

BELLO
VIAJE
ALREDEDOR
DEL MUNDO
I

1
84719

1

84719



VIAJE ALREDEDOR
DEL MUNDO
DURANTE LA GRAN
GUERRA

LORENZO BELLO



66

CALPE

817

LA VUELTA AL MUNDO
DURANTE LA GRAN GUERRA

ES PROPIEDAD
Copyright by Calpe. Madrid, 1922.

Papel fabricado expresamente por LA PAPELERA ESPAÑOLA.

R

70598

LORENZO BELLO

La vuelta al mundo
durante la gran guerra



CALPE

"Tipográfica Renovación" (C. A.), Larra, 6 y 8. —MADRID

AL LECTOR

En este libro se intenta dar forma sincera, precisa y bien intencionada a las impresiones personales de un viajero español que ha sentido siempre un elevado placer del espíritu al admirar, al amar las tierras más remotas, porque cree que no hay país en el mundo que no encierre algo muy amable para todo corazón generoso. En estas impresiones superficiales no hallará el lector instruído nada que no conozca; pero tienen quizá el valor sugerente de estar vividas con toda el alma, bajo cielos muy lejanos, sintiendo, a través de la admiración que inspiran las prósperas patrias ajenas, más encendido que nunca el amor a la propia; que no hay nada como la distancia para mover el corazón del expatriado.

Viajar, leyendo en el libro abierto del camino, a través de los pueblos, las razas y las latitudes, es sentirse más optimista, más bueno, más profundamente religioso; pero al mismo tiempo es sentirse completamente poseedor de la maravillosa vivienda que Dios creó para el hombre. Séneca el español decía en elogio de los viajes: «El mundo pertenece al que le ha visto.»

Estas páginas, pálido ensayo de una apología del

viajar, están dedicadas a los jóvenes que sientan vibrar en su alma los estímulos misteriosos de los mares desconocidos, la admiración por los pueblos más progresivos, el prestigio exótico y pintoresco de las tierras más apartadas de Europa, y fueron escritas pensando especialmente en los inquietos exploradores del comercio español, que, impulsados por su sangre moza y por un ideal patriótico y positivo, unidos a esa atracción, siempre nueva, de los horizontes sin fin, se sientan con arrostos para dar la vuelta al agitado mundo de la postguerra, con las armas de los modernos, cultos y elegantes argonautas, conquistadores de mercados para la patria: una caja de muestras, un talonario de pedidos, una clave telegráfica y... un libro de versos. Si lograran interesar a alguno de esos futuros renovadores de España, quedarían cumplidos los propósitos del que las escribió.

L. B.

LA ATALAYA DEL FAR EAST

Saliendo por «Boca Chica».—Luzón, la isla bella.—Hong-Kong y la guerra.—Señorío inglés.—«Rickshas» y palanquines.—Una visita a Cantón.—Las pagodas azules.—El templo de los quinientos genios.—El país del jade.—De Kowloon a Europa en ferrocarril.—El «Pico».—Jardín sentimental.—Fumaderos de opio.—Chinos y chinitas.—Los mercados de China.—Manila, base comercial.

A la caída del Sol, el fondo de la hermosa bahía de Manila se veía confusamente con los prismáticos como una cinta azulada sobre la quietud plomiza de las aguas tranquilas. En el horizonte se esfumaba el alto y cónico Arayat, solitario de las llanuras de Luzón, y las montañas de Zambales más próximas destacaban sus moles violáceas.

En el veterano vapor *Yuensang*, asmático trotamonzones del mar de China, los émbolos braceaban pesadamente, y el barco avanzaba lento en demanda de Corregidor, donde un torpedero americano cerraba, como un centinela, el paso de «Boca Chica». Franqueado éste, después del cambio de señales, el vaporcito viró, y ya fuera de bahía, cerca

de la costa, balanceóse aparatosamente con la recalada en la bocana, y arriando su bandera británica, hizo rumbo a Hong-Kong.

La tarde del 23 de junio de 1917 moría entonces entre los encendidos celajes de un ocaso cálido y calmoso de Oriente. El pasaje, que se había adormecido bajo los toldos, en el grato imperio letárgico del Sol, en el mar, sacudió la pereza al oír las notas extrañas del *gong* llamando a la mesa. Componían aquél, en su mayor parte, empleados americanos que regresaban a la metrópoli, negociantes ingleses y mercaderes chinos.

Luzón, la isla bella, se desvanecía a lo lejos, entre el obscuro celaje que dejábamos a popa; pero la estela fosforescente del barco nos guiaba a ella, no resignándose nuestra mente a abandonarla del todo. Aun flotaban en nuestra retina las perspectivas luminosas de los campos de Pampanga y Nueva Écija, que antes de embarcar habíamos recorrido en compañía de uno de los senadores más prestigiosos del país, el hoy comisionado residente en Wáshington, Hon. Isauro Gabaldón. Las verdes llanuras pródigas, con sus geométricos linderos de las plantaciones de arroz, tabaco y maíz, pregonaban por todas partes la prosperidad creciente de aquella tierra filipina, tan digna de ser feliz.

Aun nos parecía tener ante nosotros el panorama risueño de Manila, la espléndida ciudad del Pasig, tendida en el fondo de la hermosa bahía. ¿Qué harían entonces nuestros amigos? Después de la calma enervante de las horas de Sol, la ciudad dis-

frutaría de la brisa del ocaso, en el bullicio de la histórica Luneta, al pie del monumento a Rizal. Allí quedaban nuestros queridos compatriotas, nuestros buenos amigos filipinos; allí quedaba, tras aquella cortina de sombras, la tierra hospitalaria que tantos españoles aman todavía como una segunda patria...

Antes de bajar al comedor miramos por última vez, apoyados en la regala, las costas filipinas, que se perdían en las primeras sombras de la noche, y nos entregamos a esa indefinible sensación, vivo acicate del viajero que tiene ante sí, misteriosa y atractiva, la ruta de lo desconocido. Volvíamos a España por el Este. La China, Japón, Hawai, Estados Unidos, en visión rápida, se ofrecían a nosotros como la cinta de un cinematógrafo. ¡Cuántas veces, en nuestros viajes por el canal de Suez, habíamos soñado en poseer esa cinta mágica con la que se nos antojaba acabaríamos de ceñir el mundo! Si a un hombre de comercio le era dado también entregarse alguna vez a sus modestos ensueños, ninguna ocasión más propicia que aquella tarde tranquila, en la cubierta de un barco, con medio mundo desconocido en perspectiva por la proa.

El mar de China, de ordinario inquieto y borrascoso, dió al *Yuensang* una travesía feliz. La leve sonrisa del *boy* que nos servía el café matinal nos indicó, tres días después de la partida, el 26, que llegábamos a Hong-Kong. Subimos a la toldilla cuando salía el Sol; teníamos, en efecto, a la vista, aun lejano, el Gibraltar asiático, la atalaya del Far East, o

lejano Este, una de las islas mejor situadas en el mundo para la estrategia comercial, y el puerto inglés, después de Londres y Liverpool, de mayor movimiento en tonelaje. Los primeros rayos solares doraban ya las más altas construcciones del Pico, y a través de la azulada cortina de bruma aparecían los contornos pintorescos de la isla y de los montes de la bahía de Kowloon, en el continente, poblados de verdura.

Aunque en 1910 habíamos visitado ya la floreciente colonia inglesa, los acontecimientos de la guerra europea, especialmente la marítima, daban a esta gran base del tráfico de Oriente un interés especial, despertando una curiosidad que ansiábamos satisfacer. La pequeña isla de Hong-Kong, de unas diez millas de largo por tres y media en su mayor anchura, está situada al Sur de China, en la costa de la provincia de Kawang-Tung y en las inmediaciones del estuario del Chukiang o río Perla, conocido mejor por río de Cantón. Un estrecho, cuya anchura varía de una a cinco millas, la separa del continente, donde los ingleses poseen, en la península de Kowloon, una faja de terreno de unas 270 millas cuadradas, que denominan «Nuevos territorios». La isla fué cedida a perpetuidad por China a la Gran Bretaña por los tratados de Cantón y Nanking de 1841-42, y la faja continental fué adquirida por ésta en 1898, según la convención de Pekín, por un período de noventa y nueve años. La colonia mide en total unas 390 millas cuadradas y tiene una población china de cerca de medio millón de habitantes. La capital, que

los ingleses fundaron con el nombre de Victoria, ha tomado, como el puerto, por extensión, el nombre de la isla.

Hong-Kong posee hoy el puerto de mayor tráfico del extremo Oriente, es cala de carboneo de los grandes *liners* o transatlánticos y punto de tránsito y de distribución de carga; por sus muelles se calcula que pasa el 40 por 100 de la importación y exportación de China. Cuando los bravos cargueros empezaron a remontar el Chukiang hasta Cantón, el tráfico del puerto se resintió algo; pero con el tendido del ferrocarril que une esta gran ciudad con Kowloon, Hong-Kong ha consolidado su situación estratégica comercial de tal modo, que cuando esta línea ferroviaria, enlazando con la Wuchang-Hankow-Pekín, una el Sur de China con Europa, acortando considerablemente la vía transiberiana, Hong-Kong será el insustituible centro de distribución de la China central y meridional y quizá de todo el extremo Oriente.

A la entrada del puerto atracó al costado del *Yuensang* la lancha *Cormoran*, con los oficiales de la Armada para la inspección de pasaportes. La sobria amabilidad británica cumplió rápidamente este requisito sin trabas, sin molestias, con ese espíritu de respetuosa tolerancia y libertad del que no puede desprenderse, ni en tiempo de guerra, el admirable señorío inglés. A las nueve estaba ya fondeado el vapor, y poco después desembarcábamos en Blake Pier.

Estábamos en Hong-Kong; pero ¡qué desierto

y silencioso nos pareció el puerto! Las modernas y flamantes escuadras de los grandes «paquetes» transatlánticos, de todas las banderas del mundo, que habíamos admirado años antes en el canal, ya no destacaban sus blancos puentes, altos como castillos, frente a Connaught Road. Los panzudos *tramps* cargueros de estruendosas maquinillas, que entonan el estridente himno al tráfico moderno tan pronto en Liverpool como en Melbourne, Wladivostok, Durban, Kobe o Manila, ya no animaban el puerto. Vaporcitos costeros, dos barcos de guerra de tipo antiguo, varios veleros, tres cargueros japoneses y un *blue funnel*, unos de esos innumerables «chimenea azul» de inmensas tragaderas, que todavía se veían por todos los mares de la tierra, era lo único que había entre Hong-Kong y Kowloon. Entonces sentimos la primera sensación de la gran guerra lejana; la paralización del tráfico marítimo hería los fondeaderos de Hong-Kong, por donde solían pasar diariamente cuarenta vapores de altura, sin contar el cabotaje de China. Los *sampanes* de doradas velas y los *ferries* de Kowloon surcaban sin estorbos las aguas del estrecho, verdes aguas de jade, la esmeralda china.

En tierra todo aparecía, en cambio, normal, y la vida quizá más intensa que nunca por el constante aumento de la población china. Centenares de *ricks-has*, con sus llantas de goma, tirados por veloces *coolies* de disformes pantorrillas, se deslizaban vertiginosamente por las vías más céntricas, mientras en las sillas gestatorias de bejuco se balanceaban

los pasajeros que subían a las pintorescas avenidas que ciñen, en lo alto, las colinas. En algunos hieráticos rostros ingleses parecía conservada la ancestral expresión de dominio que debieron tener los grandes señores del tiempo de los palanquines. Las damas, tocadas con grandes pamelas envueltas en blancos velos finísimos, se erguían en aquellas cómicas sillas de mano como si fuesen sentadas en un trono. La típica vía central Queen's Road hervía congestionada por la multitud china, ágil, viva, inteligente, algo europeizada de indumento en los últimos años, desde que la revolución hizo caer el Imperio y las coletas. En las aceras se detenían los transeuntes europeos atraídos por los escaparates, donde las maravillas de la paciencia y el monótono arte chino daban un exótico encanto a la seda, el marfil, la plata, el carey, la porcelana, el sándalo y el jade.

Los cargadores indígenas, con sus *pingas* de palma brava sobre los hombros, corrían ágilmente, maniobrando gesticulantes entre la multitud al transportar enormes pesos. En el mercado de flores, los lirios, las dalias, las camelias, cautivaban más por sus matices violentos que por su escaso aroma; pero faltaba entonces el crisantemo, rey de las flores de Oriente. Por todas las calles, en todos los portales, en todos los balcones, millares de letreros, de anuncios verticales, en caracteres sónicos, dorados y negros en fondo rojo, y, filtrándose por puertas y bocacalles, el denso y silencioso hormiguero chino, en un alarde, una explosión de prolífica potencia, como no hay ejemplo en otra raza del mundo.

Arrebatado por los alados *rickshas*, el pasaje del *Yuensang* se dispersó entre la multitud. A media mañana nos hallábamos descansando entre nuestros compañeros de viaje españoles, y con el equipaje intacto y libre de aduaneras molestias, en el *hall* del Astor House Hotel.

* * *

El vapor holandés *Prinses Juliana*, en que teníamos tomado pasaje hasta San Francisco de California, no había llegado aún a Hong-Kong procedente de Java. Podíamos disponer de varios días en tierra, y mis amables compañeros y yo nos dispusimos a aprovechar las horas.

La vida del «trotamundos» producirá un desgaste, un hastío que llegará a hacerse intolerable en el turista «profesional»; pero tiene para el hombre esclavo del cotidiano trabajo satisfacciones no sospechadas por el que, vegetando en la querencia del pueblo natal, mira con inquietud la boca del puerto sin atreverse a abandonar el ancladero. El lector turista o negociante comprenderá bien esas satisfacciones si se ha hallado alguna vez en la habitación confortable de un hotel después de varios días de camarote y con la perspectiva de un país exótico e interesante. Un hotel limpio y fresco de Oriente, servido por silenciosos camareros chinos, con ventiladores, hielo y agua a discreción, en una ciudad lejana, cuyo nombre hemos mirado con misteriosa curiosidad en

el mapa siendo niños, es una de las voluptuosidades del viajero de alma inquieta y optimista. Envuelto en el quimono después del baño, con las maletas abiertas y el contenido esparcido por las sillas; sentado en una butaca de mimbre, frente a una ventana que da al puerto luminoso y atareado, a una terraza de vista espléndida o a una arboleda densa y sombría; sin ninguna prisa, ninguna preocupación, con el cigarrillo en la boca y examinando lleno de interés el plano de la ciudad desconocida que ha de visitar horas más tarde, el viajero se siente feliz. Pero el hombre que ama las sensaciones nuevas, los cielos nuevos, los paisajes nuevos, nunca siente saciada su curiosidad. Ese interés, esa curiosidad, alto y noble placer del espíritu, los despierta, quizá como ninguno otro país del mundo, la milenaria China.

En Hong-Kong apenas podéis entrever lo que es la verdadera China si no os internáis por la península de Kowloon. La colonización inglesa, aunque no ha intentado nunca moldear a su semejanza los pueblos que tuvo bajo su dominio — y en eso estriba quizá su éxito —, estampa un sello material inconfundible en todos sus puertos estratégicos esparcidos por el mundo; un sello de seguridad, de *comfort*, de orden, firmeza y señorío, pero hartó monótono y sin carácter para el viajero que gusta de hallar el propio y peculiar matiz de cada pueblo. Aden, Colombo, Singapoore, Hong-Kong, puertos poblados por razas distintas, son tan semejantes, que, al saltar a tierra en sus muelles, el panorama os hace exclamar: «¡Esto es inglés y no puede ser mas que inglés!»

Para asomarnos desde Hong-Kong a la China interesante, misteriosa y hermética, y poder conocer su fuerza aplicable en su día a la lucha por la vida moderna, tenéis que remontaros por entre los deltas del Chukiang, el maravilloso río Perla, de bellas perspectivas, hasta Cantón, la gran urbe de dos millones de habitantes, capital de la provincia de Kawang-Tung y principal centro comercial de China. La travesía, de unas 90 millas, se hace río arriba en ocho horas en los blancos y elegantes vaporcitos de las tres Compañías que se dedican a ese servicio. Puede hacerse la expedición en ferrocarril, desde Kowloon—110 millas en unas cuatro horas—; pero es más cómoda y más interesante la vía fluvial.

Los barcos que suben a Cantón se detienen en Shameen, en donde están las concesiones europeas y el excelente hotel Victoria, base de los expedicionarios. De Shameen parten éstos en sillas conducidas por cuatro *coolies* y precedidos por los indispensables guías y *cicerones* chinos, sin los cuales es peligroso aventurarse por los laberintos de Cantón. Estos guías abren plaza sentados en sus literas engalanadas, como de preferencia, gesticulando y gritando por entre el hormiguero chino.

En el *Bund*, o barrio comercial, en las márgenes del río y esteros tributarios, el tráfico es inmenso, las aguas están materialmente cubiertas de *sampans*, juncos y cascos, donde nacen, viven y se multiplican los chinos, trabajando rudamente las mujeres con tanta o mayor fortaleza que el hombre en las faenas y maniobras de las embarcaciones.

Entre esa población del río se ocultan siempre los piratas del Chukiang y del Sikiang, legítimos descendientes de los antiguos y audaces aventureros del mar de China.

Después de ver el *Bund*, los guías se dirigen a la ciudad antigua, o ciudad tártara, cuyas altas murallas se ven en el fondo. Al entrar por una de las oscuras puertas centenarias nos sentimos de pronto transportados a un país de ensueño; el hilo de nuestra anterior existencia parece haberse roto, olvidándolo todo, y que hemos retrocedido diez siglos en la historia del mundo. Las calles, estrechas, infectas, tortuosas, laberínticas; los *yamens* o palacios tártaros; el monasterio taoísta; el templo de los Quinientos genios, bajo la presidencia del buen emperador Kieng-Lung, de florida memoria, grave y ceñuda asamblea en la cual os sorprende ver el rostro europeo del sabio navegante italiano Marco Polo, figurando allí por celestial privilegio; el fantástico Templo de los Horrores; la bella pagoda de cinco pisos; el Chun-Ka-Chi, ancestral oratorio; el gran templo de Budha, edificado varios siglos antes de Jesucristo, destruido por la invasión tártara y reedificado después; la clepsidra o reloj de arena; la siniestra plaza de las ejecuciones, todo nos habla allí de edades, de hombres, de cosas que parecen muertas en remotos tiempos y conservadas como por maravilla a cubierto de la acción de los sucesos históricos y del progreso humano; cosas que no podemos comprender, cuya alma se nos escapa, porque las formas representativas y materiales de los mitos

chinos son tan siniestras o infantiles, que hieren grotesca y extrañamente la retina europea. Al ver aquella ciudad tártara, conservada como en una vitrina de museo, comprendemos lo absurdo del celoso aislamiento de una raza que durante tantos millares de años quiso conservarse inmóvil.

Aun para el hombre más apartado de los estudios históricos, de las artísticas contemplaciones, para el europeo que viaje por China con un propósito utilitario, el viejo Cantón tártaro tiene un extraño atractivo, del que es imposible abstraerse. La vista se aparta del *Bund* moderno, de las curiosidades industriales, obra preciosa de la paciencia china en el hacinamiento de infectos talleres, para posarse con singular encanto en las airosas pagodas, en cuyas aras polvorientas se desmoronan desde hace siglos los ídolos dorados infantiles y fantásticos; esas pagodas milenarias, pagodas encantadoras que se alzan en las verdes colinas y se destacan en el cielo azul esparcidas por toda la inmensa China y que son como llamas de oro muy viejo en que aun arde pálidamente el espíritu del Celeste Imperio.

