



ERRIA

BIBLIOGRAFIA



*Acaecimientos de un diario de navegación, por
D. Julián Salazar y Garaigorta*

I

Nuestros antiguos marinos

En la lista de libros nuevos, debidos á autores eukaros, hay que agregar la obra del capitán de la marina mercante y actual corredor marítimo en San Sebastián y Pasajes, el portugalujo señor Salazar, alumno que fué en sus juveniles años de la Escuela Náutica de Santurce, fundada por los señores Murrieta en su pueblo natal, con tanto desprendimiento como elevación de miras.

El ex-capitán de la fragata «Reina de los Cielos» refiere en la advertencia preliminar las vacilaciones que tuvo antes de decidirse á dar á la estampa el resumen de su «Diario de navegación». Era en 1876 oficial del vapor argentino «La Pampa» de la Compañía «Italo Platense» y recluido durante nueve meses en la «superba cittá» de Gé-

nova, aprovechó los ratos de ocio de aquel largo descanso para extraer sus apuntes y ordenar los episodios más interesantes ocurridos en las singladuras de sus viajes.

Dice ingenuamente el autor: «Si el decir la verdad fuese un mérito, sería el único de estos relatos, que no se separan ni un ápice de los acaecimientos en lo fundamental; pero falto yo de recursos literarios, fuera de la gramática aprendida con celoso é instruido maestro, he escrito, por decirlo así, «á oído», aunque sin plagiar á nadie, poniendo en la pluma todo mi corazón, y sin ocultar, ni poner rebozo á mis sentimientos más íntimos». Y en efecto, la sinceridad, que es cualidad esencial en el escritor, se refleja en las páginas del libro, en donde se relatan con modestia y sencillez las angustias y zozobras frecuentes en los trágicos episodios de la ruda lucha con las enfurecidas olas, que exigen un temple de acero en los hombres dedicados á tan arriesgada profesión.

Por la misma frescura y veracidad dominante en el novísimo volumen comprenderá el lector que no se trata de esas leyendas marítimas de fantásticas aventuras creadas por la brillante imaginación de Julio Verne en las «Veinte mil leguas de viaje submarino», «El naufrago del Cynthia», «La isla misteriosa» ó «El viaje al Polo Norte», ú otras producciones de episodios náuticos como «Los forbantes» y «La salamandra», sino de una reseña verídica desprovista en absoluto de pretensiones; pero aun así, sería injusto relegar al olvido el laudable trabajo del capitán bizcaino, mereciendo, por el contrario, un aplauso sincero cuantos esfuerzos se hagan para estimular en las costas bascongadas la afición y entusiasmo por la vida del mar, que, es actualmente la base principal del poderío de Inglaterra.

Y pocas regiones pueden ostentar tan gloriosos timbres marítimos como estas provincias, aun cuando nos ha faltado hasta ahora el historiador que, reuniendo las notas dispersas y explorando de nuevo los archivos, presente el cuadro de conjunto, lleno de vida y de colorido, de las expediciones de nuestros argonautas. En los tiempos medios se lanzan estos intrépidos marinos á los helados mares boreales, á los senos del Mar Negro, á la primitiva exploración de las islas Canarias, al descubrimiento de los bancos de Terranova y á las guerras de la Reconquista; existía en Cádiz desde remotísima fecha el Colegio de Pilotos bizcainos, y cuando se consumó la suspirada unidad nacional, convirtiéndose España en la primera potencia de Europa, el am-

plio marco del Nuevo Mundo ofreció ancho campo á las hazañas de los esforzados bascos en aquel brillante período de descubrimientos y conquistas.

El ventajoso concepto alcanzado por nuestros marinos se refleja en las obras de los autores nacionales y extranjeros. Decía Nebrija en la Crónica de los Reyes Católicos: «Las gentes de Bizcaya y de Guipúzcoa son la mejor del mundo para sobremar.» El Embajador de la Señoría de Venecia cerca del Emperador Carlos V, el Magnífico Micer Andrés de Navajero, consignó en la curiosa descripción de su viaje á España realizado en el año 1524, que «son muy buena gente de guerra, así por mar como por tierra; navegan mucho, tienen muchos puertos y naves, y la estrechez del lugar los fuerza á buscar su medro fuera de su patria.»

La reputación de expertos pescadores la confirma Anderson, según el cual, venían los ingleses, aun á principios del siglo XVII, á hacer el aprendizaje en la costa Cantábrica bajo la dirección de nuestros patrones, y los holandeses se valían de la pesca de la ballena de arponeros bascos á quienes pagaban dotaciones crecidas.

II

Viajes en barcos de vela

Alcanzó el señor Salazar la época de la navegación en esta clase de buques, y, sin duda por las ventajas del derecho diferencial de bandera para el pabellon español, le tocó hacer sus dos viajes de agregado, tomando carga para Cuba y Puerto Rico en la Gran Bretaña, primero en la barca «Conquistador» que tardó 56 días de Liverpool á la Habana, y después en el bergantín-goleta »Paquete de la Guaira».

