación.

El continente americano y sus costas orientales, sobre todo, tienen el privilegio de poseer gran número de ríos, de proporciones tales, que los distinguen entre los más caudalosos del mundo.

Por de pronto, el Plata, formado por el Uruguay, el Paraná y todos sus afluentes, tiene unas proporciones en lo que constituye su abra ó estuario, ó sea en la región donde termina el río para mezclar sus aguas con las del Océano, que más bien parece un golfo, cuya mar, por su color y poco fondo, denota lo peligroso que resultaría cruzarlo sin el auxilio constante de la sonda.

Es un golfo ó mar sin orillas visibles que amenazan con un escollo al navegante que se descuide en su derrota, lo mismo que al habitante ó poblador que sobre ellas tiene su hacienda, expuesta á ser inundada ante la subida inesperada de las aguas.

Llena de peligros esta abra inmensa del Plata, efecto de los bancos móviles que las corrientes forman y desvían, sin sujeción á ley alguna, el trayecto de Montevideo á Buenos Aires en buque de vela resulta, como nos resultó á nosotros, un tanto engoroso por los cambios de viento y calmas que obligan á fondear para no verse arrastrado por las mareas, sin contar con el contratiempo representado por las famosas turbonadas de fuerza irresistible para ser aprovechadas en ganar camino.

Malparado quedaría el buque de vela que se descuidase en tomar todas las precauciones que exige tan brutal acometida. Una de estas tempestades descargó sobre nosotros al fondear á la vista de las luces del puerto La Plata, y por avisados que anduvimos, estuvimos á punto de perder, despedazadas, las velas que cogió sin aferrar.

De pasajero iba con nosotros el Sr. Vidal, director de *La España Moderna*, quien al día siguiente, ya tranquilo, viéndose en Buenos Aires, describió la turbonada, ó más bien sus efectos en el ánimo del poeta, en los siguientes versos, que me permito copiar:

## ¡TIERRA!

### CARTA Á LA MINUTA

Improvisación.

Mi querido Villaamil:  
He pasado sustos mil  
Anoche en el camarote,  
Y ha sido tal mi cerote,  
Que no he podido dormir.

En cuanto sentí gritar  
Y las velas aferrar  
Y el viento silbar con brío,  
Exclamé: ¡Perdón, Dios mío,  
Que vamos á naufragar!

Y tiene su explicación  
Mi miedo en tal situación,  
Pues el práctico malsín,  
El del color de carmín  
Con mezcla de almazarrón,

Me dijo en tono sincero,  
Dando vueltas al sombrero  
Como un chico de la tuna:  
«En cuanto salga la luna  
Vamos á tener pampero.»

Él, tan tranquilo quedó;  
Pero tal miedo me dió  
Su práctica profecía,  
Que para una apoplejía  
Muy poquito me faltó.

Á poco, sentí silbar  
El viento, rugir la mar,  
Andar la tripulación  
Y empezar la procesión  
Que tanto me hizo pensar.

El barco, de popa á proa  
Se movía cual canoa  
Impulsada por el viento,

Y yo, en tan fiero momento,  
Entoné á Dios una loa.

No sé lo que le ofrecí;  
Estaba fuera de mí;  
Mas, en mi fervor cristiano,  
Un traje de franciscano  
Á usar me comprometí.

¡Qué miedo, qué zaragata!  
No sé si meto la pata  
Ó si cometo algún yerro  
Al decir como Zapata  
En *El anillo de hierro*:

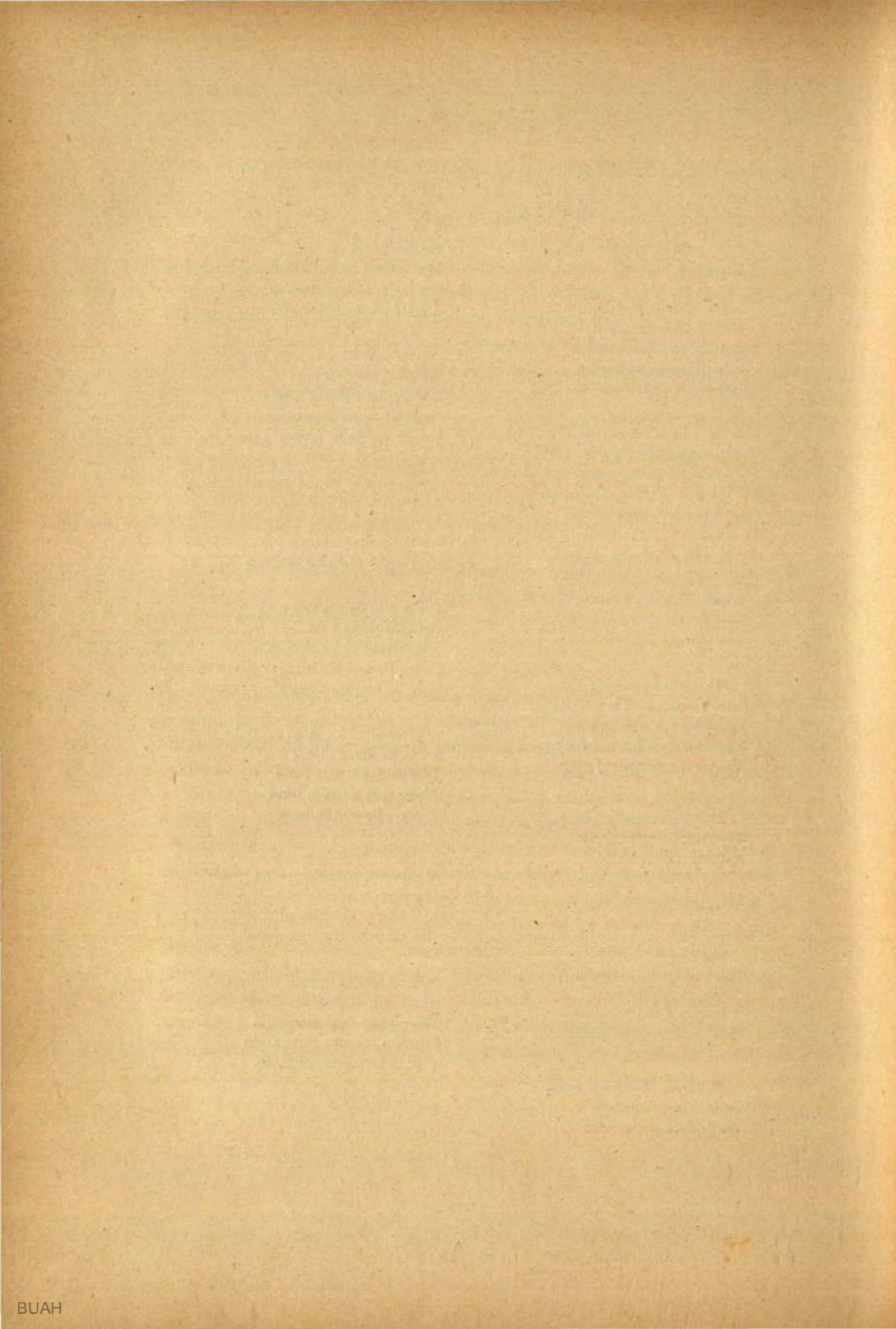
«La mar el buque batía,  
La tripulación velaba,  
El timonel dirigía,  
La tempestad alumbraba  
Y el barco al andar crujía.»

Cuando calmado me vi,  
Á la cubierta subí  
Y exclamé con emoción,  
Como Cristóbal Colón,  
Cuando buques advertí:

¡Tierra!.... La gran capital  
De la nación federal  
Diviso desde esta cuna!....  
Ahora que salga la luna  
Y con ella el vendaval.

Son las seis de la mañana,  
Y una voz robusta y sana  
Dice con marino dejo:  
«¡A largar el aparejo!....»  
¡La escucho con una gana!

Y mientras foques y gavias  
Al mando de voces sabias  
Funcionan cual maravilla,  
Doy fin á todas mis rabias  
Con la presente quintilla.



## CAPÍTULO XXVI.

En Buenos Aires.—Los fondeaderos.—La República Argentina.—La inmigración y sus consecuencias.—En el campo.—Ganadería y agricultura.—El Carnaval en Buenos Aires.—La mujer argentina.—La escuadra.—La Plata y su puerto.—Embarque de Guardias Marinas.—Consideraciones sobre la emigración.—Obsequios.—La edad en los hombres políticos.



os días empleamos en llegar á Buenos Aires, despues de pasar una gran parte de ese tiempo fondeados, sin poder con la fuerza de la marea y perdiendo también algunas horas, por sujetarnos en un todo á las direcciones señaladas por esos buques y faros flotantes, que no siempre se mantienen fijos en el punto señalado, porque están expuestos á que los temporales los arrastren.

¡Qué efecto tan desagradable siente quien, sin antecedentes de los adelantos realizados últimamente en esta República, se halla en un buque fondeado frente á Buenos Aires!

Un río anchísimo, con aguas de color terroso; varios buques anclados, buscando una resultante entre la dirección del viento y la corriente; allá lejos, muy lejos, una playa bajísima, sobre la que se destaca la parte alta de algunos edificios; y en lontananza, en todo lo que abarca la vista, alguno que otro vapor marchando sobre aquella planicie, más monótona, si cabe, que la mar.

Fondeados estaban en este sitio del río, donde antes se efectuaban las operaciones propias del puerto, varios buques mercantes que no podían, ó no querían entrar en los docks ó puerto artificial; y entre ellos, la

mayor parte de los que componen la marina militar argentina, á la cual saludamos, después de hacerlo á la plaza.

Con el auxilio de un remolcador, todo buque de vela que no cale más de seis metros puede pasar del pésimo fondeadero que ofrece el Plata, frente á Buenos Aires, al puerto ó serie de dársenas que constituyen hoy el centro de todo movimiento mercantil de la capital, produciendo este cambio un efecto agradable en extremo, puesto que significa pasar del



Boca del Riachuelo.

fondeadero más lleno de molestias, al más cómodo que puede apetecerse.

Aun no terminadas por completo las obras del puerto artificial, presupuestado en más de 200 millones de francos, y cuyas proporciones están en armonía con las necesidades de la ciudad, la *Nautilus* pudo amarrar en tranquila dársena, tan próximo á lo que pudieramos llamar el centro vital de esta población, que casi formábamos parte de la espaciosa plaza de la Victoria.

Y bueno es saber que estar en la plaza de la Victoria, lindando con la *Casa Rosada*, es hallarse en el corazón de Buenos Aires, donde están la Bolsa, teatros, magníficos hoteles, restaurants, la Aduana y una de las estaciones del ferrocarril, capaz por sí sola de dar idea aproximada del mo-



Plaza de la Victoria.

vimiento mercantil que corresponde á la primera ciudad del continente sudamericano.

Grandes fueron las dificultades que impidieron el desarrollo de la población desde que Garay, con más suerte que Mendoza, logró tomar tierra y posesionarse de esta orilla del Plata, tan bizarramente defendida por los indios, hasta principios de este siglo, en que alcanzó una importancia representada por 50.000 habitantes.

Más que á la carencia de un puerto fácil para el comercio, debieronse las dificultades mencionadas á las leyes, que hacían depender á esta parte de la América oriental nada menos que del virreinato del Perú, sin obtener otra ventaja, en cambio de muchos inconvenientes, que la que pudieron reportarle los nombres atractivos de Argentina y Plata.

Como Melbourne, Sidney, Chicago y San Francisco de California, la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, ha tenido un desarrollo rápido, casi vertiginoso, pero que, por desgracia, adoleció de un vicio de origen: la falta de preparación por parte del país que debía re-

cibir y encauzar los millares de emigrantes que dejaban á Europa para buscar un porvenir á orillas del Plata.

Pocos de ellos, lo mismo suecos, irlandeses, franceses, italianos que españoles, podían creer, al dejar sus respectivas naciones por la América del Sur, que allí les esperaba sólo una mediana fortuna trabajando en un campo rico, sí, pero no exento de plagas y calamidades, pues sólo así se explica la acumulación de habitantes en determinadas poblaciones, cuando los campos están poco menos que desiertos.

Por esta razón, el efecto que me produjo la visita á Buenos Aires fué muy distinto del que hubiese recibido algunos años antes de declararse el cúmulo de quiebras que paraliza hoy casi todos los negocios, pues actualmente hace esta capital el efecto de una familia modesta que, habiendo heredado una gran fortuna, la ve escaparse de entre las manos cuando empezaba á disponer de ella para gozar de las comodidades que exige la vida de lujo y bienestar.

Hay elementos en Buenos Aires que demuestran los bríos y empuje de una población joven y llena de vida, como son las obras del puerto, del alcantarillado y traída de aguas potables, las excesivas proporciones de la población, y hasta la vida ficticia de los centros mercantiles y de recreo; pero, en cambio, saltan á la vista detalles que revelan falta de recursos y de método en el desarrollo de cuanto afecta á la parte urbana.

Grandes son las riquezas que representan las extensiones de terreno que el Gobierno de la Argentina tiene á su disposición para explotarlas, mediante una inmigración mejor dirigida; pero si los gastos anuales en el presupuesto de esta República superan á los ingresos, como viene sucediendo año tras año, en un déficit enorme, la deuda de la nación, que en el año de 1892 alcanzaba la suma de 3.650 millones de francos, continuará en aumento, y las grandes empresas industriales, cuyas acciones obran en manos de extranjeros, impondrán al país una difícil situación financiera, más penosa aún que la reflejada en cuanto tuve ocasión de ver durante mi corta estancia en Buenos Aires, donde se improvisaron fortunas fabulosas, que dieron como resultado aritmético y tangible una inmensa suma de quebrados y tal cual entero ó decimal.

País cuya extensión aproximada es de tres millones de kilómetros cuadrados, y sólo cuenta, según los últimos cálculos estadísticos, con cuatro millones de habitantes, de los cuales la cuarta parte corresponde á la provincia de la capital, revela claramente su escasa población, puesto que en la generalidad de las provincias no alcanza ni á un habitante por kilómetro cuadrado.

Aun cuando no hallé aquí, como en otros países, facilidades para viajar y formar juicio de su estado general, aproveché toda ocasión propicia para recorrer en ferrocarril distintos tramos de la red que parte de la capital hacia el Norte y Occidente, viendo desde luego lo fácil que ha sido tender rails á través de estas llanuras, hasta alcanzar la longitud de 13.400 kilómetros, y cuán oneroso negocio resultó para el Estado, si es cierto que su precio se evalúa en 1.820 millones de francos, ó sea 140.000 cada kilómetro.

Hubiera deseado seguir el antiguo camino que los españoles tenían para comunicar á través del continente, el Perú y Bolivia, con esta región del Plata; pero ni el tren alcanzaba á rebasar los Andes, ni el tiempo de que disponía me permitía más que formar ligero juicio de lo que son las haciendas ó estancias en algunas provincias, sintiéndome tristemente impresionado por el disgusto que me producen siempre las grandes llanuras exentas de frondosa vegetación.

Para llegar á dos de las fincas que examiné con más detenimiento, tuve que ir en carroaje algunos kilómetros de camino, atravesando terrenos casi sin señales de tránsito alguno, lo cual me recordó la necesidad de viajar con auxilio de brújula y plano; pues tal es, sin exageración, la planicie que presenta este país en algunas provincias.

Dos días pasé con mi paisano y amigo D. Pío Trelles en su casa de campo, dedicada toda ella á la producción de alfalfa para consumo en el país y exportación al extranjero. Este negocio, según sus cálculos, producía buen rendimiento por la ventaja de un terreno que permite el trabajo con máquinas agrícolas. Vi que abundaban las perdices de tamaño grande y las que son comunes en España, y encontré en algunos terrenos bastantes avestruces, cuyas plumas, según supe, no se explotan en la forma que viene haciendo desde hace años en otros países.

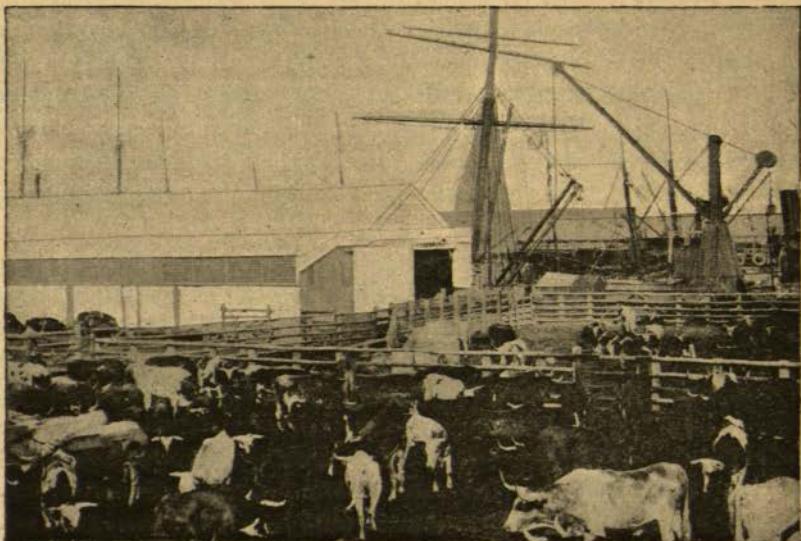
Sólo en los mataderos recuerdo haber sentido la molestia de las moscas con la persistencia que en esta finca. Únicamente defendiendo puertas y ventanas por medio de telas metálicas, se hace soportable la vida dentro de casa, pues de otro modo la invaden estos animalitos, tan inaguantables como mal intencionados.

La cría de ganado lanar ha dado, según pude ver, magníficos resultados, por el capital importante que representaba lo invertido por un solo propietario á quien visité, y cuyo principal negocio consistía en proporcionar elementos para refinar las castas.

Y algo análogo sucede con el ganado vacuno y caballar, cuya propagación en esta parte de la América ha sido verdaderamente portentosa, sin que

degenerase de modo notable la raza pura importada por los primeros españoles.

No cabe duda que, en general, la gran extensión de la República Argentina, así como fué hasta hoy abundantísima en rebaños de ganado vacuno y caballar, podrá en lo futuro continuar mejorando este ramo de riqueza, reformando el pastoreo á medida que aumenten las poblaciones.



Embarco de ganado.

De tal suerte se conseguirá dar proporciones á la agricultura, que se halla actualmente poco extendida, puesto que sólo alcanza á una centésima parte de su territorio lo cultivado para trigo, maíz, alfalfa y otros productos, cuyo valor, apreciado por la exportación, alcanza á 150 millones de francos; resultando, según datos y cálculos estadísticos, que, con relación á otros países agrícolas, aun el mejor terreno de la Argentina para cereales sólo produce cuatro hectólitros por hectárea.

En el año de 1892, el valor de lo exportado como producto de la agricultura alcanzó á 144 millones de francos, mientras que lo correspondiente á ganados ó resultado del pastoreo fué de 400 millones; datos que indican un progreso en el comercio y riqueza de esta nación, merced á la

inmigración, que ha de ser forzosamente la gran palanca que la levante á la altura deseada por los amantes de su grandeza.

De mi expedición al interior tuve que volver pronto, porque mis deberes me vedaban separarme por muchos días de la capital, en la cual pude observar por cierto el movimiento propio de las fiestas del Carnaval.

La inversión de las estaciones hace que aquéllas correspondan al verano para los habitantes del hemisferio Sur, y por esta razón, en una ciudad como Buenos Aires, donde se celebra con gran ostentación, resultan brillantísimas, tanto por la parte activa que en tales diversiones toma todo el pueblo, como por lo que á su esplendor contribuye la longitud de las calles y el orden establecido por las Autoridades.

El Corso, que yo llamaría el paseo exclusivo para carroajes, comparsas y máscaras, está formado por varias de las principales avenidas, engalanadas al efecto, en las que se prohíbe el tráfico ordinario mientras dura la fiesta, que suele ser gran parte de la tarde y noche.

En poquísimas, ó tal vez en ninguna capital del mundo, se festeja el Carnaval con el lujo, buen gusto y animación que en Buenos Aires, no sólo por las muchas comparsas, entre las que noté sobresalían los italianos y españoles, sino también por la alegría de los enmascarados, los cuales se mantienen en las bromas propias de tales días dentro de los límites del buen orden y corrección.

Magnífico es el cuadro que presenta la ciudad durante las horas de gran concurrencia en el *Corso*, si corresponden éstas á un día apacible y se tiene la suerte de contemplar la fiesta en agradable compañía, y libre como está todo forastero de ciertas bromas, no siempre dadas oportunamente.

Si se agrega el atractivo propio de los bailes, que ofrecen suma variedad en Buenos Aires, se comprenderá el grato recuerdo que la dotación de la *Nautilus* sacó de su estancia allí.

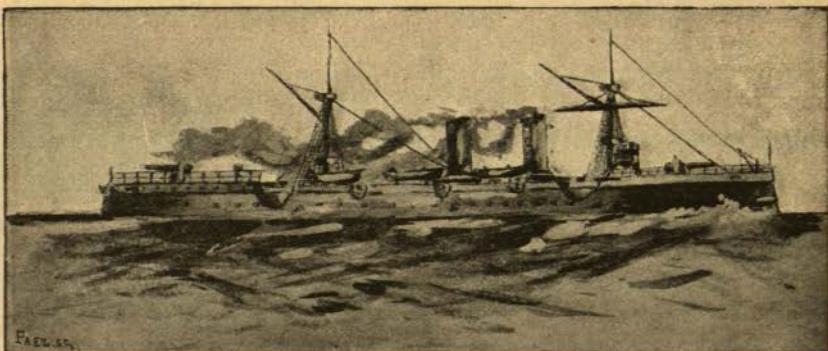
Varias fueron las Sociedades que tuvieron la atención de enviarnos invitaciones para los bailes, impidiéndome mis ocupaciones fuera de la capital asistir más que al que se verificó en el Club del Progreso, donde sentí los terribles efectos de la edad, que me dejaba reducido á ver y alabar á Dios, que reunía en tan reducido espacio tanto encanto en forma de mujeres, y tanto lujo y *confort*.

Fama de hermosas y seductoras gozan en el mundo las mujeres de la América del Sur; y en verdad que las porteñas, como llaman en el Plata á las hijas de Buenos Aires, merecen ocupar lugar muy preferente entre las bellezas de esta parte del mundo.

Si á la hermosura, que pudiéramos llamar característica en la mujer

porteña, se une el atractivo que constituyen su cadencioso lenguaje, su trato exquisito y su elegancia proverbial, fácilmente se comprenderá mi admiración durante el tiempo que permanecí en el baile de máscaras dado por el Club del Progreso.

Recuerdo la delicadeza y opulencia que pude apreciar en el salón destinado á cenas, donde tuve ocasión de ver sin antifaz algunas de las mujeres que sobrepujaban, con los encantos de su rostro, al cálculo que yo había formado al juzgar por deducción; y recordaré siempre que, para determinadas personas y gustos, la bien entendida costumbre de reducir un baile á pasear dando el brazo á su pareja, mientras la orquesta deja oír melodiosos acordes, constituye, á mi juicio, un adelanto en la vida moderna y en la moral de los pueblos civilizados.



Crucero 9 de Julio.

Dicho esto, referiré algo de la visita, que hice muy cómodamente, á la escuadra argentina, gracias á la bondadosa invitación de su almirante, señor Sulié, que me invitó para acompañarle en la revista que pasó á estas fuerzas navales, fondeadas fuera del puerto á la sazón.

Entre otras razones, el temor de un rompimiento de hostilidades con Chile hizo que los argentinos, de pocos años acá, prestasen atención y realizaran sacrificios pecuniarios para formar una escuadra á quien confiar sus altos intereses comerciales, y la defensa de los mares y ríos que limitan una parte de esta nación.

Los magníficos cruceros protegidos 25 de Mayo y 9 de Julio, los acorazados Almirante Brown, Independencia, Libertad y Plata, y la flotilla de

torpederos, representan una fuerza digna de respeto, no sólo para dificultar un paso como el Estrecho de Magallanes, ó atacar en cualquier punto una escuadra enemiga, sino también para presentar resistencia grande dentro del estuario y ríos, ya de antiguo teatro de fieras luchas y combates navales.

El período de considerables economías que el estado del Tesoro argentino imponía entonces á todos los servicios, se reflejaba en las dotaciones de la escuadra, sujetas algunas de ellas á las especiales situaciones de reserva que el presupuesto deficiente impone á todas las marinas militares del mundo para tiempos normales de paz.

Fácil me fué, sin embargo, comprender que el espíritu entusiasta del Almirante y de los jóvenes jefes que entonces mandaban aquellos modernos buques, estaba reflejado hasta en los menores detalles de la disciplina y policía.

El rápido crucero *9 de Julio*, últimamente adquirido en Inglaterra, se hallaba entonces fondeado en el puerto de la Plata, y hasta allí fui, á condición de pasar la noche á bordo, puesto que el día no alcanzaba para visitar con algún detenimiento las obras hechas para formar este puerto artificial y el hermoso buque, última expresión entonces de los adelantos en arquitectura naval.

La Plata y su puerto son la verdadera síntesis del febril período de movimiento impetuoso y un tanto irreflexivo que embargó á la República Argentina en los últimos años de prosperidad.

Buenos Aires, siendo capital de la nación federal, creyó no debía serlo á la vez de la provincia en que está enclavada, y ante esta incompatibilidad, la plétora de recursos y el amor de provincia ó región ideó y puso en práctica el proyecto de crear, á la distancia cortísima de 11 kilómetros, una población que representase fielmente la importancia de esta parte de territorio, sin duda la más rica de la República.

En meses se realizó el vastísimo y bien estudiado proyecto, apareciendo como por encanto una hermosa población, sin que en ella faltase ninguno de los detalles precisos al fin que se habían propuesto sus fundadores. Sobrebios edificios públicos ú oficiales, Museos, Observatorio Astronómico, Institutos surgieron en la población soñada, con su puerto artificial, más capaz que el mismo de Buenos Aires; en una palabra, todo se realizó, menos lo principal para constituir un centro urbano, que son los habitantes.

Falta que pudo y debió preverse, si se hubiera tenido en cuenta la absorción que ejercen las grandes ciudades por efecto de sus atractivos sobre los pueblos inferiores que intentan vivir dentro de determinado radio.



Estación del ferrocarril en La Plata.

La Plata, esa verdadera joya, prueba de lo que es capaz un pueblo rico y emprendedor como el argentino, nació con un defecto capitalísimo, que le hace aparecer vieja y abandonada, sin haber conocido la plenitud de la vida. Pena y extrañeza causa ver tan hermosa capital, recién construída, con las señales inequívocas de pobreza, puesto que no hay quien la habite, notándose algo parecido en el puerto, cuyo abandono no es completo porque algunos de los grandes vapores trasatlánticos optan por hacer sus operaciones allí.

No sé si la capital de la República, alcanzando un desarrollo superior al actual, cederá parte de su vida comercial á la hoy capital de la provincia, ó quedará ésta dentro del ensanche de aquélla; pero lo cierto es que, hoy por hoy, La Plata no responde á los cálculos que sirvieron de base para invertir crecidas sumas en su construcción.

Cerca de nosotros, en la dársena inmediata, se hallaba el correo de España, primer vapor de nuestra marina que veíamos después de quince meses de viaje; en él, previo permiso de nuestro Gobierno, envié á Cádiz seis Guardias Marinas, que debían examinarse para ser Oficiales, y dos marineros, que venían sufriendo una rebelde enfermedad á la vista.

Todos, á pesar de adelantar su arribo á la patria y al seno de sus familias, sintieron dejar á los compañeros de viaje sin que éste terminase, y sintieron también ¡quién lo duda! abandonar el buque, con el cual se encariña todo tripulante, tanto como con la casa que le sirvió de abrigo durante gran parte de la vida, ó con el caballo y armas que sirven al guerrero para luchar en larga campaña.

El cariño que casi todos los tripulantes sienten y profesan por el buque donde han corrido y pasado los trabajos propios de una larga navegación, ó bien de una guerra por mar, merecería un estudio psicológico, que pudiera servir, bien desarrollado, para apreciar en determinados casos el valor de una marina militar.

En el vapor *Cádiz* salieron, pues, para Cádiz los Guardias Marinas que á su llegada á España debían prestar examen para ser Oficiales, si es que no demostraban que el exceso de navegación en buque de vela había sido causa de que no adquiriesen otros conocimientos exigidos en el programa reglamentario. Para ellos había terminado la expedición, mientras para nosotros quedaba aún un trecho largo, que nos disponíamos á emprender, en cuanto el correo bimensual dejase las aguas del Plata.

Es tal el número de españoles y españolas residentes en Buenos Aires, que ninguno de á bordo dejaba de hallar entre ellos amigos ó parientes. La generalidad de los que habían emigrado, acariciando la idea de hallar, tras período más ó menos largo, una fortuna que les permitiese volver al seno de sus familias, bien claramente expresaban la remotísima esperanza de conseguir su objeto.

«Trabajando honradamente, decían, se gana para vivir; y dada la depreciación del papel ó moneda de aquí, se hace imposible enviar un socorro á la familia, lo cual hace penosa la situación de los que no podemos renunciar á la esperanza de volver á España.» Más de uno y de dos suplicaban autorización para venir como marineros, á fin de regresar á su país, viéndome en la dura necesidad de no acceder á aquellas súplicas, dignas de toda compasión.

¡Ah! Si muchos de los que emigran tuviesen idea exacta de la suerte que les espera á veces en estos países, que imaginan llenos de riquezas, seguramente refrenarían sus ímpetus para no derramar muy luego lágrimas de arrepentimiento al considerarse engañados, ó más bien equivocados en sus halagüeños cálculos.

A la mujer, que nosotros sólo concebimos santificando con su trabajo y oraciones el tranquilo hogar, no puede vérsela, sin sentir honda pena, buscando un porvenir dudoso entre los azares propios de la emigración, y, á

mi entender, no debiera permitirsele abandonar su patria sin tener seguridad de que al hacerlo iba amparada por el apoyo de una familia.

Puede cualquiera hacerse superior al sentimiento que inspira un hombre más ó menos joven, pobre y en país extraño; pero si es una mujer la que implora protección á la madre patria, todo representante de ésta tiene el ineludible deber de prestarle amparo.

Las agrupaciones ó colonias de nuestros compatriotas en todas las Repúblicas Sudamericanas han instituído sociedades de socorros perfectamente administradas, como tuve ocasión de apreciar; y nuestros Cónsules tienen el deber de velar, en cuanto lo permitan los exiguos recursos que el Gobierno les concede, por los españoles que allí se hallen careciendo de lo preciso á veces para el sustento diario; mas todo esto no alcanza á remediar situaciones horribles, que atravesaron algunos de nuestros emigrantes, y que yo conocí por referencias directas.

Hacer propaganda en favor de la emigración hacia un país que no está debidamente preparado para garantizar un trabajo medianamente retribuido, constituye una falta que ocasiona grandes desgracias á los infelices inmigrantes, imposibilitados para tornar á la patria ante la decepción que les ofrece el país soñado.

Á pesar de ello, bastantes españoles supieron en la República Argentina formarse buen nombre y fortuna respetable, evidenciando esto el Club donde se nos obsequió espléndidamente con una gran comida. Con tal motivo conocí lo más saliente de nuestra colonia, donde existen varios ricos comerciantes, literatos y periodistas, que hicieron aquella noche verdadero alarde de su elocuencia y amor hacia la patria.