La impresión que la babilónica «Ciudad de los Ramos» produce en el viajero occidental es imborrable. Nos apartamos de aquel mundo extraño e inquietante con una sensación de alivio, como el despertar de una pesadilla, pero al propio tiempo con un vago sentimiento de fracaso, de curiosidad no satisfecha. El hedor de la increíble suciedad y el zumbido de aquella agitada colmena nos acompañan largo tiempo. Al regresar a Hong-Kong en el

ferrocarril de Kowloon y contemplar los pequeños poblados rurales, compuestos de varias docenas de casas diminutas, con su única ventana en el techo y guarnecidas por una tapia o muralla antiquísima, alta y ceñida, nos parece haber retrocedido a los tiempos de insegura existencia, de fieras invasiones y largas reconquistas. Contiguos a los poblados, en la más próxima eminencia, y cuidados con amor, se ven los curiosos cementerios, donde a flor de tierra, en vasijas de barro, conservan los chinos, por familias, las reliquias de sus antepasados.

Los ingleses han hecho de Hong-Kong una admirable base para el turista que disponga de tiempo para visitar el Sur de China. Constantemente parten cómodos y lujosos vaporcitos en servicio combinado para Shameen, Wuchow, la colonia portuguesa de Macao y las riberas del West-River. Por la costa norte se puede hacer en diez días un interesante *round-trip* a Sivatow, Amoy y Foochow. En tiempos normales, antes de la guerra, en estas expediciones de placer solía darse cita el gran turismo cosmopolita acaudalado, que invernaba en el extremo Oriente, distrayendo sus ocios y su dinero entre Shangai, Hong-Kong, Shameen, Macao y Manila.

* * *

Vista desde Kowloon, la población de Hong-Kong presenta uno de los más risueños panoramas. Aunque la vegetación no es tan exuberante en la

isla como en el continente, el cuidado exquisito con que se han ido cubriendo las laderas ha hecho de las calles, que se alinean escalonadas por los montes, verdaderos arriates de espesos arbustos, frondosos eucaliptos de Australia, banyanes y pinos de China. En el distrito del Pico, en las avenidas más elevadas, como Kennedy Road, Bowen Road y Barker Road, se alzan lindas residencias de verano, para el monzón del Suroeste — mayo a octubre —, encaramadas en las alturas hasta 1.700 pies, como sobre nidos de granito, ofreciendo desde lejos una deliciosa vista de pintoresco nacimiento.

El sentido práctico inglés, en colaboración con la audacia, ha hecho accesibles las mayores alturas de la isla, 1.850 pies, pudiendo ascenderse a ellas cómodamente a pie o en silla conducida por cuatro *coolies*. Además, un atrevidísimo ferrocarril funicular nos da la sensación de hallarnos suspendidos sobre los precipicios, y el espectáculo de la cómica flema de los conductores ante la inquietud de las señoras.

Desde las más altas veredas del Pico, sobre Gap Terminus, labradas en la roca acantilada, tan audazmente que su paso está defendido por barandillas de hierro, el panorama es maravilloso. A los pies, a vista de pájaro, los muelles, los diques, las oficinas del distrito comercial de Connaught Road, las terrazas de las residencias semejan diminutas construcciones de cartón. En el puerto, los *sampanes* esmaltan el canal con pequeños destellos dorados, que roban sus reflejos al Sol. Por el Norte vemos entrar el magnífico transatlántico de 20.000 toneladas *Em-*

press of Asia, de la Canadian Pacific Line, y su casco gris, airoso y elegante, se nos antoja un lindísimo juguete mecánico moviéndose en un estanque. Al otro lado del estrecho, Kowloon, con su flamante estación, sus semáforos, cuarteles y arsenales, vistos como en un plano de relieve, y en el fondo las montañas azules de la península, detrás de las cuales se extiende la inmensa China.

Por las verdes laderas destacan sus macizas moles, como fortalezas, los colegios y fundaciones religiosas ricas y prósperas, la bella catedral católica, la protestante de San Juan, el palacio del gobernador en una alfombra de *grass* o fina hierba, y, como láminas de transparente esmeralda, los grandes depósitos de agua potable. La pureza del aire, la frescura deliciosa del ambiente en aquellas alturas del Pico, son en Hong-Kong aprovechadas como el mejor tónico para los enfermos de la guerra. Cerca del observatorio y del Peak Hotel, en las cumbres, vemos un sanatorio militar, donde los soldados, procedentes quizá de la India, de Mesopotamia o Egipto, respiran a todo pulmón, asomados a las terrazas, el aire vivificante, mirando con indiferencia y confianza británicas al visitante europeo.

Bajando por las placenteras avenidas serpenteantes entramos en el Jardín Botánico. ¡Admirables jardines, bellos jardines silenciosos de Oriente, Hong-Kong no os es propicio! Pedazos de paraíso, cantados por Rabindra Nath Tagore, el poeta indio, como los jardines de Bombay, Colombo, Singapoore y Macao, en que la Naturaleza lo pone todo; jardi-

nes de ensueño, de fuertes aromas nocherniegos y frondas umbrosas, bajo un sol espléndido, no pueden nacer en Hong-Kong. En dos épocas hemos visitado este jardín amable, en junio y en diciembre, y hemos hallado más bien en él la mano del hombre conjuro de flores. Lindo, discreto, el jardín de Hong-Kong se engalanaba en junio con sus lirios blancos, amarillos y rojos, con dalias púrpura y rosa, lotos blancos, azaleas, camelias, bastante variedad de cactus y de orquídeas; pero la riqueza policroma, la exuberancia, la explosión lujuriente y embriagadora de los fastuosos jardines de Oriente, faltaban. Jardín de poeta delicado es el jardín de Hong-Kong. Cuando llega el crisantemo, la regia flor pródiga, Hong-Kong se engalana profusamente; pero, aunque Formosa y el Japón están cerca, Hong-Kong no puede robarles sus matices limpios, depurados, deslumbrantes.

En un diminuto valle de la isla, que los ingleses llaman Valle feliz, los cementerios se muestran al viajero risueños e interesantes. El católico, donde descansan algunos restos españoles; el protestante, el persa, el hebreo, el chino, todos cuidados con verdadero culto, parecen mansiones floridas de vida y esperanza más que lugares tristes y solitarios de reposo eterno. Con emoción salimos de aquellos pequeños jardines, donde los vivos se esfuerzan en hacer florecer diariamente la memoria de los muertos. Por el alegre camino que bordea el campo de deportes avanza un curioso entierro chino, con gran acompañamiento y sus viejas plañideras alquiladas, como en los sepelios occidentales de otros tiempos.

Volvemos al corazón de la ciudad. Un ligero *ricks-ha*s nos lleva volando a Queen's Road, la arteria central. Por el camino, entre la masa china que pulula activa, se cruzan con nosotros, en esos silenciosos y veloces cochecillos, los enjutos y erguidos ingleses con traje y salacot blancos, yanquis de cabeza romana y democrático desaliño, indos atléticos de bello rostro barbado y triste, portugueses de Macao, atildados filipinos, hebreos de aspecto cansado y receloso, expresivos franceses, persas de atavío pintoresco, japoneses de eterna sonrisa, annamitas, javaneses, egipcios, toda la población cosmopolita de los puertos de extremo Oriente. Faltan solamente alemanes y turcos, que tanto abundaban en China antes de la guerra; pero decimos mal: faltan también españoles, porque, a pesar de la admirable y hospitalaria base comercial de las islas Filipinas, durante tres siglos españolas, aparte del esfuerzo y buena voluntad de algunas casas prestigiosas de Manila, la China permanece mercantilmente inexplorada por el emigrante español. Por entre toda esa fauna humana multiforme y atareada vemos descollar la rigidez, la prestancia tolerante, a veces algo cómica, pero siempre señoril, de los dueños de Hong-Kong.

En Queen's Road y Des Vaux Road, los grandes bazares muestran en sus llamativos escaparates los exóticos productos de la industria y del arte chinos. En los ricos tñores de porcelana, en los chales de seda, las bandejas de laca y de carey, los braserillos de bronce y los jarrones de plata, el espantable dra-

gón simbólico se retuerce en variedad de artísticos dibujos, pero con la monotonía de temas propia de todo el arte asiático. Lindas miniaturas y baratijas de nácar, pequeños Budhas de ébano y marfil, de rostro beatífico, dilatadas orejas y vientre disforme, vistosa orfebrería en que el oro y el jade cautivan y atraen al extranjero, que tiene que haberse-las con el comerciante más despierto, ventajista y astuto que puede darse. El dependiente chino, instruído, elegante, infatigable, poliglota y conocedor del carácter, los gustos y debilidades del comprador europeo, es insustituible en los fastuosos bazares de Oriente. Ni el japonés, lleno de estudiada cortesía, ni el del Indostán, violento y sin ductilidad, pueden rivalizar con él en inteligencia y dominio del negocio.

En los barrios indígenas populosos de Hong-Kong, en el China Town, centenares de tiendas, la mayor parte de los mismos géneros, a modo de bazares microscópicos, hacen pensar en que la fiebre mercantilista china ha substituído como un fanatismo al antiguo culto de sus deidades, preguntándose el viajero quiénes serán los compradores chinos si todos se dedican a vender. Se compra y se vende hasta altas horas de la noche; se vive en pleno comercio, y no es raro ver en un «establecimiento» de seis metros cuadrados, sentados en cuclillas, provistos de sus palillos, hasta doce dependientes, comiendo a la vista del público y realizando el esfuerzo victorioso del máximo de rendimiento con un absurdo mínimo de gastos, que es el secreto del trabajo chino.

Por la noche, los «hoteles» chinos se iluminan profusamente y se llenan de trasnochadores, que acuden a las típicas comilonas inacabables y a los fumadores de opio. Mientras los elegantes, reclinados en unos estrados de madera negra y dorados adornos, ocultos entre vistosos biombos, aspiran el humo embriagador, lindas jovencitas de pelo lustroso y engomado, de pies inverisímiles, recargadas de pulseiras de oro y jade, arrullan con sus cantos a los sibaritas hasta que se duermen. Estas jóvenes, casi niñas, se alquilan por horas, y su profesión es muy lucrativa. La algarabía y bullicio de estas casas de placer son fantásticos; el hormiguero chino discurre de puerta en puerta entre el ingrato y monótono sonsonete de la música china. Aunque el acceso a estos recreos le está prohibido al extranjero, la alegría china es tan extraña e incomprensible para el hombre occidental, que sólo puede interesarle como pintoresco espectáculo de un momento. Por otra parte, el pueblo chino es el más celoso y fiero guardador de su intimidad.

* * *

La impresión dominante en el extranjero que visita de pasada los puertos chinos es de que el mundo se compone de dos clases de hombres: de un lado, los chinos; del otro, el resto de los habitantes del planeta. El aislamiento e inmovilidad seculares de esta raza de civilización antiquísima forman aún hoy día

la gran muralla china que impide el desarrollo de su progreso moral y de su modernización.

La revolución local de Pekín, con la caída de la dinastía manchú; las contrarrevoluciones y disturbios en las provincias del Sur, no han afectado para nada a la idiosincrasia del pueblo chino. Las propagandas socialistas y reformadoras del doctor Sun-Yat-Sen no han podido penetrar cien kilómetros tierra adentro en los cuatro millones de millas cuadradas que tiene el inmenso Estado, que, ya en forma de República o de Imperio, será durante muchos años la China histórica, la China única e inmutable, con sus arcaicos conceptos de la familia, la autoridad, el derecho y su menosprecio de la mujer.

La resistencia del pueblo chino a la influencia occidental es bien conocida de las misiones católicas y protestantes, de los valerosos exploradores comerciales de Europa, con frecuencia amenazados en las provincias del interior por las reacciones xenófobas y constantemente bloqueados por la impenetrabilidad y apatía de una raza celosa y amante como ninguna de sus vicios y sus virtudes constitucionales.

De los 350 millones de habitantes que tiene la verdadera China, sin contar la Mongolia, la Manchuria y el Tibet, un 90 por 100 viven completamente alejados e ignorantes de las convulsiones políticas del litoral, del Sur y del Este. Cuando las redes de ferrocarriles, que aun no llegan a media milla por cada cien millas cuadradas, crucen los fértiles y extensos campos de la China central,

el inmenso pueblo dormido abrirá los ojos al mundo exterior.

Entre la enorme masa de población china, solamente unos 20.000 europeos y americanos se dedican al comercio en los grandes centros industriales o agrícolas, como Tient-Sin, Cantón, Nankín y la floreciente Hankow, principal población exportadora de los grandes recursos de hierro y carbón de China. A causa de la guerra, ese exiguo contingente extranjero quedó reducido a la mitad. La penetración japonesa, por el contrario, va creciendo rápidamente, favorecida por las circunstancias, que hacen aspirar al ambicioso Imperio del Sol Naciente al completo control ferroviario del Este de China y absoluta hegemonía en todo el Extremo Oriente. Sin contar la población japonesa de la Mandchuria, hay ya más de 150.000 súbditos del Mikado esparcidos por las provincias chinas.

El comercio de China con el Extranjero ascendía, antes de la guerra, en 1912, a 2.500 millones de pesetas en números redondos, y a los cambios normales; de ese total, 1.500 millones correspondían a la exportación y 1.000 millones a la importación. El Japón contribuía en una quinta parte a ese movimiento. Si se compara dicho tráfico con el de las grandes potencias mercantiles del mundo, se verá que, dados los recursos y la extensión territorial de China, su comercio está aún en los albores. Frente a los 30.000 millones de pesetas a que ascendió en el citado año el total comercio exterior inglés, los 25.000 millones del alemán y los 21.000 millones del

de los Estados Unidos, el comercio exterior de China está aproximadamente al nivel del de España, que fué, en 1912, de 2.300 millones de pesetas, o, más exactamente, 1.141 millones de importación y 1.145 de exportación.

Cuando, pasados algunos años, el tonelaje marítimo mundial destruído por la guerra se reponga, volviendo a organizarse el intenso tráfico de Europa con el Extremo Oriente, China ha de ofrecer ancho campo a las vastas especulaciones mercantiles que, como un desquite al ruinoso fracaso de la guerra militar, han de buscar las naciones occidentales. Entonces volverán a reanudarse por los paladines del comercio del mundo las atrevidas exploraciones que antes de la guerra hacían los viajantes alemanes, que remontaban los ríos hasta el corazón de China con sus cajitas de muestras, estudiando las costumbres, los gustos y las necesidades de los habitantes. Todos los pueblos vivos y despiertos enviarán sus legionarios del comercio, y la victoria será para los más inteligentes, los más audaces y los más activos.

España posee en el puerto de Manila una admirable base futura para la conquista de los mercados de China. Las islas Filipinas, progresivo país, hoy próximo a su independencia política, está poblado por la raza más hospitalaria de Oriente, que guarda una singular y sincera devoción por España, cuyo idioma y cultura se esfuerza en conservar. Esa devoción, noble forma de gratitud, no es apenas conocida por los españoles de la antigua metrópoli; pero tiene un

altar en los corazones de los que aun residen en aquellas hermosas tierras malásicas y que forman una numerosa colonia, completamente identificada con los naturales. No solamente como fin utilitario, sino como ideal hispanamente histórico y cultural, España debiera hacer de las Filipinas una base para todo el desarrollo de sus relaciones mercantiles con el Extremo Oriente.

II

EL JAPON SILENCIOSO

Shanghai invisible.—Alemanes a bordo.—¿Cómo es el Japón?—Amanecer en las islas maravillosas.—El Nagasaki risueño.—La tierra del silencio.—Un templo y un busto de mujer.—Las «musumés» estudian Algebra.—«Meet me tonight in Dreamland.»—«Samurais» de los mares.—La rada de Yokohama.—Unas horas en Tokio.—La ciudadela del Mikado.—Madrecitas del Japón.—El «Yosiwara» galante.—«Geishas» y flores.—El Bentendori.—Comercio japonés.—Las Filipinas, para los filipinos.

Surcando a media máquina las aguas rizadas del estrecho, el vapor *Prinses Juliana*, a la puesta del Sol del 28 de junio, había dejado por la popa las luces de Hong-Kong, que a la rosada claridad del crepúsculo brillaban limpias, penetrantes, como azuladas puntas diamantinas. El hermoso barco holandés siguió después costeano hacia el Norte en dirección a Shanghai. En las primeras sombras de la noche, las costas de China se extendían por babor como una mancha negra y tenebrosa. El lento golpeo de la hélice de un carguero, que navegaba con las luces apagadas, se oía cada vez más próximo al

transatlántico, que le adelantó a media milla por estribor, dejándole en breve atrás.

El *Prinses Juliana*, de la Java-China-Japan Lijn, procedía de Sumatra, después de un largo y accidentado viaje, en que había intentado pasar el canal de Suez, no habiéndolo conseguido por dificultades de carboneo. En vista de este fracaso, se le había destinado a la línea del Pacífico. El pasaje, muy numeroso, se componía en su mayor parte de hacendados y negociantes de las Indias holandesas, algunos de los cuales llevaban ya tres meses a bordo.

En Hong-Kong embarcaron con nosotros varios pasajeros norteamericanos e ingleses, procedentes de China, Manila y Australia, y emigrantes chinos, acomodados a popa. En Shanghai debían embarcar además veinte cónsules alemanes expulsados de China, con pasaporte para su país por vía de los Estados Unidos. Esta circunstancia tenía muy interesado a todo el pasaje cosmopolita, que ansiaba llegar al gran puerto del Kiang-Su.

El primer día de julio, a las seis de la mañana, entrábamos en el río Wu-Sung, afluente del inmenso Jang-Tse-Kiang o río Amarillo, cuyas aguas sucias, fangosas, remontó el barco durante cuatro horas. Escuadrillas de *juncos* de carga y *sampanes* pesqueros, tripulados por hombres, mujeres y chiquillos, como chozas flotantes, pasaban al costado maniobrando con gran habilidad, sin detenerse a las pitadas del vapor.

A las diez estaba éste fondeado en un inmenso remanso del río, dilatado como una laguna, al lado

de tres cruceros chinos pintados de aplomado, uno de ellos de tipo moderno. Shanghai, el gran puerto de la provincia de Kiang-Su, de cerca de medio millón de habitantes y primer centro de exportación de seda y te de la China, se veía lejos, en la ribera de aquel mar sucio y quieto, y toda la mañana contemplamos desde la toldilla, con desconuelo, el case-río, los mástiles de los barcos, las pagodas destacándose en el horizonte, pues no se dejó desembarcar al pasaje por dificultades en la inspección de pasaportes.

Al mediodía llegaron a bordo, en la lancha *Alexandra*, bajo el pabellón británico, los diplomáticos alemanes con sus familias. La activa lanchita inglesa, yendo y viniendo, paseando su bandera entre los pasivos cruceros chinos, indicaba bien claramente quién mandaba en Shanghai. Para completar el cuadro cosmopolita del pasaje del *Prinses Juliana*, vimos llegar también dos elegantes señoras francesas acompañadas de un caballero japonés, ocho o diez pasajeros rusos, entre ellos una bellísima y encantadora dama, y tres artistas griegos.

Embarcado el pasaje, el buque dejó el fondeadero a primera hora de la tarde, navegando río abajo. Nos precedía un vapor-tanque petrolero norteamericano, y detrás seguían dos *marus* japoneses. Las sirenas resonaban con frecuencia en concierto estridente, que se perdía a lo largo del río. Un vapor chino, viejo y sucio, con el costado a medio rascar y el minio al descubierto, abarrotado de carga hasta los topes, se cruzó con el convoy, subiendo el río

penosamente como un asmático de los mares. Al anochecer, el *Prinses Juliana* salía de los deltas del Jang-Tse-Kiang, haciendo rumbo a Nagasaki.