Examinado de piloto, se embarcó de nuevo en la «Conquistador» en el puerto de Denia, con dirección á Manila. Pasado el estrecho de Gibraltar, la navegación se hizo en bonanza al amparo de la benéfica brisa de los vientos alisios ó del N. E. hasta pasar las islas Canarias, recibiendo el capitán con marcada contrariedad la prematura visita de los emisarios aéreos del emisferio austral, que ocasionaron la demora consiguiente; pero al entrar de lleno en la zona de los vientos variables soplaron frescachones, empujando con brío á la nave al bordear el tormentoso cabo de Buena Esperanza. No faltaron alarmas ni so-

bresaltos á la tripulación, desde la entrada en el Océano Indico hasta los canales de Mozambique y de San Pablo; y cuando consideraban vencidas las mayores penalidades de tan largo viaje, y el piloto novel cantaba alegre en la popa los recuerdos del hogar querido, una columna de negro y espeso humo que salió por la puerta de la cámara, de aspecto aun más siniestro por efecto de las tinieblas de la noche, dió lugar á un rápido reconocimiento de la santabárbara, adquiriendo la triste certidumbre de que procedía de la bodega, por el peto de popa.

Puede figurarse el lector el pánico que produciría en los pobres marineros perdidos en las inmensas soledades del Océano el despertar al fatídico repique de campanas, escuchando la lúgubre frase de «Fuego á bordo». No arredraba á aquellos bravos la aproximación de los huracanes ni la furia de los elementos desencadenados; preparados para la batalla con sus altas botas y el largo capote de embreada lona, se hallaban avezados á resistir bajo el cárdeno cielo los embates de las olas rugientes, la fuerza extraordinaria del viento, el estampido de los truenos, y el fulgor de los relámpagos; la voz ronca del capitán solía mandar las maniobras en aquellas titánicas luchas de la fragil embarcación contra las gigantescas olas, manteniéndose impávido y sereno en el peligro, y comunicando á la tripulación el valor y la certeza de la próxima victoria; pero aquellos marineros dotados de sangre fría y familiarizados con los mayores riesgos, se sobrecogieron de espanto al contemplar el resplandor de las llamas y prorrumpieron en ayes lastimeros y en gritos aterradores, corriendo desolados por la cubierta á manera de espectros, para gemir sobre la borda ó implorar la milagrosa intervención de la Virgen en tan apurado trance.

Aunque no contuviese el libro del Sr. Salazar más que el dramático cuadro de las peripecias que originó el siniestro de la «Conquistador» valía la pena de publicarlo por el interés que despiertan aquellas conmovedoras páginas.

Examinado el buque, se vió que se había declarado el fuego en la carga de garrafones de aguardiente estivados con paja; y cerciorados de tan gravísimo peligro, en medio de una mar agitada, de la estación invernal y lejos de las costas, se desechó la idea de embarcarse en los botes, decidiendo por esperar el paso de alguna nave por aquellas solitarias aguas. El capitán conservó la fortaleza de ánimo para arengar á la tripulación en términos persuasivos y enérgicos; no juz-

gó como desesperada la situación, creyendo que con baldes de agua del mar echados por los agujeros practicados al efecto, se podría entretener el incendio hasta que la Providencia enviase un buque de socorro, y con voz solemne recomendó la serenidad y la confianza, proponiendo un voto sagrado á sus subordinados para uno de los santuarios del país.

No hemos de hacer la reseña de aquellos días de prueba y de zozobra; de los sufrimientos debidos al trabajo incesante; á la falta de víveres por la imposibilidad de bajar á los paños; á la carencia de agua potable que se había mezclado con la salada, y á la angustia de los vigías subidos en las vergas para acechar entre las sombras la silueta de la ansiada vela; pero por fortuna, cuando en la tercera noche del incendio aumentaba el estrago con rapidez y los estenuados navegantes se hallaban abatidos física y moralmente, exclamó el timonel: «¡Un barco por la popa!» Era una barca inglesa, á la que se pidió socorro con repique de campanas y el telégrafo de banderas de Marryat; pero aquella continuaba impávida su marcha, y costó desesperados esfuerzos conseguir del receloso capitán británico la conformidad en recoger á los náufragos con la frase gráfica de «all righth».

Salvados de tan inminente peligro dos horas antes de que la «Conquistador» se sepultase en los profundos abismos, desembarcaron los náufragos en Anjer, emprendiendo desde allí un penoso viaje á remo para Batabia, la capital de las Indias neerlandesas, con muy escasos víveres y expuestos en un fragil bote, á las contingencias de los baguíos tropicales; pero tuvieron la fortuna de encontrar una fragata holandesa mandada por un joven capitán, quien les socorrió con tanto cariño y generosidad, que hizo verter lágrimas de gratitud á aquellos rudos marineros y prorrumpir en vítores á Holanda y á sus habitantes.