Al joven y fogoso orador Dr. Atienza, director y fundador de *La Ilustración Sudamericana*, al Sr. Segovia y á otros cuyo nombre no recuerdo ahora, somos deudores de varias atenciones y expresiones de afecto, que no podremos olvidar.

Ausente de la capital nuestro Ministro, y enfermo el Cónsul, hacía sus veces el simpático Sr. Dupuy de Lôme, entonces secretario de la Legación, quien nos presentó al Sr. Presidente de la República y Ministros, mereciendo de tan altas dignidades una acogida tan ceremoniosa y cortés, que nos hizo recordar al punto las atenciones recibidas en otros países.

Á mis amigos de la niñez Emilio Lanza y Daniel Illarramendi debo una gran parte de las facilidades que tuve para visitar y apreciar lo más notable de Buenos Aires, puesto que, robando tiempo á sus muchas ocupaciones, me acompañaron á visitar los hermosos pueblos inmediatos, donde veraneaba una gran parte de la elevada sociedad, y, ayudado de sus obser-

vaciones, pude fijarme en determinados detalles, inequívocas pruebas de los vaivenes y desequilibrio que existieron, y al parecer existen en las fortunas de muchos hombres de negocios que figuran en este país de porvenir dudoso, mientras la política no entre en el período de madurez que requiere el concierto de las naciones que rigen los destinos del mundo civilizado.

Soy de los que creen que en la senectud de los hombres públicos existe á veces una resistencia que pudiera calificarse de insensata, por cuya influencia, el elemento viril y de más energía en algunos países ve cerrado su paso al Gobierno; pero también creo que, por huir de este extremo ó por otras razones, en las jóvenes repúblicas hispano-americanas se exageró la conveniencia de abrir paso á la gente joven en los destinos del gobierno y administración, cayendo en la grave falta de ver hombres sin experiencia y sin la respetabilidad que sólo se alcanza por años de servicios, ocupados prematuramente en dirigir la marcha política y económica en circunstancias harto difíciles aun para consumados estadistas.

La ambición propia de los primeros años de la juventud, si no está bien regulada, puede ser causa en el gobierno de un Estado de que éste no aproveche elementos de gran importancia, excluidos voluntariamente por carencia de todo estímulo.

Si un hombre, á los diez y ocho y veinte años, lucha ya en los comicios como eminencia política, y á los veintidós desempeña un puesto importan-tísimo en el gobierno de la nación, ¿cuál debe ser su aspiración cuando cumpla cuarenta años y se halle en la plenitud de sus energías físicas e intelectuales? Si se atiende á la lógica progresión de toda carrera, tendría derecho á ser jefe del Estado, si la fuerte presión de abajo hacia arriba no le obligase á dejar paso al elemento joven, que fuera de sazón invade los puestos más elevados.

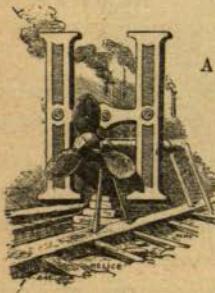
Esto, que yo me permito llamar desequilibrio social, y la forma federativa por que se rige la República Argentina, son á mi entender causas principales para la inestabilidad en la marcha y progreso de una nación que yo deseo ver muy pronto á la altura de sus aspiraciones y riquezas.





## CAPÍTULO XXVII.

De Buenos Aires á Montevideo.—Una amanecida.—¡Vaya un palo!—La travesía.—Una apuesta.—Semillero de islas.—Llegada á Puerto Rico.—Ayer y hoy.—Consideraciones sobre la isla.—Estudios de los Guardias Marinas.—La población.—Obsequios oficiales y particulares.—La salida.—La corriente del Golfo.—Llegada á New-York.



ABÍAMOS hecho víveres en abundancia, y no muy caros, por lo cual, y viendo que eran infructuosos los pasos dados para restituir á bordo á dos jóvenes aprendices que, entusiasmados sin duda por las promesas de parientes y paisanos, habían desertado, dejamos la magnífica y tranquila dársena á las diez de la mañana del 12 de Febrero, para navegar río abajo hasta Montevideo, donde debíamos dejar el práctico, después de servirnos de sus indicaciones para salvar sin tropiezo alguno los diferentes bancos y demás peligros que en este trayecto ofrece la navegación.

Treinta horas empleamos en la travesía, fondeando tan sólo las precisas, frente á la capital del Uruguay, para comunicar con nuestro Cónsul y recibir la correspondencia recién llegada de España. Sin pérdida de tiempo dimos la vela, para aprovechar la suave brisa de la noche, que nos llevó á ancha mar, permitiéndonos pasar el canal, señalado en la obscuridad por el faro de Punta Brava y los que coronan la isla de Flórez y de cayo Lobos.

Espléndida amanecida fué la que tuvimos al día siguiente, viendo nuestro buque flotando en transparentes aguas; y mejor nos hubiese pare-

cido aquella mañana si el viento, siempre veleidoso, nos permitiera montar las tierras inmediatas al puerto Maldonado.

Varias velas y vapores nos hacían ver durante este día lo muy frecuente que es esta región.

Entre los buques de vela había uno llamado *Inverness*, procedente, según nos dijo, de Buenos Aires y en viaje para Cork, cuyo andar era maravilloso, comparado con el nuestro. ¡Vaya un palo que recibimos con profundo sentimiento de aquellos que creían no había en la mar buque más andador que la *Nautilus*! Nos consoló la esperanza de que, en otras condiciones, hubiésemos andado tanto como aquél, como en realidad resultó, puesto que, según noticias que leímos posteriormente, tardamos los mismos días en llegar al punto de cruce en el Ecuador.

En el viaje que emprendimos al dejar el río de la Plata con dirección á New York, había formado el propósito de tocar en una de las Antillas, bien de las pequeñas ó grandes, según las necesidades que surgiesen durante la travesía, llena á veces de incidentes y peripecias que, no por previstas, dejan de producir verdaderas contrariedades.

Si las calmas y vientos contrarios hacían el viaje más largo de lo que era de esperar, entonces pensaba tocar en la Martinica ó otra de las varias islas que forman el grupo conocido por el de Antillas Menores; y para el caso de que todo siguiese según cálculo racional, continuar navegando hasta fondear en Puerto Rico.

Nordestes los primeros días, y un poco más arrimados al Norte los siguientes, fueron los vientos que nos empujaron cerca de 2.000 millas hacia Oriente, ó sea fuera del rumbo, separándonos de la costa de América, pér-fida y engañadora para el incauto que en cierta estación del año intentase subir cerca de ella hacia el Ecuador ó Línea que marca la divisoria entre el hemisferio Sur y el tan deseado para nosotros del Norte.

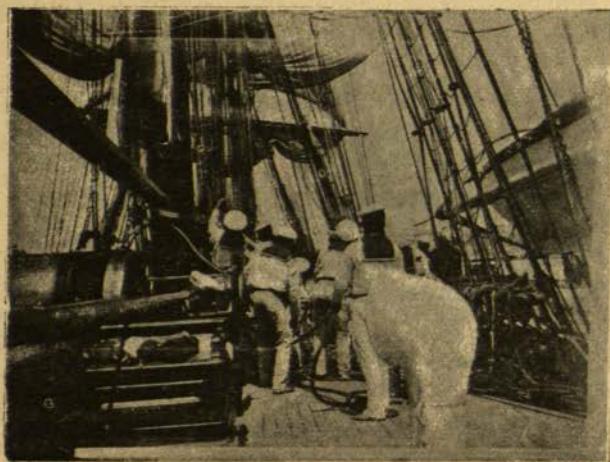
Á los quince días de navegación nos hallábamos bastante más al Norte del punto de salida, en una latitud Sur de 32° y longitud Oeste de 25°, correspondiente al punto donde cruzábamos por primera vez el camino seguido en nuestro viaje de ida. El trayecto hecho por el hemisferio Sur, desde el dia 18 de Enero de 1893 hasta el 25 de Febrero de 1894, constituía la verdadera circunvalación ó derrota que cruza todos los meridianos.

El resto del viaje llevado á cabo antes y después de llegar á este punto, era en realidad un sobrante de la circunnavegación, si es que se juzga como tal expedición la que tiene por objeto cortar todos los meridianos, ó más bien contraer veinticuatro horas de diferencia en longitud; pues, á juicio de otros, debiera entenderse por viaje de circunnavegación el que

se hace sobre nuestro globo, siguiendo aproximadamente la línea representada por una circunferencia máxima, lo cual implica el deber de caminar por lo menos 7.200 leguas, mientras que, aceptando la definición anterior, la circumnavegación puede reducirse en su longitud tanto cuánto los hielos permitan acercarse al polo.

Sea lo que fuere, al cruzar el camino que habíamos seguido para ir al Cabo de Buena Esperanza, traíamos ya andadas muchas más millas de las que representa la circunferencia máxima de la Tierra, sin sentir cansancio en el ánimo, y sí sólo el deseo en todo navegante de llegar al próximo puerto de destino.

Navegábamos procurando bajar hacia el Ecuador, por creernos en la



Braceando.

parte del Atlántico señalada para tal fin, cuando á los diez y ocho días de viaje, pasando cerca de una fragata noruega, le preguntamos hasta dónde había tenido los vientos alisios ó sudestes. Nos contestó que el día antes los había perdido en los 26° de latitud; noticia que comprobamos á plazo fijo, hallando aquellas benéficas brisas, que nos llevaron en catorce días al punto elegido con anterioridad para pasar al hemisferio Norte, si no nos detenían las calmas.

Libres de los famosos *pamperos* y *suestadas*, libres también de las cal-

mas que suelen caracterizar al trópico de Capricornio, la vida á bordo estuvo reducida á los ejercicios militares y marineros, aprovechando los días adecuados al caso para tirar al blanco con carabina y cañón. Aparte de esto, el segundo Comandante y Contador ocuparon varios días en hacer subir sobre cubierta los infinitos objetos que constituyen los cargos y repuestos de todo el buque, trabajo en el cual fueron auxiliados por los Guardias Marinas, con objeto de que prácticamente adquiriesen la convicción de la formalidad y exactitud que las Ordenanzas exigen respecto á esta tan interesante parte de la contabilidad y administración.

Fernando Noronha, aquella isla próxima á la costa del Brasil y primera tierra de América que habíamos avistado en nuestro viaje de Canarias á Bahía, volvimos á verla en la amanecida del 12 de Febrero, cuando las brisas ó vientos generales del Sudeste iban aflojando, en señal evidente de que pronto nos abandonarían para dejarnos en el Doldrum ó anillo de calma, que separa de un modo infalible los alisios del Sudeste, de aquellos que en el hemisferio Norte soplan del Nordeste.

Pasar el Ecuador, viniendo del hemisferio Sur á la América del Norte, representa un problema de solución casi siempre sencilla y favorable á todo piloto ó capitán; las corrientes ayudan y no amenazan con el riesgo de comprometer al buque sobre la peligrosa costa; el corte de la zona de calma puede intentarse por sitios donde indudablemente tiene menos ancho; y, no siendo la suerte muy contraria, hay, por lo tanto, probabilidades de que suceda siempre lo que á nosotros, que pasamos de un hemisferio al otro sintiendo, eso sí, durante dos ó tres días, la asfixiante atmósfera propia de la región ecuatorial, pero andando lo suficiente para alimentar la esperanza de no vernos detenidos por el terrible enemigo de los buques de vela.

Sólo unas horas estuvimos sin gobierno antes de meternos en plena región de los nordestes; y en honor á los Derroteros, debo decir que el de Findlay señalaba, para el sitio y mes, la brisa que nosotros sentimos.

Por esta vez, Neptuno, que debe llevar minuciosa cuenta de cuantos atraviesan el Ecuador, recordando, sin duda, que un buque de guerra no suele cambiar de dotación, ni llevar pasajeros, nos dejó paso franco, sin dar señales de su presencia, ni exigir tributo alguno, lo cual no impidió que los marineros preparasen una fiesta, en la que cantaron versos alusivos á su legítimo deseo de llegar pronto al seno de las respectivas familias, y ejecutasesen juegos ideados por el primer Contramaestre, los cuales proporcionaron un día alegre y muy conveniente para romper la monótona vida del buen tiempo, continuo por más de treinta días.

¿Quién será el primero de á bordo que vea la estrella polar? Tal apuesta constituyó un verdadero empeño entre Guardias Marinas y Oficiales, como había servido en noches anteriores de pretexto para cálculos astronómicos, averiguar la hora y lugar en que podría verse alguna de las siete hermosas estrellas que constituyen la Osa Mayor.

Para el que navega, la verdadera variante que le denota el hemisferio en que se halla es en realidad la presencia en el cielo, ó sobre el horizonte, de unas ú otras estrellas. La *Cruz del Sur* y la *Osa Menor* son dos constelaciones que caracterizan sus correspondientes hemisferios, siendo casi im-



Tambor y gaita.

posible que un mismo habitante vea las dos desde el mismo lugar. Y así, mientras se navega en el hemisferio Norte, no siendo muy próximo al Ecuador, la estrella que nosotros llamamos polar se ve siempre sobre el horizonte, perdiéndose bajo éste al pasar al hemisferio Sur, desde el cual se descubre la *Cruz* y otras estrellas, que los que no han salido de Europa no verán jamás.

A los que no navegan, ni conocen los encantos de la ciencia astronómica, les importa muy poco el movimiento de los astros y sus relaciones con el horizonte, si se exceptúan el sol y luna, de cuyos beneficios disfrutan. Las estrellas se conceptúan simplemente como

adorno del tachonado firmamento, con perfecta indiferencia é ignorancia supina.

La gente del campo, esos infelices para quienes los adelantos de la industria son letra muerta, conocen la astronomía práctica mejor que muchos privilegiados hijos de Madrid y de otras grandes ciudades, pues saben que las estrellas adelantan su salida por el horizonte cuatro minutos diarios, y que muchas de las que ven en las noches de verano no pueden verlas en invierno, aun cuando el cielo esté despejado.

No explicarán ciertamente la razón científica, pero saben elegir aquellas estrellas que más les conviene para conocer, por su posición en el cielo, la hora de la noche, con tanta aproximación como la calculan de día, sirviéndose del sol.

Volviendo á los que á bordo estaban preocupados por ser los primeros en distinguir la polar, todos sabían que al hallarse el buque en el Ecuador debían verse en el horizonte las estrellas inmediatas al polo, adquiriendo éstas altura á medida que la *Nautilus* avanzase hacia el Norte. Por lo tanto, el cálculo consistía en combinar la refracción, depresión y altura, con el estado más ó menos claro del horizonte, el cual impide ver las estrellas cuando están muy bajas ó próximas á él.

Con esas y otras preocupaciones relacionadas con la profesión, andaban á pleitos aquellos para quienes el viaje tenía por principal objetivo la enseñanza, mientras que los demás veíamos contentos entablar ó afirmarse la brisa del Nordeste, que había de llevarnos sin interrupción alguna hasta Puerto Rico, so pena de una perturbación en las leyes más conocidas de la meteorología náutica.

Íbamos á pasar en pocos días ese semillero de islas que, arrancando en las bocas del Orinoco, cierra el mar de los Caribes, y forma una verdadera barrera, que llega á la península del Yucatán y costa de la Florida, dando lugar así al Mediterráneo de América, compuesto del Seno Mejicano y Mar de las Antillas.

Favorecidos por la brisa alisio del Nordeste, recorrimos, con más comodidad que lo hubiéramos hecho en un vapor, la larga distancia señalada por el cordón de islas que los ingleses denominaron de Barlovento, para significar que son las situadas como avanzada en aquella parte del Océano de donde soplan los vientos constantes.

Desde la Trinidad hasta la Guadalupe, y de ésta á Puerto Rico, existen islas con profusión tal, que sugirieron á Colón, al descubrirlas, la idea de bautizarlas con el nombre de las Once mil Virgenes, no obstante haber dado á las principales sus respectivos nombres, incluso el de San Cristó-

bal, concedido á la que juzgó más hermosa, hoy perteneciente á los ingleses, quienes no habían de quedarse atrás en la especie de reparto que de ellas hicieron casi todas las naciones europeas.

Si Francia, Holanda y Dinamarca lograron participar de lo que sobraba á España, ¿cómo podía quedarse Inglaterra sin tener su llave en la entrada del Mediterráneo Americano? Imposible; aun cuando le costase, como le costó, sostener continuas luchas.

Son estas islas criadero de los terribles huracanes que, después de recorrer la costa americana, cruzan el Océano para llegar á Europa en forma de temporales, y son también especie de compuerta por donde entran las aguas de la corriente ecuatorial, para que, una vez mezcladas con las procedentes de los ríos Amazonas y Orinoco, vayan al Seno Mejicano, donde se origina la más notable de las corrientes oceánicas, conocida por la *Gulf Stream*, ó Corriente de Golfo que, en forma de río, viene hasta Europa, cual benéfico calorífero, á fertilizar costas que de otro modo serían inhabitables.

El aspecto que presentan las islas de Barlovento ó pequeñas Antillas á la vista del navegante es realmente digno de mención, por la antítesis que revelan en su formación y geología. Las unas, desde la base hasta la humeante cúspide, muestran claramente su origen volcánico, cual si una erupción acabase de hacerlas surgir del fondo del Océano; mientras otras, de pequeñísima altura sobre el nivel del agua, parecen, por su vegetación y formación madreporica ó calcárea, resultado de esas acumulaciones que las corrientes submarinas levantan en distintas regiones del Océano.

Dando el conveniente resguardo á unas y otras, cruzamos por delante de las pequeñas Antillas; y sin que el continuo alisio diese muestras de querer abandonarnos, avistamos el famoso Yunque y la Cabeza de San Juan, cuando las sombras de la noche no nos permitían ver, con la claridad apetecida, la primera tierra española que ansiosamente deseábamos pisar.

Los buques como la *Nautilus*, que tienen por principal y casi único cometido la enseñanza práctica de la navegación pára los futuros oficiales, necesitan aprovechar toda ocasión que convenga á tal fin, por más que implique determinados riesgos; y entrar en Puerto Rico por la noche, con buque de vela, y sin práctico ó piloto del puerto, no teniendo viento que permeta ir de la vuelta hasta el fondeadero, no es maniobra recomendable dentro de los límites de la prudencia.

El canal formado por el Morro y los bajos de la isla Cabra es harto estrecho para el caso de tener que dar fondo, si el viento falta ó cambia de dirección; pero, á pesar de todo, cumpliendo con mi deber, pusimos prca

al puerto á las once de la noche, después de cerciorarnos de que era la luz del Morro de San Juan la que á corta distancia veíamos.

Aproveché cuanto daba el viento del Este, y con todo aparejo largo nos dejamos ir lo más próximos posible en busca del castillo, el cual nos quitó el viento no bien estuvimos á su abrigo, logrando, por la velocidad adquirida, rebasar la boyá de campana que señala el peligro de la entrada, y dejar caer el ancla, libre ya de las rompientes, que á corta distancia quedaban por la popa.

Uno de los botes de á bordo tendió por la proa una estacha ó cable con su correspondiente anclote, y sobre éste fuimos hasta frente á la puerta de San Juan, desde donde escuchamos los acordes de una música, á cuyo compás suponíamos bailaba lo más selecto de la sociedad borinqueña, celebrando las Pascuas de Resurrección, puesto que la noche correspondía al domingo 25 de Marzo de 1894.

Conocí, hace la friolera de treinta años, la capital de la segunda perla de nuestras posesiones en las Indias Occidentales, y estuve en ella durante aquel tiempo varias veces, sin que antes, como ahora, pudiese notar el adelanto que es consiguiente á la generalidad de las poblaciones que crecen y se desarrollan respondiendo á la justa aspiración de todo progreso moral y material.

Me explico perfectamente que Cuba haya desmerecido mucho en su riqueza y bienestar desde que la conocí, disfrutando del apogeo de su fortuna, hasta hoy, que recupera la sangre perdida por las tremendas heridas ocasionadas por larga y sangrienta guerra.

Quien, como yo, conoció y sirvió en la marina destinada á las Antillas en los años 63 y 64, y tuvo ocasión de admirar el lujo y desahogo de aquél presupuesto, que soportaba gastos enormes, comprende fácilmente la honda crisis que ha atravesado el estado económico de esta isla, viendo hoy las dificultades que halla el Gobierno para cubrir con escasez las perentorias necesidades de los distintos servicios.

Pero Puerto Rico no ha tenido felizmente motivo justificado que paralizase la marcha iniciada á principios de este siglo, puesto que la abolición de la esclavitud no trajo la perturbación social y económica que fué inevitable en otros puntos de América; y no obstante, la capital y su puerto dan señales inequívocas de un perfecto estado estacionario, porque nada indica á primera vista el movimiento progresivo que el tiempo imprime á la generalidad de las poblaciones que baña el mar.

San Juan de Puerto Rico, la ciudad fundada por Ponce de León en el año 1511, adquirió las proporciones de una capital de tercer orden, cre-



DERROTA  
DE  
BUENOS AIRES Á PUERTO RICO

Del 14 de Febrero al 25 de Marzo de 1894

*Flechas : Direccion del Viento e intensidad.  
Tinta roja : Derrota.*

VENEZUELA

GUYANA

BRASIL

## **REPUBLICA**

## ARGENTINA

URUGUAY

**URUGUAY**

14. Febrero  
15.

60°

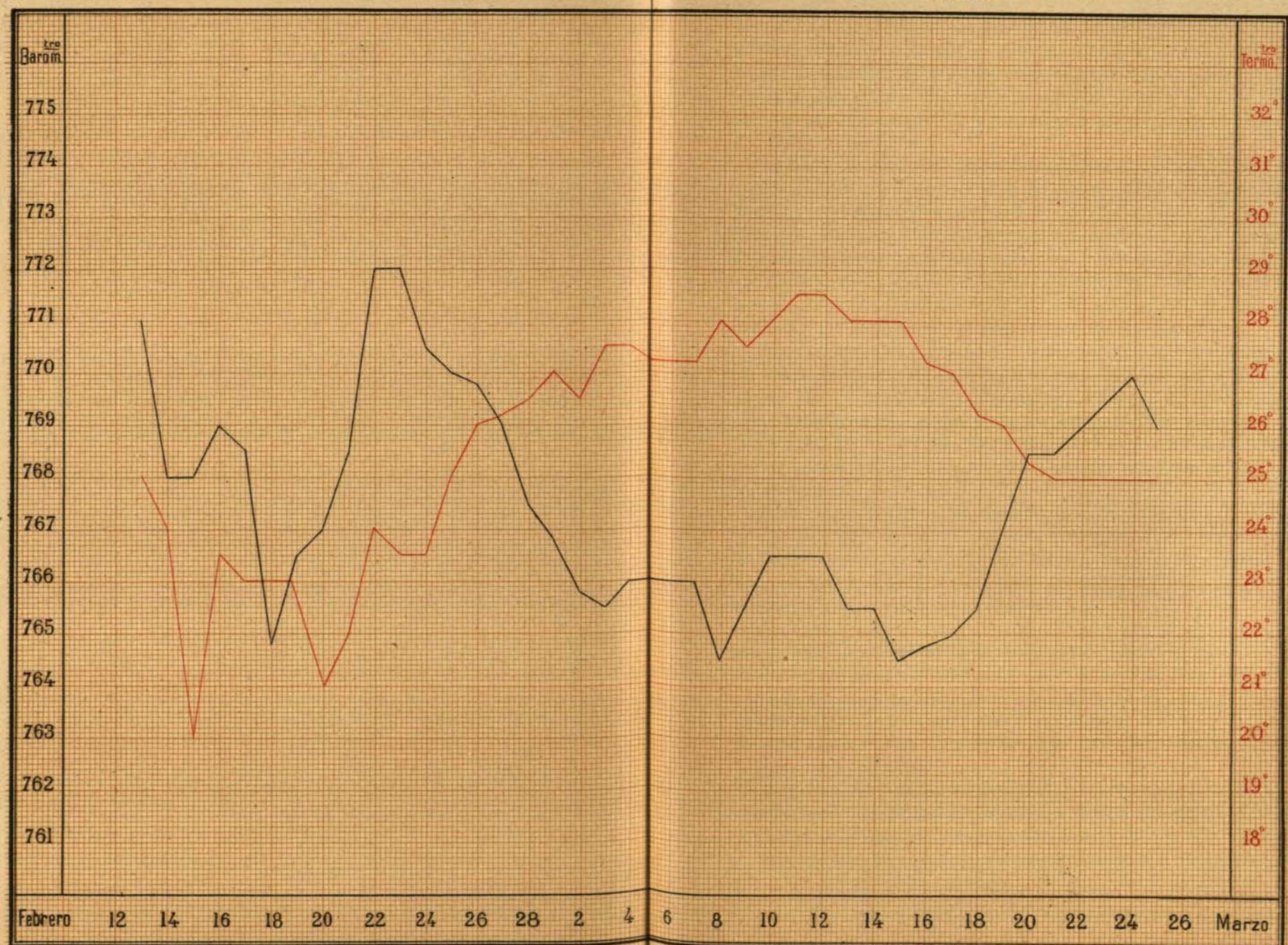
45°

30





CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE BUENOS AIRES A PUERTO RICO.





ciendo dentro de fuertes y murallas, y su puerto, dotado por la Naturaleza de medianas ó más bien malas condiciones, continúa guardando perfecta armonía con la paralización que caracteriza el desarrollo material de la ciudad. Todo igual; todo San Juan rinde verdadero culto al *statu quo*, y en determinados servicios más bien se nota atraso, sin duda para compensar algunas innovaciones que la necesidad impone, siendo unas y otras de poquíssima importancia.

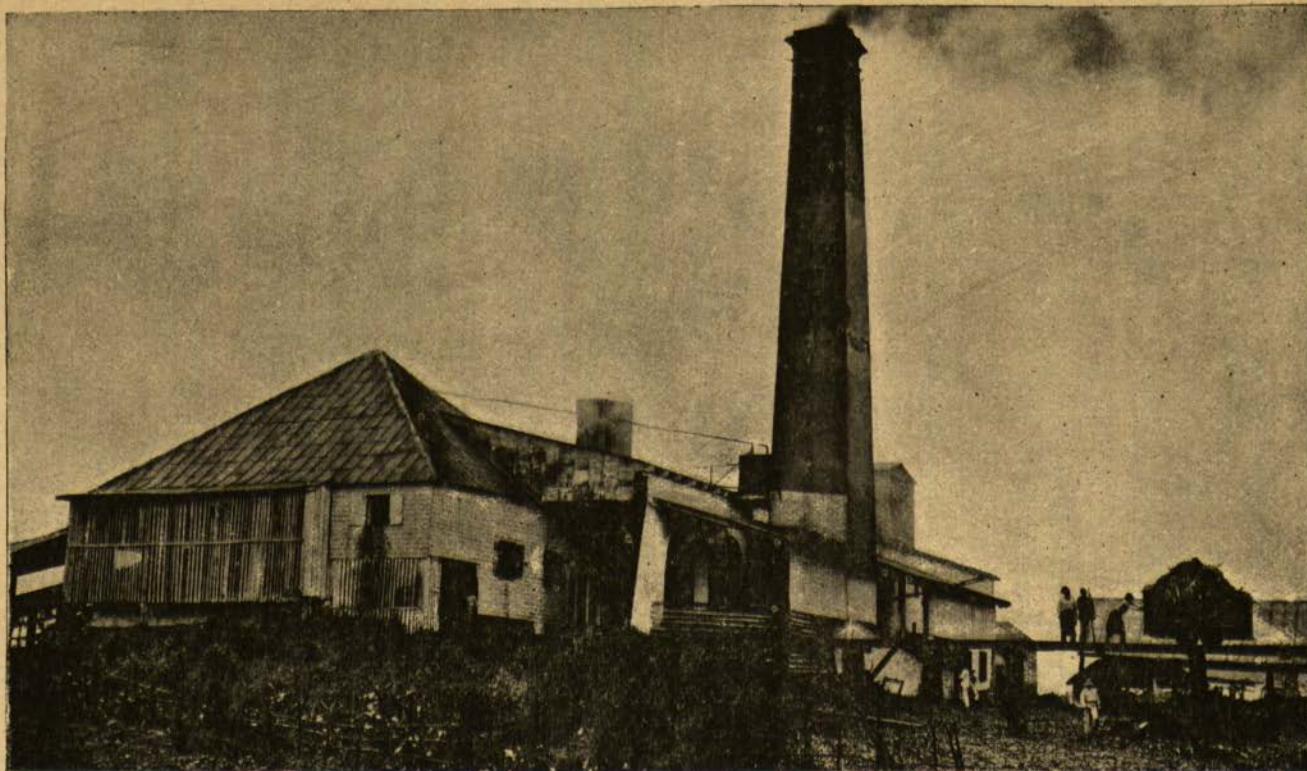
Cierto que una isla, cuya extensión es de 9.100 kilómetros cuadrados, no puede realizar proyectos propios de las grandes poblaciones que tienen recursos proporcionados á su grandeza; pero si se toma en consideración que Puerto Rico, en relación con su superficie, posee una población muy superior á la de los otros países, y una riqueza en agricultura que envidiarían las naciones más ricas, se extrañará, como yo extraño y lamento, no ver esta Antilla siendo un dechado de adelantos materiales y morales que la coloquen á la cabeza de las colonias del mundo.

Hago caso omiso de la producción de azúcar, cuya explotación benefició sin ningún contratiempo; omito también evaluar la producción del tabaco, que no puede competir con el de determinadas vegas de Cuba, para referirme exclusivamente al café, cuya producción es suficiente, á mi juicio, para determinar en esta isla una riqueza que asegure su porvenir, á través de las luchas que se suscitan en los grandes mercados de Europa y América.

Siendo, como lo es hoy, el café artículo de gran consumo, y teniendo Puerto Rico un suelo que lo produce con ventaja al de otras partes del mundo, no me explico, dadas las facilidades que aquí existen para su cultivo, cómo la exportación, representada por 24.000 toneladas, no asciende, desde hace años, á tres ó cuatro veces más.

Algo tiene el agua cuando la bendicen, y algo hay en esta isla que no dejó desarrollar su riqueza en los términos que era de esperar. Por temores quizás infundados, el sistema de colonización primero y de asimilación después, participaron del error que implica un celo exagerado de autoridad militar ante el temor de insurrecciones, que, caso de existir, debieran combatirse siempre con medidas políticas y administrativas, basadas en la más sana moralidad.

Á la sombra del principio de autoridad, y so pretexto de prestarle apoyo incondicional, han gozado de grandes privilegios en Cuba y en Puerto Rico elementos que, en realidad, retrasaron y tal vez perturbaron el porvenir de unas islas dignas, por todos conceptos, de ser admiradas; dando este sistema autoritario origen á la formación de partidos políticos,



UN INGENIO.

que, en sus luchas intestinas, olvidaron y sacrificaron los intereses más altos y queridos de la madre patria.

Si se lograse la desaparición de estas diferencias de opiniones, hasta un extremo que no hubiese temor alguno en disminuir el presupuesto de Guerra y Marina, y se simplificase la Administración de modo tal, que diese mayores rendimientos con menos empleados, y todas estas economías se aplicasen al ramo de Fomento para cruzar con ferrocarriles el país y dotar sus puertos con elementos que facilitasen el comercio, creo firmemente que la isla de Puerto Rico, si en ella se propagase además la enseñanza en las escuelas públicas, sería dentro de algunos años un motivo de orgullo en nuestra historia colonizadora, y una de las islas de mayor riqueza con relación á sus proporciones.