A pesar de las corrientes y los nortes, con frecuencia duros al Sur del mar Amarillo, el buen tiempo nos brindaba una travesía feliz. Nos acercábamos al Japón. La sola evocación de este nombre mágico despertaba en nosotros todo el mundo artificial y pintoresco que, a través de diversas lecturas, habíamos formado en nuestra mente del sugestivo Imperio del Sol Naciente. El Japón constituía una de nuestras más grandes ilusiones de viajero nunca saciado; pero ahora ya no se trataba del Japón visto a través de la literatura de un *Pierre Loti*, un Gómez Carrillo, un Naudeau, o de las fantasías de *magazine* americano; ahora nuestros mismos ojos iban a descubrir dentro de algunas horas las rientes costas del país maravilloso y lejano que ha alimentado tantos sueños de estudiantes occidentales. El Japón estaba a pocas millas de nosotros, y un temor de desencanto, de posible fracaso, se apoderaba de nuestro ánimo. ¿Sería el Japón como lo habíamos imaginado?

Durante la travesía cambiamos tarjeta con un vecino de camarote, Mr. Philip Reister, joven periodista y escritor americano, de Virginia, que regresaba a su país después de pasar dos años en China. Hablamos del Japón, y nos dijo: «La primera vez que vine al Asia desembarqué en Yokohama, y puedo asegurarle que sufrí una decepción grande; el país no respondía a mis esperanzas, y marché a China,

donde he vivido interesadísimo. Para el intelectual, para el hombre de letras, y aun para el negociante, China vale más que el Japón.»

Algo mohinos nos dejaron los informes de un hombre especialmente instruído en cosas del Extremo Oriente, que había hecho algunos estudios muy apreciables de China, que después tuvimos ocasión de conocer; pero la consideración de que se trataba de un norteamericano nos devolvió la tranquilidad. No ignorábamos que el Japón carece de un modo lamentable de las virtudes necesarias para exaltar el entusiasmo, casi siempre fácil y propicio, de las plumas del otro lado del Pacífico.

* * *

Transcurrieron las treinta y seis horas de travesía de Shanghai a Nagasaki con extraordinaria lentitud para nuestra impaciencia. El día 3 subimos, aún de madrugada, a cubierta, antes del baño, en pijamas, encontrándonos con varios holandeses en *toilettes* pintorescas, que estaban ya explorando la escasa claridad del amanecer. Una brisa fresca, salina, deliciosa, azotaba los toldos; por estribor, muy lejano, parpadeaba un faro en el horizonte; otras luces brillaban por la proa como una constelación que emergiese del mar. Las costas de Kyushu y los islotes de la ensenada de Nagasaki estaban a la vista.

Bajamos al camarote para vestirnos rápidamente, y cuando volvimos a cubierta los primeros ra-

yos del Sol iluminaban un bellissimo panorama, una de esas crudas, intensas marinas japonesas que nos parecen fantásticas en las estampas de Hokusai. El barco, a marcha moderada, enfilaba el estrecho entre los verdes islotes que, como macizos de un jardín delicioso, brotaban de las aguas. Las costas más altas, coronadas de pinos de alargadas ramas y rizada cabellera de un verde violento, recortábanse en un cielo añil, diáfano, transparente. Jamás habíamos visto costa más risueña, más armoniosa, como flotando tentadora en el mar dormido de un azul de profundidad insondable. El ambiente purísimo, tan raro a aquella hora, daba a los colores una transparencia maravillosa, y parecía complacerse la Naturaleza en mostrar en aquella tierra privilegiada todo el esplendor de sus galas: el oro del sol naciente cayendo sobre el verde de los campos festoneados por el mar azul.

Muy lento y majestuoso, el barco se deslizaba por entre los islotes, semejantes a cestas de verdura coronadas de casitas de juguete, hasta fondear en una rada deliciosa frente a Nagasaki. Todo el pasaje del *Prinses Juliana* contemplaba absorto el espectáculo como la aparición de unas islas de ensueño, y nosotros pensábamos en la emoción inenarrable que debieron sentir los nautas occidentales de otros tiempos al recalar por vez primera en tierras tan bellas como las del Japón.

Entrando y saliendo por los estrechos, dos pequeños torpederos, rápidos, ágiles como peces voladores, maniobraban alrededor del transatlántico, aña-

diendo al cuadro la nota ondeante blanca y roja de la bandera radiada. Un crucero moderno y poderoso salía del puerto empenachado de humo como un soberbio *samurai* de los mares, y en el fondo de una dársena los destellos de un heliógrafo indicaban la vigilancia de tierra colaborando con aquellos celosos guardianes de las risueñas islas inexpugnables. Una sensación de modernidad y de poderío nos hacía entrever, antes de pisar tierra japonesa, el alma nacional aguerrida y despierta de la joven potencia asiática.

Llegado el práctico a bordo, el barco entró en el puerto, fondeando sin atracar a los muelles, por precaución, a causa del pasaje alemán que conducía. El reconocimiento sanitario e inspección de pasaportes fueron minuciosos. Gran número de empleados de Sanidad, Policía y Aduanas invadieron el vapor, pues en el Japón todo se hace corporativamente. Un médico y un oficial de marina ingleses bastan para dar entrada a un transatlántico; pero en el Japón esto se hace en comunidad, laboriosamente, con rigor no exento de cortesía. Entre el enjambre de empleados que hicieron las inspecciones, nos fué difícil averiguar quiénes llevaban la dirección o mando, y esta observación, que comprobamos después en Yokohama, nos puso de manifiesto esa falta de individualidad del japonés, que tiende a diluir la autoridad entre varios, sin destacar la personalidad de ninguno de los investidos.

En el puerto reinaba una actividad febril; el martilleo de los grandes arsenales resonaba con estruen-

do en la rada, por cuyas pintorescas colinas se extiende la población. Millares de obreros trabajaban sin descanso en las quillas puestas a las nuevas construcciones navales. Las gabarras, en convoyes arrastrados por potentes remolcadores, transportaban materiales, carbón, mercaderías, que numerosos cargueros japoneses devoraban por sus escotillas con gran ruido de herraje, aprovechando activamente las horas para el tráfico del Pacífico y del mar de China, que la guerra había dejado monopolizar a la flota mercante del Japón.

A las diez pisábamos la tierra que tanto ansiábamos conocer. Nos acompañaba un amable matrimonio español y nuestro nuevo amigo Mr. Reister, que se había brindado a servirnos de *cicerone*. Los *kurumayas* o conductores de *rickshas* acudieron ordenadamente, por turno, sin el apotamiento y algarabía de los *coolies* chinos; bien pronto los veloces cochecillos nos internaron en las calles de Nagasaki.

El estruendo del puerto murió como por encanto en el ambiente sereno de la población. Un silencio extraño, un silencio asombroso, inaudito, reinaba en aquellas vías llenas de tiendas, de tránsito, de vida. Silencio en las calles, silencio en las casas, en las oficinas, en los hoteles. Los *jinrikshas* se deslizaban sin ruido, y la multitud discurría por el centro de las calles estrechas, hablando en voz baja, percibiéndose tan sólo el apagado tableteo de los zuecos. La policroma variedad de los quimonos, de las sombrillas de papel de colores vivos, agitándose entre las lindas y pequeñas residencias; las plazas diminutas,

las tiendas discretas, en medio de aquel silencio suave, sedante, nos producía una sensación de bienestar y un indescriptible efecto de espectáculo irreal, amable y ligero, como en presencia de un pequeño mundo de juguete. Hasta la raza bajita y ágil parecía habitar un país de cuento maravilloso, de inquietos gnomos, y, sin embargo, aquel escenario era el Japón auténtico, y aquellos muñecos, los héroes de Mukden y de Tsushima.

Desde la terraza del hotel Belle-View, admirablemente situado en una eminencia, nuestros ojos no se saciaban de contemplar la ensenada de Nagasaki, con sus bellas colinas verde oscuro, por las que trepan las calles en cuevas empinadas y limpias, desparramando en desorden las casitas de sus 180.000 habitantes. Abajo, inmediatos a los *piers*, los edificios públicos modernos desentonaban del risueño conjunto, tan típicamente japonés.

En la más alta colina, dominando el caserío, el antiquísimo templo Sunokuji, sobre escalonados arriates floridos, lucía sus puntiagudos tejadillos azules, medio ocultos entre los pinos. Partimos después de comer, dispuestos a escalar la colina sagrada. A la frescura de la mañana había sucedido el calor sofocante de junio en aquella latitud; pero el ambiente se mantenía puro y la tarde se presentaba luminosa y espléndida.

Llegamos después de subir lentamente las rampas empinadas, los tramos larguísimos de escalones con sus típicos *toris* o arcos sagrados de madera en los rellanos. Monumentales linternas de piedra, tos-

cas efigies de granito, lápidas conmemorativas nos detenían de cuando en cuando, como esas capillitas de los «pasos» en los calvarios. Al llegar a una alta planicie en un claro del monte, la puerta monumental del templo, con dos leones de piedra, guardianes seculares roídos por el tiempo, mostró de pronto su arco esbelto rematado por dos órdenes de curvos tejadillos de pagoda. Nos detuvimos a contemplar aquella típica síntesis de las sagradas construcciones asiáticas, cuando se nos ocurrió volver los ojos hacia uno de los pabellones laterales y quedamos atónitos al ver una bella joven, una linda *musumé*, con el busto desnudo, asomada a la ventana, mostrando con la mayor tranquilidad del mundo los blancos senos, mientras sonreía infantilmente, arreglándose el complicado catafalco de sus cabellos. Pasado el primer momento de asombro, nos pareció aquel gesto tan natural, tan lindo, contrastando con la centenaria vetustez del pórtico sagrado, que se nos antojó un símbolo de la juventud, eternamente renovada, del mundo.

Entrando por la puerta monumental, llegamos a un patio espacioso y desierto, cuyo profundo silencio se nos hacía penoso turbar. En el fondo, un enorme *gong* de bronce en forma de tinaja gigantesca servía sin duda para llamar a los fieles. El patio daba acceso a varios oratorios del santuario, unidos por largos pórticos o corredores de madera con ruinosas columnas labradas. Sobre las puertas, en los frisos y clavadas en estacas, el *Kanu-dana*, las tablas con los preceptos de Shinto, las inscripciones

y avisos a los devotos shintoístas aparecían profusamente.

Nadie turbaba entonces el reposo de aquel antiguo templo en la cumbre risueña del monte. Un viejo guardián nos dejó en libertad de curiosear en el interior, después de vendernos postales con grandes reverencias. Al ruido de nuestros pasos, los pájaros que dormitaban en los aleros alzaron el vuelo, refugiándose en la vecina arboleda. ¡Tarde de julio en el Japón, pájaros, pinos, un templo milenario, una linda deidad candorosa, convidando a vivir! ¡Quién fuese poeta! Brindamos el tema a nuestro joven acompañante americano, cuyas rubias mechas eran «indicio» de una inspiración que pudimos comprobar después en un tomo de preciosas poesías consagradas al Far East.

En el interior de las capillas, sobre las aras ruinosas y despintadas, las imágenes de madera, los ídolos de bronce, las tablas de inscripciones, las lámparas votivas, las *mamoris* o talismanes, los ex votos, todo mostraba de un modo harto lamentable la pátina de los siglos. Algunos genios sedentes, con el dorado caído a trozos, tenían gestos feroces o ridículos que contrastaban con la plácida quietud de sus actitudes. Un enorme y fantástico dios de la guerra, con sus ocho brazos amenazadores y sus barbas horribles, tenía a los pies un brasero con cenizas recientes. A su lado, dos arrogantes *samurais* o guerreros de ébano y oro, de escultura moderna, parecían la ofrenda de un *bushi*, un patriota tradicionalista.

Amuletos de marfil, amarillos, gastados por la devoción secular, «barcos de la dicha», espadas diminutas, linternas, se veían guardados en urnas de cristal rodeadas de letreritos de papel; pero todo con un deplorable aspecto de cosa gastada, olvidada, muerta. En una nave, cerrada con verjas de madera despintada, vimos ataúdes cilíndricos, aras viejas, braserillos, lámparas rotas, ornamentos, como en el trastero de una sacristía abandonada.

Salimos al patio. Por los azules tejadillos, cuyos ángulos remataban en pequeños leones de fauces monstruosas, descendía la brisa embalsamada de los pinos, que aspiramos con delicia. Fuera se desarrollaba, en perspectiva inmensa, el maravilloso panorama de Nagasaki, sus colinas, su puerto, sus isletas encantadoras, manteniéndose todo el día los matices fuertes, vivos, profundos, que sólo han conseguido llevar a sus paletas los pintores japoneses.

En aquella placentera altura, regalo inolvidable del viajero, quedó el templo Sonukuji. Descendimos por la falda del monte hasta una planicie llena de menderos y miradores. Junto a un fresco manantial, en la espesura de los pinos y de altos sicomoros, se abría un cuidado parquecillo, donde, entre macizos de flores, un enorme caballo de loza verde, cañones y trofeos de guerra arrebatados a los rusos por las tropas de Oyama, y algunas estatuas de piedra de los antiguos Shogunes, compendiaban el culto viril de los nipones. Toda la florida ladera, hasta su base, veíase llena de lápidas, fanalones de piedra, *toris* y toscas esculturas.

Cerca del parquecillo se alzaba otro templo más pequeño, pero suntuoso y moderno, de recargado y original estilo. Dos grandes leones de bronce azulado, de bellísima escultura, descansaban al pie del largo tramo de escalones, en lo alto del cual se abría la amplia puerta. Este templo estaba consagrado a Budha. Varios fieles, arrodillados en las gradas, oraban y leían el *butsudan*, arrojando desde lejos monedas y papeles al interior del templo, donde se veía, sobre un altar rodeado de *tennines* o ángeles y *tengus* o gnomos dorados, una gran imagen del dios panzudo. Un religioso, quizá un bonzo, recogía ofrendas de arroz y de *sakke*, el vino del país.

Empezaba a caer la tarde, tomando la luz solar reflejos amarillos sobre aquella colina sagrada, en que todo parecía ofrendado a los genios tutelares y a la exaltación del valor, los dos cultos del alma del verdadero *bushi*. Bajamos al Nagasaki moderno, llevando en la mente la imagen luminosa y fragante de los templos exóticos, las estatuas, los trofeos y las flores destacándose en la verdura de los pinos, los sicomoros y los cerezos, por entre los cuales brillaban como policromos destellos los vivos matices de los quimonos, los *obis* y las sombrillas de las dulces y graciosas *musumés*.

Los *kurumayas* nos llevaron con increíble agilidad y resistencia por las cuestas laberínticas y empinadas, donde en las diminutas viviendas se veían las mujeres sentadas a las puertas sobre las sucias esterillas, apoyándose en las plantas de los pies en esa postura inverisímil y graciosa peculiar de los

japoneses. En los arroyos jugaban los niños, limpios, medio desnudos, lindos como muñecos; algunas madres llevaban los pequeñitos sujetos a la espalda, moviéndose con su dulce carga con habilidad extraordinaria. En aquellas callejas pintorescas de los barrios populares, el mismo silencio sorprendente, la misma plácida paz que flotaba sobre toda la población, y en todas las casas, hasta en las más humildes, pequeños arriates y lindas macetas de flores cuidadas con depurado y tradicional esmero. Junto a la verja de bambú de una casita elegante y primorosa, varias visitas se despedían con interminables reverencias y gran tableteo de zuecos.

En el centro de un parterre se hallaba la Biblioteca pública, hermoso edificio, que se nos permitió visitar sin cubrir el calzado con las bolsas de estera, como es costumbre en el Japón, para defender y mantener limpios los pavimentos encerados. En dos amplias naves, los hombres, jóvenes en su mayor parte, absortos en sus lecturas, apenas advirtieron nuestra presencia. En otra ala del edificio vimos las salas para mujeres; cómodas y espaciosas, con numerosos pupitres, estaban ocupadas por jovencitas, que nos saludaron sonrientes, examinando con irresistible curiosidad femenina a la dama española que nos acompañaba. Después, como obedeciendo a una consigna, bajaron el rostro sobre sus libros. Pudimos ver que algunas de aquellas jóvenes estudiaban y tomaban notas de Geometría y Algebra en textos japoneses e ingleses.

Después de informarse con mucho interés de

nuestros nombres, nacionalidad, barco y ruta que llevábamos, un empleado de la Biblioteca nos mostró, muy amable, el caudal bibliográfico, en que abundaban los volúmenes por el siguiente orden: japoneses, chinos, rusos e ingleses. Un pequeño museo de láminas, estampas y planos de la guerra ruso-japonesa nos descubría de un modo algo infantil el legítimo orgullo del máspreciado triunfo nacional. Salimos pensando en el grado de cultura que suponía semejante institución pública del gobierno del Mikado, montada de un modo práctico, accesible al pueblo, donde la juventud de uno u otro sexo podría ampliar los estudios de la enseñanza elemental a cualquier hora que tuviese disponible.

Ya anocheciendo, recorrimos a pie el barrio comercial, después de librar una batalla con los *kurumayas*, que, menos vigilados y más agresivos que los *coolies* de China, pretendían honrarnos con una tarifa especial. Las tiendas de postales, de objetos de carey, especialidad de Nagasaki, de crespones vistosos y preciosidades de *satsuma*, congregaban el pasaje del *Prinseps Juliana* en la calle Motokagomachi, donde el gran tránsito de *jinrikshas*, el arrastrado taconeo de los *getas* y la iluminación de farolillos de colores componían un cuadro típico y vistoso, que no nos hubiéramos cansado de admirar si el hedor, ese hedor inconfundible de los puertos de Asia, procedente de los esteros y de los bodegones baratos, no hubiera restado buena parte del encanto.

A media noche regresábamos a bordo en un *sampán*, después de cenar en Belle-View. El día ha-

bía sido caluroso y agitado, y la brisa del mar invitaba a pasar la noche sobre cubierta. Envueltos en los frescos quimonos y tendidos en las sillas de mimbre, frente a las luces de Nagasaki, dejamos correr las horas en vela, acompañados del joven orientalista yanqui. Hablamos de China la hermética, de lo que Mr. Reister llamaba el «baño superficial del progreso japonés». Nosotros vindicamos al Japón y recordamos las bellas islas Filipinas, tan poco conocidas en su actual metrópoli.

El ambiente, la pureza de la noche estrellada en el lejano puerto asiático nos llevó a hablar de letras. El escritor norteamericano miraba con curiosidad al comerciante español, que le hablaba de Emerson, de William James, de Bret Horte, y nos confesó con sincero sentimiento que, por no poseer el español, sólo conocía de letras hispanas el *Quijote*, en traducción francesa. Se habló después de poesía sajona, de Byron, de Longfellow, de Poe, de Kipling. Nuestro poeta, entusiasmado, declamó de modo admirable el precioso poema *If*, y, como suele suceder en estos casos, acabamos cantando.

La primera claridad del nuevo día y los preparativos del baldeo dispersaron las últimas estrofas de la melodiosa romanza americana de Triedman, *Meet me tonight in dreamland*, entonada a coro con otros pasajeros trasnochadores que se nos fueron acercando.

¡Noche espiritual y bella! ¡Noche inolvidable la que pasamos en el puerto de Nagasaki! Después de las emociones del día en el Japón luminoso y esplén-

dido, ¿qué mejor *dreamland*, qué mejor tierra de ensueños para el viajero occidental que aquellas islas maravillosas, apenas entrevistadas, en el país del Sol Naciente?

Algunas horas más tarde salíamos para Yokohama.

