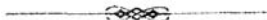


VIAJES ANTIGUOS Y MODERNOS POR MAR



Los que por precisión nos vemos obligados á cruzar los mares en buques de vapor, en pequeñas y en largas navegaciones con las comodidades que proporcionan los grandes trasatlánticos y las casi seguridades que proporciona la navegación á vapor, no podemos formarnos idea sino muy imperfecta de los verdaderos trabajos, peligros y fatigas de las navegaciones del siglo XVIII y de la primera mitad del siglo XIX en los buques de vela.

El viaje á Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, duraba de cuatro á seis meses y por lo que he oído á mis padres y abuelos que lo hicieron, además de los peligros del mar, los incidentes de a bordo y las fatigas que se pasaban, eran inauditas y dignas de ser relatadas en las largas noches de invierno, alternando con las relaciones de las batallas y los peligros de la guerra civil y de la Independencia que al amor de la lumbre nos contaban como recuerdos de su juventud; aquellos veteranos ilustres, cuando la nieve de los años cubría ya sus cabezas, su decaimiento físico les hacia vivir sólo de pasados recuerdos.

En tan largo espacio de tiempo como se invertía en el viaje, ocurrían mil incidentes de todas clases.

Una ó dos veces al año salía de Cádiz una fragata y á veces un bergantín para tan largo viaje, que debía efectuarse á fuerza de velas, impulsadas por vientos, no siempre favorables; á las calmas chichas, sucedían las tempestades; y el buque, no siempre nuevo, se hallaba expuesto á peligros de todas clases.

Pasados los primeros días de balanceo, en que el pasaje sufría las consecuencias del mareo, empezaban a conocerse todos, y las diferencias de carácter con el trato forzoso y continuo, ocasionaban á veces

discusiones, disputas y hasta desafíos, que cortaba siempre la intervención del capitán del barco, ya fuera de guerra ó mercante, cuya autoridad había de ser, y era á bordo, la de un rey absoluto y que se hacía respetar por todos los medios imaginables, y así tenía que ser para poderse imponer y en alta mar.

Si iban señoras ó criadas de servicio, los tenorios, y hasta los que no lo fueran, se multiplicaban de un modo extraordinario; aquello era un infierno, donde nadie podía vivir; antes del mes de navegación, por cuidadosa que fuera la conservación de los víveres á bordo, se estropeaban éstos, y no había modo de renovarlos; el agua se corrompía y se llenaba de gusanos todo. Con la alimentación, que era deficiente, sobrevenia el escorbuto, y no pocos morían; se hinchaban las piernas, especialmente de los pobres soldados y del pasaje de proa, que no tenía medio de pasear ni aun de descalzarse, y si agregamos los temporales furiosos de que no había manera de defenderse, y que comprometían con frecuencia la vida de todos, podremos formarnos una idea, aunque sea imperfecta, de los horribles padecimientos que suponía un viaje por el Cabo en un buque de vela.

La alegría de todos era tan grande en cambio al tocar en tierra, y sobre todo al acabar los viajes, que los mayores enemigos durante él, se abrazaban cordialmente, los infinitos lances de honor apalabrados para cuando se llegara, no se celebraban nunca y aquellos hombres dispuestos a verter la sangre de los que consideraban sus implacables enemigos, resultaban los más afables, atentos y cariñosos; ¡que tanto agría los caracteres la continua vida y el trato durante muchos meses, de personas extrañas cuyas maneras y costumbres suelen ser muy distintas!

Demos, pues, gracias los que no hemos pasado por aquellos trabajos, á haber nacido en épocas de progreso para la navegación, porque el cuadro de hoy es el reverso de la medalla y en un todo diferente al que acabamos de bosquejar, sin exagerar los colores.

Con tanta regularidad casi como en tierra, se efectúan ahora los largos viajes á Australia por inmensos trasatlánticos ingleses, con toda clase de comodidades, que transportan más de dos mil pasajeros de todas las clases sociales, con víveres, siempre frescos, agua abundante y buena, camarotes y mesas dispuestas para los pasajeros de primera, con todo el lujo y el confort necesario.

Desde la apertura reciente, en cierto modo, del Canal de Suez,

tampoco hace falta cambiar de buque y se tarda sólo en el viaje de treinta á cuarenta días, haciendo escala en dos ó tres puntos distintos de la travesía de Filipinas, para desahogo del pasaje.

Suele haber á bordo pianos y hasta un sexteto de músicos hábiles, que amenizan los paseos por la toldilla; se hace la vida de sociedad y no hay motivos jamás de rozamientos ni de disgustos. El capitán es un amigo de todos, y rara vez tiene que intervenir en cuestiones de los pasajeros.

Hay biblioteca en los buques, salón de recreo y esparcimiento, otros de tresillo, cantinas, cafés, y, en resumen, los focos de luz eléctrica, timbres, luces incandescentes, y la buena voluntad de todos hacen que al finalizar los viajes, por largos que sean, se sienta dejar el buque y los buenos compañeros que han contribuído á hacer todavía más agradable la estancia en él.

No hace mucho, hemos tratado de la navegación á vela y de la de vapor. La primera es cierto que nos recuerda el descubrimiento de un mundo y los grandes descubrimientos marítimos; pero ¡á qué costa no se han llevado á cabo!

La navegación antigua era terriblemente defectuosa y mala. ¡Saludemos con efusión á los progresos de la navegación marítima moderna! y al recordar los ímprobos trabajos de nuestros abuelos con sus glorias, recordemos también al filósofo Hegel cuando decía que el pan que comemos está amasado con lágrimas; pues con los medios de ahora en la navegación, hubieran sido mas cómodos los *descubrimientos*, aunque no rayaran tan alto las glorias de los *descubridores famosos* en la Historia de la Humanidad.

MANUEL DÍAZ Y RODRÍGUEZ.