Al presentarme á las Autoridades, supe que habían recibido orden para que la *Nautilus* esperase la llegada del correo que, procedente de la Península, debía tocar aquí, pues no todos, como parece lógico, hacen escala á la ida y vuelta de la otra Antilla, lo cual ocasiona un perjuicio grande á los intereses mercantiles de Puerto Rico.

En mi concepto, los adelantos de la navegación permiten, sin grandes contrariedades en la derrota, ni grandes aumentos en los gastos de tiempo y combustible, que todos los vapores-correos subvencionados por el Gobierno para prestar este servicio entre España y las Antillas, hagan escala en Puerto Rico, tanto á la ida como á la vuelta, dejando en sus bodegas y cámaras la parte que se estime de equidad para embarcar la carga y pasajeros procedentes de esta provincia, que no por ser menos importante que Cuba, merece cierta preterición, causa de justas quejas.

Por razón de esto, que pudiéramos llamar deficiencia de comunicaciones entre una provincia de Ultramar y la metrópoli, los Guardias Marinas transportados por el primer correo no llegaron hasta el día 14 de Abril, forzándome á detenerme más tiempo del que convenía á mis cálculos; y con objeto de aprovecharlo lo mejor posible en beneficio de la instrucción, dispuse, previo acuerdo con el general Montojo, entonces Comandante principal de Marina en la isla, y con el Jefe de la Comisión Hidrográfica, que los Guardias Marinas, bajo las inmediatas órdenes de los Oficiales, practicasen el manejo de los instrumentos que servían para el levantamiento del plano de estas costas, y además que, aparte el servicio reglamentario de á bordo, visitasen las fortificaciones y cuarteles, para lo cual el Excmo. Sr. Capitán general dió las órdenes oportunas.

Por mi parte, después de haber cumplido con los deberes que mi cargo exige en todo puerto, aproveché la oportunidad para dar una vuelta por



todo el litoral de la isla, embarcándome en el único vapor que hace el comercio de cabotaje, del cual era Capitán mi paisano y condiscípulo de la Escuela Náutica Juan Sanjurjo, con quien me unen estrechísimos lazos de amistad.

En esta cortísima expedición pude observar la carencia absoluta de muelles para facilitar el embarco de mercancías en la generalidad de los puertos, y el atraso que revelan los medios puestos en práctica para realizar los fines más grandes de todo pueblo.

En Mayagüez y Ponce, dónde me dispensaron cariñosa acogida los compañeros que desempeñaban entonces las Comandancias de aquellos puertos, vi que la riqueza propia de estos centros comerciales creó parte de los muchos elementos que en realidad corresponden al movimiento mercantil que en ellos se desarrolla; pero seguramente tardarán mucho en llegar á la importancia de estas ciudades, alguna de ellas, como Ponce, de 43.000 habitantes, muy superior á la capital, que sólo cuenta con 28.000.

Me era imposible prescindir de comparaciones entre esta isla, la más próxima de nuestras colonias, y las que hace poco visité pertenecientes á los ingleses, resultando de ellas una diferencia poco satisfactoria para la patria que supo descubrir y conquistar un mundo, del cual sacó tan escasísimo provecho, como demuestran los hechos históricos y los datos estadísticos referentes al comercio de esta Antilla.

De los 150 millones de pesetas que representa el valor de lo importado y exportado en ella, ¿cuánto corresponde al comercio directo con España? Muy poco, desgraciadamente, si se tiene en consideración que la Península debía consumir y reexportar todo el azúcar, café, tabaco y demás productos coloniales, á semejanza de lo que han hecho y hacen las naciones que desean beneficiar á sus colonias, utilizando directamente sus productos.

Grande ha sido el incremento de población en los últimos cincuenta años, y, en proporción, el desarrollo de la agricultura guarda perfecta relación con aquél; pero de mi visita por el litoral he sacado la desgradable impresión que dejo expuesta, y que ojalá sirviese de algo para mejorar la situación actual de un país, cuyo malestar puede percibirse en los pueblos mejor que en la capital, donde empezaban entonces los primeros chispazos ocasionados por la actitud de la prensa al combatir y denunciar los abusos originados por el famoso problema de la moneda, que si bien irroga grandes perjuicios, especialmente á los servidores del Estado, sirve para llevar á efecto enormes especulaciones, perturbadoras de la marcha y del crédito del mercado.

No obstante la situación precaria que atravesaba la capital de Puerto Rico, en ella fuimos objeto de un obsequio espontáneo, hecho por el Casino Español en honor de nuestra llegada; obsequio que consistió en un gran convite, presidido por la primera Autoridad, y en el cual tomamos asiento los Jefes, Oficiales y Guardias Marinas, alternando con los socios y altos empleados civiles y militares, los cuales manifestaron el alto aprecio en que tenían á nuestra marina, allí representada por el dignísimo general Montojo.

Además, tuvo efecto en el local de esta misma Sociedad un espléndido baile y otros de menor cuantía, ofrecidos á los jóvenes de á bordo en diferentes sitios, resultando muy lisonjero para mí, como Comandante de la Escuela, la invitación que el Sr. Dabán, Capitán general de la Isla, nos hizo, para proporcionarnos una tarde de verdadera expansión y regocijo en la finca que dicha Autoridad posee en Puente los Hierros, donde con su distinguida familia nos recibió y obsequió con amabilidad suma.

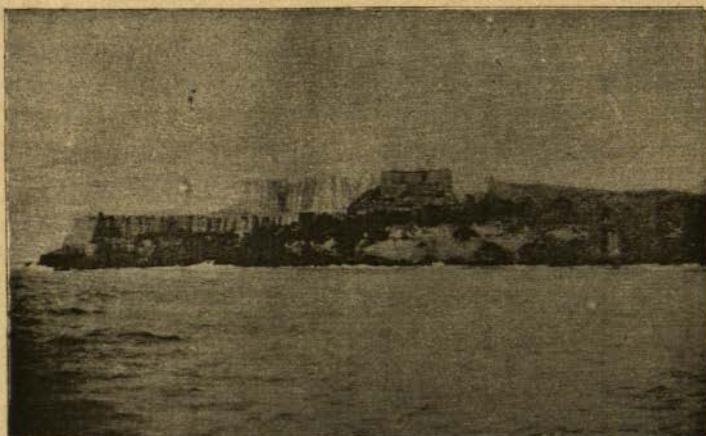
La Exposición regional, que aun estaba abierta, y en la cual pudimos apreciar lo más notable en artes, industrias y curiosidades, sirvió á la vez para frecuentar el trato de muchas personas que nos honraban con su amistad; y el teatro, donde actuaba una mediana compañía de zarzuela, constituyó un atractivo más para que la dotación de la *Nautilus* recuerde con agrado su estancia en Puerto Rico, de donde no debo salir sin hacer patente mi agradecimiento hacia todas las Autoridades por sus atenciones para con el buque de mi mando; agradecimiento que hago extensivo á mis queridos amigos y paisanos Vijande, Suárez, Ochoa, Concha y Sanjurjo, que, estimulados sin duda por el amor de provincia, creyeron encontrar en mi persona oportuna ocasión para manifestar hasta dónde llevan los asturianos semejante sentimiento.

Éstos y otros amigos tuvieron la condescendencia de aceptar una comida que se les ofreció á bordo, como prueba de nuestra gratitud, separándonos aquella noche hasta sabe Dios cuándo, puesto que al día siguiente, aun sin viento para salir de tan estrecho puerto, gracias á la bondad de los señores que formaban la Junta de éste, se nos facilitó un pequeño remolcador, que nos echó fuera del Morro, yendo nuestra dotación aumentada con los doce Guardias Marinas que de España habían llegado para recibir su instrucción en el resto del viaje.

En otra estación del año que no fuese la que comprende el mes de Abril, cabría el temor de tropezar con uno de esos temporales tan frecuentes sobre la porción de mar que debíamos recorrer para ir de Puerto Rico á New York puesto que nuestra derrota curzaba la zona señalada en los

planos como lugar predilecto de los ciclones; pero ciertos meses del año tienen el privilegio de inspirar confianza al navegante, aun cuando surgen mares tan peligrosos como el que baña la costa occidental de la América del Norte.

Dejábamos tierra española para continuar nuestra peregrinación por puertos extranjeros, superiores en importancia comercial y en adelantos científicos é industriales, pero no en esos atractivos que para todo buen



Morro de San Juan.

español tienen los hechos históricos realizados en puntos como el que acabábamos de dejar.

Si hay fortalezas en las Américas que pertenecieron, y en las que aun pertenecen á España, que merezcan ser visitadas con religioso entusiasmo, pocas aventajarán á la denominada Morro de Puerto Rico.

Objeto esta capital de distintos ataques por escuadras y tropas de desembarco inglesas y holandesas, fueron en muchas ocasiones rechazadas por medio de defensas que honran á nuestra historia militar, constituyendo un digno remate de estas victoriosas hazañas las luchas sostenidas contra los bucaneros y filibusteros, que, cual escoria de los puertos de Europa, habían elegido por guarida y centro de sus piraterías las islas inmediatas á esta Antilla.

Merecedora es la capital de Puerto Rico de los honores que le concedió.

la Real cédula de 1799, por la cual, entre otros, cuenta la distinción honrosa de orlar su escudo de armas con el mote «Por su constancia, amor y fidelidad, es muy noble y muy leal esta Ciudad.» Y justo es que la posteridad, rindiendo el homenaje á que se hicieron acreedores los jefes encargados de la defensa de esta plaza, erija un monumento en las inmediaciones del Morro, visible desde la entrada del puerto, tan codiciado como valerosamente defendido.

Esas y algunas otras consideraciones hacia yo en la anochecida que pasamos próximos al castillo, en cuya cima se encendió el faro que me sirvió de demora para franquearnos aquella noche, en cuanto el noreste tomó fuerza y nos permitió navegar hacia nuestro punto de destino.

Creí en verdad que no podríamos montar el banco Trinidad, extremidad oriental de ese sinnúmero de islotes y bancos que forman el archipiélago denominado de Bahama ó Lucayas, donde los ingleses cultivan una de las múltiples colonias ó flores que, según ellos, constituyen la guirnalda de su poderío.

Entre los infinitos islotes, piedras y bajos, está la primera tierra avisada por Colón, que los indios llamaban Guanahaní, y él bautizó con el nombre de San Salvador, hallándose también en tan pobre archipiélago la célebre Bemini, donde Ponce de León creía de buena fe que existía la fuente de la Juventud, cuyas aguas tenían, según contaba la tradición de los indios, la poderosa virtud de devolver la mocedad á todo viejo que tuviera la fortuna de beberlas.

Desgraciadamente no resultó cierta esa propiedad, que hubiese convertido estos islotes en el paraíso soñado por Colón, y no en foco de raqueros ó explotadores de naufragios, como llegaron á ser, y aun serían hoy, si los adelantos de la navegación no hubiesen prestado grandes progresos y ayuda á los marinos.

Por esta vez la *Nautilus* sigue ganando hacia el Norte, sin que los vientos le obliguen á tomar ninguno de los canales, ni aun el de Providencia, que dan paso á los puertos donde podría hallar los recursos que exige una arribada. Después de cinco días de navegación, hecha á favor de la floja brisa del Noreste, tuvimos que luchar con la calma que es propia al trópico de Cáncer, retrasándonos este inconveniente insuperable cerca de dos días, después de los cuales entramos en plena zona de los vientos variables, con los que fuimos á meternos en la famosa corriente del Golfo, con objeto de aprovechar su benéfica influencia cuanto lo permitiese nuestro destino.

Todo lo que se diga para pintar esta especie de río que corre desde el

seno Mejicano hasta las costas de Europa, atravesando el Océano, sería deficiente ante la impresión que sus efectos producen en el navegante.

Aun cuando no estuviesen perfectamente marcados en los planos hidrográficos su velocidad, dirección y superficie, el termómetro indicaría desde luego la diferencia notable de temperatura que existe entre sus aguas y las que lo limitan; y si esto no fuese suficiente, la atmósfera, ó sea el aire respirable, revela la entrada en aquellas aguas de diferente calor, dando el mismo buque, al moverse, señales de que navega en mares distintas de las que forman los vastos Océanos.

Lejos de toda tierra, causa verdadera extrañeza atravesar una corriente como ésta, que, orgullosa de su fuerza y poder, tiene á menos mezclar sus aguas, menos densas y de color distinto, con las del mar que le sirve de lecho.

Era el día 26 de Abril cuando nos metimos de lleno en la corriente del Golfo, hallándonos á unas 70 millas del peligroso Cabo Hatteras, y en las proximidades de su meridiano. Gobernamos durante aquel día y parte del siguiente dentro de su cauce, observando que nos arrastraba á razón de 2 y 3 millas por hora, y que la temperatura del agua oscilaba entre 25° y 23°, notando repentinamente el descenso á 9° al salir de esta corriente favorable para entrar en la polar y fría que pasa entre aquélla y la costa.

Conforme con su fama proverbial, Cabo Hatteras nos propinó una perturbación atmosférica, con todos los síntomas marcadísimos de un *mínimum*, que guardó armonía con la tranquila estación del año, reduciendo sus esfuerzos á chubascos duros, mientras el viento no giró hasta tomar la dirección que caracteriza el buen tiempo.

Aproximarse al puerto de New York con tiempos cerrados, sin más medios de movilidad que los propios á un buque de vela, representa uno de los malos trances que la suerte depara al marino.

Son tantos los barcos que salen y entran en aquel puerto, y son tan bajas las tierras que forman estas costas, que hacen muy fácil, en días y noches oscuros, tropezar con algo que ponga en inminente riesgo la vida del barco y de los tripulantes. Y siendo tan frecuentes las nieblas sobre esta parte de la costa, se me preguntará: ¿cómo se arreglan los transatlánticos y demás buques para atinar con la boca del puerto, sin perder tiempo aguardando á que el cielo despeje? Pues recurriendo al procedimiento de andar á tientas; y si no, veamos el medio más usual.

Cuando se cree el buque en las proximidades de Sandy Hook, que marca la entrada en New York, y la niebla no deja ver tierra, ni faro, se sonda

con frecuencia, hasta hallar unos pozos ó desigualdades que existen en el fondo de aquel mar, y cerciorado el Capitán de que su buque está sobre uno de dichos sitios, opta por dar rumbo, con determinadas precauciones, para ir hacia el puerto, ó por esperar mejores circunstancias, arrostrando las consecuencias, á veces terribles, de estar aguantándose sobre un punto muy concurrido por buques.



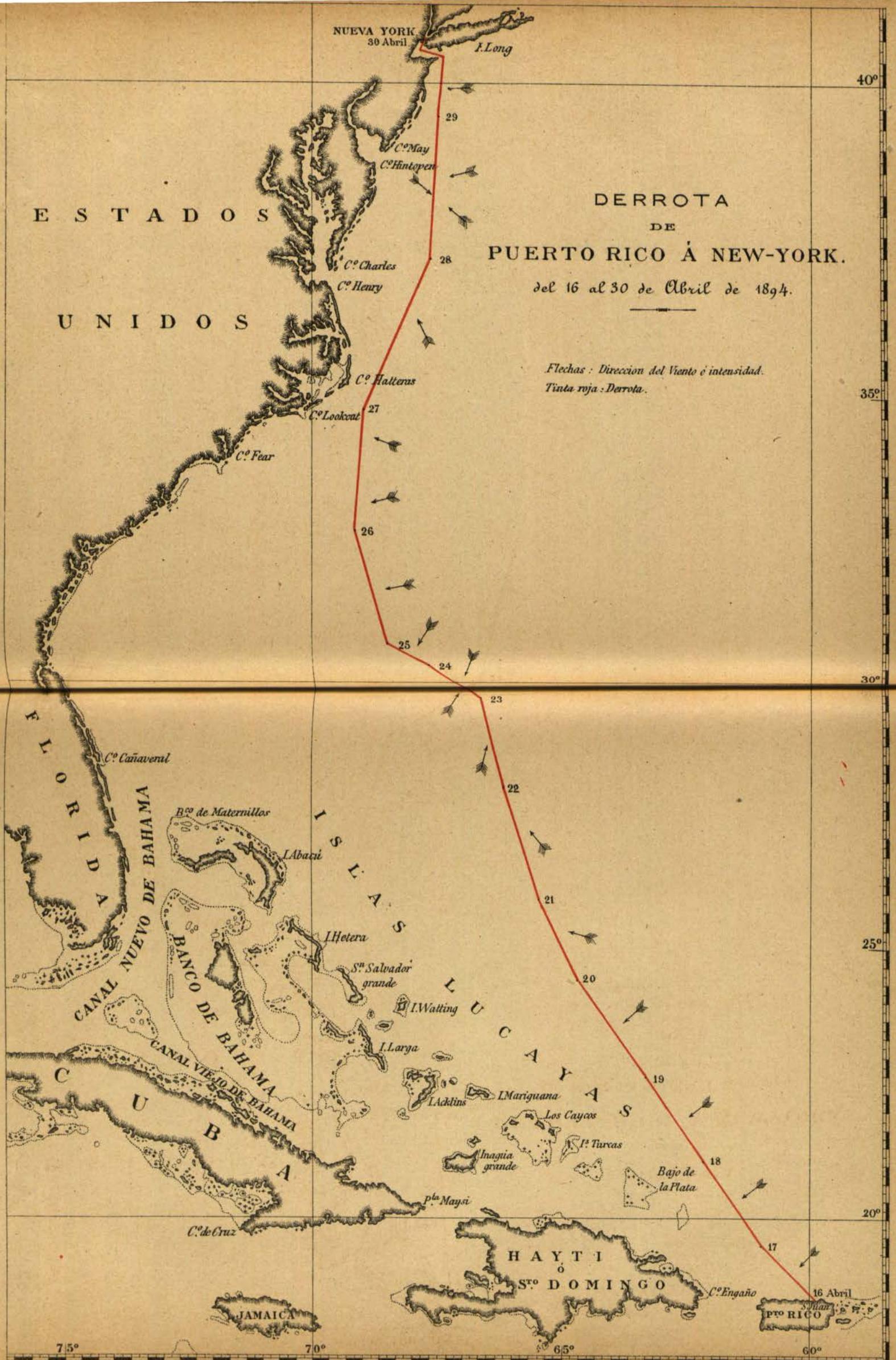
Pailebot.

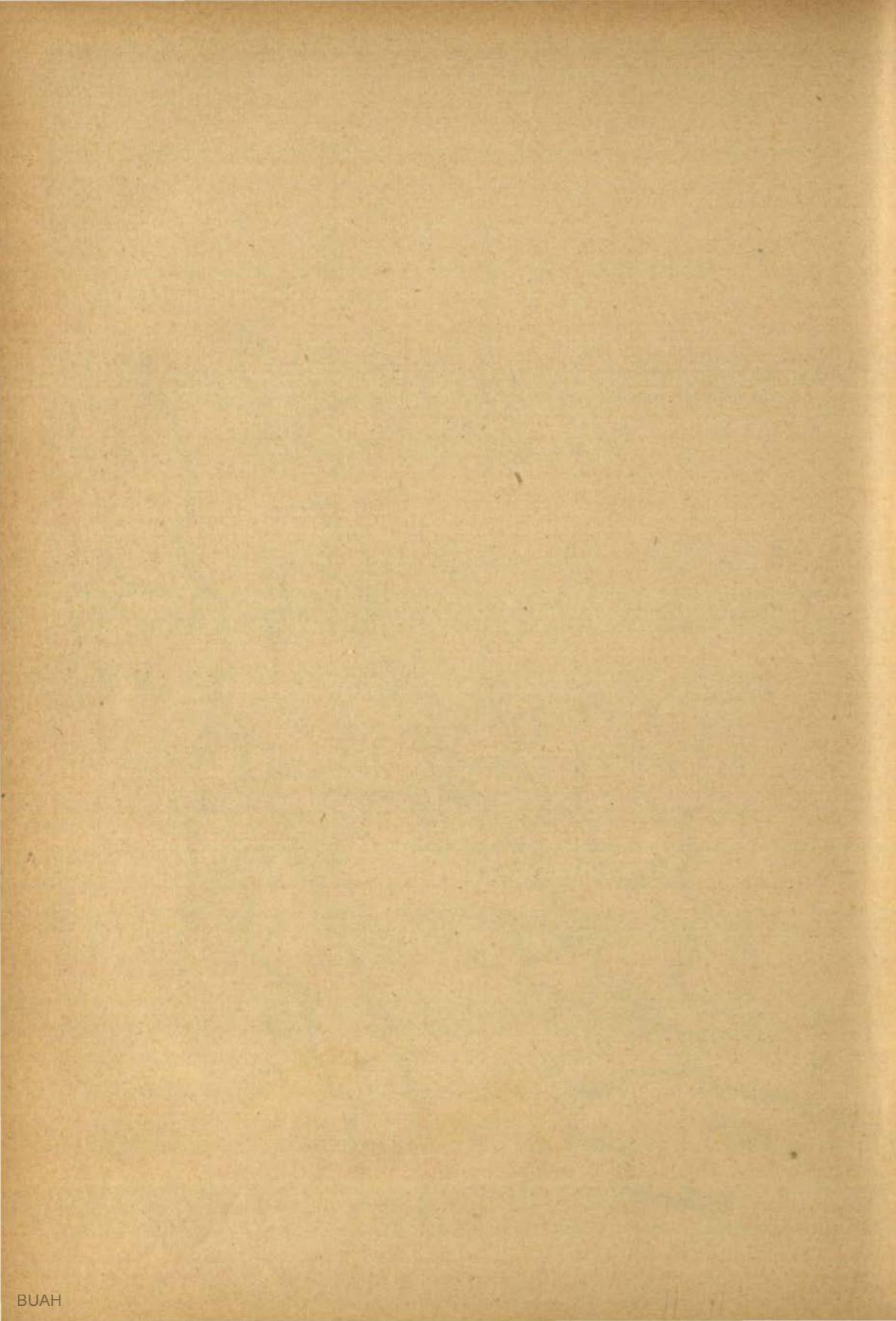
Nosotros, después de andar envueltos en turbonadas y chubascos, viendo á cada momento pasar en diferentes direcciones toda clase de barcos, tuvimos la dicha de recalcar, á la una de la tarde del día 27 de Abril, sobre la farola del Cabo Barnegat, donde tomamos el práctico, que nos condujo á las proximidades del fuerte Lafayette, fondeando allí aquella noche hasta recibir la sanidad para continuar al día siguiente al interior del puerto.

---











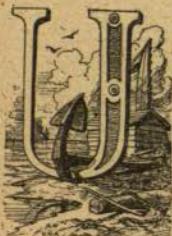
CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE PUERTO RICO A NUEVA YORK.





## CAPÍTULO XXVIII.

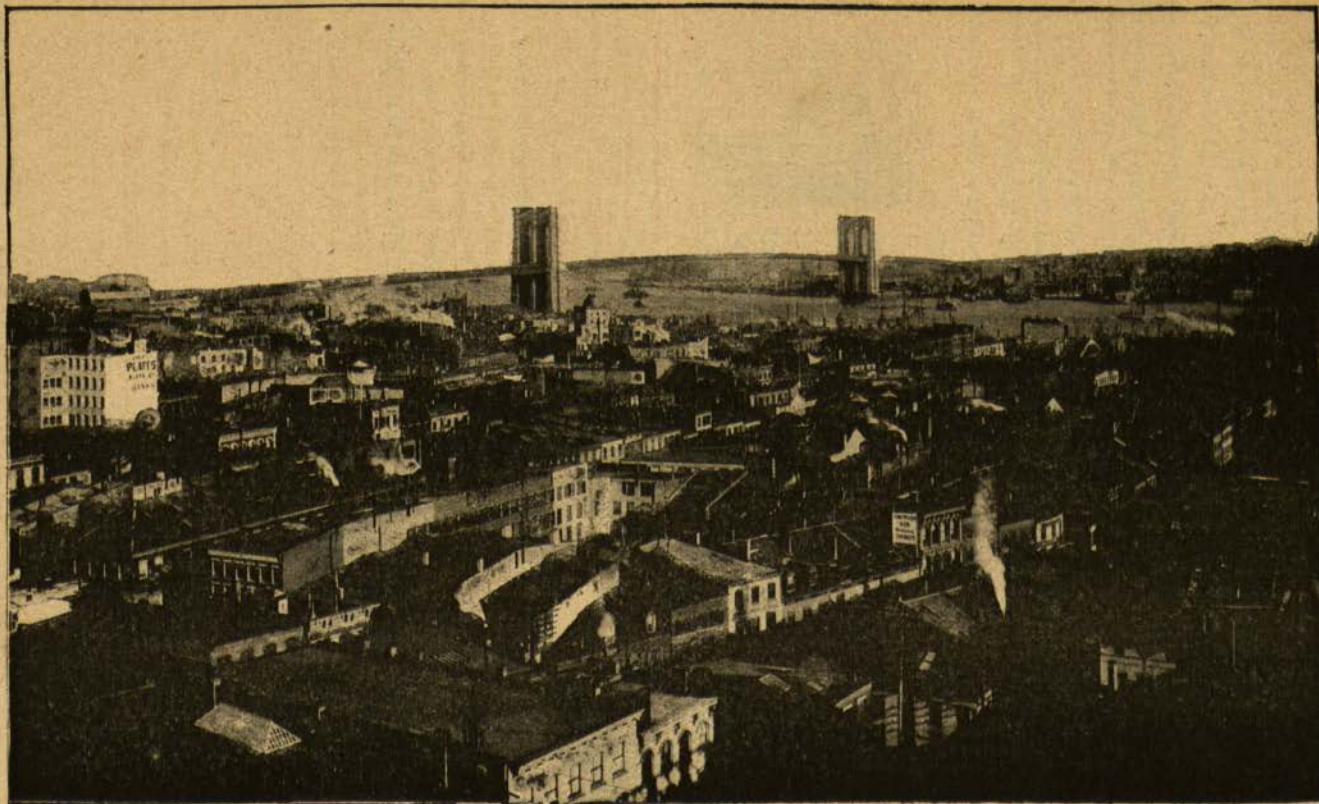
El puerto de New York.—La ciudad.—Los trenes elevados y el Sr. Navarro.—Londres y New York.—Los *yankées*.—D. Arturo Baldasano y Topete.—La estatua de Colón.—Buffalo Bill.—Calles, avenidas y parques.—El arsenal de Brooklyn.—Filadelfia y Washington.—El Capitolio.—Las cataratas del Niágara.—La industria y el comercio en los Estados Unidos.



N estuario, un abra, ó desemboque de un río á la mar, cuyas tierras ó costas inmediatas son bajas y arenosas, constituye cuadro de poco efecto panorámico, por más que en éste haya el movimiento de buques que caracteriza al puerto de New York, el primero del mundo, sin duda alguna.

Yo veía retratarse en el semblante de todos aquellos que no habían estado antes aquí, la sorpresa consiguiente á una desagradable decepción, porque esperaban indudablemente que la amanecida del día 30 les dejaría contemplar de cerca el vertiginoso movimiento que es típico en estos ríos, los encantos propios de tierras y ciudades famosas por sus riquezas y adelantos; cuando en realidad desde el abra ó barra de New York, poco ó nada se descubre que concuerde con tales cálculos.

Sandy Hook, especie de gran banco de arena, Staten y Long islands, no ofrecen al primer golpe de vista, desde la barra, más que ligeros indicios de lo que podrá ser el puerto ó ciudad que se esconde en el interior del río que allí desemboca.



VISTA GENERAL DE NEW YORK.

Pero en cuanto el remolcador nos hizo cruzar los *narrow*s ó estrechos, y entrar de lleno en la gran bahía, en cuyo fondo se ve la ciudad de New York, formando una especie de cuña que separa los ríos Hudson y East, creció la admiración por momentos, y no menguó durante el tiempo que dedicamos á estudiar tanto progreso como revela aquel movimiento comercial, representado por más de 30 millones de toneladas.

La bahía ó puerto, propiamente dicho, no presenta el aspecto de un gran bosque de mástiles y chimeneas, como ofrece la vista de los fondeaderos muy concurridos por buques, porque los muelles en New York se extienden á lo largo de profundos ríos para que, arrimadas ó atracadas á ellos, puedan cargar y descargar toda clase de naves.

El movimiento que pudiéramos llamar fluvial, formado por los vapores que corren entre New York, Brooklyn, Jersey y demás puntos inmediatos, y aquellos que bajan por el Hudson conduciendo á remolque trenes cargados de mercancías, constituyen, sin embargo, un continuo movimiento en el río, que haría peligroso su tránsito si no tuviesen, como tienen los encargados de estos buques, práctica y pericia consumadas.

No hay, ciertamente, en el mundo puerto de más movimiento marítimo, no sólo por el gran comercio, sino también por la particularidad topográfica de New York, depósito de tanta mercancía que hay que recibir y exportar, utilizando buques, puesto que la ciudad se halla rodeada de agua, sin más que unos puentes giratorios que la unen al continente.

Próximos á la isla Bedloc, donde el pueblo americano colocó la gran estatua que representa la Libertad iluminando al mundo, estuvimos fondeados veinticuatro horas, disfrutando del mejor punto de vista que tiene el puerto para apreciar el movimiento general de ambos ríos y de la bahía, y á la vez la grandiosidad del puente colgante que une á New York con Brooklyn, sobre el cual pasan miles de personas á pie, á la vez que carruajes y trenes funiculares, mientras que por debajo, y entre las columnas que lo soportan, cuya distancia no es menor de 430 metros, cruzan los buques de mayor porte con tal que su arboladura no exceda de la que es común á las grandes fragatas de vela.

La isla del Gobernador, en la que reside el Jefe que desempeña dicho cargo, revela desde luego la poca importancia que concede el país á la defensa ó fortificaciones de sus puertos, mientras que la *Ellis*, contigua á aquélla, da evidentes muestras del interés que esta nación presta al gran problema de la inmigración europea.

Es fácil observar, al poco tiempo de ver este continuo vaivén de buques, la diferencia grande que presenta el comercio marítimo fluvial del que yo

lamo exterior ó trasatlántico, pues casi todo el primero se realiza bajo bandera americana, á pesar de alcanzar á 18 millones de toneladas; mientras que del segundo, representado por 12 millones y unos 500.000 pasajeros, sólo corresponde á esta nación un 15 por 100, y un 50 á Ingla-



Estatua de la Libertad.

terra, repartiéndose el resto entre las banderas francesa, alemana, italiana y otras de importancia menor.

Magnífico es el fondeadero inmediato á la gran estatua de la Libertad, para apreciar debidamente el asombroso movimiento de este puerto; pero

las comunicaciones con tierra se hacen difíciles por la corriente, y con frecuencia imposibles si hay nieblas. Por estas razones dí los pasos convenientes para cambiar de lugar, trasladando el buque por el Hudson arriba hasta quedar fondeado frente á la calle 23, donde existe uno de los pocos muelles destinados para las embarcaciones menores, pues el resto del río, en extensiones grandes, corresponde á los almacenes y sitios de atraque para los numerosos buques trasatlánticos.