* * *

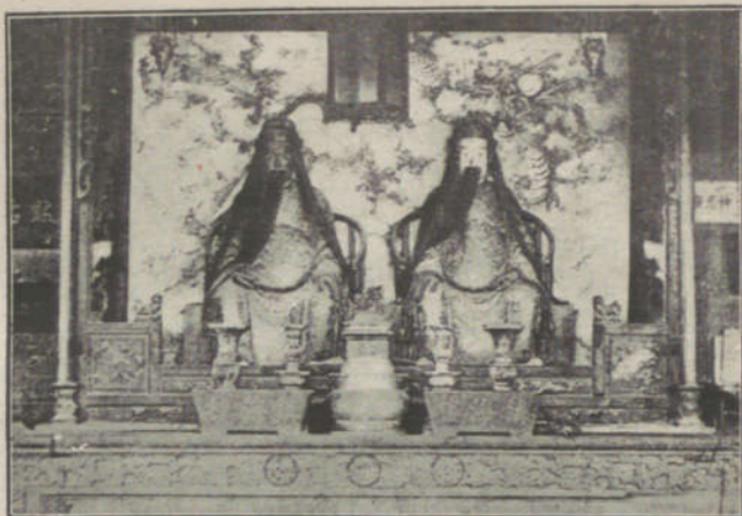
Costeando la isla de Kyushu, sin entrar por el mar interior del Japón, de tan bellas perspectivas, salimos al Pacífico. El viento fresco, el celaje sucio y el tiempo achubascado nos indicaban sensiblemente que surcábamos otro mar muy distinto, el inmenso Océano, tan vario y turbulento, que debíamos atravesar después hasta su confín del Este. Las montañas de Shikoku y después las de Hondo, la más grande de las islas del archipiélago, se veían confusas y muy lejanas durante los dos días de travesía de Nagasaki a Yokohama.

Al amanecer del 6 de julio entrábamos en el estrecho de Uraga, que da acceso a la bahía de Tokio. Dos torpederos nos escoltaban desde la tarde anterior. En las bocas del canal, tres islotes bajos, formidablemente fortificados, parecían puestos por la Naturaleza como perros guardianes de una de las bahías más hermosas y seguras del mundo. Pegados a la costa, profunda y acantilada como toda la del Japón, cuyas islas parecen ser las cumbres risueñas de una gran cordillera submarina, se veían dos modernos acorazados, tres cruceros pequeños y va-

rios *destroyers* haciendo maniobras. Pasado el estrecho, la bahía de Tokio se ofrecía grandiosa y tranquila como un lago, sin poder alcanzar la vista su inmensa curva de herradura; a la izquierda estaba la rada de Yokohama, y en el fondo, en la desembocadura del río Sumida, Tokio, la populosa capital del imperio. El movimiento de barcos de cabotaje y el pase de dos transatlánticos, uno francés, sin nombre al costado ni a popa, y otro el *Siberia Maru*, japonés, indicaban, al entrar en el puerto a las diez de la mañana, el tráfico de Yokohama.

A pesar de las inspecciones de Nagasaki, fué necesario presentar de nuevo los pasaportes y sufrir otro minucioso reconocimiento. No se permitió al *Prinses Juliana* atracar a los muelles; pero pudo desembarcar el pasaje por la tarde. Como debíamos permanecer dos días en puerto, nos instalamos con nuestros compañeros de viaje en el Eastern Hotel, montado a la inglesa, cómodo y de trato familiar. Al día siguiente hicimos una rápida excursión a Tokio.

Las grandes ciudades de Tokio y Yokohama, separadas por una hora escasa de tren, no ofrecen al viajero los encantos de perspectiva del Nagasaki pintoresco. Situadas en la llanura de la inmensa bahía, con frecuencia brumosa, muestran al observador la lucha de la moderna y uniforme ciudad industrial con lo característico del país. Sus grandes edificios europeos, sus fábricas, sus gasómetros y la densa red de sus hilos eléctricos, sostenida por enormes postes, ahogan lo típico y nacional, que



Genios de la pagoda de cinco pisos. (Cantón.) (Pág. 17.)



Templo de los Quinientos Genios. (Cantón.) (Pág. 17.)

se esconde en los templos, los parques, las barriadas y afueras de la población. Centenares de chimeneas tienden un manto ceniciento sobre el mar de casitas que, en una laberíntica sucesión de barrios, de distritos, albergan los 300.000 habitantes de Yokohama y el 1.850.000 de Tokio.

Cuando, fatigados de correr en el *rickshas* por el dédalo de callejas, puentes y muelles de los canales, os alejáis tierra adentro, huyendo del tráfico ruidoso de los *piers*, los carros, los tranvías eléctricos y los automóviles, y lográis hallar un barrio independiente, como un panal apartado de la inmensa columna, entonces volvéis a descubrir el mismo silencio discreto, el mismo sosiego, la misma vida plácida en las casitas de madera, con sus ventanas de papel, sus biombos, sus esterillas, sus tazas, sus mesitas de laca y sus macetas. A las puertas volvéis a ver esas madres muy jóvenes, esas admirables madrecitas del Japón, con sus dulces ojos sumisos y sus muñecos a la espalda, y las veréis agitarse por las aceras con ese paso torpe y cómico a que les obliga el cuidado de que el viento no entreabra el quimono, mostrando las blancas piernas. Los *getas*, los zuecos, se deslizan tan suavemente como las palabras, y el Japón íntimo, cordial y auténtico, reaparece fugazmente, como espectáculo de un momento, porque no olvidéis que siempre seréis en él extranjeros.

Pero una sensación de fuerza misteriosa y secular os espera si salís en Tokio de las calles de la vida humilde, para aproximaros a la morada impenetrable del Hijo del Sol. Al asomaros a los anchos fosos

cenagosos de las ciclópeas murallas inexpugnables que separan al emperador del Japón del resto de los mortales, se os representa de pronto el Asia tradicional de los hombres-dioses. En vano rodearéis el sagrado recinto con la esperanza de lanzar una mirada al interior. Los muros altos, inacabables, sucesivos, con sus torres medievales, sus garitas, sus tejados azules y los remates de las pagodas ocultas os indican que el palacio del Mikado es un formidable y hermético pueblo inaccesible, semejante a la «Ciudad Prohibida» de Pekín. En lo alto de las murallas se ven moverse, diminutos, unos soldados, y su gorra de plato y su indumento moderno hieren agriamente al escenario. Sobre aquellas altas torres antiguas, bajo el alero azul, quisierais ver asomados por las almenas esos corpulentos guerreros de feroces caretas barbudas, blandiendo la espada larga de los *samurais*.

Nosotros nos alejamos con desencanto de aquel formidable castillo del emperador, cuya divina persona no pueden mirar aún hoy desde mayor altura ninguno de sus súbditos y en ocasiones ningún extranjero. Perdimos las pocas horas que pasamos en Tokio tratando de atisbar algo de la vida interior de aquel recinto sagrado, fuera del cual se apiñan las deleznablez chozas de millones de seres. La visita rápida al hermoso Hibya Park y a la renombrada calle Ginza, del barrio europeo, al paso veloz del *kurumaya*, sólo nos dejó tiempo para una impresión fugitiva de los templos de Shiva en unas cumbres apartadas, donde los antiguos *shogunes* descansan desde hace siglos.

Entre interminables hileras de monumentales linternas de piedra y bronce, artísticamente labradas, se alzan los templos suntuosos, llenos de tablas finísimas de lacá y oro, con dibujos e inscripciones. Un Budha colosal de piedra parece descansar en un lecho de floridos arbustos. Los templos de Shiva tienen una suntuosidad de panteón nacional en medio de esa elegante decoración de jardín amable y pagano que rodea todos los santuarios del Japón.

En los 30 kilómetros de tren que separan Tokio de Yokohama, por entre las fábricas, los almacenes, los caseríos, se descubre, de cuando en cuando, un claro de verdura del llano cultivado. Los ojos no se sacian entonces contemplando los inmensos arrozales medio inundados, los plantíos de cebada y de maíz, los huertos de cerezos y naranjos, de hortalizas, de flores, festoneados con macizos de bambúes. La tierra llana del Japón, dividida en pequeñas parcelas geométricas y cuidada con laborioso y depurado arte, parece un muestrario de todos los matices del verde. Grupos de blancas casitas diminutas salpican el llano por la verde alfombra que rodea las colinas hasta las grandes montañas que azulean en el fondo. Terreno montuoso y volcánico, el del Japón apenas deja un 15 por 100 de su extensión superficial al trabajo del hombre. De sus entrañas no pueden extraer sus habitantes todo el arroz y la cebada necesarios, base de la alimentación de los 53.000.000 de pobladores del archipiélago, produciéndose en los años de mala cosecha esas hambres terribles que originan las emigraciones en masa a los

nuevos horizontes abiertos por la bravura y la astucia de un pueblo expansivo y prolífico: la Corea, la Mandchuria y el codiciado valle del Yang-Tse, de China.

Unas horas en Tokio, la antigua Yedo, son una fatiga, una crispación de los sentidos para el viajero atento que quisiera conservar en la retina la impresión definitiva de lo que ha visto. Sobre el piélago inmenso del caserío, que abarca mayor superficie que la mayor capital de Europa—cien millas cuadradas—, flota solamente en la memoria lo típico, lo característico, lo asiático: los templos de Shiva, las pagodas blancas y azules, los jardines luminosos y, especialmente, abrumadoramente, la fortaleza colosal e impenetrable del palacio encantado del emperador.

* * *

Regresando de Tokio al anochecer, Yokohama se nos aparecía como una fantástica constelación de farolillos de colores. La Bentendori, o calle Comercial, y la vía de los teatros ardían como cintas luminosas, flameando en el aire incendiado las banderas y los largos gallardetes con letreros y anuncios amarillos, rojos, negros y dorados, pendientes de largas perchas, como estandartes. En los aleros, en las ventanas, en las puertas y en lo alto de largas cañas, millares de farolillos de papel, blancos, escahlata, amarillos, rosados, verdes, multicolores, de todas las formas y tamaños, quebrantaban fantás-

ticamente la crudeza de los arcos voltaicos. Estrechachas e interminables, hervían las calles en un tránsito inverisímil de *djinrickshas*, de hombres, *musumés* y chiquillos. Los quimonos de vistosos matices, agrupándose y dispersándose a la puerta de las tiendas, bajo los haces de luz, semejaban los disfraces de una fastuosa nocturnal carnavalesca.

Atravesamos aquella estela luminosa y efervescente en busca del hotel. Las impresiones, el ejercicio, la frescura de la tarde constituían un aperitivo sin competidor posible en el bar. Ya de sobremesa, alguien habló del *Yoshiwara*. ¿Pero no han visto ustedes aún el *Yoshiwara*? ¿No conocen lo más típico, lo más japonés, lo más original e interesante del país? Verdaderamente, aquello era bochornoso. No podíamos permanecer un momento más sin saber lo que era el *Yoshiwara*. Minutos después los *kurumayas* nos llevaban volando a la ciudad maravillosa.

El *Yoshiwara* es el jardín de los amores fugaces, el mercado del vicio y del placer, la isla encantada de las *geishas*, que, como una institución tradicional y protegida, existe en todas las ciudades del Japón sin la nota infamante de los prostíbulos del resto del mundo. En un lugar apartado y ceñido por verjas de madera o de bambú se extiende la ciudad diminuta, en largas y rectas avenidas, pobladas de lindas casitas de te, llenas de macetas y profusamente iluminadas con faroles de colores. Aquellas frágiles bomboneras, casi todas iguales, se multiplican por docenas, por centenares, formando como

una ciudad de juguete rebosante de luces, de acordes y de risas.

Desde las calles, festoneadas de macizos de boj e iluminadas con linternas de colores, se ven en los entresuelos, a través de las amplias ventanas enrejadas, como en escaparate de joyería, a las graciosas *geishas* con sus deslumbradores quimonos y *obis* de sedas y sabiamente peinadas, depiladas, pintadas y empolvadas. En actitud hierática, inmóviles, para no descomponerse, sentadas en bajos estrados a lo largo de las paredes, sobre los cojines de esterilla, entre mesitas de laca y vistosos biombos esmaltados, las pobres *musumés*, dulces, sumisas, inconscientes, se ofrecen al transeunte como llamativas muñecas de porcelana de *satsuma*. Las guzlas, los tímpanos y el agudo y extraño acorde del *shamisen* esparcen por los gineceos una monótona música adormecedora. Las *geishas* más distinguidas, artistas, tocadoras y bailarinas, sobresalen entre las *tayus* o hetairas vulgares por la riqueza de sus galas y su cómico gesto de superioridad.

Los grandes *Yoshiwaras*, como el de Tokio, que cuenta con más de trescientas casas, son verdaderos pueblos con *miás* o capillas shintoístas, policía, telégrafo y oficina de correos propios; más de seis mil mujeres se consagran a una profesión que suele ser lucrativa, y que con frecuencia abandonan para volver a sus hogares o para casarse, convirtiéndose de mujeres públicas en *okusan kanai* o esposas legítimas. La gran fiesta *Washi-Djindja*, o de la gran águila, que celebra el *Yoshiwara* con extraordinarie

solemnidad y concurrencia de todas las clases sociales, tiene el carácter de un antiquísimo rito pagano, que demuestra el estacionamiento del progreso moral del Japón.

Al salir del *Yoshiwara*, en la calle de Espectáculos, los carteles del *Yuraku-Kwan* nos llamaron la atención. Entramos. Para ocupar nuestros asientos fué indispensable enfundar nuestros zapatos. El teatro, lindo y pequeño, estaba lleno de gente. En los palcos, las elegantes damas, las bellas jovencitas, sentadas, en su actitud peculiar, sobre el suelo esterado, luciendo las sedas y los crespones de dibujos y colores preciosos, cambiaban esas rápidas inclinaciones de cabeza de la cortesía japonesa, destacándose a la claridad de la luz eléctrica el blanco porcelana de sus rostros ovalados, el negro aterciopelado de sus dulces ojos infantiles y los ricos agujones y peinetas de sus hermosos cabellos, de azulados cambiantes. En el aire modesto de todas ellas y en la escasa atención que merecían por parte del sexo fuerte se veía harto manifiesta la condición inferior y dependiente de la encantadora mujer japonesa.

Los caballeros, con el kimono y la variedad de sombreros europeos que tan ridículamente desentonan del traje nacional, desaparecían insignificantes en la impersonalidad de aquellos rostros idénticos e inexpresivos, en que tan difícil es descubrir la edad, las jerarquías sociales y el gesto de autoridad. Viéndolos doblarse y desdoblarse mecánicamente en sus rígidas reverencias, comparábamos su falta de relieve individual con el superior aire de prestancia

y distinción elegante de los mandarines chinos de Cantón.

Una infantil y monótona pantomima, que acompañaba con canto y guzla, en música estridente y disorde, un glosador, sentado en un ángulo del escenario, se desarrolló ante nosotros, haciendo las delicias de la concurrencia. Parecía tratarse de una comedia burlesca, sembrada de chistes nipones, en la que se consumía bastante *chá* y salía malparado un misionero cristiano. El comentarista de la guzla, enorme como un *sumo-tori* o luchador, y arrogante como un *daimio*, «se arrancaba» frecuentemente, de improviso, con unos aflautados largos y plañideros, que nos recordaban las fatigas de nuestros maestros de «cante jondo». Salimos antes de terminarse la farsa, cuyo sentido no pudimos adivinar claramente y cuyo valor literario no estaba a nuestro alcance. El drama y la alta comedia japonesa tenían a la sazón cerrados sus coliseos en Yokohama.

A altas horas de la noche, en las oscuras vías modernas, contiguas a los *piers*, los farolillos de los *kurumayas* iluminaban fugitivos el camino, parpadeando fantásticamente en las sombras. Al tendernos en el lecho después de las impresiones del día, acumuladas en rápidas y multiformes imágenes, nos parecía haber sido transportados de pronto a un mundo maravilloso. En vano tratamos de ordenar los recuerdos y las sensaciones. Tokio, Yokohama, se nos antojaban un inmenso escenario de laca y oro, donde las *geishas* irisadas y languidescentes, en alados cochecillos, dieran vueltas como un torbe-

lino alrededor de un gigantesco Budha de jade. Los hombres diminutos, las frágiles *musumés*, las sombrillas de papel, los fanales de colores, las flores, los biombos, las casitas de te, las pagodas y los ídolos dorados, todo nos parecía plegable y embalable en cajas de sándalo, como un rico juego de *satsuma*...

No quisimos abandonar Yokohama al día siguiente sin ver los jardines de Hara. En una deliciosa excursión en automóvil, a través de los verdes plantíos de arroz, maíz y tabaco, llegamos al paradisíaco valle donde la Naturaleza, teniendo a su servicio al arte instintivo de una raza que posee un extraordinario sentido de la belleza del campo, ha obrado la maravilla de aquel pequeño edén florido, que rodea una verde colina, en lo alto de la cual se alza la bellísima pagoda *Sannotai*.

Los parterres, los parquecillos, las grutas entre arroyuelos y pequeños lagos poblados de blancos cisnes, que navegan como airosas carabelas por entre las hojas enormes de los sagrados lotos flotantes y de los lirios esbeltos, rodean la colina, que se yergue como un macizo de pinos y sicomoros. El aire embalsamado agita las doce campanitas pendientes de los ángulos de los tres tejados azules de la pagoda, formando un tintineo como una suave lluvia de dulces notas; después baja por las veredas y estremece las flores que festonean los caminos. Cruzando los arroyos y los lagos, multitud de puente-cillos rústicos y altos *toris* en medio del agua, para posarse las aves sagradas, forman esos lindos paisajes de las inimitables estampas japonesas que vemos

reproducidas con tanto arte en las lacas, los abanicos y los biombos, y que han vulgarizado en el mundo el Japón rojo al florecer el árbol del fuego y el blanco celeste al abrirse la flor del cerezo.

Por la verde alfombra de aquel encantado jardín forman los helechos artísticos dibujos encerrando toda la gama espléndida de la flor de Oriente. En guirnaldas naturales alinean sus pétalos las camelias arborescentes, las rosas multicolores, las fastuosas peonías carmesí, flor soberbia, rival del crisantemo; las anémonas, los jazmines, las azucenas, las primulas de China, las violetas, más chiquitas y humildes que en Europa. Ante aquellos matices, regalo delicioso de los ojos, quedáis maravillados al observar la escasa fragancia de las flores. En una instalación cerrada y cuidadísima podéis admirar una preciosa colección de orquídeas y los restos de una exposición de crisantemos, donde aun se conservan, algo mustios, docenas, centenares de preciosos ejemplares del último concurso de la flor emblemática. Sobre un trípode, en una hermosa maceta, podía admirarse aún, como un sol de llamas de oro, algo encorvado en su tallo, el primer premio: un enorme crisantemo de un finísimo y transparente color crema.

Veíamos con pesar aproximarse la hora de regresar a bordo. El Bentendori y los puestos de libros, revistas y postales nos robaron los últimos momentos. Para el viajero curioso, las tiendas del Indostán, de China y Japón son verdaderos museos, que no abandonaría nunca. En las calles comerciales de

Tokío y Yokohama, los letreros y anuncios en inglés abundan con tanta profusión como en el idioma nacional. En todos los hoteles, bazares y hasta en las tiendas más humildes os hablan en lengua inglesa, que es de hecho el idioma comercial de todo el Extremo Oriente.

La despierta industria japonesa ha sabido desarrollar de un modo pasmoso la venta de esos llamativos y exóticos artículos del país que tanto atraen a los extranjeros: objetos de laca con esmaltes de oro, crespones de indelebles tintes, bordados de seda, juegos de te, tibores, búcaros de porcelana, objetos de carey de Nagasaki, bisutería barata, lindísimos y originales juguetes, tan ingeniosos como los alemanes; y todo ese profuso arte, ya extendido en Europa, de los cartones, tablitas y la fotografía iluminada.

La escasa variedad de temas revela en el arte japonés una precaria fantasía, compensada con el primor y la limpieza de la ejecución. En todos sus objetos de arte, la esbelta silueta del Fujiyama, el monte sagrado, coronado de nieve, se reproduce eternamente. La pobreza de imaginación, la escasa potencia creadora, se manifiesta también en todas las industrias del Japón, que no son mas que un remedo feliz y victorioso de los temas del genio occidental.

Editorialmente, el Japón ha adelantado mucho en los últimos años, estudiando e imitando especialmente el progreso de los Estados Unidos. Los libros, las revistas, los *magazines*, las primorosas ediciones artísticas en papel de arroz y madera, con ele-

gantísimos dibujos e ilustraciones de vivos matices, demuestran una laboriosidad y un noble y tenaz deseo, ya realizado, de crear un arte editorial propio, como precioso vehículo de una rápida cultura.