Desde Batabia se trasladaron por Singapore y Hong-Kong á Manila para embarcarse con destino á Cádiz en la «Reina de los Angeles» tomando el señor Salazar á su llegada el mando de aquella fragata de mil toneladas á la temprana edad de 21 años, con todos los cuidados y responsabilidades de tan delicado cargo, que «oprimieron su frente como losa de plomo» al capear un duro temporal en la costa Cantábrica y lanzarse de noche y sin práctico á la arriesgada manobra de tomar la concha de Guetaria.

III

Navegación en vapores

Los adelantos y perfeccionamientos sucesivos alcanzados en la construcción naval, con el descubrimiento de los nuevos aceros aplicados á los cascos y calderas; los dobles fondos, los compartimientos estancos, los potentes medios de achique y de contraincendios; la economía prodigiosa de combustible de los novísimos motores de triple expansión; la maquinaria hidráulica aplicada á la maniobra de los cabrestantes, molinetes y demás aparatos, y las extraordinarias velocidades alcanzadas al surcar el Océano, han modificado radicalmente los transportes marítimos logrando un grado de exactitud y de regularidad reservada antes exclusivamente á las vías de comunicación terrestres. Y á medida que desaparecen los buques de vela, aumenta el interés en las descripciones de aquellos interminables y azarosos viajes de las gallardas naves que con sus velas hinchadas se deslizaban majestuosamente sobre las rizadas ondas.

No es por lo tanto extraño que los capitanes, jefes absolutos entonces de los barcos, «de quilla á perilla», y de cuya pericia dependía exclusivamente el mejor aprovechamiento de los vientos, mirasen con prevención la radical reforma de la marina mercante, que requiere estudios especiales de mecánica y maquinaria. Algo parecido ocurrió á nuestros valientes guerreros del siglo XVI en sus campañas de Italia con motivo de la transformación originada en el arte de la guerra por las armas de fuego, juicio que expuso el inmortal Cervantes en estos términos: «Bien hayan aquellos benditos siglos que carecieron de la espantable furia de aquestos endemoniados instrumentos de artillería, cuyo diabólico inventor dió causa á que un infame y cobarde brazo quite la vida á un valeroso caballero; así es que durante toda aquella centuria se miraron en España las armas de fuego como propias de cobardes y traidores, creyéndose hasta poco honrosa la muerte producida por una bala.

Mas como el hombre no vive sólo de poesía, y si es inteligente debe mirar mucho más hácia adelante que al pasado, el novel capitán Salazar abandonó el mando de la «Reina de los Cielos» para embarcarse de segundo oficial en el hermoso vapor trasatlántico llamado «Pó» de la «Compañía Italo Platense» creada por cierto en Buenos Aires,

gracias á la actividad de un capitán de la marina mercante italiana, cuyo ejemplo debían imitar nuestros armadores para cultivar los mercados de la América del Sur.

En uno de aquellos viajes, de Génova á la República Argentina, zarparon en el verano de 1873, y después de haber hecho sin novedad las escalas de Marsella, Barcelona y Gibraltar, falleció á bordo un pasajero, y aun cuando el médico certificó que había sucumbido de enfermedad común, ocurrió otra defunción antes de llegar á Canarias, y en los días sucesivos se repitieron los casos de cólera morbo-asiático.

Si la visita del temible viajero del Ganges es siempre imponente, calcúlese la gravedad de su presencia en medio del mar. Se distribuyó la tripulación en brigadas destinadas á la limpieza y desinfección del buque, y á la asistencia de los atacados; pero como continuaba la epidemia produciendo nuevas víctimas, se ofrecían á la acongojada tripulación escenas verdaderamente desgarradoras. Entre los emigrantes iba una familia italiana compuesta de un matrimonio y su hijo, de los que sólo sobrevivió la pobre madre, que presenció desolada la cruenta escena de arrojar al mar los dos pedazos de su alma. «Aun me parece ver á aquella desdichada llorando en un rincon de la cubierta; con la vista extraviada y pronunciando palabras incoherentes, ¡medio loca la infeliz!»

No faltan otros episodios sentidos é interesantes en la narración de los acaecimientos del Sr. Salazar, y Dios quiera que las aficiones náuticas vayan arraigando cada vez con mayor intensidad en la tierra euskara para preparar un gran renacimiento en esta costa de tantos y tan esforzados marinos.

Ha hecho bien el autor en imprimir el libro, cuyas condiciones tipográficas merecen también aplauso. Hubiera sido una lástima que por excesiva modestia y por considerarse poco avezado á las lides literarias lo hubiera guardado en forma de manuscrito. Claro está que no se halla la obra exenta de modismos, ni de algunas incorrecciones de lenguaje; pero como la enseñanza española adolece del defecto de ser poco práctica, no cultivándose como en otros países la forma ni el estilo, según lo ha hecho notar recientemente el crítico «Clarín», puede consolarse el señor Salazar con la convicción de que no pocas personas que ostentan títulos profesionales hubieran escrito peor la reseña de sus curiosos viajes.

Reciba la más cordial enhorabuena de

PABLO DE ALZOLA.