Ya en esta parte del río, es fácil la comunicación con tierra, y una vez alcanzado cualquier punto de New York, hay á todas horas medios para trasladarse con comodidad, prontitud y economía á todas partes.

La configuración de la ciudad, que tiene un número determinado de avenidas de Norte á Sur en una extensión de 15 kilómetros y más de 200 calles que las atraviesan, facilita grandemente las comunicaciones por los ferrocarriles elevados que corren á lo largo de las primeras, dando acceso á las segundas en determinados sitios, por medio de estaciones de ligerísima construcción.

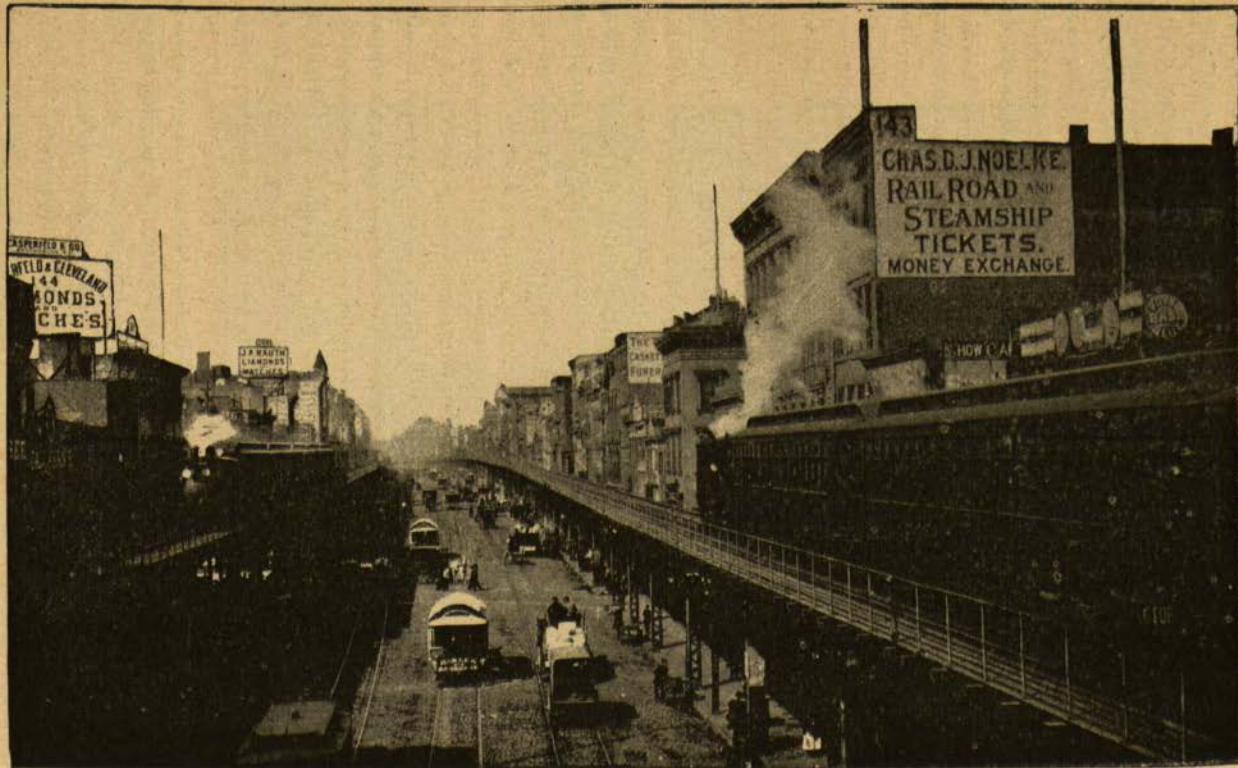
Es grandísima la ventaja que ofrecen estos trenes, que cada cinco minutos toman y dejan pasajeros á todo lo largo de la población, tanto que, sin ellos, seguramente se haría difícil, ó quizás imposible, el movimiento que exige la vida de la ciudad.

Mucho perjudica el ornato público en aquellas avenidas donde se halla instalado el ferrocarril aéreo, por reducirlos á un pasillo cubierto, sembrado de columnas, que soportan la vía, y proporcionan á los vecinos el continuo ruido y la falta de luz y ventilación grande á las habitaciones que quedan más bajas que la plataforma por donde corren los trenes.

La impresión es del todo desagradable, aun para aquellos que hayan vivido mucho tiempo en Londres, donde tanto se usa del ferrocarril subterráneo y de los que corren por encima de trincheras ó grandes terraplenes hasta salvar ciertas partes de la gran ciudad.

Pero la costumbre, y, sobre todo, la idea de la conveniencia y ventaja que reportan, hace que el forastero en New York se conforme poco á poco con la mala impresión que le produce en los primeros días la vista de los elevados, quitando luz y ambiente á calles ó grandes vías que, sin estos artefactos, serían magníficas.

Un español, persona de grandes aptitudes y amantísimo de su patria, el Sr. Navarro, con cuya amistad me honro, fué quien tuvo la idea y realizó el proyecto del primer tren elevado que facilitaba las comunicaciones entre los extremos de esta gran ciudad, sin aumentar el tránsito de las avenidas. Causa asombro y despierta orgullo escuchar las grandes dificul-



LOS ELEVADOS.

tades que supo vencer nuestro compatriota, *rara avis*, descollando al final de este siglo, en un país donde se rinde fervoroso culto al trabajo industrial.

Emprendedor como pocos y dotado de gran energía, aun explota hoy patentes y adelantos, y goza de la deferente amistad de hombres tan eminentes como Edisson, cerca del cual dió los pasos consiguientes para que me permitiera visitar sus grandes talleres.

El nombre de Navarro, perfectamente español, pasará, en los anales de las vías férreas, unido al de los *Elevados*, ó caminos de hierro aéreos, tan en boga en New York, y tan peculiares en el sistema de comunicaciones urbanas, que tanto llaman la atención de cuantos por primera vez llegan á esta ciudad.

Dicho esto, sin otro objeto que el de expresar la facilidad que halla el forastero para recorrer todo New York sin temor á extraviarse, puesto que las calles y avenidas se distinguen por números correlativos, y los trenes elevados van y vienen en determinada dirección, haré lo posible para expresar el efecto que en mi ánimo produjo la antigua *Nieuwe Amsterdam*, hoy New York, capital del Estado Imperial, según frase de los americanos.

En realidad, aunque así no conste oficial y políticamente, debieran considerarse como partes integrantes de la ciudad de New York todos aquellos pueblos inmediatos que, separados sólo por la anchura de los ríos, se formaron y viven á expensas de la capital, encerrada en los estrechos límites de una isla; y, en tal supuesto, debe afirmarse que esta ciudad es la segunda del mundo, puesto que su número de habitantes alcanza, según la última estadística, nada menos que á tres millones y medio, repartidos sobre la inmensa superficie que exige el sistema de habitabilidad, no tan exagerado aquí como en Inglaterra, donde cada vecino, por regla general, ocupa una casa con todas sus dependencias.

Es cierto que Brooklyn no forma parte del municipio de New York, y lo es también que se halla en una isla distinta de la que ocupa la capital, como asimismo que New Jersey pertenece á otro Estado; pero no lo es menos que semejante disgragación depende de las condiciones topográficas que concurren en esta parte de América, abundante, como otras muchas, en ríos, que subdividen el terreno en pequeñas islas y penínsulas.

De todos modos, siendo New York el gran foco comercial y agrupación de un número de habitantes representado por 1.700.000, produce en el visitante una primera impresión que va poco á poco modificándose, á medida que el tiempo y los sucesos permiten distinguir las verdaderas proporciones de la vida que se desarrolla en la ciudad.

Con ser Londres la primera capital y el primer mercado del mundo, y reunir París dentro de su contorno todos los encantos apetecibles por la sociedad amante de los placeres, y á la vez el movimiento propio de una ciudad industrial, no sirven para establecer comparación con New York, por cuanto la vida y el aspecto de la población tienen un modo de ser especialísimo, expresado bajo la denominación de *yankee*.

Mientras en Londres se verifica una gran parte del movimiento personal sirviéndose del ferrocarril subterráneo y de los clásicos ómnibus tirados por caballos, en la gran ciudad americana se realiza corriendo por los elevados á todo lo largo de la población, y haciendo uso de los múltiples vapores que continuamente cruzan los ríos.

Como Londres, New York tiene una parte de la ciudad dedicada á centro de las oficinas, bancos y bolsas, donde la vida comercial en ciertas horas del día se desarrolla con una fuerza pasmosa, quedando tranquila ó casi desierta terminadas las dedicadas á los negocios; pero la City de Londres y las proximidades de Wall Street en New York ofrecen un aspecto muy distinto, porque en la primera prepondera la vida de oficina, mientras que en la segunda el negocio está mezclado con el que implica el movimiento de mercancías.

En Londres, pasadas ciertas horas del dia, la tranquilidad es completa, lo mismo en los barrios aristocráticos que en los destinados á la masa obrera, resultando desde este punto de vista una diferencia notable con París. Pues bien; New York, queriendo copiar las rigurosas costumbres inglesas, se quedó á medio camino, predominando las que son propias á la capital de Francia en cuanto á diversiones públicas se refiere, si bien en esto, como en otros usos y costumbres, revela el pueblo *yankee* el peculiar desembarazo que le distingue entre todos los pueblos cultos.

Hay en el proceder del pueblo norteamericano mucho que desde luego revela su origen moderno y su formación, sin sujetarse á los moldes que constituye la lenta y progresiva historia de los pueblos. Sin historia ni tradiciones propias, el pueblo norteamericano, al hacerse independiente, tuvo que aplicar sus energías al febril desarrollo material que alcanzó en el transcurso de un siglo, dejando determinada libertad para crear sus costumbres, que forzosamente resultaron defectuosas por falta de tiempo y elementos.

Heterogénea como pocas es la población, á causa de las diversas procedencias de la generalidad de sus habitantes, los cuales, unidos á los verdaderamente *yankees*, dan al conjunto un sello general de despreocupación que predispone en contra á cuantos, acostumbrados á vivir en otras

capitales, notan la singularísima naturaleza del pueblo que bulle y corre en New York.

Demócrata por excelencia este pueblo, respeta poco las consideraciones que en otros países imponen el miramiento á determinadas clases; porque el credo de los norteamericanos está concretado á mejorar las condiciones individuales dentro de un estado social que ofrece fácil recompensa al trabajo.

La religión, la política interior, la ambición de dominio como potencia absorbente, y hasta los grandes y favorosos problemas económicos, no preocupan al pueblo americano, que se ve dueño de un país cuya extensión es de 7.838.000 kilómetros cuadrados, sobre la cual en poco tiempo, relativamente, acrecentó su población blanca, alcanzando hoy á 55 millones de habitantes.

Orgulloso el *yankee* de pertenecer á una nación que supo en pocos años alcanzar, si no el primer puesto, uno de los más importantes entre las naciones potentes; entusiasmado con el halagüeño porvenir que por todos conceptos le depara la suerte, es natural y disculpable que en su trato con los extranjeros no oculte el mortificante aire de superioridad que revelan sus apreciaciones, expresadas en el canto popular *Yankee doodle*.

Difícil en extremo sería, aun después de recorrer el vasto territorio conocido con el nombre de Estados Unidos, definir de un modo terminante el carácter ó rasgos más salientes del pueblo americano, porque en realidad, cada Estado, por razones de clima y de origen de sus habitantes, tiene un aspecto muy distinto, si bien predomina en el cruce de razas la de los indios primitivos ó Pieles Rojas.

Entre las costumbres practicadas hoy por los que con cierto énfasis llevan el nombre de *yankees*, ó sean los de Boston y sus alrededores y los californianos, existen diferencias tan notables como las que hay, desde luego, entre los habitantes de New York y New Orleans.

Puede asegurarse que en esta gran nación, formada por 50 Estados, existe una fuerza grandiosa, incalculable, basada tal vez en la forma de gobierno y en la diversidad de condiciones sociales de cada parte, que por análogos procedimientos concurren á un solo ideal.

Ignoro, porque mis ocupaciones profesionales no me han permitido estudiar la constitución política de esta nación, si daría resultados aplicada á otros países; pero, á juzgar por mis impresiones, creo que el éxito obtenido en la llamada República modelo se debe, más que á otra razón, á las especiales circunstancias que concurrieron á su desarrollo.

Vencidas las graves dificultades económicas á causa de la riqueza grande

que brotó en este país cuando empezó á constituirse después de su emancipación, la idea predominante de sus habitantes fué, y aun es hoy, la del trabajo y adelanto material y moral, dejando en lugar muy secundario las luchas políticas, que en circunstancias normales sólo preocupan á un número reducidísimo de personas.

Don Arturo Baldasano y Topete desempeñaba el Consulado general de España en New York, y aun cuando él no se sintiese con predisposición de ser galante con los marinos de su nación que visitaban aquella capital, sus apellidos, tan conocidos como ilustres en la Armada, le hubieran obligado á ser, como lo fué con nosotros, el prototipo de la bondad y caballerosa condescendencia.

Sólo una persona de sus excepcionales condiciones de talento, laboriosidad y tacto diplomático, puede lograr en una población como ésta rodearse del prestigio personal que, en verdad, nos sirvió grandemente para conocer la buena sociedad y lo más importante de lo mucho que merece ser admirado aquí.

Sin un representante de España en New York de las condiciones personales del Sr. Baldasano, nuestra presencia en el río hubiese pasado inadvertida, á pesar del reporterismo bullicioso, que como en ningún otro sitio del mundo invade á éste y otros pueblos del Norte-América.

Sin reparar en sacrificios de ningún género, mi amigo Baldasano nos proporcionó muy agradables horas en su casa, donde á la vez que conocimos á su distinguida señora y familia, participamos del encanto que para todo forastero constituye el trato con una parte muy escogida de la sociedad.

Sería prolíjo enumerar los muchos conocimientos que hice en New York por mediación de tan bondadoso amigo; pero algunos de ellos, como son los de la viuda é hijas del general Kilpatrick y señoritas de Hincks, merecen especial mención por la gratitud que en mi memoria despiertan las atenciones de que fuimos objeto.

Con frecuencia, casi á diario, recibíamos invitaciones con carácter más ó menos oficial, que nos permitieron disfrutar de varias recepciones, bailes, *kermesses*, conciertos, funciones de teatro y visitas, donde fuimos recibidos perfectamente, y amparados por la influencia legítima de nuestro representante y sus muchas amistades.

¡Qué hermoso espectáculo el que ofrecía el Parque central en la mañana en que, ante un público numeroso, se descubrió la estatua de Colón!

En la tribuna de honor, única que se levantó próxima al monumento conmemorativo, hubo un lugar preferente para nuestra marina, entonces

representada allí por la corbeta *Nautilus*, proporcionándoseme con esto ocasión de conocer al Vicepresidente de esta gran República, al general Wilson y otros varios personajes, entre los cuales tuve ocasión de codearme nada menos que con los célebres banqueros Astor y Vanderbilt, encargado éste en aquella ocasión de leer la carta que el Sr. Duque de Veragua enviaba, explicando las razones que le impedían asistir á esta manifestación honrosa para su noble antecesor.

Á la actividad del Sr. Baldasano debe en gran parte la colonia hispano-americana, residente en esta capital, la creación de una Sociedad ó Club denominado Colón-Cervantes, de cuyos beneficios participamos, asistiendo á una escogida y agradable función de teatro.

En todo New York no existe más autoridad, á quien un Comandante extranjero tenga el deber de hacer una visita de etiqueta, que el Alcalde, fiel representante de aquel Municipio, cuya historia administrativa no puede citarse como modelo, ni aun en España, tan atrasada en esta materia.

Atento estuvo conmigo, ofreciéndome espontáneamente toda clase de facilidades para visitar con mis subordinados los vastos establecimientos y dependencias del Ayuntamiento, que en rigor son muchos y dignos de tal capital.

El mismo día visité al entonces Comandante del arsenal de Brooklyn, contraalmirante Gherardí, que desde luego me fijó día y hora para que los Oficiales y Guardias Marinas hicieran un estudio de lo poco que en realidad existe de notable en dicho establecimiento del Estado.

Recuerdo que al dar el primer paseo por este barrio de New York, ó capital de Long-island, cuya extensión actual y desarrollo hace esperar que muy luego sea una ciudad que rivalice con la del Estado, recuerdo, digo, que por no haber sitio en el interior de un tranvía movido por la electricidad, viajaba de pie en la plataforma delantera, próximo al conductor que manejaba el aparato de tracción, cuando otro viajero que iba á mi lado, lleno del mejor deseo, me dijo: «Tenga V. cuidado, que hace pocos días una chispa que saltó del cable conductor, dejó tuerdo á uno que ocupaba sitio análogo al que ocupamos nosotros.»

Mi primer impulso fué el de mandar parar y apearme; pero antes de ponerlo en práctica, recordé que, hallándome entre *yankees*, bien podría correr el riesgo de perder un ojo, autorizándome la ley para cobrar de la Compañía un capital equivalente al perjuicio que me ocasionaba, y entonces continué mi viaje, ya casi tranquilo.

Son muchos los carros movidos en Brooklyn y otras capitales de los

Estados Unidos por la electricidad; sin embargo de lo cual, en New York, donde las comunicaciones rayan en lo inverosímil, no logró implantarse un medio que parece implicar un adelanto sobre los de tracción animal y á vapor.

En Brooklyn tenía entonces su circo, ó, mejor dicho, su campamento, el celebérrimo BUFFALO BILL, que tuvo á bien invitarnos y dar una función dedicada á la dotación de la *Nautilus*, apreciando nosotros aquel día las proporciones que tienen en las grandes ciudades del mundo fiestas ó espectáculos de este género.

Si yo expresase el importe de los gastos de instalación, parecerían exagerados, y seguramente se calificaría de fabulosa la cantidad invertida en anuncios para atraer la atención de millones de habitantes ocupados en trabajar, hacia un espectáculo como era el ofrecido por BUFFALO BILL.

Sin el singular atractivo que representaba la gran compañía que se exhibía entonces en Brooklyn, la generalidad de los forasteros pasan el río, bien por el magnífico puente colgante ó por los constantes *Ferry-boats*, para conocer no sólo el *Prospec-Parc*, orgullo de cuantos se consideran hijos de Long-island, sino también para apreciar cómo se divierten en los días festivos los miles de neoyorkinos que acuden á Coney Island y á Greenwood, puntos elegidos con gran tino como centros de diversiones, con cuantos alicientes pueda exigir el más refinado placer.

Sería forzar un tanto la espontánea voluntad del que narra las impresiones que le produjo la visita de New York, si no empezase por hacer mención del Broadway, pues tanto equivaldría hablar de Madrid y no mencionar desde luego la *Puerta del Sol*.

El Broadway es una magnífica calle que por sí sola rompe la pobre estética en la parte antigua de la ciudad, enlazándola por medio de la Quinta Avenida con su extremo opuesto, notándose á lo largo de estas dos grandes calles un movimiento distinto de las demás y un verdadero lujo en los edificios.

Á no ser por tan magnífica avenida, y otras dos ó tres más, donde los Elevados fueron rechazados por su feísimo aspecto de andamios suspendidos en medio de las calles, el forastero buscaría el Central Parc para hallar luz y aire que levantasen su ánimo abatido al atravesar los distintos barrios de la ciudad, donde, de un modo antiestético, se mezclan lo grande y soberbio con lo pequeño y pobre.

Resulta de mal gusto ver, por ejemplo, al lado de un enorme edificio de 18 á 20 pisos, casas pequeñas y feas, que parecen avergonzarse de semejante vecindad, y de igual modo resulta chocante pasar de una calle en la

cual existen los mejores comercios y tiendas de lujo, á la contigua, donde se refleja la severidad de la fábrica que funciona, exhalando olores nada agradables.

Si no fuese por el soberbio Parque Central, las familias acaudaladas que residen hoy en New York, tendrían sus magníficos palacios en el continente, huyendo de los estrechos límites de una isla insuficiente para tener su mucha población.

Nada embellece ni produce más beneficios á una gran ciudad como las numerosas y bien distribuídas plazas ó pequeños parques, donde el transeunte siente ensancharse sus pulmones, cansado de caminar con sujeción matemática á lo largo de la vía señalada por la fila de casas y el tropel de carros que amenazan aplastarlo al menor descuido. Si á esto se agrega el ruido de continuos trenes que cruzan sobre las cabezas de los transeuntes, se comprenderá la razón que me asiste para considerar el Central Park de New York como el elemento de mayor atractivo é importancia que existe en la población.

Á pesar de ser el único punto donde debiera concurrir la elegancia y buen tono, el paseo de carroajes presenta el aspecto heterogéneo peculiar á este país, viéndose confundidos los más lujosos carroajes con el modestísimo carretón (que otro nombre no merece), que sirve á determinados industriales para desempeñar su oficio, y á la vez para tomar el aire, después de terminadas las horas de trabajo.

Bien es cierto que los españoles que hayan vivido algún tiempo en Madrid, no hallarán en el mundo más de una capital capaz de competir con ésta en el lujo de carroajes que se ven en sus parques; porque siendo Madrid una población pobre, sus habitantes gastan un lujo y gozan de diversiones que no se ven en las ciudades más ricas del universo.

En New York, aparte esos edificios monstruosos, entre los que descuelan los dedicados á oficinas y redacción de los periódicos *World* y *Herald*, construídos con manifiesta oposición de gusto, puesto que el correspondiente al primero es tan exageradamente alto, como espacioso y bajo el segundo; aparte esto y el gran Museo é Instituto, lo que más considero digno de recomendación es la gran obra, ó mejor dicho, las distintas obras que constituyen la traída y depósito de aguas para abastecer esta populosa ciudad.

El acueducto que atraviesa del continente á la isla, el túnel y los dos inmensos depósitos, son pruebas evidentes del grado que alcanzó esta nación en materia de adelantos y empresas titánicas, pues sin el genio em-

prendedor y atrevido que caracteriza á los *yankees*, aun con mayor riqueza de la que existe en esta parte tan privilegiada del mundo, no hubieran llegado los Estados Unidos de América á la prodigiosa altura en que hoy se encuentran.

Estar en New York, aun cuando no sea más que un mes, y no ir á Boston, para darse cuenta de lo que es navegar en palacios flotantes, sería tan imperdonable, como no aprovechar la competencia de precios en los ferrocarriles para llegar á orillas del Niágara; por lo cual, hice todo lo posible para recorrer cuanto creí que interesaba á mi propósito, empezando mis excursiones por tomar en la estación de New Jersey el ferrocarril de Pennsylvania, acompañado de dos Oficiales, para visitar á Filadelfia.

Esta capital, la tercera en importancia, es para el oficial de marina más digna de ser conocida que New York y Chicago, porque cuenta no sólo con una riqueza asombrosa en minerales y fabricación metalúrgica, sino también con la interesantísima y vasta industria denominada construcción naval.

Aun haciendo caso omiso de que Pennsylvania sea el Estado que produce más de un 50 por 100 de todo el carbón que se exporta y consume en los Estados Unidos, y de los millones de hectolitros de petróleo que envía al resto del mundo, el astillero de los Sres. Cramp, situado en Filadelfia, merece, por sí solo, un viaje á esta capital.

En la corta historia de esta nación, no tuvo tiempo para dedicar sus esfuerzos al desarrollo de una marina que esté á la altura de su gran comercio.

Los ingleses, en particular, y otras naciones de Europa, cuidaron de dedicar sus grandes flotas á la navegación que existe desde hace tiempo en las costas de la gran República americana, reservándose ésta sus energías para desarrollar las fuentes productoras de la industria y arrastrar sus mercancías hasta el litoral.

Hubo, no obstante, quien, aprovechando la gran riqueza que en maderas existe aquí, se dedicó á construir buques veleros, que alcanzaron fama como veloces clippers, y competían ventajosamente con los de otras naciones. Pero lo cierto es que los Estados Unidos no han tenido, ni tienen hoy, una marina mercante que corresponda á su movimiento comercial, pudiendo asegurarse otro tanto respecto á su marina militar, que actualmente tiende á un desarrollo digno de estudio, á juzgar por el brioso ímpetu con que comienza la construcción de su escuadra.

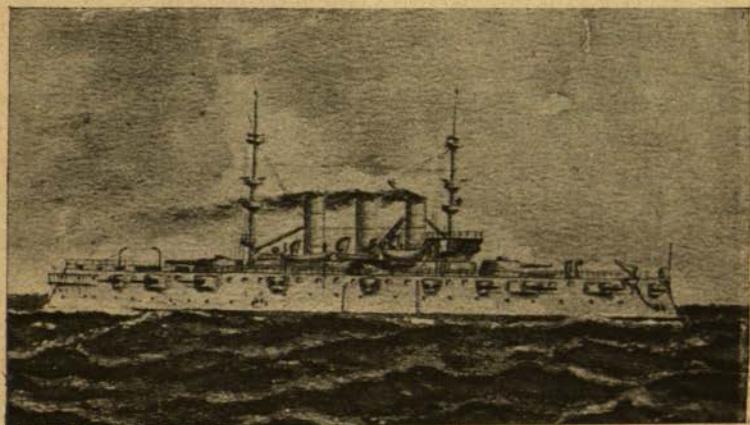
Sin que yo pueda penetrar en los fines que se propone esta nación, como ninguna otra desligada de compromisos políticos y ufana de su insignifi-

cante fuerza armada, observo que en estos últimos años, de modo inesperado, dedica su atención y créditos á adquirir buques de guerra que representen la última expresión del adelanto en la arquitectura naval.

Á juzgar por el arsenal de Brooklyn, establecimiento oficial, la marina militar de esta República aparece con la escasa vida que reflejan los españoles; pero al visitar el astillero particular de los Sres. Cramp, la admiración se despierta en quien, como yo, ignoraba existiese un adelanto tan perfecto en este ramo de la industria.

Varios buques de guerra estaban en construcción, unos en grada y otros terminando su armamento, entre los cuales había dos acorazados y tres cruceros; llamando la atención los dos grandes trasatlánticos, de proporciones colosales, que entonces estaban listos para ser lanzados al agua.

Esto por sí solo significaría muy poco respecto al adelanto é importan-



Nuevo crucero.

cia de la construcción naval en este país, si en él no se fabricasen con toda perfección los infinitos elementos que entran como componentes del buque de guerra moderno.

Yo, que he tenido ocasión de ver detenidamente los grandes astilleros y arsenales de Europa, puedo asegurar que el de los Sres. Cramp, en Filadelfia, realiza los deseos de una nación como ésta, que quiso plantear la

protección á la construcción naval empezando por el fin, ó sea, apropiándose los resultados adquiridos en otros países.

Visto este establecimiento industrial, en el cual fuimos atendidos con la característica despreocupación que presta el *yankee* á cuanto no afecta directamente á su negocio, continuamos sin más guía que el *handbook* correspondiente á esta ciudad, recorriendo y mirando todo aquello que creímos de más importancia y digno de ser conocido por quienes, como nosotros, no disponían del tiempo preciso para visitar la población de más superficie ó extensión que he visto y veré en mi vida.

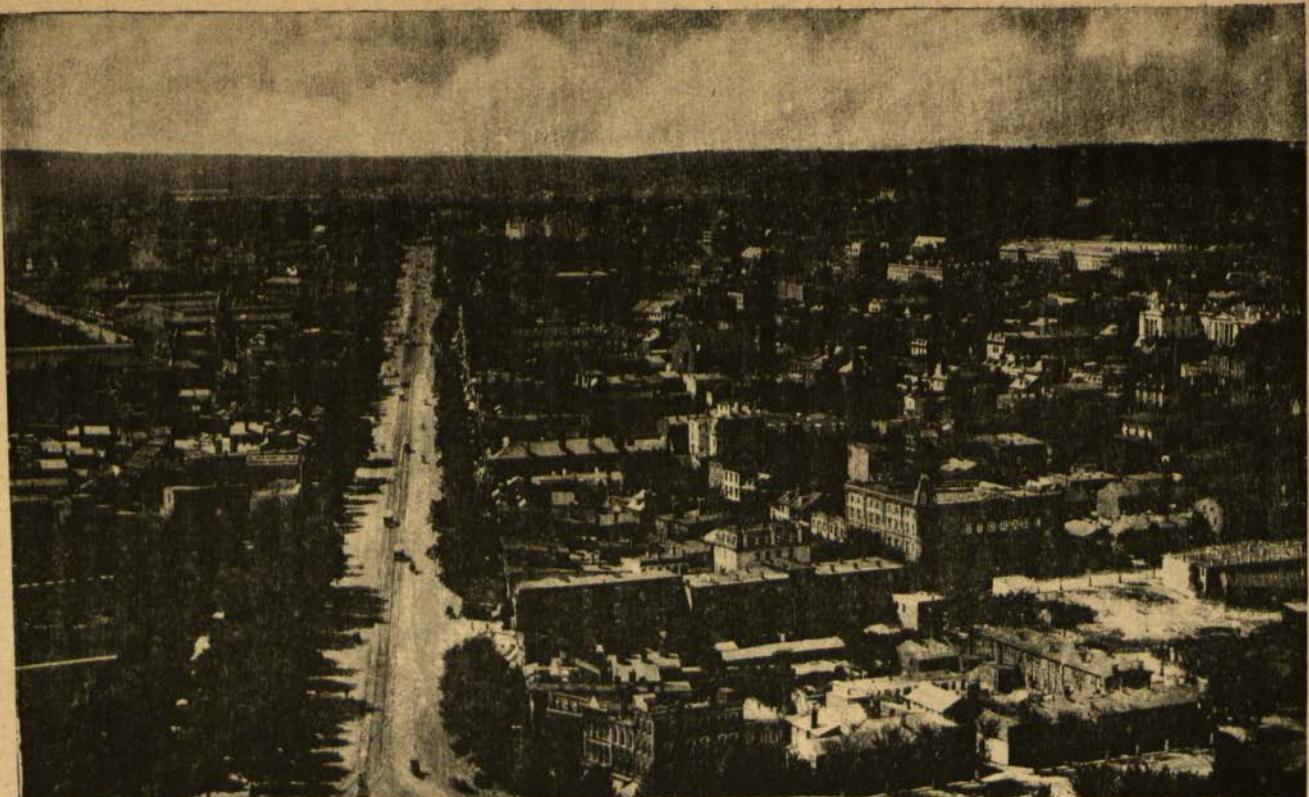
Situada Filadelfia en la península formada por los ríos Delaware y Schuylkill, tiene comunicación directa, por medio del primero, á la inmensa bahía de este nombre, y por canales que atraviesan por New Jersey con New York, realizándose por tales medios el movimiento mercantil de este puerto, representado por 1.000 millones de francos, á pesar de hallarse á 200 kilómetros de la mar.

Si digo que esta ciudad del AMOR FRATERNAL impresiona al forastero por su conjunto urbano, propio de un centro populoso moderno y rico, faltaría á la verdad, puesto que Filadelfia, aparte la Casa Ayuntamiento, ó TOWN HALL, carece de esos edificios que por su tamaño y arquitectura inspiran admiración ó curiosidad; pero, en cambio, la Casa de la Ciudad es perfecta manifestación del espíritu emprendedor y del orgullo de estos habitantes, tanto por sus proporciones colosales, como por su coste, que seguramente excederá de 60 millones de francos, cuando esté terminada y haya subido á lo alto de la cúpula la estatua colossal de Penn, que pude ver en el patio.