* * *

Contemplando desde la toldilla del *Prinses Juliana*, momentos antes de partir para Honolulu, el Yokohama moderno, que se extiende detrás de los hermosos *piers*, y viendo destacarse sobre los mástiles, las chimeneas y los puentes de los barcos las moles europeas de la Honchodori, los Bancos, la Universidad, la magnífica Prefectura, la Aduana, el Grand Hotel, el Ayuntamiento y los demás edificios públicos de una gran urbe inglesa o norteamericana, pensábamos en el destino futuro del Japón, una de las grandes inquietudes del Occidente. La pujante nación insular, la Inglaterra del Extremo Oriente, se nos representaba entonces como un inmenso interrogante que de Norte a Sur cerrase como un dique el acceso al Asia desde el Pacífico. ¿Cuál sería el destino, cuál sería el porvenir de la ciudadela insular, rebosante de modernos y aguerridos *samurais*?

Del Japón nos llevábamos una impresión contradictoria y desconcertante. En vano habíamos intentado descubrir al japonés tras la sonrisa leve e inexpresiva que como una careta enigmática ha substituído en aquellos insulares a las máscaras fe-

roces de sus antiguos guerreros. Diríase que el japonés no existe, pero que existen los japoneses, como una afirmación categórica, aceptada, en 1894, con la guerra de China y ratificada de modo sensacional, en 1905, con la derrota de Rusia. El japonés, como individuo, desaparece en la raza para formar un bloque de acero sin relieves, pero de un temple insuperable.

Contrastando con una adaptación portentosa de los métodos más modernos de Europa y América en el progreso material, un asiático estacionamiento en los conceptos fundamentales de la sociedad produce en el Japón un desnivel de máquina incompleta, sin regulador, que hiere e inquieta al hombre occidental. La condición humillante de la mujer, no sólo en el hogar, sino en el campo, en los talleres y en las fábricas, donde por un salario mínimo realiza un esfuerzo insuperado por ninguna mujer del mundo, es un hecho revelador que en vano trata de ocultar el moderno feminismo *dilettante* de Tokio, Kobe y Yokohama. El Japón es el único país de la tierra en que el número de obreras supera al de obreros y donde la mayor parte de las industrias han sido desarrolladas por el trabajo casi exclusivo de las mujeres y los niños, a lo que se debe el costo reducido de la mano de obra.

El varón japonés tiene un alto concepto, en el fondo ancestral, histórico, de su superioridad y de sus grandes destinos, que le hace inaccesible a los sentimientos dulces y galantes, que considera sintomáticos de debilidad. Diríase que en cada uno de

aquellos hombrecillos impenetrables hay un *bushi* con quimono y sombrero de paja. Sobre todas sus virtudes, sobre todos sus vicios, sobre todas sus inquietudes, flota un férvido amor patrio obsesivo, por el cual la ofrenda de la vida no es nunca un sacrificio, sino un placer. Se ha dicho que en esa exaltación de los sentimientos patrios, así como en la de su progresiva actividad, domina al japonés la preocupación del espectáculo que ofrece al mundo. Con la apariencia de una frialdad flemática, no puede ocultar esa obsesión que se ha llamado el histrionismo nipón, la *pose*, el deseo de aparecer a los ojos de los demás pueblos, de las otras razas, como más intrépidos, más políticos y más cultos de lo que en realidad son. Podrá ser cierto; pero, de todos modos, es grande. En el código del gran moralista Fukuzawa, moderno breviario de las últimas generaciones que han operado el maravilloso renacimiento japonés, late, en efecto, un intenso anhelo de perfección y engrandecimiento nacional, que eleva la raza a la altura de las más civilizadas del mundo.

El Japón atravesaba, antes de estallar la guerra mundial, por una crisis económica, que no podía solucionar el desarrollo rapidísimo de sus industrias y su comercio, porque tenía su origen profundo en el titánico esfuerzo, sin compensación económica, de la campaña de la Mandchuria, en el desbarajuste de la hacienda pública y en el déficit causado por el exceso ascendente de las importaciones sobre las exportaciones. Este déficit, en 1913, pasó de 250 millones de pesetas.

La guerra europea, que en todos los órdenes ha favorecido los intereses del Japón, le ha proporcionado la oportunidad de salvar su erario y consolidar definitivamente su hegemonía política y mercantil en toda el Asia oriental. La gran lucha comercial entablada hace años entre las grandes potencias que se disputaban los mercados de China ha terminado con la victoria del Japón. Hoy toda la política japonesa, firme y certeramente orientada, tiende a hacer de China el campo de expansión en todos los órdenes. Entre tanto, los arsenales de Kobe, de Osaka, de Nagasaki, de Sasebo, construyen febrilmente; la Armada imperial y la flota mercante aumentan de día en día, mientras las de Occidente se mermaron con la campaña submarina. La paz ha hallado al Japón mejor preparado en tonelaje que nunca. Una sola Compañía transatlántica, la Nipon Yusen Kaisha, posee ya 102 barcos, con 480.000 toneladas.

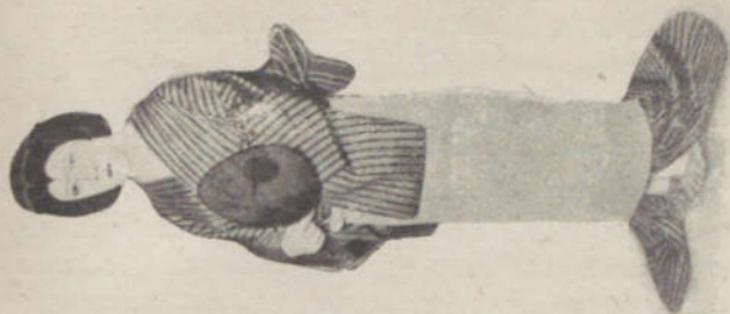
La marcha progresiva del comercio japonés constituye el *record* más prodigioso en la historia del comercio. En treinta años, desde 1882 a 1912, la exportación subió, en números redondos, de 98 a 1.120 millones de pesetas, y la importación, de 75 a 1.295. Cuando el Japón pueda asegurar en China a menos costo la importación de las primeras materias que obtenía de los Estados Unidos y de Europa, el desarrollo de sus industrias recibirá, lógicamente, un gran impulso.

Comercialmente, el Japón es casi impenetrable para el extranjero: el sistema de intermediarios en

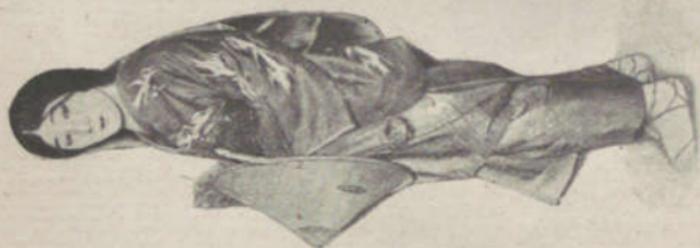
las transacciones y la discutida probidad, que hacen del negociante japonés un cliente inferior, moralmente, al chino, pero insuperable en reserva y astucia, no son, ciertamente, disposiciones tranquilizadoras para la noble lucha comercial. Es voz corriente en los puertos de China y del Pacífico que la franqueza no suele florecer espléndida en tierras del Japón.

Muchas veces se habían comentado en los últimos años, por la prensa de Manila, Hong-Kong y Shanghai, las consecuencias de una guerra posible entre el Japón y los Estados Unidos, el riesgo de que la intrepidez nipona llevase sus armas hacia el Sur, hasta las islas Filipinas, para desplazar del mar de la China el temido rival. Después de visitar el Japón, después de observar, aunque de pasada, a los japoneses en su propia tierra, comprendíamos todo lo doloroso y aciago de la remota contingencia. Las Filipinas no son al Japón lo que Formosa, la Corea o la Mandchuria. Entre los dos archipiélagos, más que la sabana del mar, media el abismo de trescientos años de cristiana cultura, que han hecho de los filipinos el pueblo más civilizado del Extremo Oriente.

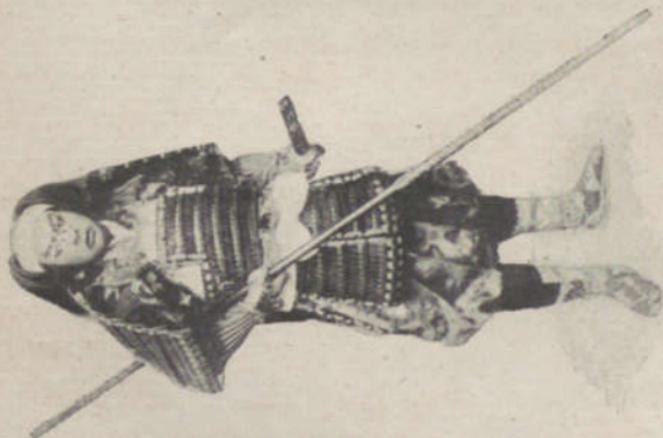
Escribiendo a este respecto, Mr. Davenport Whelpley, profesor de Economía de la Universidad de Nueva York, dice brevemente: «En caso de llegar a las armas, el Japón se apoderaría de las islas Filipinas y de las de Hawai, y aquí terminaría la agresión. A su vez, los Estados Unidos recobrarían las islas Hawai y las Filipinas, y aquí terminaría la guerra.»



Muñecas del Japón. En los bazares del Bentendori. (Pag. 58.)



Flor de los arrozales de Nagasaki (Japón). (Pag. 49.)



Samurai, antiguo guerrero japonés. (Pag. 60.)



Si, como fruto de la terrible matanza que ha transformado al mundo, queda proclamado para siempre el derecho de los pueblos a disponer de sus destinos, no creemos que el Japón y los Estados Unidos puedan hacer a las islas Filipinas teatro de una lucha armada. La probabilidad del conflicto es cada día más remota. El hermoso archipiélago magallánico, hoy autónomo por el *bill Jones*, deberá ser en breve políticamente independiente, bajo la protección de la gran república norteamericana, y con preferentes relaciones culturales y mercantiles con la antigua metrópoli occidental, a quien debe toda la base de su civilización.

III

POR EL MAR DEL SUR

Adiós al Fujiyama.—La sabana infinita.—Homenaje al salvavidas.—Pasaje cosmopolita.—La señora Goodrich esconde sus ojos.—Mr. Wellman, el observador.—Los dos filósofos.—Jamones de Holanda.—La dictadura del boer.—La más hermosa.—El paso del meridiano.—Elcano en Cabo Verde.—Las naos de otros tiempos.—Bajo los toldos.—
Otra vez en los trópicos.

—*Well*, señor: ¿qué opina usted ahora de su Japón, señor?—nos decía Mr. Reister, recalcando mucho la última palabra, uno de los pocos ejemplares de su vocabulario castellano.

Realmente no sabíamos qué contestarle. Veíamos perderse en el horizonte las verdes costas japonesas, con esa indefinible impresión de *regret*, ese abatimiento y desilusión que nos acompaña al volver de un espectáculo muy deseado. La visión superficial de tan pocos días no bastaba, es cierto, para formar un acabado juicio; sin embargo, algo nos delataba la gran distancia entre el Japón literario y el Japón auténtico. El escenario era bellissimo; pero los actores defraudaban. Poco a poco volvía a

nuestra mente, como apareciendo en sucesivas decoraciones fastuosas y brillantes, la inmensa China, la China prestante, la China milenaria y hermética, la China contradictoria, refinada y bárbara; la sabia China, inventora de temas, que pretendió despreciar al mundo y bastarse a sí misma; y concluimos diciendo:

—Tenía usted razón, Mr. Reister: la China es más interesante; pero el Japón es una realidad puntiaguda, como el casco de los alemanes.

Reímos; y el periodista yanqui habló del sorprendente desarrollo de la influencia germánica en China en los últimos años. El barco navegaba ya a toda máquina fuera del estrecho de Uraga, saliendo al Pacífico. Un viento racheado y húmedo venía del Sur, comunicando los últimos latidos de un tifón muy lejano, que se había deshecho dos días antes en el mar de la China. Siguiendo la línea de la costa, los *scirrus* alargados y purpúreos semejaban un dosel brillante y suntuoso, en el que el sol de la tarde prendía flecos de oro. De pronto varios pasajeros se acodaron en la regala, exclamando:

—¡El Fuji! ¡El Fujiyama!

Nada se veía a simple vista. Con los prismáticos podía descubrirse claramente el fondo de la bahía de Kanagawa.

—¡Ha de mirarse muy alto, sobre las nubes!

Efectivamente; como levantándose de aquel lecho flotante de púrpura, a enorme distancia, se recortaba altísima, en el cielo, la pirámide azulada del monte sagrado. En el remate agudo blanqueaban

las nieves perpetuas de sus 3.800 metros de altura. Aquella silueta maravillosa del Fujiyama, escalando el firmamento entre guirnaldas de nubes púrpura y oro bruñido, era el último y más grandioso recuerdo que nos llevábamos del Japón.

Antes de ponerse el Sol, la tierra se perdió de vista. El *Prinses Juliana* se internó en la inmensidad del Pacífico navegando al Sureste. Desde Manila, situada a los 14° de latitud Norte, habíamos subido a los 36° de Yokohama, y debíamos volver a bajar a los 21° de Honolulu para volver a subir a los 37° de San Francisco. El gigantesco zigzag suponía 8.200 millas de navegación.

El tiempo fué cambiando en las primeras singaduras de la larga travesía de Yokohama a Honolulu. Los chubascos y la marejada de costado duraron tres o cuatro días, con leve balanceo del barco, que resistía muy bien por su mucha manga y buenas condiciones marineras. Amainó por fin el tiempo, presentándose, por rara fortuna, el temido Océano haciendo honor a su nombre. Por economía de carbón, el vapor, que hacía regularmente 16 millas por hora, redujo la marcha a 12 ó 13, con el consiguiente disgusto del pasaje. Pronto se consoló éste, sin embargo, considerando que hacer el viaje, en aquellos tiempos, en un hermoso paquete neutral de 10.000 toneladas, cómodo, moderno y limpio, no eran circunstancias para lamentarse. Las amplias cubiertas, los paseos, las toldillas altas, llenos de sillas de todas las formas imaginables, parecían campamentos, donde los doscientos pasajeros holande-

ses, alemanes, austriacos, ingleses, australianos, norteamericanos, franceses, españoles, japoneses, malayos, rusos, filipinos, canadienses, griegos y chinos fraternizaron bien pronto en aquella flotante Babel, donde hasta el tema enardeciente de la guerra pasaba por un tamiz amable, ligero y tolerante.

Un día el *gong* de alarma del puente dejó oír sus notas siniestras y apremiantes. Todo el pasaje, previamente advertido, corrió a cubierta para pasar revista de salvavidas y simular el embarque en los botes de salvamento. Agrupados por lanchas al pie de los pescantes, fueron colocándose los pasajeros y la tripulación, pasando lista el jefe nombrado para cada bote. El simulacro se hizo en el mayor orden y minuciosidad. Las señoras, formadas en sus puestos, con los salvavidas bien sujetos por los oficiales, demostraban sus temperamentos, poseídas de una nerviosidad invencible. Algunas, más impresionables, abatidas y pálidas, tenían que sentarse angustiadas, como si fueran, en realidad, víctimas de un siniestro; otras bromeaban y reían para ocultar su inquietud, y las más elegantes y serenas miraban con horror aquellas almohadillas antiestéticas color *caki*, que desfiguraban sus hermosos bustos con gibas monstruosas.

Una joven californiana, lindísima, muy interesada en el simulacro, decía a un oficial que debían echarse los botes al agua para hacerlo más a lo vivo, y otra dama, holandesa, muy bella, apoyada contra un mamparo, ocultaba cuidadosamente la línea armoniosa de su espalda, de la que colgaba la fea mochila flotadora.

Los cuarenta niños pasajeros disfrutaban ruidosamente corriendo con sus pequeños salvavidas, de los que no había modo después de desprenderles. En la cubierta de primera clase, en un grupo aparte, los diplomáticos alemanes cumplían a conciencia, pesadamente, las instrucciones de los sobrecargos, atrayéndose la imperceptible sonrisa irónica de dos caballeros ingleses, que les contemplaban discretamente desde lejos, cambiando palabras en voz baja.

Como ocurre en las largas travesías transatlánticas, se establecieron rápidamente entre los pasajeros las superficiales relaciones de la obligada convivencia, formándose al principio grupos por nacionalidades y terminando por una abigarrada y babélica confraternidad, que hacía del *Prinses Juliana* un interesante museo viviente de la fauna humana. A nuestra mesa nos sentábamos: un periodista norteamericano, un sacerdote católico holandés, un jesuita español, un pastor protestante y su esposa, que venían de China; un negociante australiano, un maestro norteamericano de Filipinas, un marino ruso radicado en el Japón, una misionera norteamericana propagandista en China de una sociedad bíblica, tres concertistas griegos, una señora alemana que regresaba a su país y un comerciante español. Tanto en primera como en segunda cámaras, las mesas centrales estaban ocupadas casi exclusivamente por holandeses; pero abundaban las mesas internacionales, que el pasaje llamaba jovialmente «muestrarios».

Frente a nosotros, por nuestro mal, tocó sentar-

se a la misionera yanqui, señora crepuscular, angulosa y fuerte, más orgánica que espiritual, que nos daba el espectáculo de su intrépido feminismo en acción. Muy digna, muy suficiente, nos preguntaba, poco más o menos, todos los días:

—En España, ¿tienen ustedes manzanas?

—Sí, señora.

—¿Tan buenas como las de California?

—Casi tanto, señora.

—¡Oh, es muy interesante!

—Mucho, señora.

Nuestro compañero de camarote, Mr. Wellmann, maestro, que regresaba de Filipinas dispuesto a no volver a Oriente, tenía una especial y cómica ojeriza a esta misionera. Con frecuencia nos decía:

—Esa mistress Goodrich es muy «peculiar»; esconde sus ojos. Desconfíe usted de toda persona que esconda sus ojos.

Por las noches, tendidos en las literas, con el ventilador eléctrico a toda marcha, la locuacidad de Mr. Wellmann, el observador, se desataba pintoresca. Después de reiterarle nosotros la seguridad de que nada nos había ocurrido durante el día con la señora Goodrich, a pesar de nuestras asiduas delicadezas de aprovisionamiento de *pickles* y mantequillas, le dejábamos desarrollar su acostumbrada conferencia de filosofía positivista aplicada al pasaje femenino, cuyo final nunca alcanzábamos despiertos.

* * *

Recordad, los que habéis cruzado los mares, la vida grave, monótona, serena y profunda de la navegación transatlántica; vida de solemne paz religiosa para el hombre que ame el mar y sepa aislarse por un momento del pequeño mundo social que bulle entre las cuadernas del barco. Las horas se deslizan lentas, perezosas y muelles, en el suave balance del buque, perdido en las lejanías de aquel mar sin orillas, donde no veis en muchos días ni una vela, ni una roca, ni un ave. El vapor se ha internado audaz en el Océano, movido por el aleteo infatigable del maravilloso pez mecánico de la hélice; la estación radiográfica de a bordo ya no comunica con tierra ni con ningún otro barco; parece que se haya roto el hilo que nos une al mundo conocido y que surquemos aguas vírgenes, que nos lleven a regiones ignotas. Cielo y agua se confunden en el horizonte, y mirando, en un mediodía calmoso, desde el castillo de proa, creemos estar suspendidos en el espacio sin fondo, volviendo con inquietud los ojos a la cubierta frágil y movediza. Una sensación de abandono, de olvido, de ofrenda de todo nuestro ser, invade el ánimo ante la grandiosidad serena del espectáculo. El rasgueo insistente del agua por el tajamar levanta en los costados un hervidero adormecedor, como un lecho suave de espumas que adquiere por las noches un resplandor fosforescente. Las campanas de a bordo pican las horas, sonando las notas como débiles latidos humanos, que mueren inmediatamente en el aire fugitivo. Los ruidos del barco, los silbidos de los contramaestres, el repique

de los paleros en los relevos, el golpe de los émbolos, las risas del pasaje, los gritos de los niños, las notas de un piano, van quedando atrás para siempre en la inmensa sabana ondulante, muriendo y borrándose como la estela del vapor.

Nos sentimos tan solos, tan débiles, tan invisibles ante aquella conjunción insondable del mar y del cielo, en medio del Océano, que nos asalta un instante la emoción terrible de los salmos de Rabin-dranath Tagore al imaginarse contemplar a Dios «cara a cara». Quisiéramos huir; pero algo nos clava, nos adhiere a la borda, frente a las olas, y todos los días deseamos sentir un momento esa emoción enloquecedora asomándonos fuera de nuestro pequeño mundo flotante. Después volvemos instintivamente a la vida, a nuestra vida humilde, tan insignificante y tan amada, y nos refugiamos presurosos entre el bullicio de los pasajeros que se dedican a la principal ocupación de las largas travesías: la conquista de las horas.

En el *Prinsees Juliana* esta conquista se hacía de mil modos. Los libros, los *magazines*, los periódicos de China y Japón, los atlas, abundaban por las sillas. Se leía en todos los idiomas, infatigablemente, distinguiéndose los campeones de lectura del mundo: los norteamericanos. En la biblioteca del barco vimos, además del *Quijote*, obras de Galdós, Palacio Valdés y Pío Baroja, en francés, inglés y alemán. Pasajeros yanquis estudiaban el castellano, y la mayor parte de los holandeses aprendían el inglés, haciendo temas y tomando notas con una constancia germánica.

En los fumaderos se jugaba al *poker*, un *poker* internacional y pintoresco, desmoralizado al final por un formidable jugador judíorruso procedente de Wladivostock, cuyo timbre de voz no se oyó en toda la travesía y que vació los bolsillos de los más entusiastas. Se jugaba al *bridge*, al *bezigue*, al ajedrez, a las damas, al *deck-cricket*; una partida de tresillo se entabló entre españoles y dos griegos radicados en el Perú. Los *shipoards games*, los pasatiempos de barco, de discos o saquitos, estaban constantemente concurridos, sin distinción de nacionalidad y de sexos. Un pastor protestante era el campeón de estas habilidades, infantiles recursos para matar el hastío.

En los salones se hacía música, se escribían cartas, se *flirteaba* o se discutía. En las cubiertas, las señoras mareadas, envueltas en las mantas de viaje, movilizaban a los maridos y a las camareras. Otras leían, leían insaciables de la mañana a la noche. Los niños, las amas chinas, las criadas holandesas alborotaban y estorbaban cuanto podían.

En el barco se bebía copiosamente. Dos filósofos, dos terribles esponjas de *bar*, pusieron cátedra en un fumadero a la salida de Yokohama. Uno era yanqui; el otro, australiano; ambos procedían de Melbourne y se dirigían a Nueva York. Se levantaban todos los días después del *lunch*, a las dos de la tarde, y después de tomar café se instalaban en una mesita, meditabundos, sin decir palabra. Al poco rato, uno de ellos, como si le asaltara una idea peregrina, alzaba la cabeza y decía muy resuelto al compañero:

— *One beer?* (¿Una cerveza?)

— *All right!*—contestaba el otro, convencido en seguida.

Servían las botellas, se despachaban expeditivamente, y uno de los filósofos salía a dar una vuelta por la cubierta. Al momento, como si tomase una resolución apremiante y salvadora, volvía a entrar precipitado en el fumadero, dirigiéndose al camarero:

— *One whisky?* (¿Un whisky?)

— *All right!*—decía invariablemente el otro.

Estas ocurrencias luminosas iban menudeando, y los dos campeones entraban y salían por turno en el fumadero, despachando *whiskys* y cervezas en un *match* prodigioso. A media tarde iban agotando los temas, comían sobriamente en una mesa aparte, y por la noche, en un ángulo de la toldilla, detrás de un mamparo, volvían a inspirarse con el libro de «vales» del camarero javanés en la mano. Cuando cerraban el *bar* no faltaba algún admirador que aparecía con una botella de *scotch*, y seguían las libaciones hasta la madrugada, en que varios trasnochadores, riendo y carraspeando, ayudaban a los dos *tipplers* a situarse y hallar la derrota de su camarote. El paseo de la comitiva báquica por los pasillos era de lo más curioso, especialmente cuando formaba parte cierta «dama de noche», judía francesa, procedente de Saigon, mujer de ajada hermosura y vuelo intrépido, que marchaba a América pretendiendo acompañar al frente a los *samies*.

Los dos ilustres curdas no pudieron llegar a su

destino. Las autoridades de Honolulu los detuvieron por pertenecer a esa flotante hampa internacional de Extremo Oriente que vaga por los *piers*, los *bars* y los transatlánticos, haciendo una vida fantástica y siendo rechazados de todas partes por *indésirables*.

Por las noches, el pequeño mundo de a bordo se divertía. Los concertistas griegos se hacían aplaudir en el címbalo y el violoncello; el grupo ruso cantaba unas melancólicas baladas, de extraña y sugestiva melodía, que acompañaba admirablemente al piano la encantadora dama moscovita, que, huyendo del caos de su país, se refugiaba en los Estados Unidos. Se organizaban juegos, que dirigía un formidable aunador de voluntades, un pasajero boer de copiosa familia, grandes recursos y voz de trueno. Los buenos holandeses y sus «abundantes» compañeros, gente adinerada y rolliza, procedente de las plantaciones de Sumatra, Java y Borneo, agitaban sus jamones, reblandecidos por el calor de los trópicos, ante la tiranía de aquel irresistible hacendero del Transvaal, que añoraba a Holanda. Las risas, los gritos, las carreras de los infantiles recreos, tenían la misma sana y bonachona candidez casera y tradicional de nuestros juegos de prendas, aunque servidos con más manteca.

En los grupos de la *élite*, compuestos de altos empleados y comerciantes holandeses, de caballeros ingleses con sus familias y los aristocráticos rusos, las damas rivalizaban en distinción y elegancia, en constante atisbo de las mutuas galas. Como una

estrella resplandeciente brillaba entre todas una arrogante y bellísima joven flamenca, esposa de un opulento negociante de Batavia. Decíase a bordo que este señor, de edad madura, al morir su primera esposa había ascendido de rango a la doncella; cierto vacío, sostenido por las damas más distinguidas, parecía confirmarlo; pero era la flamenca tan hermosa y tan elegante, que no era posible una buena voluntad absoluta por parte de las otras damas.

Entre los corrillos de señoras evolucionaba con frecuencia un canadiense corpulento, que se decía turista, gran masticador de *candy*, hombre jovial, comunicativo y pegajoso, dispuesto a aceptar un cigarro o un *whisky and soda* en cualquier momento. Nadie conocía la órbita que venía trazando por Oriente este tipo, digno de un boceto de Bret Harte. Mister Wellman, el observador, nos decía respecto a él:

—Ese Mr. Wolf de la grande barriga no me gusta. Yo creo que él busca alguna cosa importante por la cubierta.

Efectivamente; después de orientarse, el canadiense fondeó un día junto a la silla de una viuda mestizo-malaya, señora escuálida, entrada en años, muy peripuesta y llena de alhajas. Desde aquel momento se consagró a sus servicios. Los ojos dulzarrones del galán se posaban amorosos en las sortijas de la viuda, que agradecía las asiduas atenciones de aquel hombre tan voluminoso.

Nuestro compañero de camarote comentaba el caso aquella misma noche en su castellano pintoresco:

—He hablado con el *canadian*, y él ha escondido sus ojos. Ya se lo decía a usted. El quiere aumentar sus «posibilidades» casándose con los dineros de la malaya.

* * *

A los seis días de navegación desde Yokohama, el 14 de julio, el pasaje dormitaba, después del almuerzo, entregado a la siesta como recurso contra la monotonía de las horas interminables, cuando una larga pitada del vapor, resonando extraña e insistente en medio del mar desierto, le despertó sobresaltado. Los pasajeros más nerviosos se lanzaron por los pasillos en quimono o en pijamas, saliendo precipitadamente a cubierta, creídos de que el barco pedía auxilio. Nadie sabía lo que pasaba, y la alarma duró largo rato, hasta que bajaron del puente los oficiales, calmando los ánimos. No ocurría nada. El barco saludaba con el largo alarido de su sirena el paso del meridiano correspondiente a los 180° del de Greenwich. Estábamos a la altura de los islotes Curé y Pearl, y pasada la línea imaginaria nos hallaríamos ya más cerca del aquel observatorio inglés por el Este que por el Oeste. Europa se nos aproximaba por la proa; pero ¡qué lejos todavía!; debíamos recorrer aún medio mundo para alcanzarla. Como navegábamos en dirección a Oriente, o sea en el sentido de rotación de la Tierra, habíamos ido ganando tiempo solar, por lo que, para su cómputo, el día siguiente

debía ser otra vez sábado 14 de julio. Esta ganancia de un día maravillaba y confundía a los profanos alejados de estos cálculos, que, de momento, no podían explicarse dos sábados seguidos.

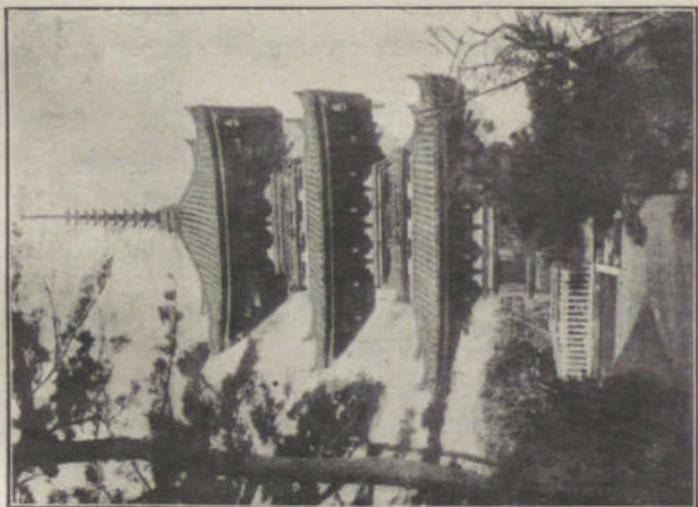
Recordamos entonces el asombro de nuestro inmortal Juan Sebastián Elcano, que, ya finalizando la más grande epopeya marítima de la historia del mundo, la expedición de Magallanes, al llegar a las islas de Cabo Verde el 9 de julio de 1522, averiguó con sorpresa que había perdido un día, porque navegaba hacia Occidente, y que el que creían a bordo ser miércoles 9 era en tierra jueves 10 de julio. Aquellos hombres extraordinarios, los primeros que habían dado la vuelta al mundo; no debieron alcanzar bien las causas de aquel error, porque en el interesantísimo diario de navegación de Francisco Albo, el piloto que llevaba Elcano en la gloriosa nao *Victoria*, se dice textualmente:

«4 de julio.—Surgimos en el puerto de Río Grande, y nos recibieron muy bien, y nos dieron mantenimientos cuantos quisimos; y este día fué miércoles; y este día tienen ellos por jueves, y así creo que nosotros íbamos errados de un día; y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo del mal tiempo y travesía del puerto; y a la mañana enviamos el batel en tierra para tomar más arroz, que teníamos necesidad, y nos estuvimos volteando de un bordo a otro hasta que vino.»

El ilustre soldado Antonio Pigafetta, italiano al servicio de España, uno de los pocos supervivientes de la *Victoria* y cronista de la expedición, habla



Lidia Lilioukalani, Reina destronada de Hawai.
(Pág. 103.)



Pagoda *Sannobai* en los Jardines de Hara (Yokohama).
(Pág. 57.)



también de la sorpresa que tuvo al ver equivocada en un día la cuidadosa cuenta del tiempo que él llevaba.

Retrepados en nuestra silla, frente a los inmensos horizontes solitarios del Pacífico, mientras el hermoso transatlántico moderno, como una pequeña ciudad flotante, avanzaba seguro y rápido, acudían a nuestra mente los viajes portentosos de las débiles naos de los tiempos heroicos. Aquel vasto mar, que ocupa casi la tercera parte de la superficie de la Tierra, y cuyas aguas descubrieron en 1513 los españoles, primeros hombres occidentales que, capitaneados por Balboa, posaron sus ojos en los dilatados horizontes que escondían mundos ignotos; aquel grandioso océano, que desde entonces se llamó Mar del Sur, fué cruzado por primera vez, en su más larga extensión, por la diminuta escuadra de Hernando de Magallanes, después de atravesar el Atlántico, costear la América meridional y descubrir el paso o estrecho que inmortalizó el nombre del insigne navegante portugués, cuyo genio, como el de Colón, hizo suyo la grande y culta España de aquel tiempo. Magallanes llamó Pacífico al mar proceloso que halló benigno en los primeros meses de su prodigioso viaje.

Asombra y maravilla leer la nota de la habilitación en Sevilla de la pequeña flota que mandaba España a descubrir la ruta de las Molucas por el Oeste y que debía llevar a las playas filipinas los primeros hombres procedentes de Europa. Se componía aquella de cinco naos: la *Trinidad*, de 132 toneladas; la

San Antonio, de 144; la *Concepción*, de 108; la *Victoria*, de 102, y la *Santiago*, de 90 toneladas! La tripulación total de la escuadra era de 265 hombres.

Véase, a grandes rasgos, la suerte de estos atrevidos transatlánticos de madera, de cuya epopeya se celebra actualmente el IV centenario. La escuadra salió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. En mayo del año siguiente se perdió la nao *Santiago* en un reconocimiento en las costas de Patagonia. La *San Antonio* se extravió en noviembre siguiente, explorando el estrecho de Magallanes para pasar al Mar del Sur; se sublevó la tripulación; fué muerto el capitán Alvaro de Mezquita, y regresó sola a España después de varios meses de peripecias. Las tres naos que quedaban desembocaron al Pacífico y se internaron en aquel mar inexplorado, casi desprovistas de víveres y de agua. Descubiertas las islas Filipinas en 17 de marzo de 1521, y muerto después Magallanes en Mactan, la *Concepción* fué destruída porque ya no había gente para tripularla. Siguieron el viaje las otras dos naos, al mando de Juan de Carballo; fueron a Borneo, y después a las Molucas, donde llegaron anegadas y casi inservibles. Fué reparada la *Victoria* para enviarla a España y dar cuenta de la expedición, quedándose Carballo en Tidor para reparar la *Trinidad* con 53 españoles, que cayeron después en poder de los portugueses. La *Victoria* salió de Tidor en los primeros días de enero de 1522 con 60 hombres, al mando de Juan Sebastián Elcano, llevando un cargamento de clavo, jengibre y canela; reco-

rrió las islas de Sonda, dobló el Cabo de Buena Esperanza el 6 de mayo, tocó en Cabo Verde, donde quedaron algunos hombres prisioneros de los portugueses, y por fin llegó a Sanlúcar de Barrameda el día 6 de septiembre de 1522, a los treinta y siete meses de haber partido de España. De los 265 hombres que habían salido con Magallanes, desembarcaron 17 de la *Victoria*; los demás, muertos o cautivos, fueron marcando con sus cuerpos, alrededor del mundo, la estela gloriosa de este viaje estupendo.

La historia del Pacífico en los tiempos de las expediciones a las «islas de Poniente», Molucas y Filipinas, de las incursiones sangrientas y audaces de los piratas de China y del Cipango o Japón, muchos años antes de que el primer barco inglés surcara sus aguas, en 1577, al mando del célebre Drake, está llena de estos atrevidos viajes, hoy inverisímiles, en los que rivalizaban pilotos y soldados portugueses y españoles. Aquella terrible travesía de la nao *San Jerónimo*, digna de la fantasía de Edgard Poe por los horrendos sucesos que se desarrollaron a bordo; la penosa expedición de Loaysa, en que murió Elcano; la suerte desastrosa de la armada Villalobos; el viaje del navío *San Pedro*, de regreso de Cebú a Nueva España; las primeras travesías de las naos de Acapulco, y las exploraciones en las costas del Oeste de la América del Sur, por iniciativa del adelantado de Guatemala, don Pedro de Alvarado; todas aquellas audaces empresas, casi mitológicas, por un océano inhospitalario, que no tenía de pacífico mas que el nombre, maravillan hoy al leerlas rela-

tadas con tan grande sencillez en los documentos coleccionados por nuestra Academia de la Historia. Entre todas aquellas marítimas hazañas sobresale la homérica navegación del patache *San Lucas*, un barquichuelo de *cuarenta toneladas*, derrotado de la armada de Legazpi. Recordemos brevemente la más grande aventura que tuvo lugar en las aguas del Mar del Sur.

El patache *San Lucas* partió del puerto de la Navidad, de Nueva España, el 19 de noviembre de 1564, formando parte de la escuadra del ilustre pacificador de Filipinas don Miguel López de Legazpi. Mandaba la pequeña nave el capitán don Alonso de Arellano, y llevaba por piloto aquel trágicamente célebre Lope Martín, que debía ser abandonado años después en un islote de la Polinesia por la nao *San Jerónimo*; hombre terrible, aventurero y audaz, navegante peritísimo, héroe y bandido en una pieza, producto de aquella época extraordinaria. De capitán a paje, la tripulación del patache constaba de veinte hombres, la mayor parte mozos inexpertos.

A los pocos días de navegación, el 1 de diciembre, una gran tormenta separó al patache del resto de la escuadra, y, no pudiendo hallarla, sin arredrarse, el capitán Arellano, a pesar de la pequeñez del buque y de no haber recibido completa la dotación de víveres y municiones, siguió solo el viaje a través del Pacífico, en busca de las islas de Poniente, esperando volver a sumarse a la armada o seguir su suerte y cobrar fama y provecho.

En travesía novelesca y azarosa, luchando con los monzones, el hambre, el escorbuto y con los indígenas de las muchas islas a que arribaron para proveerse de agua y alimentos, aquel puñado de españoles llegó al Sur de las Filipinas, a Mindanao, donde fueron bien recibidos y tratados. Recorrieron las costas, visitaron varias islas y, no encontrando las otras naos, o no deseando encontrarlas, emprendieron un estupendo regreso el 22 de abril de 1565 con el barco medio destrozado. Se remontaron hacia el Norte, a lo largo de las costas del Japón, hasta los 43°, sufriendo grandes fríos y nieves, yendo a recalar al Norte de California, cuyas costas orillaron, sin tocar tierra en todo el regreso, entrando por fin en la Navidad el 9 de agosto, con medio mástil del trinquete por toda arboladura, un pedazo de vela y cinco hombres útiles.

El pequeño patache de cuarenta toneladas había recorrido, sin descanso, cerca de veinte mil millas, por aguas absolutamente desconocidas, en diez meses de navegación.

* * *

A los diez días de viaje entre Yokohama y Honolulu las horas se hacían interminables bajo los toldos del *Prinses Juliana*. Entrábamos de nuevo en los trópicos, y el calor aumentaba sobre el espejo sin fin de las aguas quietas que reflejaban el sol deslumbrante de la Polinesia. Los diminutos peces voladores ra-

yaban de cuando en cuando el líquido cristal, y las moradas medusas, inmóviles, parecían las flores submarinas de aquel transparente piélago inacabable. Algunas aves viajeras, posadas en los mástiles y pescando residuos en la estela del vapor, indicaban la proximidad de la tierra. Todo dormía a bordo; el ambiente bochornoso, al mediodía, nos daba la sensación de navegar sobre un mar de plomo fundido.