De ese modo la capital de Pensylvania premia las virtudes del que tuvo el buen tino y la inspiración de fundar en tan hermoso sitio la que por muchos años fué la primera población del continente americano, y es aún hoy la primera del Estado más floreciente de toda la República.

Después de ver el TOWN HALL y subir á lo más alto de la torre que coronará la gran estatua, para formarme idea aproximada de lo que es una población ocupando nada menos que 320 kilómetros cuadrados, me sentí sin ánimo para recorrer en distintas direcciones tal superficie, máxime cuando desde luego se advierte que el aspecto de la ciudad en general tiene el sello de todo pueblo manufacturero, revelado por los muchos ferrocarriles y muelles que dan vida y movimiento á las diversas fábricas y centros industriales enclavados en el contorno de la ciudad.

Como visita obligatoria á todo *tourista*, visitamos el modestísimo palacio de la Independencia, que este pueblo conserva como recuerdo histó-



WASHINGTON.

rico, por haberse reunido en él los rebeldes que firmaron el acta de Independencia. Dicho edificio y el olmo bajo el cual los indios pactaron con Penn, constituyen los escasos recuerdos históricos que venera este pueblo, sugestionado por la idea del trabajo fabril y comercial.

Si difícil es formarse idea aproximada de una población como la que me ocupa, lo es más apreciar la riqueza de un Estado, á mi juicio el más floreciente de la nación, pues si bien su superficie es reducida, puesto que se calcula en 117.000 kilómetros cuadrados, su población, de cinco y medio millones de habitantes, constituye una densidad de 45 por kilómetro, lo cual da una idea de lo bien distribuidas que se hallan todas las industrias, tanto las agrícolas como las referentes á la explotación de hullas y antracitas, base fundamental para el desarrollo asombroso que alcanzó en poco tiempo la fabricación de hierros y aceros en sus diversas aplicaciones, que, según datos oficiales, se aproxima á cinco millones de toneladas.

Cuanto se refiere á industrias, es de proporciones colosales en la región hermosa denominada Pensylvania; las estaciones de los ferrocarriles, los muelles, cuya longitud seguramente excede de 10 leguas, los hoteles, fábricas, y, en otro orden de ideas, el parque Fairmont, cuya superficie aseguran es de 1.200 hectáreas, y en el cual hay medios para que el millón de habitantes de la ciudad pueda esparcir el ánimo contemplando los diferentes encantos del bosque agreste, ó bien del jardín y parque mejor cultivados.

Varios días son insuficientes para ver con algún detenimiento lo que es Filadelfia; y convencido de tal verdad, omito dar detalles, trasladándome á Washington, capital del distrito Federal y ciudad tan distinta de las que son típicas en los Estados Unidos, como es Edimburgo entre las de la Gran Bretaña.

Si en el camino entre Filadelfia y Washington se detiene uno en Pittsburgh y Baltimore para formar juicio con respecto á la prodigiosa industria de la primera población y del peculiar comercio de la segunda, el efecto que produce la capital federal es sorprendente, si con anterioridad no se tiene noticia de ella.

Llegar á Washington después de sentirse aplastado ante el febril movimiento que presentan las ciudades que yo había recorrido en la América del Norte, produce un alivio grande para el espíritu del viajero.

Nadie más que yo admira el trabajo, puesto que lo considero el verdadero regenerador de la humanidad. Para mí no hay pueblo más simpático que el industrial, aquel cuyos habitantes, ricos ó pobres, viejos ó niños, ocupan las horas del día en trabajar y las de la noche en recuperar fuerzas

para emprender al día siguiente con más vigor y energía las funciones de su honrosa profesión.

Pero confieso que, después de pasar dos ó tres semanas estudiando con detención el curso de los trabajos en New York, Brooklyn, Filadelfia, Pittsburg y Baltimore, quedan el cuerpo y el espíritu saturados del febril movimiento que se nota en todo, exigiendo el descanso, tan sabiamente ordenado por la ley salvadora de la humanidad.

Entrar en Washington, después de esa peregrinación por tanto centro fabril é industrial, constituía para mí el descanso, del domingo, tan preciso para el obrero.

Anocheciendo estaba cuando entramos en uno de los más confortables hoteles de esta capital, cuyo movimiento de viajeros y aspecto general revelaban costumbres distintas á las que se notan en otras poblaciones.

No bien amaneció, habiendo hecho anticipadamente nuestro itinerario auxiliados por la magnífica guía que es hoy indispensable en toda ciudad de alguna importancia, nos dirigimos, en primer lugar, á contemplar por fuera, para hacerlo con toda calma por dentro, hacia el magnífico edificio conocido por el Capitolio.

Aseguro, bajo fe de viajero verídico, que el efecto producido en mi ánimo por la vista del Capitolio fué sorprendente. Sugestionado, sin duda, por la novedad que ofrecía á mis ojos tan hermosa ciudad, esparcida en una gran llanura casi cubierta por frondosos árboles, confieso que, al descubrir desde la avenida Pensylvania el Capitolio, emplazado sobre la pequeña colina que cierra ó termina tan larga y ancha vía, me sentí profundamente interesado.

En Europa y Australia hay grandes edificios y monumentos artísticos, bien situados para que la vista pueda apreciar su tamaño y belleza á distancias convenientes; pero no recuerdo ninguno que reuna tan excepcionales condiciones como el Capitolio de Washington.

Aislado, como exige toda obra monumental, presenta su conjunto grandioso, destacándose sobre el cielo, sin que haya dos puntos de vista iguales entre los infinitos que pueden elegirse para contemplar tan hermosa construcción.

Merece recomendarse como especialísimo el que ofrece la avenida Pensylvania, que permite apreciar las hermosas terrazas del pedestal, provisto de espaciosas y artísticas escaleras que dan acceso al edificio, formado por tres grandes cuerpos de forma rectangular, soportando el de en medio la más grande y elegante cúpula que podía elegir la Libertad, para

velar desde su alta cúspide por un pueblo amante de su independencia y de todo progreso racional.

No puedo asegurar si á la gran longitud que presenta el frente de este monumento, corresponde una cúpula de mayores proporciones que la de 100 metros de altura, formada en parte por el doble orden de elegantes columnas que armonizan perfectamente con el orden arquitectónico que prevalece en su conjunto exterior. Pero afirmo que he pasado horas enteras contemplando tan grandioso y moderno edificio, digno de ser elegido para hacer pasar por él el primer meridiano de nación tan grande como potente.

La profusión de esculturas, algunas de ellas de gran mérito, distribuidas con arte en los jardines y pórticos, aumentan en alto grado la belleza exterior de este monumento, hasta el extremo de predisponer el ánimo para juzgar después de su interior.

Muy hermosos son el patio central cubierto por la gran cúpula, en el cual figuran varios cuadros de iguales proporciones, referentes todos al descubrimiento, conquista y guerras de este modernísimo continente, y de un gusto que pudiéramos llamar indígena; las columnas repartidas en los vastos departamentos, adornadas con plantas y frutos típicos, ó propios de la tierra americana.

Los dos cuerpos extremos se hallan ocupados por el Senado y Congreso, y el central por una grandiosa Biblioteca, que quizás se haya trasladado ya al nuevo local que estaba próximo á ser terminado. Las salas de sesiones de ambos cuerpos legislativos son realmente modestas en su decorado y proporciones, guardando perfecta armonía las demás dependencias de las Cámaras, que nada ofrecen digno de mención.

En cambio, la vista que desde cualquiera de los balcones del Capitolio presenta Washington y sus inmediaciones, es tan sorprendente, que cautiva y hace olvidar las recientes impresiones que haya despertado la contemplación del templo donde se hacen las leyes para regir y gobernar la más grande de las Repúblicas de América.

Yendo del Capitolio por la hermosa avenida que, arrancando de su pie, conduce directamente á la *White House* (Casa Blanca), la transición resulta brusca al comparar edificio con edificio. Muy bien situada la casa oficial del Jefe del Estado, aparece en extremo modesta y pequeña, si se la compara con los palacios que otras naciones consagran á igual fin, y aun con los que en esta misma capital ocupan las oficinas del Tesoro y dependencias de los Ministerios, que en realidad son dos edificios notables, hasta tal punto, que este último, ó sea el de los Ministerios, se considera el mayor del mundo.

Próximo á tan notables monumentos, en la misma pradera, se yergue el famoso obelisco de mármol, dedicado á conmemorar las glorias del célebre Washington, elevando su cúspide á una altura de 169 metros, desde la cual, sirviéndome de un ascensor, pude contemplar, á vista de pájaro, el gran panorama que presenta la capital orlada por las riberas del Potomac y Anacostia.



Capitolio.

Son varios los museos en donde esta nación, joven y rica, reunió toda clase de objetos que patentizasen el amor hacia las distintas manifestaciones del sentimiento, mereciendo especial mención las colecciones *Smithsonian Institución*, cuya fundación y resultados prácticos son dignos de admirar y conocidos en todo el mundo civilizado.

El observatorio astronómico, que presta á la navegación, y casi pudié-

ramos decir á la humanidad, servicios tan importantes; el pequeño arsenial, dedicado exclusivamente á determinados trabajos de armamentos; el cementerio de Arlington y la casa de campo en donde vivió y murió Washington, fueron objetos de nuestras visitas.

Yo debía estar precisamente á bordo en día determinado para recibir y agasajar á varias de las personas que habían tenido la bondad de atendernos en medio de la soledad que constituye para el extranjero una población grande, cuando en ella no se conoce á nadie y se carece del elemento indispensable que abre las puertas de la distracción.

Diez meses contaba de atrasos en el percibo de sus haberes la dotación de la *Nutilus*, y aun cuando yo había procurado retener y distribuir con todo tino los créditos cobrados en Australia, las obligadas economías habían llegado á su límite, y todos, sin excepción, ansiábamos recibir, como felizmente recibimos en New York, parte de los sueldos atrasados, que cada uno empleó después con perfecta libertad de acción.

Por de pronto, los Oficiales y Guardias Marinas pidieron y obtuvieron permiso para ir al Niágara, formando dos agrupaciones de número suficiente para estimular el interés de las distintas Compañías de ferrocarril, que en constante competencia ofrecen una rebaja grande para la realización de un viaje que implica considerable distancia entre ida y vuelta.

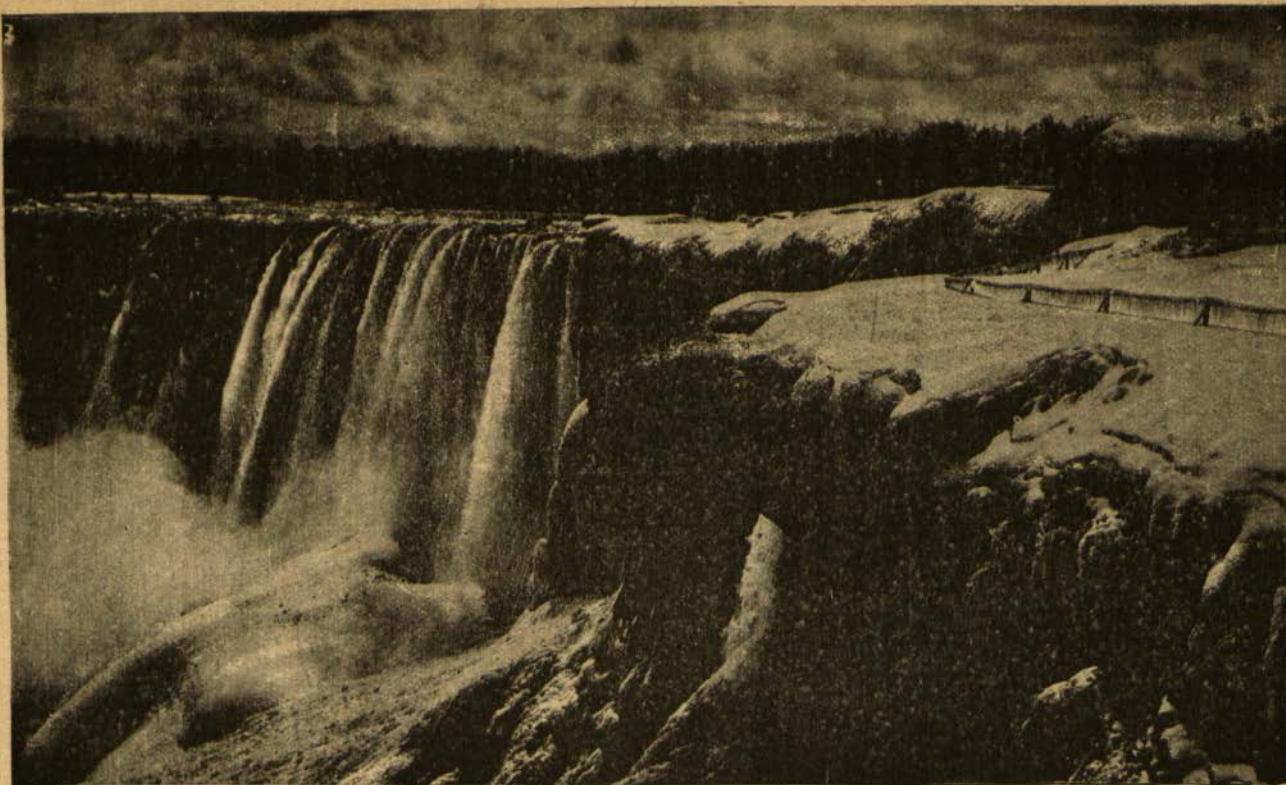
Los que fueron conmigo sólo participaron durante la noche de las comodidades que ofrecen los trenes para dormir tranquilamente, á pesar de correr con velocidad nunca vista en nuestros correos y expresos.

Buffalo fué el primer pueblo que pudimos contemplar con la luz del día, y apreciar, durante el poco tiempo de permanencia en él, su importancia industrial y su magnífica situación como centro comercial á orillas del lago Erie, punto forzoso para comunicar con el Ontario.

Pero la preocupación de cuantos hacen este viaje por ver las Cataratas, no permite fijar ideas respecto á lo que pueda anteponerse á la consecución del primordial objeto. Desde que salimos de New York, hasta que regresamos, sólo el Niágara y sus cascadas constituyeron la idea predominante en nuestro pensamiento, hasta el extremo de pasar dos días pre-ocupados por semejante espectáculo.

Pocos serán los viajeros que, al llegar á la América del Norte, no acarri- cien el proyecto de ver las famosas Cataratas del Niágara, y por consiguiente, que dejen de formar juicio más ó menos exagerado respecto de ellas, lo cual, dicho sea con franqueza, creo que perjudique á muchos como me perjudicó á mí, ocasionándome una decepción completa.

Algo había leído sobre el espectáculo grandioso que ofrece la vista



CATARATAS DEL NIÁGARA.

del Niágara, y hasta había tenido la proporción de escuchar una conferencia dada sobre este tema por uno de los más ilustrados jefes de nuestra marina, todo lo cual me hizo formar por anticipado un juicio bastante distinto del que me merece hoy.

En la orilla americana del río Niágara existe, desde hace algunos años, una pequeña población que, en realidad, vive á expensas de los muchos viajeros que visitan estos sitios. En su mejor hotel nos hospedamos, disponiendo el almuerzo mientras ajustábamos los coches que nos sirvieron después para la peregrinación que hicimos á un lado y otro del río.

Sin perder tiempo, tan pronto como dimos al estómago lo que mejor nos pareció, subimos en los respectivos carruajes, provistos previamente de los guías que habían de ayudarnos.

Quiso el cochero, director de excursión, llevarnos desde luego á las islas Cabra y Tres Hermanas, para que desde allí recibiésemos la primera impresión, viendo en frente la Catarata del Canadá y bajo nuestros pies el declive ó rápidos de la vertiente que el agua forma yendo á precipitarse para formar la cascada americana.

El día era lluvioso y, por lo tanto, los efectos de luz poco favorables para juzgar del grandioso espectáculo. Quise abstraerme por completo concentrando todas mis facultades hacia lo que en aquellos momentos veía y escuchaba, y no obstante tal esfuerzo, sentíame dispuesto á protestar llamándome á engaño.

Veía una cantidad inmensa de agua que, con ruido atronador, caía desde el borde de una gran presa al cauce de un río, sin que apareciese como escenario del despeñado torrente algo de lo mucho que yo me había imaginado.

Las orillas del río son hermosos parques llenos de árboles y edificios, entre los cuales se verifica el paso de las aguas sobrantes del lago Erie por medio de un desnivel primero, después por una gran cascada, para formar luego los tremundos rápidos y entrar con pausada velocidad en el Ontario.

Una parte de la gran cantidad de agua que forma estas Cataratas, si cayese saltando en la falda de un monte, seguramente constituiría cuadro más hermoso é imponente que el famoso Niágara visto desde la isla Goat.

Creyendo hallar en otro punto la palpitante impresión que yo buscaba, fuimos hasta el puente colgante, desde el cual se ve en toda su extensión gran parte de la inmensa cortina que forman las Cataratas, resultando admirable el golpe de vista que ofrece el desplome de tanta agua, representada por una milla de longitud y 160 pies de altura.

Son, á mi juicio, este puente, y uno de los puntos elegidos en el parque del Canadá, los dos sitios más convenientes para apreciar la grandeza del salto de agua, si bien desde el primero la perspectiva desfigura las Cataratas, presentándolas á la vista como una gran faja de agua que cae de poca altura, mientras que desde el parque Victoria el movimiento y ruido afecta más nuestros sentidos, y la contemplación se transforma fácilmente en profunda admiración y aturdimiento.

Indudablemente nada conduce nuestro ánimo al estado de éxtasis como el agua que corre y se despeña, ya sea en grandes ó pequeñas proporciones. Las orillas de un río y las de la mar, si en ellas sentimos y vemos al agua correr y moverse, son lugares predilectos para pasar horas y horas con la imaginación y el entendimiento esclavos de una voluntad irresistible.

Tres excursiones más faltan para cumplir el itinerario señalado á todo *tourista* admirador del Niágara y sus cascadas. Era indispensable descender al fondo del valle que forma el río, aproximarse á uno de los extremos de la gran cortina de agua y entrar en la famosa Cueva de los Vientos, para hallarse entre el talud y toda esa inmensidad de agua, que, cayendo á los pies del visitante, le deja perplejo, luchando entre el instinto de conservación, que le aconseja huir de aquel infierno acuoso, y el amor propio y afán de admirar las bellezas que ofrece aquella lucha entre el agua, la tierra y el cielo.

Creo que hay pocas ó ninguna persona cuyo temperamento le permita observar con ánimo tranquilo los efectos de luz y ruido que allí se sienten, en la primera visita. Creo más; creo de absoluta necesidad la costumbre de pasar muchas horas en estos lugares, para que la vista, el oido, y, sobre todo, los nervios, dejen apreciar debidamente el grandioso cuadro que ofrece esta masa de agua, calculada en 15 millones de pies cúbicos, que en un minuto cae en tan reducido espacio, formando como consecuencia de su choque esa especie de niebla, nubes ó vapor que tanto contribuye á variar y engrandecer el aspecto de este cuadro admirable.

Los *yankees*, comprendiendo el mérito y riqueza de las Cataratas, han sabido facilitar todos los medios que pueda apetecer el viajero amante de emociones, para que, mediante determinados chelines, observe y aprecie las distintas bellezas que presenta el paso de las aguas del lago Erie al Ontario, por medio del río Niágara.

Llamó grandemente mi atención ver al pie mismo de la cascada, donde las aguas saltan pulverizadas, formando á veces un obstáculo que impide ver parte de la gran cortina líquida, un pequeño vapor que sorteaba allí escollos y corrientes, proporcionando á los *touristas* el raro capricho de



OFICIALES Y GUARDIAS MARINAS EN EL NIÁGARA.

navegar sobre un hervidero de agua, y de acercarse al yunque sobre el cual se calcula que semanalmente descarga una milla cúbica de agua.

Quien haya navegado y sepa los recursos de todo buque para vencer corrientes y escollos conocidos, comprendo que confie su vida en manos de los que dirigen el vaporecito que da vueltas en las aguas del Niágara; pero sin esa garantía dada por propia convicción, no me explico cómo hay quien se somete á un mal rato navegando sobre un torbellino, para respirar una atmósfera acuosa, que impide ver los objetos más próximos, y oír á la vez un ruido más espantoso que el de todos los combates navales.

Ni los trajes impermeables que allí se proporcionan á los visitantes sirven para evitar la humedad, que hace tan molesta esta expedición, como la de la Cueva de los Vientos. Resulta de muchísimo mejor efecto el cuadro que presenta la parte del río Niágara, donde aumenta mucho de fondo y de velocidad, produciendo unos remolinos tan espantosos como los del Océano agitado por terrible huracán, y que puede contemplarse desde tierra firme con comodidad perfecta.

Para formarse exacta idea de las célebres Cataratas del Niágara, conviene conocer los datos siguientes: Primero. Que el lago Erie comunica con el Ontario por medio del río Niágara, cuya longitud es de 36 millas. Segundo. Que la diferencia de nivel de lago á lago es de 336 pies, repartida así: desde el lago Erie al talud de la catarata (en una longitud de 22 millas), 70 pies; la cascada ó caída vertical del agua, 160, y desde el pie de la catarata hasta el lago Ontario (longitud 14 millas), 100 pies; dicho lo cual, fácilmente se comprende que el Niágara en su curso tenga distintas velocidades, estimándose en 4 millas la de la corriente en la generalidad de sus puntos, menos en los rápidos, que se calcula alcanza á 40 millas, siendo la profundidad de 250 pies y de 400 en el remanso llamado Whirlpool (vórtice ó remolino).

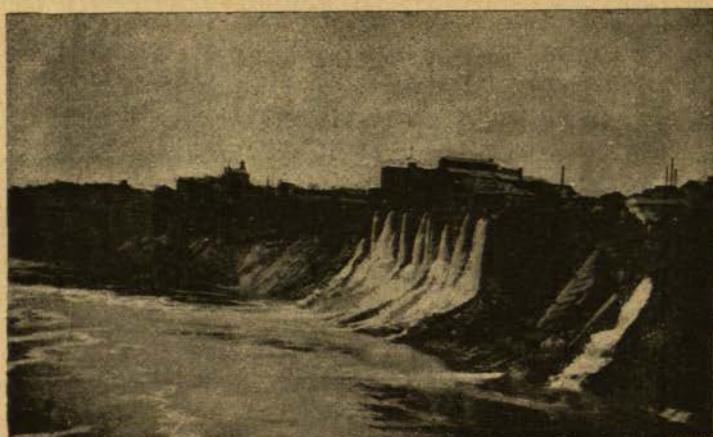
ImpONENTE resulta la vista en la parte del río donde el agua, estrechada de un modo inusitado, se arremolina y encrespa de modo tal, que hace difícilísimo atravesar su superficie, ni aun provisto de los mejores salvavidas.

Aquí, en la orilla de esta parte tan interesante del río, cuyo acceso se hace por medio de un ascensor hidráulico, es donde se halla el gabinete fotográfico que proporciona ocasión á la generalidad de los viajeros para obtener su retrato destacado ó proyectado sobre los puntos más imponentes de las Cataratas.

No bien satisfecho este capricho, el mismo aparato elevador conduce al *tourista* nada menos que á los bazares, donde amables jóvenes se encargan

de encarecer la conveniencia que presenta la adquisición de una serie de objetos que han de servir para patentizar después su visita al Niágara y sus inmediaciones.

Quien no intente estudiar y filosofar acerca del espectáculo sorprendente que ofrece este río, habiendo visto lo que dejó bosquejado, debe dirigirse al hotel para dar alimento al cuerpo y buscar así compensación al cansancio que sufre el espíritu, después de haber contemplado durante ocho horas el juego de aguas que, sin intervención alguna del hombre, ofrece el famoso Niágara, lazo de unión entre dos grandes lagos de diferente altura; dejando á los ingenieros industriales el trabajo de estudiar la utilización ó aprovechamiento de la gran fuerza que representa esta canti-



Sobrante de aguas.

dad de agua, tan bien dispuesta por la Naturaleza para poder efectuar un poder calculado en seis millones de caballos; fuerza que, de ser generada por máquinas de vapor, exigiría un consumo diario de 220.000 toneladas de carbón.

Algunos molinos y fábricas utilizan actualmente unos seis mil caballos, tomados de los rápidos, siendo probable que muy pronto se realice el medio de transmitir el total de esta gran fuerza, hoy perdida, á la consecución de fines prácticos para el mayor desarrollo de algunas industrias.

El viajero puede continuar el mismo día yendo hacia el Canadá, ó bien

bordeando los lagos, seguir hasta Chicago, si es que los deberes no le obligan á volver por el mismo camino al punto de partida, que, siendo New York, le proporcionará ocasión para ver en la mañana siguiente los muchos pueblos que el comercio creó á orillas del Hudson.

Una vez en New York, después de haber recorrido algunos kilómetros aprovechando la profusión de líneas férreas que en este Estado existen, esparciendo la vida á través del continente, justó es que emita su opinión respecto á ramo tan importante como es el sistema de comunicaciones.

Parecerá seguramente extraño que una nación que posee nada menos que 270.000 kilómetros de caminos de hierro, carezca de carreteras que enlacen con ellos los pueblos diseminados en medio de estas llanuras inmensas, y que tamaña falta sea origen de la despoblación y pobreza que se nota en algunos sitios. Falta es ésta que se explica tomando en cuenta los pocos años que han transcurrido desde la gran colonización hasta hoy, y la libertad que existió siempre en esta República para la creación y explotación de las vías férreas, sin sujeción á un sistema bien entendido, y sí sólo predominando el afán de buscar competencia donde había negocio.

Admira saber que estos ferrocarriles transportan al año 60 millones de toneladas y 500 millones de pasajeros, dando un beneficio estipulado en más de 400 millones de pesos; ganancia muy lógica si se tiene en cuenta que, por término medio, la construcción de cada kilómetro sólo costó 200.000 francos.

Si á estos datos agregamos los correspondientes al movimiento marítimo exterior efectuado por 67.000 buques que entran y salen en los puertos durante un año, transportando 36 millones de toneladas, saltará á la vista el carácter comercial tan típico de la nación, cuyo movimiento de tráfico interior está representado por 200.000 millones de francos, ó sea veinte veces más que el valor de lo importado y exportado, que no alcanza más que á 10.000 millones; resultando como consecuencia lógica un lugar nada preferente para el país al compararlo con otros desde el punto de vista del valor de su comercio por cada habitante.

Mientras Australia, por ejemplo, figura con 1.000 francos por habitante, Bélgica por 800 é Inglaterra por 500, los Estados Unidos de América sólo alcanzan por su comercio exterior, relacionado con su población, á 150 francos por habitante, evidenciando este dato las especialísimas condiciones de una nación grande y rica que se basta á sí sola para producir y gastar cuanto exigen las necesidades de un pueblo próspero y feliz.

Raya verdaderamente en lo fabuloso el incremento que la industria y comercio alcanzaron aquí durante el actual siglo, porque si bien la población aumentó en la relación de 1 á 16, el valor del comercio se hizo 80 veces mayor, á pesar de las dificultades creadas por el sistema proteccionista, planteado por la joven República, defensora, en los primeros años de vida, de la libertad comercial.

Cuando se ve de cerca el desarrollo industrial de esta nación, apreciando el continuo movimiento que existe en ríos, lagos, canales y ferrocarriles, compréndese fácilmente la realidad expresada por los datos estadísticos, sin extrañar que alcance á siete y medio millones de caballos la fuerza colectiva de las máquinas de vapor empleadas en la industria, fuerza superior á la que representan las de Inglaterra, y doble de la que corresponde á Francia. Sabido lo cual, es lógico admitir que representen 4.600 millones de pesos los capitales empleados en industria manufacturera, y 8.600 millones el valor de los productos de las 350.000 fábricas, que emplean tres y medio millones de obreros.

Yo no sabía que esta nación era superior á Inglaterra en la fabricación de hierros y aceros, y menos podía pensar que produjese al año más de nueve millones de toneladas de dicho metal, si bien no me eran desconocidos los progresos que había alcanzado en otros artículos industriales, cuyos valores se aprecian por miles de millones de francos.

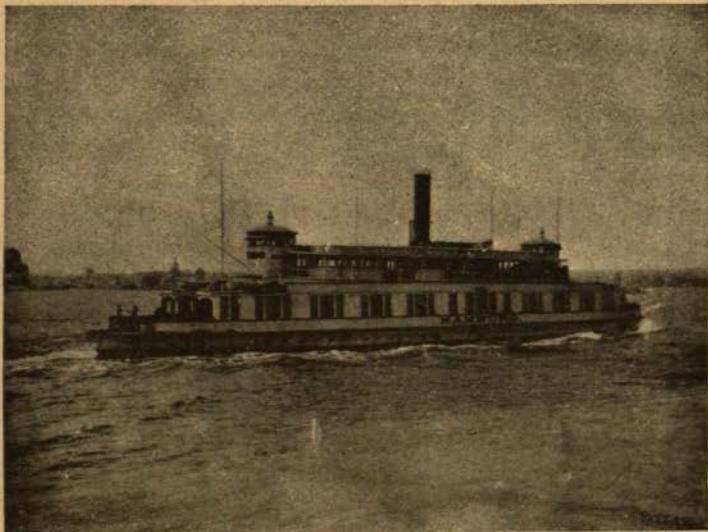
Sabía, sí, que en los ocho millones de kilómetros cuadrados que aproximadamente representa la superficie de los Estados Unidos, se producía maíz, trigo y avena á razón de 700.000, 200.000 y 300.000 hectolitros por año, y que en proporciones menores se cosechaba arroz, vino, tabaco y frutas, mereciendo un lugar preferente el cultivo del algodón, que llega en algunos años á dos millones de toneladas; y, asimismo, tenía idea de que el ganado lanar y de cerda era abundantísimo, como lo demuestran la lana y carnes que se explotan por valor de muchos millones, no siendo de menor consideración la riqueza representada por la pesca, especialmente la de mariscos, cuyo valor excede de 30 millones de pesos.

A parte los varios artículos que constituyen la riqueza del subsuelo, bueno es hacer presente que, en metales ricos, como son el oro y la plata, los Estados Unidos representan aún hoy la nación que más produce en el mundo, sin que por eso sea menos importante el valor del mercurio, plomo y cobre, cuya explotación varía bastante en determinados períodos de tiempo.

Todos estos elementos de riqueza son, en gran parte, debidos á la Providencia, que derramó sus dones sobre América; pero bueno es saber

que sin la actividad febril de un pueblo amante del progreso y del trabajo, la mayor parte de los tesoros hoy en explotación no existirían; como lo prueba la obra titánica llevada á cabo por el Estado de New York, representada por el canal Erie, que une el lago de este nombre con el río Hudson.

Esta obra costó más de 225 millones de francos, y representa actualmente un movimiento anual de cinco á seis millones de toneladas, en beneficio del gran puerto que abandonó la *Nautilus* el 26 de Mayo, después de haber pasado en él tres semanas, casi inadvertida, en medio del prodigioso movimiento que le es característico.



Ferry-boat.