Habían transcurrido los días sin ver una vela, sin una columna de humo ni una roca en el horizonte. Los yanquis, inquietos y comunicativos, pedían apuestas sobre el costado por donde pasaría el primer barco que apareciese; la mayor parte apostaba por el Sur, por estribor. Luego se apostó por la nacionalidad. Una tarde, después del *lunch*, a una singladura de las islas Hawai, la campana del puente picó «barco a la vista»; poco después se veía claramente el humo de un barco por babor. Todo el pasaje se puso en movimiento, como si jamás hubiese visto un buque en el horizonte. Aquello fué un acontecimiento.

El barco desconocido se aproximaba velozmente, empenachado de negro humo, haciendo rumbo al *Prinses Juliana*, y pasó a un cuarto de milla por babor, soberbio y enorme como un palacio flotante de los mares. Era uno de los grandes *pioners* del Pacífico, el *Tenyo-Maru*, el más hermoso buque japonés de la Toyo Kisen Kaisha. La larga obra muerta de doble toldilla corrida brillaba deslumbrante de blancura, y centenares de pañuelos cruzaban sus

saludos con los del barco holandés. El gris del costado y la falta de la gran bandera pintada en los buques neutrales denunciaba que era barco beligerante. Oprimía el corazón pensar en que aquel hermoso buque, última palabra del arte de la construcción naval moderna, pudiera quedar sepultado en un momento, como tantos otros, en el fondo del mar, por un terrible y oculto pez mecánico perforante, lanzado desde un submarino.

El *Tenyo-Maru* y su gemelo *Shinyo-Maru*, de 22.000 toneladas, construídos por la Mitsubishi Dockyard, de Nagasaki, bastan para pregonar por el mundo el adelanto de la industria naval del Japón. Todo en ellos, hasta el último remache, es obra de la asombrosa asimilación científica japonesa. Sus máquinas de turbina pueden desarrollar una marcha de 22 millas por hora, y su habitación para pasaje está a la altura de las mejores Compañías europeas. Aunque estos barcos no llegan en desplazamiento a los gigantescos campeones de los mares de la *White Star*, de la *Cunard* o del *Lloyd Alemán*, indican claramente de lo que es capaz el genio moderno japonés.

El magnífico transatlántico pasó frente a nosotros como una visión espléndida de aquel mar luminoso. Largo rato contemplamos su silueta, envuelta en humo, perdiéndose en el horizonte. En nuestro pequeño mundo, olvidado en medio del Pacífico, no se habló aquella noche de otra cosa. Los dos héroes del *bar* y sus admiradores redoblaron los *toasts* en honor de la marina japonesa.

Al día siguiente, 19 de julio, a las seis de la mañana, entrábamos en Honolulu, atracando en seguida al *pier* número 7, al costado del transporte americano *Sherman*. A pesar del pasaje alemán, las inspecciones fueron rápidas, tolerantes y corteses. No en vano estábamos en territorio de los Estados Unidos.

IV

UN OASIS DEL PACIFICO

Las islas Hawai.—Honolulú floreciente.—El pequeño mundo polinesio.—Kamehameha I, el Conquistador.—Una historia interesante.—Los españoles descubrieron Hawai.—La reina Lilioukalani.—La danza voluptuosa de las «hulas».—Una excursión en auto.—Selvas y flores.—Los ejércitos de caña dulce.—Cuatro mil españoles en Hawai.—En el Bishop Museum.—Desde el «verandah» del Pleasonton Hotel.—
¡Aloha! ¡Aloha, diminuto paraíso!

Llegar a las islas Hawai después de atravesar el inmenso desierto del Pacífico es volver a la vida, reaccionar dichosamente al encontrarnos en un pequeño paraíso, en el que todo invita a la alegría, la esperanza y el placer. El cielo diáfano, que no empañan jamás las nieblas; el aire balsámico, la temperatura invariable, suave y tibia, sin ser cálida ni debilitante; la vegetación prodigiosa, la tierra fecunda, las perspectivas espléndidas y el grato aislamiento en medio del Océano, hacen de aquel delicioso oasis de la Polinesia un refugio ideal para el que ame la vida sana y fuerte en contacto con la Naturaleza.

Los hombres de Norteamérica, que saben hacer

amable e interesante la existencia, rodeando su hogar de todos los encantos que la tierra y el mar ofrecen pródigos, han hecho de aquellas islas un lugar de descanso, sedante y tónico inmejorable para los desgastes de la vida nerviosa e intensa de las grandes urbes del continente. Opulentas familias de California vuelan todos los años, en invierno, a su dulce nido del Pacífico, viviendo como las gaviotas en el mar, y sus deportes son la pasión de aquellas islitas arrulladas por las olas del océano más grande de la tierra.

El pequeño archipiélago de Sandwich o de Hawaii, situado entre los 18° y los 22° de latitud Norte y entre los 154° y los 160° de longitud Oeste de Greenwich, a cinco días de navegación (2.100 millas) de San Francisco de California, está formado por ocho islas principales: Nūhau, Kauai, Oahu, Molokai, Maui, Lauai, Kahoolawe y Hawaii, la mayor de todas, de la que toma el nombre actual. El navegante inglés Cook, que las visitó dos siglos después de descubiertas por los españoles, las denominó islas de Sandwich, para honrar a su protector el presidente del Almirantazgo, conde de Sandwich. La superficie total de las islas es de 6.454 millas cuadradas, y su población de 235.000 habitantes. La raza nativa, los *kanakas*, pobladores de los grupos de la Polinesia, ha ido desapareciendo de tal modo, que de los 400.000 habitantes que se calcula tenían las islas en el siglo XVIII, en 1816 quedaban 108.000; en 1854, 71.000; en 1872, 57.000, y en la actualidad, contando la población mestiza, no pa-

san de 40.000. Los japoneses van invadiendo el país, que ya cuenta con cerca de 100.000 súbditos del Mikado; una corriente inmigratoria cosmopolita, atraída por las grandes plantaciones de caña de azúcar, ha ido transformando, desde la anexión norteamericana, el antiguo y malogrado reino hawaiano, convirtiéndole en un próspero y típico territorio de los Estados Unidos.

Según el último censo, la población de Hawai es la siguiente, redondeando cifras:

Japoneses	94.000
Norteamericanos	20.300
Portugueses	23.700
Indígenas	24.000
Mestizos	15.000
Chinos	22.000
Europeos	10.000
Filipinos	16.000
Portorriqueños	5.000
De otros países	5.000
	<hr/>
TOTAL	235.000
	<hr/>

Entre los europeos figuran 4.210 españoles, emigrantes reclutados hace años para los ingenios de azúcar.

La capital del archipiélago, Honolulu, en la isla de Oahu, es una lindísima ciudad moderna de 65.000 habitantes, urbanizada y cuidada con el esmero de las ricas poblaciones de los Estados Unidos. Situada en una pintoresca rada, entre los montes y la costa, aplacerada con el blanco festón de las limpias y anchas playas cristalinas, se extiende por las verdes

colinas, pobladas de preciosos y ricos *cottages*, rodeados de jardines, frescas y cómodas residencias semi-tropicales ocultas entre el follaje en un escenario espléndido y exótico, embellecido por la mano del hombre. El arte insuperable de los norteamericanos en la construcción del *home*, de estos modernos hogares, amplios, confortables, risueños e higiénicos, ha sabido aprovechar allí el auxilio de la Naturaleza exuberante, haciendo encantadoras moradas, grutas de refugio fresco y amable que reciben la tibia luz tamizada a través de las palmas, las enredaderas floridas y las lianas.

Por las limpísimas avenidas rojizas, de arcilla y grava; por las amplias aceras, asfaltadas aun en las cuestas más pendientes; entre la grata sombra de los árboles, las palmeras y los platanares, juegan los niños vestidos de blanco, pasean las amas japonesas los cochecillos cubiertos de gasas y sombrillas y se ve a las damas en los jardines, en los *verandahs*, en los abiertos *halls*, leyendo envueltas en sus quimonos de seda y tendidas en hamacas o en grandes sillones de mimbre. Un ambiente de paz, de bienestar, de felicidad, en el silencio luminoso de las horas estivales, flota sobre aquel rincón paradisíaco del Pacífico. Por el vestíbulo de un precioso hotelito se ve salir un matrimonio joven con una niña, en elegante traje de baño, con piernas y brazos al aire, subiendo a su automóvil para dirigirse a la playa de Waikiki. En un hermoso jardín corren por la fina hierba, persiguiéndose entre risas, varias señoritas, casi adolescentes, con el pelo suelto, saltando

descalzas, como lindas bacantes. Unas oropéndolas de amarillo plumaje y otras aves multicolores remueven las copas de los árboles con sus vuelos, que arrancan al sol tropical rápidos y vivos reflejos luminosos. Difícilmente podrá soñarse más placentero, más encantador, más bello espectáculo.

En las calles del *makai*, o del llano; en el barrio central de King Street, Nuanu Street y Fort Street, la circulación de 2.800 automóviles es asombrosa en una ciudad tan pequeña. Dijérase que en aquella Arcadia feliz y moderna cada ciudadano tiene su auto esperándole a la puerta, a pesar de no sentirse en tan muelle y voluptuoso ambiente la necesidad de llegar de prisa a ninguna parte. Numerosas tiendas japonesas indican la penetración comercial de los nipones en aquella floreciente estación intermedia entre el Imperio y la República, rivales del Pacífico. La suntuosidad de algunos bazares anuncia la proximidad de San Francisco.

En el puerto espacioso, atracados a los cómodos *piers*, reposan algunas horas de sus largas expediciones los grandes *liners* transpacíficos. Numerosos veleros, que cubren las travesías de Tahití, de Samoa, de Australia y Nueva Zelandia, o costean el continente desde el Estrecho de Magallanes, forman en las dársenas bosques de mástiles y banderas. Desde la apertura del Canal de Panamá, Honolulu es, como dicen sus soberanos, el *hub of the Pacific*, el eje alrededor del cual gira la navegación del inmenso océano.

El territorio de Hawái, aparte de los beneficios que obtiene por su estratégica situación geográfica,

que hace de Honolulu el obligado puerto de tránsito y la estación de carboneo de las líneas transatlánticas de vapores que unen el continente americano con el Extremo Oriente y con el resto de la Oceanía, posee vida propia, y sus recursos, enormes en proporción a su pequeña extensión superficial, son explotados hoy con los métodos más modernos. Los magníficos talleres de la Honolulu Iron Works construyen y equipan constantemente molinos o centrales azucareras para la principal industria, base de la prosperidad de las islas: el azúcar centrifugado. Grandes plantaciones de caña, trabajadas intensivamente, permiten exportar anualmente cerca de medio millón de toneladas de azúcar, que puede competir con el de las Antillas. El cultivo e industria de la caña de azúcar en Hawai está sirviendo además de provechoso estudio para el desarrollo del mismo negocio en las islas Filipinas, que aumentan también de año en año rápidamente su producción azucarera.

En la isla de Oahu existen grandes plantíos de piña que rinden anualmente más de dos millones de cajas de la rica fruta, fresca y en conserva, que se envían a la metrópoli y a Oriente. El café, el arroz, el plátano y la papaya son también productos de exportación, que aumentan los beneficios de las pródigas islas. Las importaciones en todo el territorio durante el año 1915 ascendieron a 26 millones de dólares, y las exportaciones, a 62 millones. Estas cifras dan exacta idea de la prosperidad del pequeño archipiélago.

La guerra ha afectado, como en todas partes, el movimiento de tonelaje en los puertos de Honolulu e Hilo; pero el tráfico con la metrópoli no ha disminuído, y las plantaciones de caña, la mayor parte en manos de los norteamericanos, no han sufrido las consecuencias del alza enorme de los fletes, como los productos de Sumatra, de Java, de Borneo o de las Filipinas.

Las distancias directas de Honolulu a los principales puertos del tráfico del Pacífico y del mar de la China son las siguientes:

	<u>Millas.</u>		<u>Millas.</u>
San Francisco..	2.100	Yokohama.....	3.445
Seattle.....	2.400	Wladivostock. .	3.720
Los Angeles ...	2.230	Auckland.....	3.850
Acapulco.....	3.310	Guam	3.340
Panamá	4.665	Tahiti	2.390
Callao	5.147	Manila.	4.800
Valparaíso	5.916	Hong-Kong. ...	4.960
Punta Arenas...	6.380	Melbourne	4.940
Cabo de Hornos.	6.490	Wellington. ...	4.160

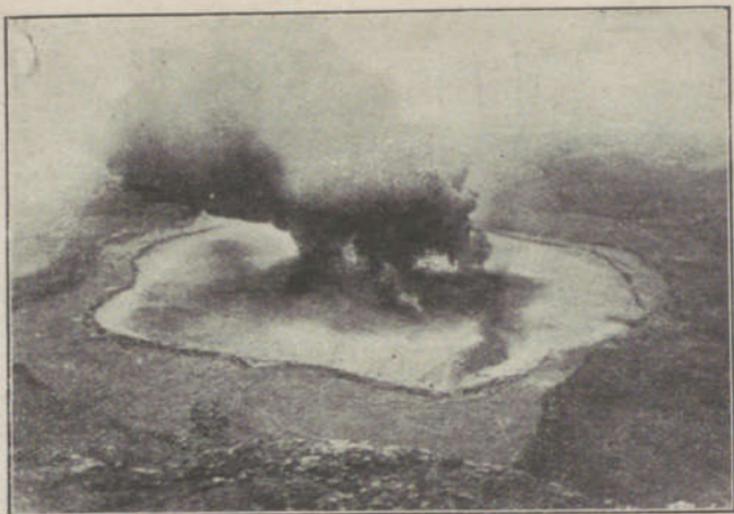
Varias líneas de vapores mantienen el tráfico de cabotaje entre Honolulu, Hilo (segundo puerto de las islas), Lahaina, Mahukoua, Haua, Koloa, Lanai y otros puntos del archipiélago. En la isla de Hawai, la mayor de éste, y en la de Oahu, pequeñas líneas férreas unen las principales poblaciones con los distritos azucareros y las plantaciones de piña.

Las islas Hawai, como otros grupos de la Polinesia y la Micronesia, son en parte de formación volcánica. Inmensas grutas submarinas inexploradas esconden sus estalactitas bajo las aguas cristalinas.

En las altas montañas, las cuevas y las rocas calcinadas demuestran los terribles efectos de las grandes convulsiones de las entrañas de la Tierra. El volcán de Kilauea, en la isla de Hawai, admiración de turistas, a 4.000 pies de altura, se mantiene eternamente activo, siendo sus fuegos rojizos objeto de adoración en los antiguos ritos indígenas. El perenne penacho de humo blanco parece proceder de una inmensa válvula de seguridad de los insondables fondos del Pacífico. En el cráter, de ocho millas de perímetro, hierve y se agita entre vapores la pastosa lava como en una gigantesca caldera. Por las noches, aquel fantástico lago hirviente, bajo cuyas aguas turbias se ve el resplandor rojizo de la tierra incandescente, entre explosiones y pavorosas lenguas de fuego, ofrece un terrible espectáculo dantesco.

En la isla de Maui existe el volcán más grande de la Tierra, el Haleakala, apagado desde hace siglos. Su cráter tiene un área de 10 millas cuadradas y 35 kilómetros de perímetro, helada boca planetaria insondable, abierta a 10.000 pies de altura. En la isla de Hawai, dos altísimos picos, el Mauna Kea, de 13.823 pies, y el Mauna Loa, de 13.675, ofrecen en sus cumbres, algunos meses del año, el raro espectáculo de la nieve en los trópicos. En el segundo existe otro volcán, el Mokuaweoueo, también de gigantescas proporciones y de intermitente actividad.

* * *



Volcán Kilauea. (Hawai.) (Pág. 96.)



La fiesta del *Kamehameha day*. (Honolulu, Hawai.) (Pág. 104.)



Las islas de Hawai forman un diminuto mundo aislado en medio del mar, que tiene su pequeña historia, una historia triste, como la de todos los pueblos débiles, que, después de un destello de esperanza, no consiguen salvar su personalidad y su independencia, sucumbiendo absorbidos por otros pueblos más fuertes y más sabios. La melancólica historia del reino de Hawai es un insignificante episodio en la historia del mundo; pero no por eso es menos interesante, pues en él se repite microscópicamente la de los más grandes pueblos continentales: la asociación de tribus dispersas, la formación de nacionalidades, las guerras, las invasiones, los pueblos conquistadores que imponen su hegemonía, el héroe audaz y afortunado que encumbra la raza y vincula la gloria en su descendencia, los períodos de esplendor, la consiguiente decadencia y descomposición y, por último, el yugo absorbente del invasor poderoso y civilizado. ¿No es éste el programa, eternamente renovado en la Historia Universal?

Como corresponde a las pequeñas proporciones del mundo polinesio, toda la historia de las islas Hawai está comprendida en poco más de un siglo. En lo que llamaríamos prehistoria, en la época tenebrosa y lejana, martirio de sabios, se cree que las islas, como las de la Micronesia, fueron pobladas por emigraciones malayas procedentes de Sumatra; otras hipótesis hacen proceder los primeros pobladores de Hawai de Samoa, a donde habían llegado las tribus maoríes desde Nueva Zelanda. Lo cierto es que, al llegar los primeros navegantes europeos, los *kanakas*

formaban tribus primitivas disociadas y, en opinión general, caníbales.

En algunas obras y guías inglesas y norteamericanas se dice que las islas Hawai fueron descubiertas por el capitán Cook en 1778. Basta recordar que en esta fecha hacía ya más de dos siglos que las naos españolas navegaban por el Pacífico entre Nueva España y las Filipinas para comprender que aquellas islas, próximas a la derrota que seguían, debían estar ya exploradas. El capitán Cook fué el primer navegante que trató de tomar posesión de las islas, a las que, como hemos dicho, dió el nombre de Sandwich; pero no el primer europeo que había desembarcado en tierra hawaiana.

En otras obras extranjeras se atribuye el descubrimiento de las islas Hawai al piloto italiano Joan Gaetano. Este piloto, ni fué italiano, ni se llamó así, pues era español y se llamaba Juan de Gaytán, peritísimo navegante de una de las naos de la escuadra de Rui Lope de Villalobos y verdadero descubridor, en 1548, según Ramusio, de las islas Hawai, a las que denominó «islas del Rey», y a la mayor, «isla de la Mesa», por la montaña Mauna Loa, que tiene esa forma. En 1587 están marcadas ya en el mapamundi de Orfelius con los nombres españoles de Vecina, Volcanes, Desgraciada, Monges y La Tarfana.

En una guía de Honolulu, en el extracto de referencias históricas del Museo Bishop, se dice que una embarcación española naufragó en Koua (isla Hawai) en el año 1527, siendo éste el hecho más antiguo que

se conoce de la llegada de los europeos a las islas. ¿Qué embarcación fué ésta? ¿Sería alguna nao derrotada de la navegación de California a la Nueva España en los primeros años de exploración de las costas del Pacífico? Es muy posible, porque desde 1513, en que nuestro Balboa descubrió este mar, hasta 1577, en que el primer buque inglés surcó sus aguas, las únicas embarcaciones europeas que navegaban por aquellas costas del continente americano eran españolas.

El 18 de enero de 1778, el capitán inglés Cook visitó las islas, volviendo al año siguiente, desembarcando en Keala-Kekua (Hawai) en 17 de enero. Hizo paces con el caudillo de los *kanakas*, Kamehameha; pero en una reyerta que la tripulación tuvo con los indígenas fué muerto el 14 de febrero siguiente.

Trece años después, en 1792, el capitán Vancouver, que había navegado a las órdenes de Cook en sus viajes por el Pacífico, visitó las islas Hawai, volviendo en 1793 y 1794 y comerciando con los naturales. Por entonces, el caudillo Kamehameha, guerrero de gran valor y prestigio, nacido en Kohala, se proclamó rey de la isla de Hawai, la mayor del grupo, emprendiendo la conquista de las demás.