## CAPÍTULO XXIX.

Algunas reflexiones.—Las colisiones en la mar.—Días de niebla.—Los vapores y los buques de vela.—Rumbo á Inglaterra.—En Plymouth.—Escapatoria á Londres.—Salida de Plymouth.—Cherburg y Brest.—Las autoridades francesas.—Salida de Brest.



UY conveniente es el puerto de New York, como punto de escala en el itinerario señalado al buque Escuela de Guardias Marinas. Permaneciendo en él tres ó cuatro semanas, estos jóvenes adquieran hábitos para vivir después en las ciudades de gran movimiento, que en un principio asustan, por las distancias y el barullo que es consiguiente á una gran masa de gente trabajadora poseída de febril afán.

Además tienen ocasión de practicar las lecciones de inglés aprendidas en la Escuela, y de admirar las hermosas obras llevadas á cabo por una nación grande é industriosa, que cuenta hoy con el puerto más concurrido del mundo.

Quien conozca New York, no siente admiración ni asombro al visitar después ningún otro puerto ó ciudad, lo cual constituye una ventaja para el transcurso de una carrera que exige frecuentar parte de los muchos pueblos esparcidos á orillas de la mar.

Estas reflexiones hacía yo cuando la *Nautilus*, remolcada, salía del río Hudson, á la vez que cinco ó seis de los grandes trasatlánticos, correspondientes á otras tantas líneas, dejaban el puerto para emprender, como bue-

nos galgos del Océano, el camino que había de conducirlos á distintos puntos de Europa.

Indudablemente, para juzgar de los progresos de la navegación, no puede hallarse ocasión más favorable que la que ofrece New York al recorrer sus muelles, ó bien *Coney island*, en día apacible y correspondiente á la salida de varios vapores trasatlánticos.

Como en ninguna otra manifestación de la vida, el medio de transporte por mar da ocasión para que distintas naciones, en lugar y día determinado, expongan sus grandes vapores, rivalizando en tamaño, comodidades, velocidad y garantía, ó seguridad contra un naufragio.

Alemania, Italia, América, Francia é Inglaterra, sostienen distintas sociedades navieras, cuyo principal objeto es proporcionar toda clase de facilidades para el transporte de pasajeros y mercancías á través del tempestuoso mar que separa el Norte de Europa del de América.

Viendo esos buques, que representan un peso de diez ó doce mil toneladas, movidos con una velocidad de 18 ó 20 millas por hora, aterra la idea de un choque al navegar, como navegan á veces, días y días envueltos en la espesa niebla, tan frecuente en determinados puntos de este Océano. Ante tal cálculo no se explica que haya quien, por mero capricho de viajar, se exponga á arrostrar los terribles peligros que son consiguientes á una colisión.

Varios vapores pasaron por nuestro costado mientras vencíamos la distancia entre el puerto propiamente dicho y Sandy-Hook, donde quedamos á merced del poco viento que reinaba, ciñendo para separarnos de estos lugares tan á propósito para que un pobre y mísero velero sea pasado por ojo, en cuanto la niebla favorezca con su denso velo la consecución de estos siniestros.

Eran los últimos días de Mayo cuando tuvimos que cruzar el paraje señalado en los planos como lugar predilecto de las neblinas y de las colisiones; y si bien existen medios para evitar en parte estos dos enemigos terribles, yéndose más abajo del camino señalado para los vapores, el pícaro viento se empeñó en echarnos hacia la senda peligrosa, obligándonos á veces á voltejear y presentar nuestro débil costado á la feroz acometida de los grandes arietes que pasaban junto á nosotros con perfecto desprecio de las mortecinas luces propias al buque de vela, y del débil quejido lanzado por la trompeta ó bocina usada en estos casos.

¡Qué días tan amargos! ¡Qué inacción tan completa para el que manda un buque de vela tripulado por mucha gente, cuando las circunstancias de viento le obligan á navegar en la derrota señalada para esos vapores que no moderan su andar en casos de niebla cerrada!

Las leyes ó reglamentos internacionales, aceptados por todas las naciones, sólo permiten al buque de vela, en caso de cerrazón completa, hacer sonar cada dos minutos la trompeta de niebla, cuyo sonido alcanza sólo en determinados casos á muy poca distancia, mucho menor de la que recorre cualquiera de esos galgos en el mismo tiempo; las luces reglamentarias para el que no navega impulsado por el vapor, son dos faroles colocados en uno y otro costado, de color verde el de estribor y rojo el de babor, luces que, aun en noches claras, sólo se ven á corta distancia, dando semejante alumbrado una desventaja grande con relación á los vapores que usan, además de estas luces, un pequeño faro en lo alto del palo trinquete, con un alcance muy superior á las del costado.

Además, el silbato ó sirena usado por éstos se deja oír á respetable distancia, si bien reflejado á veces el sonido de modo tal, que el infeliz buque de vela no sabe á ciencia cierta por dónde marcha el terrible enemigo que anuncia su paso destructor.

Cuando se pasan días enteros esperando un choque terrible después de recordar todas las reglas establecidas á fin de evitar colisiones, se viene á la memoria aquel dicho tan castellano y castizo «Una cosa es predicar y otra dar trigo». Porque al estudiar en tranquilo puerto las humanitarias leyes que tienen por principal objeto evitar las colisiones en la mar, queda el ánimo casi tranquilo y satisfecho de que el peligro desaparece, cumpliendo cuantos mandan buque con lo preceptuado para casos de navegar en medio de la obscuridad; pero después, cuando se ve prácticamente que los intereses del comercio se sobreponen á todo fin humanitario, estableciendo el tirano principio de atropellar al débil, y le toca á uno ser de los atropellados, es ocasión para acariciar toda idea disolvente que destruya la soberbia de los poderosos.

Los grandes trasatlánticos se preparan contra todo evento causado por las colisiones con otros buques, por medio de sus compartimientos estancos ó secciones perfectamente independientes que limitan la avería, evitando que el agua pase al resto del buque; y con un hombre dedicado á hacer sonar la sirena para anunciar su paso, marchan con velocidad prodigiosa, haciendo caso omiso de que pueden partir en dos á la embarcación que se atraviesa en su camino.

Si en la mar no anduviesen más que buques de vela, las colisiones serían insignificantes por su número y consecuencia, debido á la escasa velocidad de éstos, al mayor bulto que presentan por su aparejo, y sobre todo á la forma de sus proas, que en vez de ser cortantes como las de los vapores, llevan en los botalones y tajamar una especie de impedimento, que

no les deja herir en la parte viva del buque embestido, sino en circunstancias muy especiales.

Dos colisiones recuerdo haber presenciado, y de las dos salvamos sin mayor detrimiento barco y tripulantes, gracias á la forma de proa ó tajamar de los que actuaron de arietes; pero desgraciadamente las exigencias de ciertos puertos ó docks imponen las proas en forma de cuchilla vertical, que hacen de cada vapor una especie de guillotina, la cual amenaza partir en dos al que cogen por delante.

Los diez primeros días de esta travesía, sólo en algunas horas teníamos horizonte para poder observar los astros que nos facilitasen la situación del buque, y para hacernos cargo de quiénes eran los compañeros que navegaban á nuestra vista. Vientos flojos y con tendencias á la proa no nos permitieron montar el faro flotante fondeado en el bajo Davis, obligándonos á tirar de la vuelta del Sur, lo cual, si bien nos hizo perder mucho camino, nos separaba por de pronto del punto donde se cruzan las derrotas de los muchos vapores que van y vienen entre Europa y el puerto que dejábamos por la popa.

El viaje para nosotros se presentaba pesado, monótono y sin ocasiones para que los Guardias Marinas embarcados en Puerto Rico practicasen cálculos astronómicos, por carencia casi absoluta de horizonte y de astros visibles.

Antes de nuestra salida de New York, cumpliendo con lo recomendado para todos los buques, y más para los que navegan como Escuelas, envié á la oficina meteorológica el resumen de la navegación que habíamos verificado en el Atlántico, motivando esto diferentes visitas por nuestra parte, á fin de conocer el magnífico servicio que en la América del Norte se ha dado á ramo tan interesante para la marina. El jefe encargado de la oficina en New York nos hizo el valioso regalo de la última colección anual de cartas, útiles en grado extremo para la navegación que estábamos verificando.

En estos planos, publicados mensualmente bajo el título de Pilot-Charts, no sólo están señalados los vientos y corrientes probables para cada región, sino también el límite de las nieblas y hielos, el curso seguido por los recientes huracanes y el lugar donde se vieron por última vez los buques que por naufragio ó abandono quedan flotando entre aguas y constituyen un grave peligro.

Provistos de las cartas correspondientes al entonces corriente mes de Mayo, íbamos nosotros procurando huir de la zona señalada en ellas para camino de los trasatlánticos, aun cuando el viento se empeñaba en llevar-

nos á la senda prohibida para no dejarnos tranquilos en cuanto nos envolviese esa niebla ó lluvia menuda que es peculiar, en determinados meses, en las proximidades de las borrascosas costas y bancos donde se pesca con abundancia el bacalao.

No creía yo, á juzgar por la temperatura del aire y del mar, que hubiésemos estado tan próximos á los bancos de hielo, como en realidad estuvimos sin saberlo, hasta que nos lo hizo conocer el choque espantoso sufrido á muy poca distancia de nosotros por uno de los vapores pertenecientes á la compañía del *Anchor Line*, al embestir con una banca flotante.

El riesgo de irse á pique fué inminente, llegando al extremo de arriar los botes y embarcar una gran parte del pasaje; pero gracias al mamparo de colisión, ó sea esa especie de tabique transversal dispuesto en todo buque de hierro para no permitir que pase á la bodega el agua que inunda la proa, si ésta se destroza en un choque, pudo en este caso, reforzado con puntales y sacos de harina, que formaron una especie de cemento, dar lugar á otras reparaciones, que el buen estado del mar permitió llevar á cabo, contribuyendo todo al salvamento de este hermoso vapor, que, mediante una travesía larguísima, por no poder andar más que á reducidísima velocidad, llegó á Glasgow días después que nosotros á Plymouth.

En la singladura ó jornada comprendida entre las fechas del 4 y 5 de Junio, que así se cuenta en la mar, por ser de gran interés entre marinos la apreciación exacta de fechas, y para evitar de ese modo el error grave que resultaría al medir intervalos de tiempo; en ese dia astronómico, comprendido entre las doce del día correspondiente al día 4 y la misma hora del día 5 según la cuenta civil, navegó la *Nautilus* lo suficiente para hallarse en el meridiano oriental del gran banco de Terranova, y en disposición, por consiguiente, de hacer rumbo directo hacia las costas de la vieja Inglaterra, libre de los peligros que ofrece la navegación á la vela, por la senda señalada como exclusiva para los grandes trasatlánticos.

Desde este día, puede decirse que entramos de lleno en aguas de constante temperatura, después de haber pasado una semana larga sufriendo las alternativas consiguientes á los cambios bruscos que indicaba el termómetro al ponerlo en contacto con aguas propias de las corrientes del Golfo, ó bien á las de la Polar, en cuyos cauces navegamos indistintamente obligados por los vientos al Sur, que se propusieron darnos un mal viaje, arrimándonos más de lo que queríamos al camino trillado y á las aguas frías, portadoras y conservadoras de las grandes masas de hielo que vienen á liejarse al entrar en la corriente procedente de las inmediaciones ecuatoriales.

En aquellas horas, tranquilas, que la neblina y esa lluvia menuda, llamada por los marineros *garua*, nos dejan respirar á satisfacción, se ocupan los Guardias Marinas en hacer acopio de observaciones de astros, y los recién embarcados en practicar sobre el palo mesana toda clase de ejercicios marineros, mientras el resto de la dotación, animada y contenta, charla y juega para desquitarse del silencio que todo el mundo guarda á bordo, mientras se navega envueltos en la densa niebla.

Cuando la vista resulta ineficaz, el oído tiene que aguzarse, y cuantos vigilan sobre cubierta se ven obligados á escuchar más que mirar, á fin de prever con tiempo la aproximación del buque que avisa su paso, por medio de uno, dos ó tres toques de trompa, silbato ó sirena.

Más triste resulta el cuadro que presenta la cubierta de un barco cuando la tupida niebla no permite ver á dos pasos de distancia, que en el caso de luchar con las violencias de un temporal, porque la niebla impone la inmovilidad y el silencio, mientras que el viento duro, agitando la mar, exige el empleo de las mayores energías por parte del buque y sus tripulantes.

Puedo asegurar que esta travesía fué la que menos rendimiento produjo como instrucción para todos los jóvenes que iban á bordo. Cuando el sol se mostraba radiante á cierta altura del horizonte, éste no dejaba ver la línea que le define como intersección entre el cielo y la mar, sucediendo algo análogo con las estrellas, lo cual proporcionaba falta de trabajo para profesores y discípulos.

Yo, por mi parte, confieso que no leía ni escribía con provecho en todas las horas que reinaba á bordo el silencio grande impuesto por la niebla, silencio interrumpido periódicamente por la especie de quejido que desde el castillo exhala la bocina ó trompa, pidiendo commiseración á esos grandes soberanos del Océano que lo cruzan y recorren en todas direcciones, sin detener su marcha ni aun para mirar quién es el atropellado.

A un buque como la *Nautilus*, en tiempo cerrado de niebla, puede partirla en dos cualesquiera de esos grandes trasatlánticos, sin que los pasajeros que lleve á bordo adviertan el choque, y sin que la dotación del embestido tenga tiempo más que para decir ¡Jesús! Ante tales consideraciones, justo es disculpar el desasosiego interior de quien, conociendo el peligro, se ve impotente para conjurarlo.

Mientras no se oye nada más que los ruidos producidos por el mismo buque al andar, la tranquilidad es relativa; pero no bien se hacen perceptibles el tambor, campana, pito, trompa ó sirena de otros buques, todos los oídos son pocos para calcular la procedencia del sonido efecto de la anormal

propagación de éste en una atmósfera cargada de niebla ó lluvia menuda.

Para que no fuesen todo contrariedades en esta travesía, quiso Dios que el día en que nos aproximábamos á recalcar sobre las islas Sorlingas, de repente, y contra todo lo que era de suponer, un cambio de viento barriese por completo la neblina, dejando cielo y horizonte completamente despejados, dentro de los cuales veíamos una porción de los infinitos buques que frecuentan las costas del Norte de Europa.

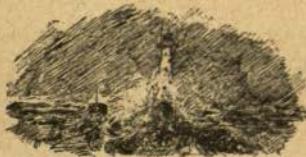
Lo veíamos y no creíamos en tanta felicidad como la representada por un tiempo claro y viento favorable para meterse por el embudo que forman las costas de Inglaterra y Francia, cuya parte angosta es el famoso paso de Calais.

La alegría de todos era completa; manifestando, quién más, quién menos, deseos vehementes por ser el primero en descubrir tierra perteneciente á Europa, después de veintidós días de travesía y diez y ocho meses de viaje, empleados en navegar por el resto del mundo.

El viento no soplabo con arreglo á nuestros deseos, manteniéndose favorable, pero sin gran fuerza, permitiéndonos, no obstante nuestro mediano andar, descubrir poco antes de anochecer la extremidad Sur de Inglaterra, llamada Lands End, y ya entrada la noche el magnífico doble faro eléctrico de Punta Lizar, en cuyo meridiano estuvimos á las nueve, hora en que arrumbamos para buscar la luz denominada de Eddystone, situada sobre un peñasco tan reducido de superficie, que escasamente permitió cimentar la atrevida torre que, lejos de la costa, se ve con frecuencia asaltada por las tremendas borrascas, contra las cuales ampara á los navegantes en noches oscuras, señalándoles el amplio y seguro puerto de Plymouth.

Cuando amaneció estábamos próximos á este notable faro, cuya vista tomaban llenos de interés los Guardias Marinas y Oficiales para sus Diarios y Memorias, y poco después entraba á bordo el práctico, que nos indicó el sitio designado para fondear los buques de guerra, donde dejamos caer el ancla, previas las maniobras exigidas á una Escuela extranjera, cuando se halla á la vista de una escuadra como la que entonces estaba en Plymouth.

El 18 de Junio de 1894, á las ocho de la mañana, saludaba la *Nautilus* á la triste y soberbia Albión, representada allí por el pabellón izado sobre



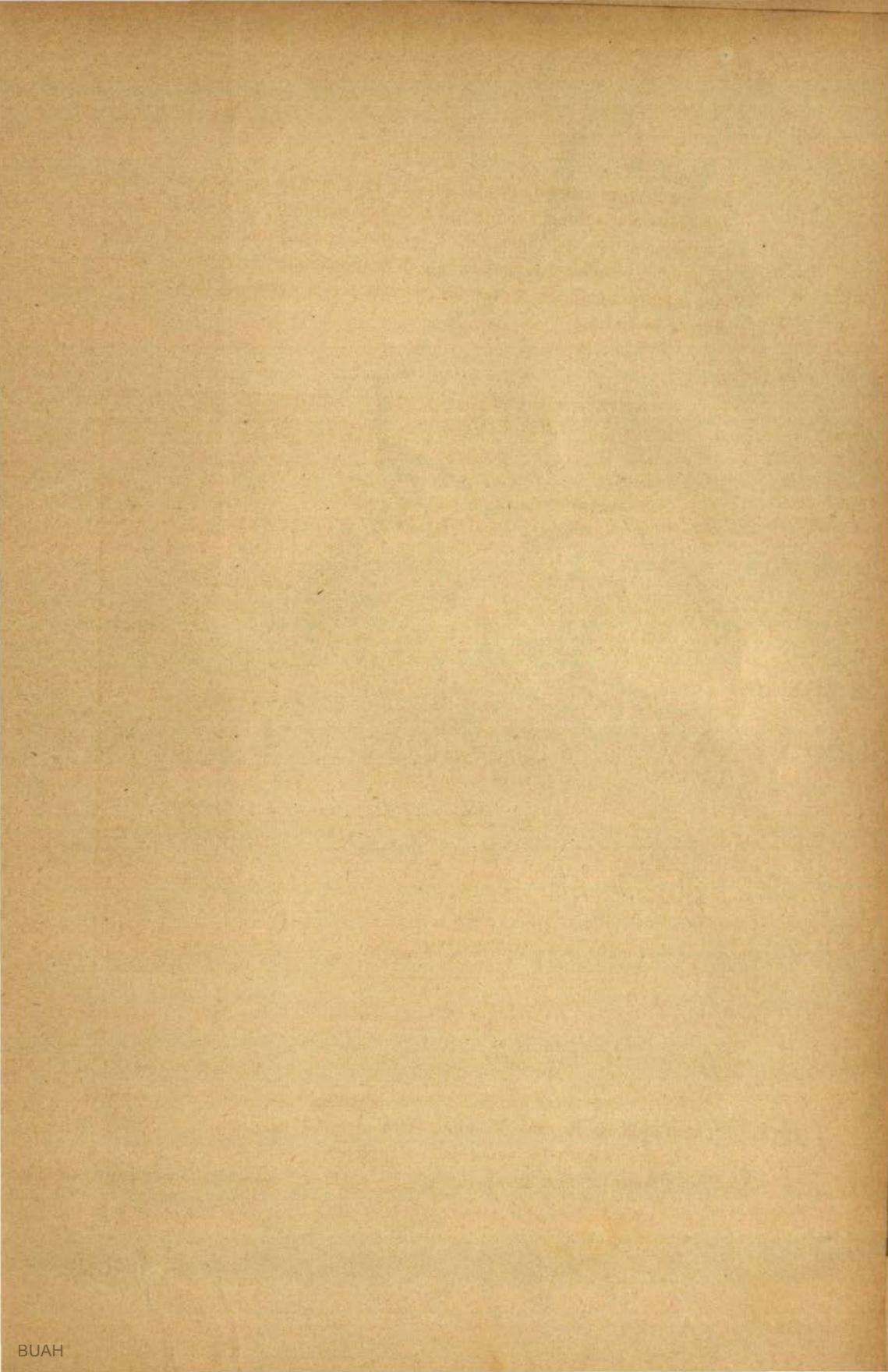
Faro Eddystone.

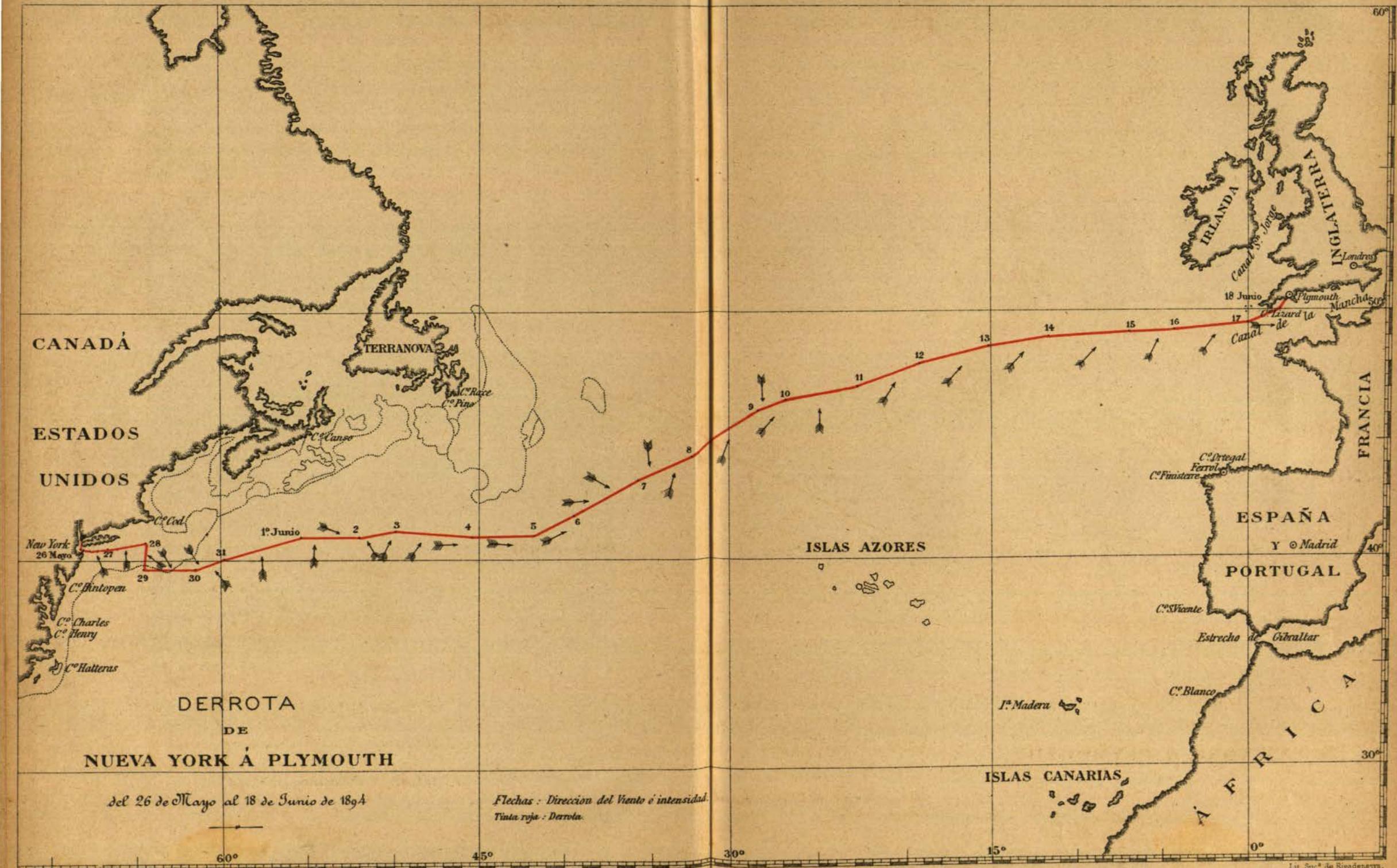
los fuertes que defienden la entrada de Plymouth, y seguido de corto intervalo hacia lo mismo con la insignia del almirante, arbolada en uno de los mejores buques fondeados en las proximidades del arsenal; estando el puerto, propiamente dicho, bajo la inspección del acorazado *Bembow*, que, amarrado al gran rompeolas, parecía ser la avanzada de aquella poderosa escuadra.



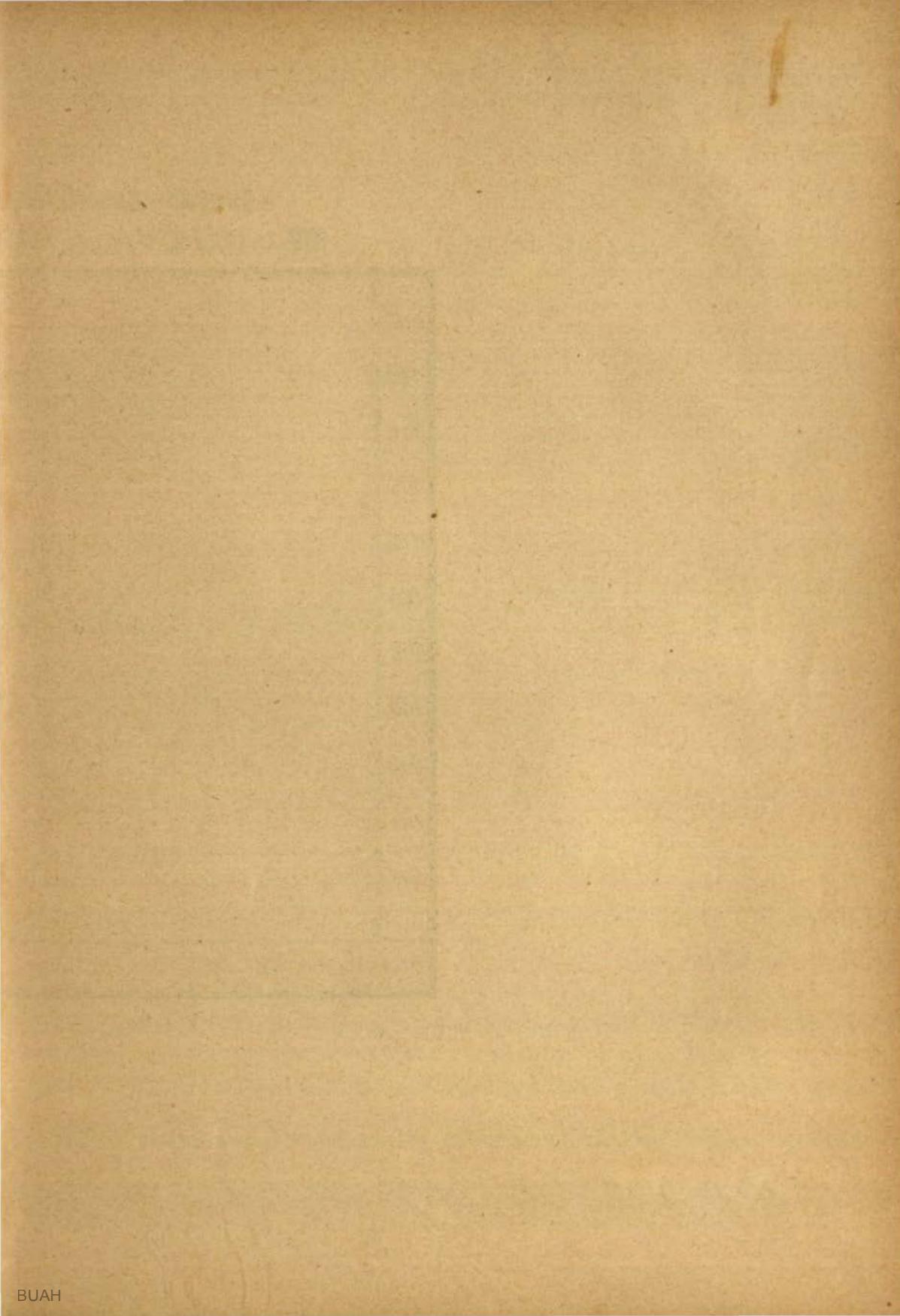
Puerto de Plymouth.

Recibí las visitas que la etiqueta marítima previene en estos casos, y aquel mismo día tuve el honor de conocer al Almirante Sir Algernon Lyons, quien tuvo la deferencia de invitarme para asistir, con los Oficiales y Guardias marinas, á una reunión dada en su casa palacio, y conce-

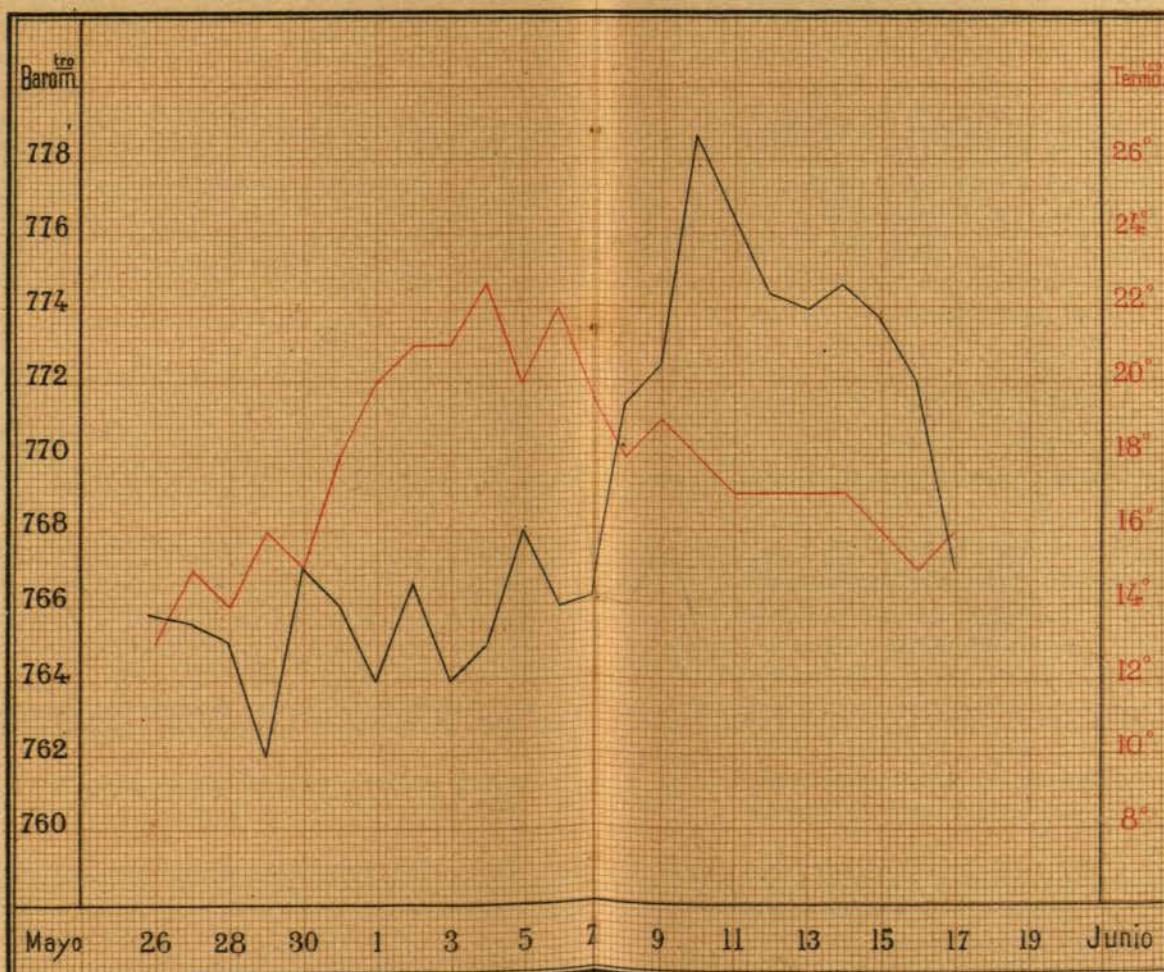








CURVAS BAROMÉTRICAS Y TERMOMÉTRICAS.  
DE NUEVA YORK A PLYMOUTH.





derme autorización para que la juventud á mis órdenes visitase el vasto arsenal, previo acuerdo con el Contralmirante Jefe de este establecimiento.

Nuestro Vicecónsul Mr. Bellamy, rico comerciante y persona afable en extremo, se excedió con nosotros en el cumplimiento de sus deberes, á pesar de sus muchas ocupaciones y de vivir, como buen inglés rico, en hermosa casa de campo á unas cuantas millas de la ciudad.

Estar en cualquier punto de Inglaterra ó Escocia y no ver Londres, sería falta grave en quien, pudiendo disponer de unas cuantas libras esterlinas, tuviese dos ó tres días libres para viajar y esparcir el ánimo. Así lo estimaron oportuno varios Oficiales que me acompañaron á la gran capital, aprovechando la oportunidad que les prestaba mi conocimiento práctico del país.

En dos días bien distribuídos se ve algo, de lo muchísimo digno de admiración que existe en Londres; pero el resultado no es más que una indigestión intelectual, porque no hay memoria, por privilegiada que sea, capaz de coordinar las continuas y diversas impresiones que se reciben en un período de tiempo limitadísimo.

Recuerdo haber preguntado á uno de los Oficiales, cuando salíamos del Museo Kensington, si se hallaba en condiciones de manifestar lo más esencial de cuanto acabábamos de ver, y me contestó con toda sinceridad que sólo se daba cuenta de lo cansado que se sentía, evidenciando con esto la importancia del factor tiempo para obtener provecho de las visitas hechas á ciertas poblaciones.

Si esto sucedía con respecto á aquel inmenso depósito de bellezas artísticas que toma el nombre de Museo, ¿qué no resultará cuando se quiera formar juicio de toda una población como Londres, sin disponer del tiempo necesario?

Yo había estado en esta Capital distintas veces; conocía sus monumentos y bellezas más notables, y hasta el camino más recomendado para llegar á ellas; pero así y todo, el resultado obtenido por mis acompañantes es de los que satisfacen solamente la pueril vanidad de poder decir que se ha visto tal ó cuál cosa.

Porque una hora para visitar la Torre de Londres, media para contemplar las bellezas del monumento erigido en Hyde-Park al Príncipe Alberto, é iguales intervalos de tiempo para hacerse cargo de lo que es la Abadía de Westminster, los grandiosos museos y obras monumentales que existen en Londres no bastan más que para llenar una ligerísima satisfacción.

Era Jefe de nuestra Comisión Naval en Inglaterra el General Cervera,

á quien visité oficialmente, y del cual recibimos cariñosas atenciones y la orden de continuar nuestro viaje, después de haber pasado dos días en Londres, sin parar más que el tiempo preciso para descansar.

Mientras hacíamos nosotros esta expedición, los Guardias marinas, acompañados de sus Oficiales encargados, visitaron el vasto arsenal de Devonport, situado en el fondo de la gran bahía de Plymouth y á continuación de la ciudad que lleva este nombre.

Tal visita, verificada con la premura que exige la costumbre establecida en estos casos, produjo muy poco beneficio para la instrucción, por lo difícil que se hace en breve tiempo, formar siquiera sea un ligero juicio respecto á la importancia de un establecimiento como éste, vastísimo, tanto en su parte militar como en la industrial.

Sin práctica alguna, como no tienen ni pueden tenerla los Guardias marinas, respecto á las funciones propias de los arsenales, enviarlos al extranjero para estudiar esta parte esencial de la marina, no lo juzgo tan práctico como sería su visita á los puertos donde hay astilleros particulares y otros centros industriales relacionados con la producción naval, por no hallar en éstos la reserva que caracteriza á casi todos los arsenales del Estado.

Varias veces estuve en Plymouth y Portmouth, con carácter más ó menos oficial; y á pesar de mis buenas recomendaciones, poco ó nada logré respecto de lo que podría interesarme, porque los ingleses mantienen como nadie en el mayor secreto hechos y funciones que en realidad revelan gran exageración.

Pasar por los talleres y gradas de construcción, asomarse á los magníficos diques, cruzar á lo largo de los espaciosos cuarteles, hospitales y depósitos de utensilios, acompañados de uno ó varios oficiales que se concretan á satisfacer nuestra curiosidad con el laconismo propio de un inglés, constituye una excursión poco productiva para quien desea establecer comparaciones y deducir resultados de alguna utilidad.

Situado este arsenal en uno de los mejores puertos de Inglaterra y en su parte más meridional, nada nuevo diré al manifestar que dentro de su vasto recinto hay todos los elementos propios á un puerto militar, correspondiente á nación esencialmente marítima, y una organización casi perfecta en cuanto atañe á un centro industrial de construcciones navales; sobresaliendo de una manera muy perceptible los soberbios edificios para acuartelamiento de marinería y tropa.

Tanto aquí como en otros puertos militares correspondientes á naciones que no tienen nuestras necesidades marítimas, sentí un verdadero abatimiento en mi ánimo, al considerar lo mucho que falta á España para



llegar á la altura reconocida como indispensable. Gran lucha han sostenido los ingleses en estos últimos años para reorganizar sus arsenales en cuanto se relaciona con sus rendimientos industriales, fin que lograron con éxito completo, mediante unas cuantas medidas muy oportunas, que simplifican la cuenta y razón puntualizando la responsabilidad.

Aun en pleno verano y al Sur de Inglaterra, el clima se mostró con nosotros poco benigno; no sentíamos frío, pero raro fué el día en que la lluvia no exigió de nosotros saltar á tierra provistos del engorroso impermeable; á pesar de lo cual, hubo ocasión para que todos conociésemos el famoso y realmente encantador paseo The Hoe, desde el cual se domina por completo todo el extenso puerto y parte del Océano, permitiendo á la vez examinar de cerca la estatua erigida al célebre Drake y el antiguo faro que, después de haber prestado beneficiosos servicios sobre la roca Eddystone, fué transportada á lo alto de esta colina para formar conjunto con otros monumentos, entre los cuales merece especial mención el dedicado á la Armada, formado de grandiosa columna de granito que corona una hermosa figura representando la Britania en actitud de dominar los mares, sin más inscripción que la siguiente: «He blew with His winds, and they were scattered».

Desde este paseo se baja al muelle que pudíramos llamar aristocrático ó punto de reunión y cita para pasar horas muy agradables en plena playa y apreciar la refinada afición que existe en Inglaterra entre determinadas clases sociales por el *sport* marítimo y cuanto se relaciona con la mar.

A parte de lo dicho y de dos ó tres edificios dignos de ser examinados con detenimiento, como son el Guildhall, Palacio municipal y la iglesia de San Andrés, la población en sí nada ofrece de particular, revelando algunos barrios su antiguo origen, y otros, como el célebre Barbicán, la industria de la pesca en su gran desarrollo y aspecto poco agradable.

Hechas estas observaciones durante los cinco días que estuvimos en Plymouth, sin que fuese inconveniente para nuestra salida la certeza que teníamos de hallar vientos de proa, dimos la vela y nos dirigimos por el Canal de la Mancha adelante, para ver si conseguíamos alcanzar el puerto de Cherbourg sin tropezar con nadie al voltejear en paso tan frecuentado por toda clase de buques.

Ir con uno de vela, contra viento y marea por el Canal de la Mancha, es castigo que la Superioridad debía reservar para todos aquellos servidores en la marina que se hicieran notables por su escasa pericia y aficiones profesionales. Es verdad que, tanto la costa de Francia como la de Ingla-

terra é islas intermedias, están muy bien provistas de faros y señales para niebla; pero en cambio todo esto resulta ineficaz para librarse de los choques que proporcionan los muchos barcos que cruzan este canal, por ser toda precaución insuficiente para evitar un disgusto, aun cuando sea como el que estuvimos á punto de sufrir al vernos en cima de los Casquets, tremendous escollos que la neblina nos ocultó hasta el preciso momento de sorprendernos su proximidad.

Procurando dar resguardo á las costas que así lo exigen, anduvimos un día y otro hasta el 30 de Junio, que reconocimos con toda certeza las tierras que constituyen la península de Cotentin, en la que se halla enclavado el puerto de Cherbourg, hacia el cual nos dirigimos, contrariados por el viento y las fuertes corrientes, que en estas inmediaciones son muy intensas y peligrosas.

El cabo Hague y la isla Aurigny fueron los dos puntos marcables que nos sirvieron de guía para llegar en mañana brumosa hasta las proximi-



Entrada en Cherbourg.

dades del gran malecón ó rompeolas que caracteriza al primer puerto militar presentado por Francia, como avanzada en su defensa, contra todo ataque que pudiera provenir de los mares del Norte.

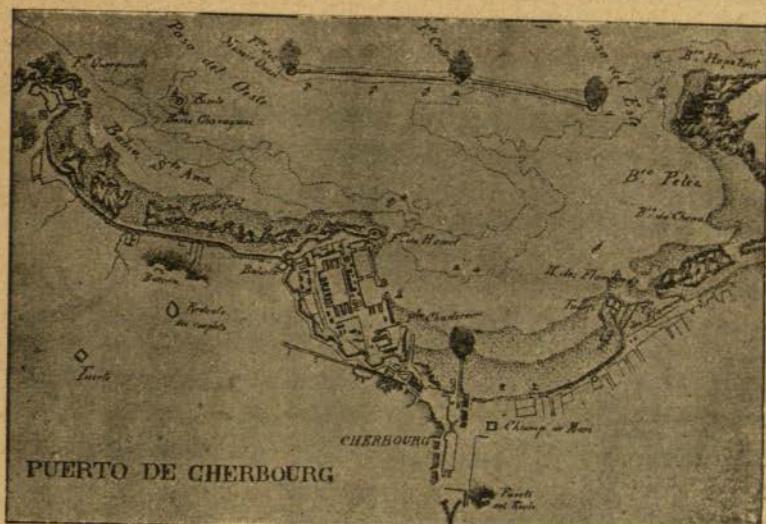
Este rompeolas ó malecón es, realmente, una de las obras hidráulicas más notables del mundo, como se comprende fácilmente, con sólo decir que su longitud es de cuatro kilómetros, y que fué cimentado en una mar brava, cuya profundidad oscilaba entre 15 y 20 metros, teniendo necesidad de emplear bloques de 20 metros cúbicos, para consolidar obra tan grande y tan duramente combatida.

Si honor merece Vauban, que la concibió y empezó, no es menor el que corresponde á la entidad nación, que no vaciló en continuar durante un siglo trabajos de éxito tan dudoso, gastando en ellos 67 millones de francos.

Sin esta obra, sin esta gran escolla que detiene las olas formadas por los frecuentes temporales sobre esta brava costa de la Normandía, la rada de Cherbourg sería un mal fondeadero, sin condición alguna de las precisas para constituir el puerto militar y de comercio que tiene hoy.

La pequeña isla Peleé contribuye con el rompeolas á dejar una exten-

sión grande de mar, con profundidad y abrigo suficiente para fondear varias escuadras, á la vez que permite el fácil acceso á las dársenas y diques, donde los buques de guerra y mercantes hallan comodidades para efectuar toda clase de operaciones.



### Puerto de Cherbourg.

Dió lugar nuestra entrada á uno de esos lances originados por la falta de costumbre que hoy tiene la generalidad de los prácticos de puerto, para maniobrar con buques de vela. Llegó el buen francés á bordo, cuando nos hallábamos cerca de la boca occidental, y me dijo convenía ganar barlovento para poder entrar entre la isla Peleé y la extremidad de la escollera, asegurando que la corriente nos ayudaba á conseguir tal fin.

Á este objeto íbamos maniobrando, habiendo logrado en dos repiques estar á barlovento del gran fuerte emplazado en la mitad de la escollera, cuando de repente, hallándonos cerca de las piedras, me dijo que debíamos desistir de nuestro empeño y arribar en popa para buscar la boca de sotavento, observación ó consejo que se hubiese efectuado sin pérdida de tiempo, si el buen hombre, asustado por creer que el buque no tenía espacio suficiente para girar, no se hubiese atolondrado, obligándome á despreciar sus observaciones y maniobrar por cuenta propia.

Cito este caso, porque tuvo un si es no es de carácter cómico, pero no por ser este práctico el único que demostró ignorar el manejo de un buque á la vela. Sin más contratiempo fondeamos en la rada, quedando muy próximos á la *Iphigénie*, buque escuela de Guardias Marinas, que, habiendo terminado su campaña, sufría entonces severa inspección por la junta nombrada al efecto.

El Vicealmirante Chevalier de Cuverville era el Jefe superior del Departamento Marítimo, á cuyas órdenes estaban dos Contralmirantes, uno jefe de Estado Mayor y Comandante del Arsenal el otro, de quienes recibí la delicada atención de que pagasen en persona mi visita, lo mismo que el Subprefecto marítimo y el General jefe de la guarnición de la plaza.

Debo en honor de la verdad consignar que, desde los primeros momentos, observé gran afecto por parte de las autoridades y de cuantas personas tuve el honor de tratar, bien con carácter oficial ó privado; revelando los hechos y ofrecimientos decidido propósito de estrechar nuestras relaciones amistosas.

En las facilidades que se me presentaron para que los Oficiales y Guardias Marinas visitasen con detenimiento el Arsenal y buques de guerra, entonces en armamento y construcción; en el convite sumptuoso que merecí del Vicealmirante, así como en la preferencia de puesto que se me concedió en las exequias que la Marina hizo en memoria del Presidente Carnot, corroboré mis primeras impresiones, que pude confirmar después con cuantos actos ocurrieron durante nuestra permanencia en Cherbourg.

El Arsenal y la población, aquí desarrollados al abrigo de este puerto artificial y de refugio, no merecen por su importancia una descripción detallada. Baste saber que la ciudad, compuesta de 35.000 habitantes, vive á expensas del establecimiento industrial que representa el Arsenal, y de la respetable guarnición que corresponde á una plaza en perfecto estado de defensa.

Algunos oficiales, ansiosos por conocer la gran capital de Francia, la hermosa París, obtuvieron permiso para satisfacer ese deseo, mientras los demás, supliendo sus servicios, menudeaban sus visitas á la *Iphigénie*, estableciéndose muy luego amistades entre los respectivos profesores y discípulos de ambas escuelas.

Dos días consecutivos se emplearon en recorrer las diferentes dependencias del Arsenal, en el cual nada vimos que merezca especial mención, si bien pudimos apreciar la completa organización de prácticas para manejar los torpederos, á los que diariamente veíamos maniobrar, y el pro-

cedimiento rápido empleado para que un buque de la importancia del *Latouche-Tréville* pasase de la situación de armamento á la de pruebas, resultados de los cuales me fué fácil enterarme, por ser su Comandante antiguo amigo mío.

Terminado el plazo de cinco días que se nos había señalado para permanecer en cada uno de estos puertos, me dispuse á salir para el de Brest, después de manifestar mi profundo agradecimiento á las dignas Autoridades á quienes la nación francesa tenía entonces encomendados el gobierno y administración de esta parte importante de la Normandía.

Salimos con viento favorable, y con la cariñosa despedida que expresaba por medio de señales hechas con banderas la fragata *Iphigénie*, y después de navegar unas cuantas horas en medio del hervidero formado por las fuertes corrientes, quedamos en calma, preparándonos para soportar las contrariedades que son consiguientes á estas cortas travesías.

Al parecer, la fatalidad se proponía probar si habíamos adquirido la característica y necesaria virtud para navegar en buques de vela, dándonos vientos al Este cuando íbamos en esta dirección, y los contrarios al retroceder en nuestro camino.

Cuatro días largos empleamos para andar la cortísima distancia que separa el primer puerto militar de la Normandía, del no menos importante enclavado en el frontón Noroeste de la Bretaña.

Era el último puerto extranjero en que debíamos tocar antes de realizar el vehemente deseo de llegar á la querida patria, deseo que iba por momentos haciéndose sentir en todos, con las exigencias peculiares á un fin de viaje.

Siempre más cerca de la costa inglesa, por ser menos peligrosa que la de Francia, navegamos sorteando la tenacidad del viento sucio del Oeste, hasta que nos creímos en situación franca, para dejarnos ir en busca de los espléndidos faros que coronan la peligrosa isla de Ouessant, teniendo la dicha de que la niebla se levantase por completo en el crítico momento que me disponía á echarme fuera del rumbo, para evitar las consecuencias de una temeridad.

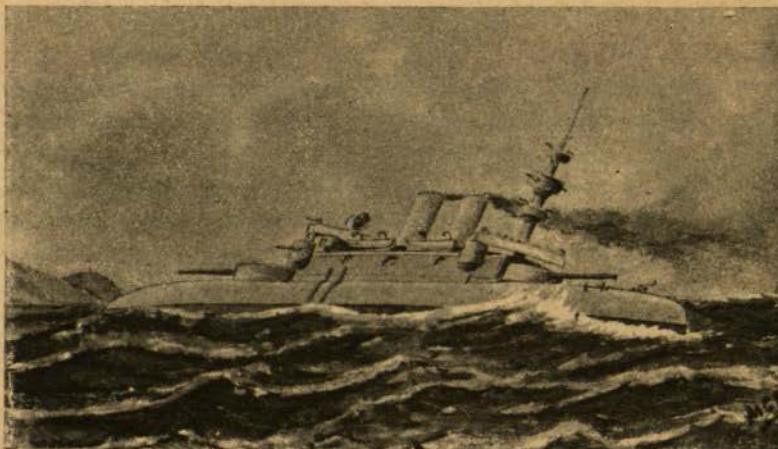
Ya á la vista de ambas luces, fuimos tranquilos á meternos en el semillero de islas y bajos que existen en esta parte de Francia, donde tantos buques han desaparecido con sus tripulantes, tras horrorosos naufragios, llegando al amanecer á sitio conveniente para tomar el práctico, bajo cuyas indicaciones recorrimos la mucha distancia que representa la longitud del puerto de Brest.

¡Cuántas fortificaciones, y qué lujo de cañones repartidos en ambas

orillas! Quizás no haya en el mundo dos puertos con más elementos de defensa contra un ataque por mar, que el puerto de Brest.

Como en la capital del otro Departamento marítimo, aquí, los Almirantes y subordinados de éstos, pusieron de manifiesto la proverbial galantería que distingue á esta Nación, proporcionándonos obsequios y toda clase de medios para examinar sin reserva alguna el grandioso Arsenal y sus recientes y magníficos productos, representados por varios buques de diferentes tipos, entre los cuales estaba el *Dupuy de Lôme*, *Charles Martell* y otros.

Aparte de esto, en el puerto veíamos diariamente manifestaciones propias á su importancia marítima militar, como los ejercicios de torpederos, verificados con toda clase de tiempos, las maniobras de los tres bu-



Acorazado francés.

ques de vela dedicados á la instrucción marinera de las futuras dotaciones, las pruebas de la artillería montada en los últimos acorazados, y determinados hechos que demostraban la formalidad dada á los exámenes de fin de curso, que entonces se verificaban en el navío *Borda*, escuela de aspirantes para la Marina militar.

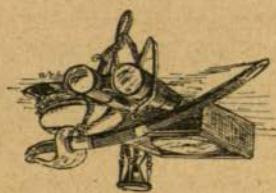
Brest es en Francia lo que Ferrol en España, arsenal del Estado situado en la región más marítima del país, porque en la Bretaña, como en Galicia, sus habitantes mostraron y muestran decidida predilección por la vida é industrias de la mar.

Ambos puntos están enclavados en las regiones tormentosas de las respectivas costas que forman la esquina expuesta á los temporales del Noroeste, los dos tienen privilegiados puertos naturales donde abrigar cuantas escuadras produzcan sus arsenales, y ambos, bien protegidos, pudieran en caso de ataque presentar una resistencia formidable.

La población de Brest, la mejor de Finisterre, se compone de dos partes, á mi juicio completamente distintas; una que depende del elemento marítimo militar, situada á bastante altura sobre el nivel del mar, y otra que se desarrolla actualmente sobre terrenos ganados al puerto, dedicada casi en su totalidad al movimiento comercial de éste. Ambas partes tienen el sello característico impreso por la vida oficial, sello que revela severas costumbres y marcada modestia en cuanto afecta al aspecto general de la ciudad y sus habitantes.

Hubiese deseado más tiempo del que tuve para ver á mi completa satisfacción todas las dependencias de este arsenal, emplazado en las orillas de un estrecho canal, cruzado por magnífico puente giratorio. Los diques, gradas para construcción, talleres, oficinas y grandes almacenes, con los demás accesorios precisos á tan extenso establecimiento industrial, se hallan muy bien dispuestos, habiendo ampliado, mediante un importante desmonte, toda la superficie que requieren las construcciones navales, que aquí se realizan con buenos resultados.

Días antes de nuestra salida, que se verificó el 13 de Julio á medio día, había recibido orden superior para ir al puerto de Pasajes directamente, y ante tal mandato, á pesar de reinar fuera de la rada vientos del Oeste, ayudados de un remolcador, que nos proporcionó la extremosa atención de la Autoridad superior del Departamento, pudimos franquearnos de los famosos *goulets* y emplear después no menos de un día entero para salir de entre los muchos escollos que dificultan la navegación en las proximidades de la costa brava y sombría que corresponde al Finisterre francés.





## CAPÍTULO XXX.

La luz de Machichaco.—En la costa de Guipúzcoa.—Entrada en San Sebastián.—Su Majestad la Reina á bordo.—Mi situación.—Obsequios repetidos.—Salida de la *Nautilus*.—Última visita de la Reina.—Á Bilbao de arribada.—Travesía y llegada á Ferrol.—El recibimiento.—Agasajos inolvidables.—Mi última declaración.



o hay quizás un punto en la mar desde el cual puedan descubrirse á la vez tantos faros, como los que el Gobierno francés colocó en estos canales para facilitar su paso durante la noche; y sólo así se concibe que nosotros hubiéramos voltejado en semejantes parajes, sin más conocimientos que los facilitados por los planos.

Cuando logramos estar fracos ó bien en plena mar azul, hicimos rumbo á cabo Machichaco, siempre con las precauciones que exige la famosa bahía de Vizcaya para aproximarse á su saco con un buque de vela.

En pleno verano, y aun cuando el día 15 de Julio se presentó el tiempo fresco con chubascos de agua y viento al O., no vacilé en arrimarnos cuanto antes á las deseadas playas de nuestra querida España, logrando este día desquitarnos de lo perdido anteriormente, pues la *Nautilus*, como si fuera un ser animado, parecía andar más que en otros casos análogos, llegando al extremo de que un vapor se vió comprometido y desistió de su

empeño, al intentar cortarnos la proa después de navegar varias horas muy cerca de nosotros.

A las dos y media de la noche vimos la luz del cabo Machichaco, y excuso decir que desde aquel momento noté en todos los de á bordo una alegría y satisfacción que traspasaba los límites del disimulo. Muy pocos, quizá no llegarían á cuatro, eran los que tenían la esperanza de hallar á sus familias en el próximo puerto, y sin embargo, la sola idea de contemplar en la amanecida la costa Cantábrica, con sus embarcaciones de pesca y pueblos iguales á los que en nuestra ausencia habían sido objeto de tanto y tanto recuerdo por parte de todos, tenía en movimiento y llena de interés á la dotación.

La luz de un faro alcanza en la obscuridad de la noche á una distancia desde la cual el ojo humano no logra descubrir la configuración de las tierras donde aquél se levanta; pero á medida que se navega hacia él, al disminuir la distancia, la vista del hombre de mar empieza por percibir la sombra de la costa para ver muy luego en ella detalles inconcebibles para quien desconozca la práctica que tienen los marinos en penetrar con su mirada á través de una atmósfera falta de claridad.

Cuando amaneció, la costa hermosísima de Guipúzcoa aparecía corrida por nuestra banda de estribor, á la que íbamos acercándonos en dirección un tanto oblicua, llegando á estar cerca de Guetaria á las nueve de la mañana.

El cielo empezó á despejar, coincidiendo con el cambio del viento hacia el Norte; la mar tendida, peculiar de esta costa, se rizaba por efecto de la bonancible brisa que suavemente nos empujaba en popa, siendo mi intento pasar lo más cerca posible de la espléndida Concha de San Sebastián, para seguir después al puerto inmediato de Pasajes.

Quien no haya visto desde la mar en hermosa mañana de verano el cuadro que presenta el puerto predilecto de los aristócratas españoles, no conoce ciertamente uno de los espectáculos más dignos de toda admiración. Yo, que sabía esto, quería proporcionar á mis compañeros de viaje semejante buen rato, en compensación de los muchos amargos que les había dado, resultando esta agradable sorpresa notablemente aumentada con la contraorden que trajo el práctico, mandándome fondear en la Conecha de San Sebastián en vez de hacerlo en Pasajes.

Diré ingenuamente que la noticia fué en extremo halagadora para todos por razones que no se ocultan á ninguno que esté impuesto de la notable diferencia que establecía el cambio de itinerario, confirmando esta satisfacción que sentíamos la aparición de la falúa ó trainera que, fuera del

puerto, mostró de improviso el estandarte real como distintivo y señal evidente de que á su bordo estaban nuestros Reyes.

Si hay sorpresas agradables en la vida de un servidor de la patria, preciso me es confesar que ésta era superior á cuantas podía imaginarme. Lo que ordené desde este momento hasta pasar algunas horas, no aseguro que haya sido resultado de un juicio sereno y equilibrado, por más que así lo aparentase, porque la emoción era superior á mis fuerzas, y creo que á las de cualquier estoico, si éste se sentía español y agradecido ante la distinción que implicaba cuanto estaba viendo en aquellos momentos.

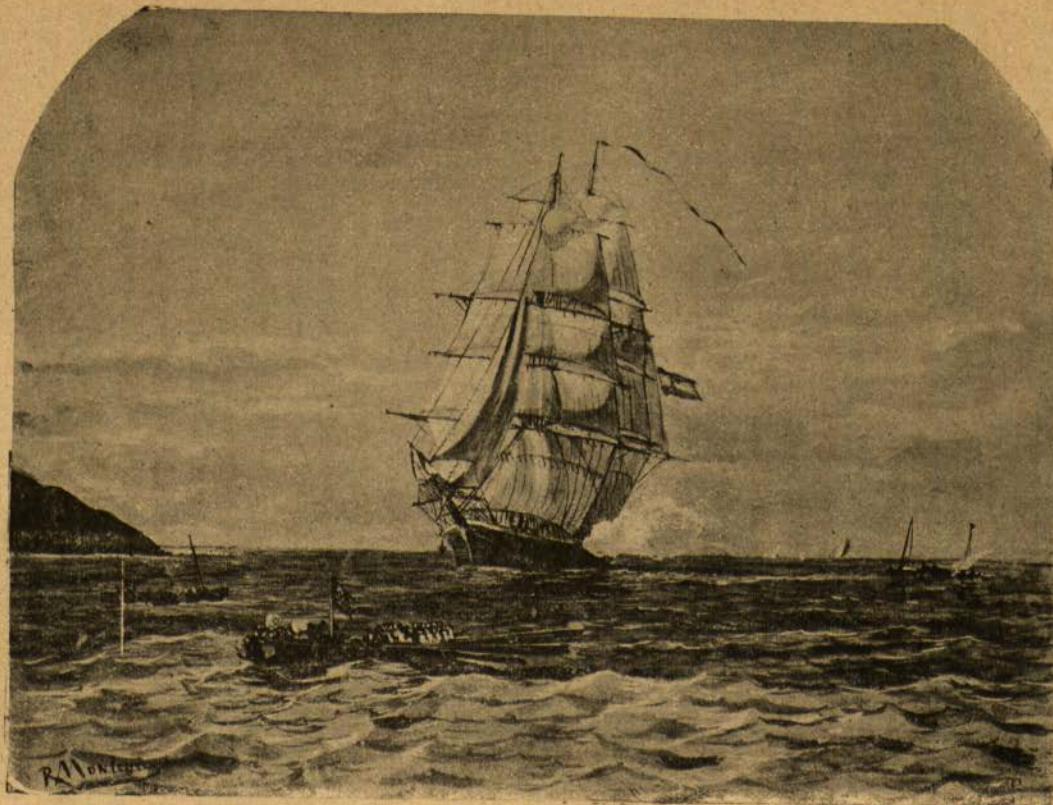
Cuando me cercioré por mis propios ojos de que S. M. la Reina Regente con sus Augustos hijos venía en la trainera que se acercaba á nosotros, ordené el saludo de ordenanza, arriando sobres y petifoque, que volvieron á izarse al estallar el último de los 21 cañonazos, preparando en seguida la gente á la banda de estribor para saludar á la voz, en cuanto disminuyese la distancia. Así se hizo momentos después, notando que en mi voz y en la de todos vibraba como nunca el sentimiento del amor por la patria y el no menos grande de agradecidos corazones hacia la genuina representación de ésta.

Se empezaban á cargar sobres, juanetes y mayores en los momentos que SS. MM. y AA. RR., al costado mismo de la *Nautilus*, mostraban deseos de subir á bordo, para lo cual mandé arriar la escala y descendí por ella para recibir el más valioso cargamento que puede entrar en un buque de guerra.

Su Majestad la Reina, comprendiendo desde el primer momento de pisar la cubierta, la emoción que dominaba á todos los tripulantes, ordenó que continuasen las maniobras precisas para tomar el fondeadero, ocupando ella un puesto en la escalera de guardia, desde donde dí las órdenes oportunas, hasta el preciso momento de amarrarnos y aferrar todo el aparejo.

Sin que los guardias Marinas que bajaban de los palos cambiasesen su traje de faena por otro, S. M. ordenó que se formasen en el alcázar acompañados de los Jefes y Oficiales, con objeto de manifestarles su satisfacción y enhorabuena por la feliz campaña de instrucción que acababan de realizar durante los veinte meses que habían navegado en lejanos mares.

Si méritos pueden contraer los que cumplen con sus deberes sirviendo al Estado, los realizados por nosotros quedaban pagados con exceso ante el recibimiento que nos hacían nuestros Soberanos, anticipándose á entrar á bordo antes de que llegásemos á puerto, sin duda para demostrar con tal acto el interés con que habían seguido nuestro largo viaje.



ENTRADA EN SAN SEBASTIÁN.

Recordaré siempre dos observaciones hechas por S. M. en esta ocasión: la primera, referente al señaladísimo dia en que terminábamos el viaje, 16 de Julio.—«Los esperaba á ustedes hoy, me dijo, porque habiéndose colocado esta dotación bajo el amparo de la Virgen del Carmen, presentía que había de realizarse esta coincidencia terminando la expedición el dia que nuestra Iglesia conmemora fiesta tan predilecta de la gente de mar.»

La segunda observación se refirió á la exagerada policía que notaba á bordo, viniendo, como veníamos, de la mar; limpieza que contrastaba con la de los buques modernos cuyas chimeneas suelen ser manantial de cenizas y carbón que se esparcen sobre cubierta.

Siempre atenta y bondadosa con los que sufren, S. M., comprendiendo la ansiedad de algunas personas que habían llegado al costado para saludar á seres queridos, dió orden de que subiesen á bordo, anticipándose la agradable noticia de que ella deseaba se concediese licencia á todos los tripulantes.

A las doce del día desembarcó con los honores de ordenanza, habiendo dado una prueba más de su amor hacia la marina, al llenar de imperecedera gratitud el corazón de cuantos fueron tripulantes de la corbeta *Nutilus* en el viaje que tan feliz término tenía.

Juro que no oí los vivas y aclamaciones dadas desde la fortaleza é isla de Santa Clara por la fuerza de artillería y los entusiastas admiradores de la marina; asimismo afirmo que no me dí cuenta de la atención demostrada por las dignas Autoridades de San Sebastián, hasta mucho después de haber sido abrazado por aquellos amigos que me habían seguido con sus recuerdos durante mi ausencia.

Bien se comprenderá mi penosa y difícil situación entonces, al saber que debía amalgamar en mi alma las alegrías propias á tal fin de viaje, con el pesar consiguiente á una fatal é inevitable desgracia, que amenazaba á un ser para mí queridísimo.

A bordo durante veinte meses de viaje, no había habido más desgracia que la del pobre Letamendía; pero, en cambio, muchos de nosotros hallábamos las respectivas familias llorando pérdidas sufridas durante nuestra expedición; consecuencia lógica dentro del cálculo de probabilidades, por más que así no se explique en los momentos que preceden á la separación del que va á dar la vuelta al mundo en buque de vela.

El Contralmirante Pasquín, Ministro de Marina, y el Vicealmirante Carranza, Capitán general del Departamento del Ferrol, se hallaban á la sazón al lado de la Corte, participando, como seguramente participaron, del distinguido honor que la Armada había recibido con motivo de la

arribada de la *Nautilus* á este puerto, á cuyas Autoridades me presenté en cuanto dejé el buque bien amarrado, y de ellas como asimismo de las demás de esta capital escuché sentidas felicitaciones que agradecí y participé á mis compañeros de viaje.

Dos días después, S. M. la Reina, acompañada del Ministro de Marina y de las personas que constituyen su séquito, vino á bordo para visitar é inspeccionar el buque, dignándose recorrer todos sus departamentos, después de presenciar toda clase de ejercicios militares y marineros.

Oportunamente y con gran interés examinó los Diarios de Navegación y Memorias correspondientes al viaje, llevando su condescendencia hasta el extremo de dedicar más horas que las de aquella visita, al estudio de trabajos que juzgó de interés.

Terminada la revista, S. M. hizo saber á toda la dotación el interés que había tomado para la creación de la medalla conmemorativa del viaje, y asimismo indicó al Ministro, Sr. Pasquín, la satisfacción que tendría viendo premiados por el Gobierno los servicios y méritos que aparecían llevados á cabo en esta Escuela de Guardias Marinas.

Estos jóvenes solicitaron respetuosamente el honor de bogar en la caña que llevase á tierra á S. M. é hijos, gracia que les fué concedida por la cariñosa condescendencia que tan augusta Señora revela siempre que se halla entre gente de mar.

Al salir de á bordo hizo presente su deseo de ver izado el gallardete de fin de campaña, cuya longitud de 80 metros permitía que desde la perilla del palo mayor llegase á tocar el agua á larga distancia de la popa.

Este y otros detalles referentes á la diferencia que existe entre los buques modernos y los de vela, fueron objeto de preguntas que demuestran la predilección con que S. M. mira cuanto atañe á nuestra Marina.

El Ayuntamiento y Diputación de San Sebastián, interpretando el interés despertado en esta capital por la llegada de la *Nautilus*, invitaron á toda su dotación al típico espectáculo del *Zezenzusko* (toro de fuego) y sorprendentes fuegos artificiales; y al presenciarlos desde el balcón de la Casa Consistorial, sentíme profundamente conmovido y avergonzado viendo en un transparente, iluminado por luces de bengala, los nombres de los buques y capitanes españoles que habían efectuado el primero y el último viaje de circunnavegación.

Si hay provincias en España cuyos hijos se hayan distinguido como marinos, Guipúzcoa ocupa un lugar muy preferente, siendo esto, sin duda alguna, la razón que movió á sus corporaciones populares á dar á nuestra

Marina Militar un testimonio de afecto y entusiasmo, tomando como pretexto nuestra arribada á la hermosa Concha.

Así lo manifestó el Alcalde, Sr. Lizasoain, en el convite que se nos ofreció aquella noche, contestando los Almirantes allí presentes lo mucho que agradecían, en nombre de la Armada, tan patriótico como delicado obsequio.

Los jefes y oficiales de Artillería, de guarnición en aquella plaza, estuvieron con su característica amabilidad atentos en grado extremo con nosotros, proporcionándonos ocasión de estrechar con ellos valiosa y sincera amistad, y de apreciar sus envidiables condiciones como parte integrante de nuestro ejército.

El Capitán general del Distrito, Sr. Polavieja, la Audiencia, los Gobernadores Civil y Militar, el Gerente del Gran Casino y las muchas personas de gran representación que entonces se hallaban en la capital de Guipúzcoa, dieron pruebas del interés que despertaba la presencia de la Escuela *Nautilus*, en la que se forman los futuros hombres á quienes la patria confiará la defensa de sus vastos intereses en la mar.

En medio de los deberes que representaban para mí el recibimiento de tanto y tanto agasajo, tuve que pedir autorización para ausentarme por cuatro días, con el fin de llegar hasta Madrid, donde me llamaba una de las más tristes obligaciones impuestas por ineludible desgracia. Cumplí como pude, y á su debido tiempo volví á mi puesto para continuar en él hasta terminar el viaje que había tomado á mi cargo con entera satisfacción.

Ni un solo día de los que estuve entonces en San Sebastián pude comer á bordo; mis muchos conocidos y amigos me tenían embargado para las horas que las ocupaciones oficiales me dejaban libres, habiendo dado la norma de tales atenciones, la comida que S. M. la Reina dió en su palacio de Miramar á los Jefes, Oficiales y Guardias Marinas.

Aprovechando la coyuntura que se le presentaba, el Ministro de Marina pasó en persona escrupulosa revista de inspección á la corbeta de mi mando, siendo consecuencia de este acto tan transcendental, la Real orden siguiente, que expresa el concepto que le merecieron los resultados obtenidos en el viaje. Dice así:

«EXCMO. SR.: Habiendo rendido en este puerto su viaje de circunnavegación la corbeta *Nautilus*, Escuela de Guardias Marinas, y encontrándome en él como Ministro de jornada, cerca de SS. MM., he pasado revista, quedando muy satisfecho de la policía y disciplina de la tripulación, así como de su instrucción marinera y militar. También he

inspeccionado los Diarios de Navegación y cuadernos de cálculos de los Guardias Marinas, los que me han demostrado el celo de los Jefes y Oficiales del buque, así como la aplicación y aprovechamiento de aquellos jóvenes. Y habiéndome entregado el Comandante las Memorias y trabajos que se le ordenaron redactase él y sus Oficiales en las instrucciones del viaje, tengo el gusto de dirigírlas á V. E. para que se sirva ordenar sean examinadas por una comisión del Centro de su digna presidencia y proponer las recompensas que considere deben otorgarse á los que tan bien han secundado los deseos del Gobierno de S. M.

De Real orden, etc.—*El Ministro, PASQUÍN.*—Al Presidente del Centro Consultivo de la Armada.

San Sebastián 28 de Julio de 1894.»

Una de esas tardes de verano, tan apacibles en la costa Cantábrica, Su Majestad la Reina vino á bordo acompañada de su familia, sin más objeto que el de conocer los juegos y entretenimientos puestos en práctica durante la navegación para distraer el ánimo de los tripulantes.

Las regatas ocuparon el primer lugar en el orden establecido ese día, luchando separadamente los Guardias Marinas, Aprendices y marineros, quienes obtuvieron valiosos premios, regalados por S. M. y el Ministro de Marina. Después de esta diversión, tan del agrado de la gente de mar, sucesivamente se ejecutaron los muchos juegos que formaban parte de las funciones celebradas en la mar, acabando por bailar los marineros al compás de la orquesta que tantos buenos ratos nos había proporcionado, alternando sus sones con los tristes y nostálgicos aires tocados por la gaita y tamboril.

La *garden party* que se celebró en el palacio de Miramar, y á la que fuimos invitados días antes de nuestra salida, fué un testimonio más de la bondadosa deferencia de S. M. hacia nosotros, que en verdad nos sentíamos indignos de tanto honor como los que recibíamos durante nuestra permanencia en este puerto.

Ni uno solo de los tripulantes desembarcó con licencia en San Sebastián; la Superioridad determinó que hasta llegar al Ferrol, donde se había organizado el viaje, no se concediera el permiso, ya otorgado en principio para cuantos constituímos esta dotación. Y ante dicha resolución, aun cuando todos nos sentíamos altamente satisfechos permaneciendo en la capital de Guipúzcoa, se preparó la salida de la *Nautilus* para el 1.<sup>o</sup> de Agosto, verificándolo á favor de la suave y fresca brisa de la mañana que nos permitió realizar la maniobra sin los auxilios del cañonero *Tajo*.

Reinaba entonces una de esas colladas de completa bonanza, tan raras en la tempestuosa costa de Guipúzcoa, y merced á ella, no bien frances del

puerto, quedamos casi encalmados, contemplando el expléndido paisaje que San Sebastián y sus alrededores nos ofrecían, haciéndosenos con tal motivo menos sensible la carencia de viento.

Sin duda alguna, compadecida de nuestra situación y queriendo experimentar los efectos de una calma á bordo de un buque de vela, S. M. la Reina vino con sus Augustos hijos á pasar unas horas entre nosotros, pudiendo apreciar los recursos que poníamos en práctica para manejarnos con la menor cantidad de viento posible.

El oficial encargado de los aparatos fotográficos pidió y obtuvo permiso para hacer el retrato más interesante de cuantos ilustran este trabajo, en



SS. MM. y AA. RR. á bordo.

el cual aparece la Reina y sus hijos, destacándose sobre la dotación y el buque que, durante su viaje alrededor del mundo, había procurado honrar la patria, personificada en tan Augusta señora.

Cuando el sol llegaba al meridiano y la brisa alcanzaba su mínima fuerza, reduciéndose á completa calma, la tripulación de la *Nautilus*, formada en la cubierta, recibía la despedida cariñosa correspondiente á las múltiples distinciones que nos había otorgado S. M. la Reina.

—¡Feliz viaje!—dijo, ya embarcada en la trainera; y un viva espontáneo, arrancado por la más sincera gratitud, fué la inmediata y única contestación dada por todos los que, poseídos de singular afecto, veíamos marchar hacia tierra la fiel intérprete de una patria que estimula y premia á sus hijos.

Frente á Guetaria, si el viento me permitía pasar por allí de día, tenía orden de hacer un saludo de ventiún cañonazos en honor de Sebastián Elcano, cuya estatua, allí erigida, demuestra la admiración que á la posteridad inspiran los hombres que supieron realizar hechos meritorios. Pero la suerte lo dispuso de otro modo, forzándonos á separarnos de la costa, para dejarnos en calma dos días seguidos.

Al cuarto, hubo viento de la peor condición que podía esperarse, porque los del cuarto cuadrante suelen ser causa de grandes amarguras para los buques de vela que cruzan sobre esta borrascosa costa.

En vista de esto, y de la probabilidad que había de que escaseasen los víveres para determinados ranchos si se prolongaba mucho la travesía, decidí arribar á Bilbao, aprovechando á la vez esta ocasión para que los Guardias Marinas visitasen las notables obras de su futuro puerto y los muchos centros metalúrgicos establecidos en esta rica región de nuestra patria.

Con suma facilidad fondeamos al abrigo de la gran escollera que ha de constituir el verdadero refugio, tan deseado en esta costa, y horas después, aconsejado por el Almirante inspector de los astilleros del Nervión, acepté los servicios de un remolcador, que nos metió en el río, amarrándonos frente á Sestao.

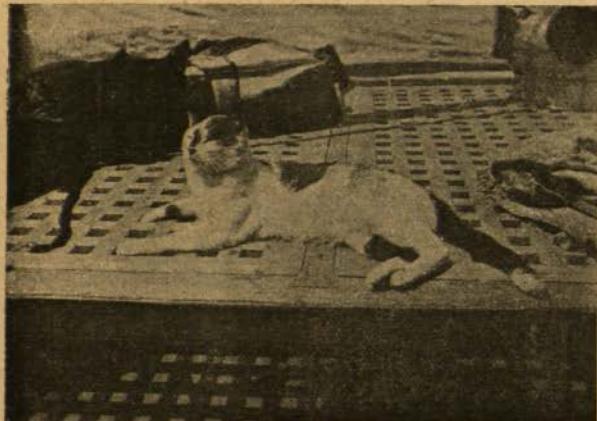
Bilbao, la población riquísima y esencialmente marítima, aun cuando no esperaba nuestra llegada, y en realidad estábamos á gran distancia de la ciudad, no quiso ser menos que la capital de Guipúzcoa, y sin pérdida de tiempo, el Ayuntamiento y la Diputación foral vinieron á bordo para felicitarnos y ofrecer toda clase de obsequios, que no pude aceptar por impedírmelo razones que consideraron dignas de respeto.

Reforzadas las despensas y hechas aquellas visitas más indispensables, dejamos el Nervión con sus cargaderos de mineral y fábricas productoras de ricos hierros, observando con más detención que á nuestra entrada, el modernísimo y elegante puente que une á Portugalete y las Arenas. En esta ocasión apreciamos los efectos de perspectiva, que infundirían terror en quien no tuviese determinados antecedentes; pues á cierta distancia del puente, todo observador situado en la popa de un buque de alta arboladura que vaya á pasar por debajo de aquél, juzga tan inevitable el choque,

que de no tener seguridad de la diferencia de alturas, se lanzaría al agua huyendo de la catástrofe.

No obstante estos efectos de óptica, pasamos sin novedad bajo el ingenioso puente, y con igual fortuna sobre la imponente barra, acompañados siempre de las muestras más entusiastas dadas por el vecindario de Portugalete, que nos despedía con cohetes, música y aclamaciones.

Aquella tarde del 6 de Agosto, con su noche correspondiente, estuvimos encalmados, viendo las luces de Castro Urdiales y faros que señalan la entrada en Bilbao, hasta que una brisa floja del NO. nos permitió rebasar á Santander y tierras inmediatas, quedando nuevamente á merced de las calmas y de algunas turbonadas, con las que fuimos poco á poco, á paso de tortuga, hasta dar vista al Semáforo de la Estaca de Vares, que



Un pasajero.

débía avisar de nuestro paso á la Autoridad superior del Departamento

Jamás travesía alguna se me había hecho más pesada que ésta. Mi amigo el Dr. Riedel se había embarcado con nosotros en San Sebastián, en el supuesto de que, en armonía con otros viajes, el de aquel puerto á Ferrol implicaría á lo más tres ó cuatro días; y aunque dotado como pocas personas de una delicada educación y perfecta diplomacia, comprendía yo que sus aficiones marineras le proporcionaban más de un día aburrido y algunas noches de desvelos, producidos por las infinitas ratas que había á bordo,

verdadera plaga que no pude desterrar, ni aun apelando á los hombres especialistas en esta clase de caza, pues los gatos, declarándose vencidos, pasaban el día en cubierta huyendo de compromisos.

Sabíamos que en el Ferrol nos esperaban á los dos días de nuestra salida de San Sebastián, haciendo cuentas galanas, como sucede muchas veces cuando se trata de viajes verificados en buques de vela; y comprendíamos el desencanto que habrían sufrido aquellas personas que de buena fe creían no tendrían dificultades en una corta distancia, quienes acababan de dar la vuelta al mundo.

Por fin, el día 10 de Agosto amanecimos en las proximidades del Cabo de Ortegal, pasando sobre él algunas horas voltejeando para ganar muy poco en dirección del Cabo Prior, con el cual estuvimos al anochecer, gracias á entablarse la brisa del E., que nos aseguraba la pronta llegada á la boca de la estrecha ría del Ferrol.

Á las diez de la noche, después de virar y revirar dos veces, convencido de que la mala calidad del viento no nos permitía llegar al fondeadero del puerto, dejamos caer el ancla frente á la playa de Cariño, seguros de que al día siguiente, ya que no un remolcador del Estado, alguno del comercio nos ayudaría á ir dentro de la ría si, como era probable, el NE. se mantenía en determinada tesisura.

El notable semáforo de Monte Ventoso había dado noticias de nuestra segura llegada á la boca del puerto, y, por consiguiente, la noche del día 10 Ferrol entero y sus pueblos inmediatos sabían que por la mañana temprano del día siguiente se verificaría la magnífica e importante recepción que estaba preparada.

Pocos puertos de los que yo conozco se prestan para dar esplendor á una fiesta marítima como aquel donde está enclavado nuestro primer Arsenal. Larga y estrecha entrada, formada por montes, en cuyas faldas aparecen mezclados castillos y fortalezas, con los modestos pueblos de pescadores, se ensancha después, hasta formar un espacioso puerto, rodeado por costas tan hermosas como fértiles.

He pasado algunos años de mi vida en el Ferrol, y por mis aficiones de cazador he tenido ocasiones frecuentes de contemplar su ría y la inmediata de Ares desde algunos puntos que debieran considerarse como centros de atracción para cuantos hallan deleite viendo los magníficos cuadros que ofrecen los típicos paisajes de Galicia.

Muchas veces lo he dicho, y lo repito hoy; nada, absolutamente nada he visto en el mundo que he recorrido, que pueda rivalizar en hermosura con las rías de Galicia, confirmando esta idea, arraigadísima en mí, la

convicción de que si esta región de España estuviese más adelantada, y sus habitantes dominados de un espíritu más emprendedor, sería el país predilecto de cuantos deseasen disfrutar larga y envidiable vida.

A las ocho de la mañana del esplendido día 11 de Agosto de 1894, el vapor *Hércules* y cien embarcaciones más, todas atestadas de gente y bonitamente engalanadas, se dirigieron desde el muelle hasta la boca del puerto, donde estábamos fondeados. Las distintas músicas que formaban parte de esta brillante recepción, los cohetes y hurras lanzados al aire por aquella multitud á flote, daban tono y proporciones tales á este acto, que sólo los que éramos objeto de tan viva manifestación podíamos apreciarlas debidamente.

En la capital de un Departamento marítimo es donde debiera darse menos importancia á las campañas de mar, por cuanto casi todos sus habitantes están familiarizados con los azares de la navegación; por lo tanto, eran para nosotros muy significativos é inesperados los obsequios que se nos hacían, máxime cuando el comercio aparecía como elemento predominante entre los distintos que contribuyeron á recibirnos con tanto esplendor.

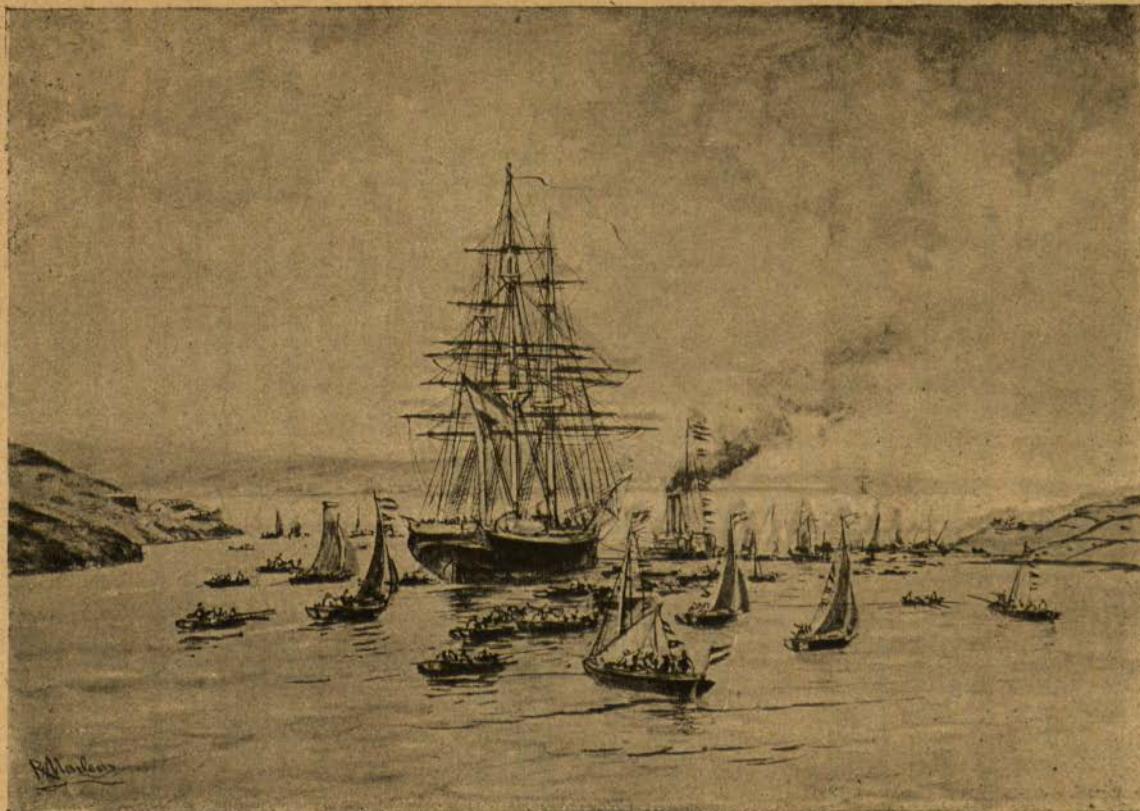
En un momento, vióse la *Nautilus* rodeada de multitud de embarcaciones, entre las cuales difícil sería que hubiese una sola que no tuviese á bordo algún pariente, amigo ó conocido de nosotros.

Comprendí la necesidad de prohibir la entrada á cuantos no componían la comisión de festejos, presidida por el Senador D. Nicasio Pérez, que vino á bordo en los momentos que levábamos el ancla y dábamos el remolque al vapor *Hércules*, para ir convoyados por los infinitos botes que á porfía deseaban ir lo más próximo posible á la *Nautilus*. ¡Qué entrada tan inolvidable!

Tan luego fondeamos frente al muelle de Cruseiras y saludamos la insignia del Capitán general, arbolada en la fragata *Almansa*, di orden para que subiesen á bordo cuantos lo deseasen.

Aquello fué el acabóse, el verdadero fin de viaje; hubo momentos en que todos se abrazaban y sollozaban. Cuadro realmente conmovedor, porque ¡ay! muchos echaban de menos pérdidas irreparables, acaecidas durante nuestra ausencia.

En medio de aquella masa humana que llenaba el buque, entró á bordo el anciano y respetable Vicealmirante Sr. Carranza, el mismo que en la visita de inspección, pasada la víspera de nuestra salida, nos había recomendado con tonos paternales el exacto cumplimiento de nuestros deberes. Venía ahora, como representación genuina de todo el Departamento,



ENTRADA EN EL FERROL.

á darnos la bienvenida y su autorización para que bajasen á tierra todos los que tuviesen familia en la ciudad ó sus inmediaciones.

Recibí, como Dios me dió á entender, en primer lugar, á las distintas comisiones y representaciones de centros que tomaban parte en los festejos con que se solemnizaba nuestra llegada; después crucé un apretón de manos y escasísimas palabras con mis muchos amigos que, en su delicada atención y sereno juicio, comprendieron que debían dar ejemplo, siendo los primeros en despejar la cubierta.

Los pocos que quedamos á bordo tuvimos que distribuirnos aquella tarde para cubrir el servicio y asistir, desde luego, á las carreras de velocípedos, de cuyo tribunal se me había concedido la presidencia, sin contar que mi estado de ánimo no me permitía ir á fiestas sin llevar á cabo uno más de los muchos sacrificios que impone el mando, por más que éste no alcance más proporciones que las propias de un buque-escuela.

Al baile espléndido y concurridísimo, que se celebró en el teatro Jofre, y á otros, dados con igual fin por las sociedades de recreo, no pude asistir, con harto pesar mío, si bien la razón que motivaba mi ausencia fué atendida y respetada por la sensatez y benevolencia que distinguen al culto pueblo ferrolano.

La comida ofrecida á las clases y marinería, y el estandarte que el comercio de esta capital dedicó á la dotación, fueron de esas atenciones de carácter práctico que perpetúan el agradecimiento en todos y cada uno de los que constituyen una colectividad.

Los contramaestres y sus asimilados, los marineros y aprendices, tuvieron oportunidad en aquella comida para ver el cariñoso afecto que despertaban entre las personas distinguidas que los servían, y asimismo viéronse en libertad de exponer con su ruda y noble franqueza la gratitud que sentían por aquellos halagos.

Con perfecto conocimiento de los deseos que debíamos sentir los que teníamos nuestras familias lejos de esta capital, se procuró que los agasajos se efectuasen en los primeros días de nuestra llegada, aun cuando se corriese el riesgo de plétora de diversiones, á fin de que todos participásemos de ellas.

El primer día festivo se aprovechó para cumplir con la promesa que, seguramente, sin previo acuerdo, todos habíamos hecho de volver juntos á oír misa ante la misma imagen de la Virgen del Carmen que había presidido la de nuestra salida.

Desde Australia, interpretando sentimientos muy respetables que hasta mí habían llegado, se encargó un manto bordado en oro y una rica corona

para la Virgen que era objeto de nuestras oraciones y firme esperanza de arribo feliz; regalo costeado por aquella dotación, que, llena de fe y gratitud, sentíase feliz yendo á la iglesia del Seijo, llevando en procesión la Inmaculada Virgen, protectora de los navegantes.

Allí, en aquel templo, donde oímos profundos sollozos al encomendar-nos á la Divina protección el Capellán de á bordo, más tranquilo ahora nuestro espíritu, nos permitió oír en ese día el santo sacrificio de la Misa y la hermosa oración de acción de gracias, pronunciada por el Sr. Cersa, sacerdote de tan raras virtudes como correcta palabra.

Por última vez en este viaje, al día siguiente, dimos la vela para pasar desde el puerto propiamente dicho á la dársena del Arsenal. Soplaba el Nordeste, el clásico viento del verano en esta ría, y con un repiquete ó vuelta sobre la playa de Maníños embocamos con todo desembarazo entre malecones, dando fondo delante de la machina grande, para amarrarnos seguidamente y empezar á desaparejar, ocupando el mismo sitio que dos años antes teníamos, mientras se llevaban á cabó los preparativos de la expedición.

En esta situación, la Superioridad envió á bordo los salvoconductos, concediendo licencia á los que no tenían sus familias residiendo en la localidad, quedando el resto bajo mis órdenes para empezar la engorrosa faena de echar todos los cargos y utensilios en tierra, con objeto de reconocerlos detenidamente, incluso el casco y aparejo desde la quilla hasta la perilla.

Dos semanas bastaron para colocar todo en condiciones de ser examinado y clasificado de buen uso ó bien de composición; habiendo sido reemplazados en este intervalo por otros de sus mismas categorías, el segundo Comandante, los Oficiales, Guardias Marinas, maestranza y la casi totalidad de marinería.

Impuestos todos de sus respectivos cargos, se me autorizó para empezar á hacer uso de la licencia que S. M. nos había concedido al terminar nuestro viaje, separándome de la corbeta *Nautilus*, con el pesar que sólo comprende el que hace objeto de su cariño todo aquello que constituye por algún tiempo el móvil de sus energías.

Que yo, y como yo cuantos dimos la vuelta al mundo en la corbeta *Nautilus*, recordemos siempre con marcado interés y satisfacción este buque, es natural, puesto que en las soledades del Océano, y aun en puertos, la nave donde uno se alberga y de la que se hace uso para vencer las dificultades propias de toda lucha contra los elementos, constituye un elemento interesantísimo, que imprime carácter á nuestra vida.

Si esto sucede con el buque, objeto inanimado que es útil como medio de transporte mientras lo dirija el hombre, ;qué diré de los lazos de afecto desarrollados en larga y dura campaña de mar entre todos sus tripulantes, y muy en particular entre el Jefe Comandante y sus subordinados!

Sería un ingrato si no aprovechase esta ocasión para manifestar el agradocimiento que en mí despertaron todos aquellos oscuros y valientes marineros, que, llenos de entusiasmo, se prestaron voluntariamente á seguir mi suerte en un viaje que sólo había de ofrecerles privaciones y fatigas, sin más esperanza de recompensa que la satisfacción de haber cumplido sus deberes.

La rígida disciplina de á bordo no me permitió estrechar la mano de aquellos hombres que tantas veces habían expuesto sus vidas en medio de la tempestad para excederse ejecutando mis órdenes; de aquellos infelices que habían sido en puertos extranjeros modelos de compostura y sobriedad, y después de larga campaña dejaban en blanco el libro de castigos. Varias veces me ocupo de ellos en las páginas de esta obra, y temo no haber puesto de relieve, como lo hubiese deseado, la incomparable conducta de la marinería de la *Nautilus*.

Ya que, como dije antes, las severas leyes de la disciplina me impidieron despedirme de ellos, apretándoles las manos con toda efusión, séame permitido consignar ahora que el recuerdo de esos valientes quedará en mí como uno de los más gratos del viaje de circunnavegación.

Y á ellos irá siempre unido el de mis inolvidables compañeros, el segundo Comandante, los Oficiales todos y nuestro santo y queridísimo padre Capellán.

No hay ciertamente puesto alguno, en los distintos que puede desempeñar el hombre ejerciendo autoridad , donde ponga de manifiesto todas sus cualidades físicas y morales como el que implica el mando de un buque de guerra , escuela de Guardias Marinas.

Constantemente de día y de noche se halla bajo la inmediata inspección de sus subordinados, sin poder sustraerse ni por un momento al contacto inmediato que la vida de á bordo lleva en sí.

Saben todos lo que come y bebe, las horas que duerme, lo que hace en tierra y á bordo, y forman muy luego juicio completo de sus aptitudes para el desempeño del mando. Por eso, y no por otras razones, se hace tan difícil mandar bien un buque de guerra, sosteniendo en la dotación la tan recomendada satisfacción interior.

No se me oculta que el sistema puesto en práctica durante los dos años que mandé la corbeta *Nautilus*, fué en extremo severo, con la particulari-

dad de una perfecta constancia en el régimen, penoso para los obligados á sostenerlo y no menos para los que con él recibían la debida instrucción; pero abrigo la fundada esperanza de haber inspirado todos mis actos en los sanos principios de nuestras sabias Ordenanzas y en el firme propósito, que nunca olvidé, de educar y formar un plantel de oficiales y contramaestres útiles para el servicio de mi patria.

El tiempo y los merecimientos de aquellos cuya instrucción práctica se me encomendó, se encargarán de juzgar cuanto dejo expuesto en este libro, que á ellos, más que á nadie, ha de interesarles y servirles á la vez, como prueba inequívoca del cariño que despertaron en su Comandante y compañero de viaje.