Aparejada una gran flota de canoas y piraguas ligerísimas, que nuestros navegantes de aquella época llamaban *canaluchos*, llevó Kamehameha sus huestes, armadas de arcos y lanzas y algunos fusiles entregados por Vancouver, hasta la isla de Oahu, desembarcando cerca de Honolulu después de una lucha encarnizada. Una vez en tierra, aquel Alejandro

del Pacífico dividió sus fuerzas en tres ejércitos, y después de varios encuentros victoriosos acorraló a los guerreros de Oahu, obligándoles a entrar en el desfiladero de Pali, donde se libró una sangrienta batalla. Acosados por los invasores, sin poder escapar por los altos montes, los vencidos fueron retrocediendo sin rendirse hasta el precipicio de Nuuanú, en el extremo de la estrecha garganta; y después de terrible y desesperada lucha, 10.000 guerreros de Oahu fueron despeñados o se arrojaron voluntariamente por el precipicio desde una altura de 1.200 pies. Los pocos supervivientes de la sangrienta batalla de Pali se rindieron, y toda la isla de Oahu fué sometida. Otras islas fueron conquistadas fácilmente por el gran caudillo, o por sus generales, y la de Kauai se sometió voluntariamente años después. El héroe de Hawai, Kamehameha I, fué proclamado rey de todo el archipiélago, dándole los *kanakas* el sobrenombre de «el Grande».

Kamehameha I, que a su gran valor unía un talento poco común y un genio organizador, reformó las costumbres, prohibió los ritos salvajes y se declaró único jefe de la religión del país, debilitando el prestigio de los sacerdotes indígenas, idólatras, favoreciendo así la propaganda del cristianismo, que a la sazón emprendían en las islas misioneros protestantes. Durante su reinado visitaron las islas Laperouse, Dixon, Metcalf, Marchand y otros navegantes franceses e ingleses. Este gran monarca, que soñaba en el engrandecimiento de su reino, extendiendo sus dominios por el Pacífico, preparaba, ya

anciano, una expedición para apoderarse del archipiélago de Yahiiti, cuando falleció en 8 de mayo de 1819. Al morir exclamó, dirigiéndose a su hijo, después Kamehameha II: *Hoo Kanaka!* «¡Sé hombre!»

Consolidada la dinastía, reinaron sucesivamente: Kamehameha II, regencia de la virreina Kaahumanu, esposa favorita de Kamehameha el Grande, mujer de gran mérito, a la que Varigny llama «la Semíramis del Pacífico», que declaró religión oficial del Estado la cristiana de la secta metodista, prohibió los *hula-hula* o danzas licenciosas de las mujeres *kanakas* y declaró *tapu* o sagrado el mar, para desarraigar la antigua costumbre de lanzarse aquéllas, nadando como sirenas, a ofrecerse a los extranjeros que arribaban a las costas, atrayéndoles con el ardor de un rito sensual. Este decreto —dice un historiador— dió por resultado que las *kanakas* respetaran lo sagrado del mar; pero esperando a los extranjeros en la playa, por lo que se hizo preciso declarar *tapu* también a la mujer, logrando al fin corregirse esta costumbre con duras penas y castigos.

A la regente Kaahumanu sucedió Kamehameha III, en cuya época se proclamó la primera Constitución del reino y los misioneros católicos franceses enviados por el Papa León XIII tuvieron que sufrir las persecuciones de los metodistas, siendo expulsados y abandonados en las costas de la Baja California. Las luchas religiosas dieron pretexto a varios desembarcos de ingleses y franceses, que se



disputaban la influencia en el país, y a grandes vejaciones del pacífico pueblo hawaiano, que pusieron a este monarca en el trance de ofrecer la incorporación del reino a los Estados Unidos. La muerte de Kamehameha III evitó dar este paso, y su sucesor, Kamehameha IV, Alejandro Liholiho, consolidó virilmente la independencia, reorganizó el país, mantuvo políticas relaciones con las poderosas potencias que miraban con codicia las débiles y pequeñas islas y casó con la americana miss Emma Rooke, «la Providencia de los pobres».

En los reinados de Kamehameha V, Lunolilo y Kalakaua, comprendidos entre 1863 y 1891, aumentó considerablemente la influencia norteamericana en el país; la inmigración asiática y europea llenó las islas de extranjeros, mientras la población indígena disminuía, terriblemente diezmada por el alcoholismo, las enfermedades y la molicie. De suaves costumbres e inteligencia muy despierta, los *kanakas* de Hawai se asimilaron rápidamente la civilización americana, hasta el extremo de no haber en 1874 mas que un 5 por 100 de analfabetos entre los indígenas, mientras que en la población extranjera pasaba de un 30 por 100.

En 6 de julio de 1887, reinando el monarca Kalakaua, se proclamó la segunda Constitución, estableciéndose el Parlamento, compuesto de dos Cámaras: el Senado, o Cámara de los Nobles, con 24 senadores elegidos por seis años, y la Asamblea de Representantes, o Cámara de Diputados, elegidos por dos años, en número de 24 a 42. Un Consejo de

Ministros auxiliaba al rey en la gobernación del país. Un tratado de reciprocidad fué firmado por este rey con los Estados Unidos en 1886, encauzándose definitivamente la pacífica y progresiva penetración norteamericana en el pequeño archipiélago.

A la muerte del rey Kalakaua, ocurrida en San Francisco, subió al trono la reina Lidia Lilioukalani, última soberana del malogrado reino polinesio. Dada la enorme despoblación indígena, la creciente inmigración extranjera, la mezcla de razas y el desarrollo de los recursos naturales en manos de empresas norteamericanas, sucedió después lo que era inevitable, fatal y necesario. Los Gobiernos, débiles, eran impotentes para mantener el orden, a pesar de su conmovedora tolerancia y respeto para con los extranjeros, que revelaba el grado de cultura que había alcanzado aquel infortunado pueblo. Empezaron las insurrecciones; los extranjeros arraigados en el país intervinieron en los negocios públicos; los anexionistas extremaron sus campañas. Por fin, la reina Lilioukalani fué depuesta sin violencias y se formó un Gobierno provisional en 1893, proclamándose la República de Hawai el 4 de julio del año siguiente, bajo la presidencia de Sanford B. Dole. Aquel régimen no era mas que un puente; estallaron nuevos desórdenes y, como fruta ya madura, en 1898 fué decretada la anexión a los Estados Unidos. Y en 1900 quedó constituido el actual territorio de Hawai, cuyo primer gobernador fué el mismo presidente de la fugaz República, Mr. Sanford B. Dole. En los últimos veinte años las islas Hawai han pros-

perado de un modo sorprendente, y aunque en todos los órdenes del desarrollo y progreso material se respira allí un ambiente norteamericano, dentro del mismo régimen liberal, tolerante y democrático de los «Estados», se guarda un delicado y pintoresco culto histórico, «de museo», a la independencia del pequeño reino del Pacífico y a la malograda dinastía de los Kamehameha, desaparecida para siempre. La desterrada reina Lilioukalani, fallecida hace pocos meses, vivió muy honrada, con sus melancólicos recuerdos, en su lindo palacio de Honolulu, oculto entre palmeras, y anualmente se celebra en el país, el 11 de junio, la festividad del *Kamehameha Day* en honor del héroe de un glorioso e interesante pasado que no ha de volver jamás.

* * *

Paseando por la elegante King Street, el pasaje del *Prinses Juliana* se entregaba a los encantos del curioso de tiendas y bazares de Honolulu, sin prisas, sin preocupaciones, con la deliciosa sensación de verse libre, en tierra, de la tiranía del horario reglamentado de un transatlántico. El día era espléndido, algo caluroso, cayendo el sol reverberante sobre el asfalto como una inundación de luz cegadora. Por las amplias aceras, bajo los toldos *kaki*, discurrían las señoras, sin sombrillas, con sus grandes sombreros, sus blusas descotadas y las faldas de *palm beach*, de hilo o de seda a media pierna y el paso rá-

vido y decidido. Por primera vez, de regreso de Oriente, veíamos andar de prisa por las calles. En los escaparates de las tiendas japonesas se repetía toda la pintoresca y tentadora exposición del Bentendori de Yokohama. Ante las lujosas tiendas de novedades, las pasajeras que venían de China quedaban extasiadas, enamorándose unánimes de todos los modelos de Nueva York.

Plantados en las bocacalles, como altos semáforos, los policías movían los brazos, rígidos cual antenas, dando el paso a los automóviles con precisión mecánica. A las puertas de los bares, los pasajeros leían ansiosos en el *Pacific Commercial Advertiser*, diario de la mañana, los telegramas de la guerra; otros, atraídos por los puestos chinos de *groceries*, cargaban con paquetes rezumantes de melocotones y ciruelas de California. Autos de todas las marcas, de todos los tamaños, pululaban por todas las vías céntricas; en ellas, los yanquis, en mangas de camisa, se dirigían a sus negocios, o veloces, disparados cual si fuesen a perder el tren, corrían únicamente al bar, donde les esperaba el amigo y la cerveza.

En los letreros de las tiendas se observaba el origen cosmopolita del pequeño comercio de Honolulu. Varios apellidos muy españoles indicaban la presencia laboriosa de nuestros compatriotas en aquellas islas del Pacífico. Un profesor de música catalán se anunciaba para dar lecciones de piano.

En uno de los *piers* hallamos a un malagueño, trabajador en las estivas de los barcos. Había esta-

do antes en una plantación de caña, cerca de Hilo, y las fiebres le obligaron a trasladarse a Honolulu. Faltándonos tiempo para visitar los ingenios, le pedimos noticias de nuestros compatriotas. La mayor parte de los 4.000 españoles que había en el archipiélago procedían de Panamá y Puerto Rico; otros fueron reclutados directamente en España; después de las penalidades de la aclimatación en las plantaciones, estaban resignados, pero no contentos, por lo malsano del país en el interior de las islas y por su aislamiento en aquel rincón del Pacífico. Ganaban de 7 a 14 dólares semanales, según sus labores, y los capataces mucho más; pero aquello era tan triste, tan *desaborío*—decía—, y estaba tan lejos de España, que la mayor parte había perdido la esperanza de volver a verse en su tierra.

Al decir esto el buen andaluz, se le humedecían los ojos. Apenados, tratamos de consolar a aquel típico emigrante español arrepentido, como la mayor parte de nuestros braceros y agricultores que andan por el mundo. Los españoles de Hawai, a pesar de habérselas con empresas norteamericanas, que son las que mejor tratan al labrador emigrante, no eran felices. Si los pintorescos lamentos del malagueño de Honolulu pudieran hallar eco por tierras de Galicia, de Castilla y Andalucía, algunos brazos jóvenes salvarían el patrio solar.

Las islas Hawai, delicioso oasis del viajero, paraíso de turistas, ¿resultaban, pues, ingratas al pobre emigrante español? No podemos asegurar, sin embargo, que aquellas tierras fueran peores ni me-

jores que otras. Lo que sí es cierto y probado es que al siervo del terruño todas le parecen, necesariamente, más duras que las de su país.

Nos asociamos para una excursión en auto a dos distinguidas parejas de a bordo: un matrimonio filipino, que marchaba a los Estados Unidos, y el compatriota que nos acompañaba a España. Nuestra calidad de descabalado nos permitía observar mejor las impresiones que producía a las damas aquel país exótico, tan bello e interesante. Ambas se sentían felices, y en cada lindo hotelito del *mauka* o población alta hubieran querido quedarse.

Después de visitar una moderna y clara iglesia católica del Sagrado Corazón, cerca de la playa de Waikiki, donde las señoras oraron, emprendió el auto el camino del histórico desfiladero de Pali. La hermosa carretera extendía su larga cinta serpenteante, de un blanco rojizo, por la falda de los montes abruptos, entrando por la estrecha garganta, verdadero cañón por donde enfilaba el aire fresco y embalsamado de los llanos centrales de Oahu. A medida que el auto avanzaba remontándose por los empinados zigzags, la vegetación crecía enmarañada y lujuriente, formando tupidas espesuras sombrías, como selvas robinsonianas de una isla desierta. Bosques impenetrables de frondosos *kukuis* de amarillentas y brillantes hojas, el árbol de cuya almendra extraían los antiguos kawaiianos el aceite para sus lámparas; esbeltas *bongas* de tronco fino y altísimo; extensos cicales en las bases de los montes; helechos polinesios gigantescos; fastuosos *buris* de

hojas en forma de grandes abanicos asiáticos y profusión de palmitos con la verde sombrilla de sus palmas ondulantes. Sobre toda aquella flora tropical prodigiosa culminaban los banyanes ramosos y los corpulentos *koas* de ricas maderas, formando en ambos lados del camino una espesa trinchera de troncos entretnejidos por las lianas enroscantes y trepadoras y tapizada por las enredaderas llenas de flores rojas, lila y violeta. Jamás habíamos visto tan inextricable, tan portentosa vegetación. Nos recordaba la de algunos bosques de las estribaciones del Caraballo, en Nueva Ecija y Nueva Vizcaya, de las islas Filipinas.

En el interior de aquel mundo agreste, sombrío y húmedo, los cantos de las aves, el estridular de los insectos, el vuelo de las hojas caídas, nos traía a la memoria la vida oculta de las selvas vírgenes cantada por Kipling, y nos imaginábamos la audacia de las huestes conquistadoras de Kamehameha al internarse por aquella terrible y enmarañada defensa natural, superior a todas las alambradas de la guerra moderna.

La temperatura, deliciosa, iba bajando al acercarnos a los precipicios de Nuuanu. El auto llegaba a la meseta histórica después de una hora de viaje. Un viento fuerte y frío bajaba de las sierras escarpadas. De pronto, el *chauffeur*, mestizo hawaiano, hizo un rápido viraje y paró en seco. Estábamos en una amplia plazoleta, al borde mismo del precipicio de 1.200 pies de altura. Un grueso pretil defendía el atrevido balcón, que parecía suspendido en

el espacio. El viento azotaba violentamente las cortinillas del coche y los velos de las señoras, viniendo de los bosques un rumor ululante de oleaje, que nos obligaba a hablar a gritos para entendernos. Bajamos del auto, asomándonos al mirador. La perspectiva era maravillosa; en el valle profundo que se desarrollaba al pie del precipicio, hasta el horizonte, se veían verdear en surcos kilométricos las ricas plantaciones de piña, de Wahiawa, y a la derecha un inmenso ejército de caña dulce se perdía a lo lejos, ondulando suavemente las hojas de sus lanzas como millones de verdes gallardetes. Una gran central azucarera erguía las numerosas chimeneas humeantes de sus molinos en medio de aquella riqueza que el cultivo inteligente arrancaba a la madre tierra.

En uno de los lados de la plazoleta, clavada en las rocas cortadas a pico, se veía una plancha de bronce conmemorativa de la batalla de Pali, ganada en aquel mismo sitio por el conquistador de Oahu. Asomándose al terrible precipicio, las señoras se estremecían pensando en el trágico fin de los espartanos defensores, que prefirieron morir despeñados a entregarse al poderoso vecino invasor. Como ocurre siempre en todo homenaje oficial a los hechos militares históricos que corona el éxito, la plancha de bronce del Ayuntamiento de Honolulu honraba más la memoria del César *kanaka*, del conquistador, que la triste suerte del heroico vencido.

Regresamos del precipicio, que está a unos 20 kilómetros de Honolulu. Bajando por el camino serpenteante, el auto patinaba con frecuencia en los

peligrosos recodos, avanzando lentamente hasta salir del desfiladero. Ya en el llano, en un pequeño valle rodeado de cocales y platanares, visitamos el panteón de los reyes, donde descansan los restos de los Kamehamehas, excepto los del fundador de la dinastía, que fueron ocultados en la isla de Hawai y no han sido después hallados. Alrededor del panteón, que tiene la forma de una capilla protestante, hay un cuidado jardín lleno de flores.

Entrando en Honolulu vimos una curiosa iglesia metodista, construída con corales, y se detuvo un momento el auto en la calle Beretania, ante el hotelito de la reina destronada Lidia Lilioukalani, donde aun vivía, viuda del general Dominis y anciana, pero amada de todos los fieles *kanakas*, la dulce mujer inteligente e instruidísima, de rostro melancólico y expresivo. En aquel lindo rincón, al abandonar el palacio real, escribió en inglés la *Historia de Hawai narrada por su reina*, obra interesante, en la que nadie mejor que su autora podía hacer revivir el modesto pero glorioso pasado del pequeño reino. Allí compuso los *Cantos hawaianos*, uno de los cuales, el *Aloha! Ohé!*, de triste cadencia, tiene una extraña y original melodía, que, como las danzas del país, deja entrever los temas de una música guerrera y sentimental a la vez, triste y fiera como la inmensidad desierta y procelosa del Pacífico.

El automóvil nos llevó por King Street hasta la estatua de Kamehameha I, el Grande, erigida frente al Palacio de Justicia. Nos apeamos para contem-

plar el hermoso monumento, fundido en Francia, obra original y de gran visualidad, que se alza en el centro de una plaza adornada con palmeras. Sobre artístico pedestal de mármol se yergue la estatua en bronce del Conquistador, en arrogante y noble actitud de arenga, extendiendo el brazo derecho y apoyándose en la lanza con la mano izquierda. En el cuerpo desnudo y atlético destaca una faja de oro, y por la espalda cae, soberbio, un gran manto dorado de palmas y plumas entretejidas. El gran casco de los guerreros polinesios, que recuerda por su forma el de los legionarios de Roma, le cubre la altiva cabeza. Cuatro artísticas planchas de bronce en los frisos del pedestal reproducen en bajo relieve escenas culminantes de la historia del héroe. La arrogantísima figura del caudillo es una feliz concepción artística de T. R. Gould, de Boston, autor del proyecto.

Después de comer en el Union Grill visitamos el Capitolio, antiguo palacio real, hermoso edificio, cuyos salones están revestidos de brillantes tablas de *Koa*. El auto nos llevó después al Bishop Museum. Este interesantísimo Museo es el más completo en colecciones zoológicas del Pacífico; pero lo más notable es la sala de etnología polinesia, donde los cráneos y momias humanos que se conservan, las armas, los ídolos y las herramientas de las antiguas tribus maoríes suspenden el ánimo, más que por lo que se ve, por lo que se adivina del origen tenebroso de las razas. En aquellas horribles y fieras cabezas cabelludas que se conservaban en los siglos

remotos como trofeos, clavadas en picas a las puertas de las chozas de los guerreros; en aquellos cráneos deprimidos, con las mandíbulas poderosas y canibalescas, había algo tan desolador y espantoso, que no nos atrevíamos a creer que fueran vestigios humanos. Guardados en vitrinas y colgados en las paredes se veían ídolos de madera, antiquísimos y de gran valor histórico, que semejaban negras momias de enormes y membrudos orangutanes, con monstruosas cabezas. Grandes troncos labrados y pintados, con horribles figuras de cuadrumanos en violentas actitudes, recordaban los ídolos esculpidos en los monolitos aztecas hallados en la antigua Nueva España. En otros ídolos más modernos representábanse las deidades comunes a varios archipiélagos de la Oceanía: la diosa del fuego, Pelé, genio de los volcanes, que se cree originaria de Samoa; el gran dios Kane, fundador del mundo; Taivi, dios de la guerra, y los dioses secundarios Kaualoa, Ku y Lono. Un bello mito hawaiano supone que la diosa Pelé fué expulsada por la del mar, Maona, y, huyendo aquélla, temerosa, se escondió en el cráter del volcán Kilauea, donde construyó su palacio y desencadenó, en venganza, el fuego de las entrañas de la Tierra.

Interesantes reconstrucciones en figuras de tamaño natural de los hábitos, indumentaria, de las chozas y de los trabajos agrícolas de los *kanakas*, en épocas más recientes, dan la impresión de la realidad con esa minuciosidad fiel y gráfica con que los norteamericanos saben emplear el dinero en estas modernas exhibiciones informativas.



Hula, ballarina de las islas Hawai. (Pág. 116.)



Tañedoras de ukulele. (Honolulu.) (Pág. 115.)

El piso alto del edificio está dedicado a museo histórico. Es como una visión cinematográfica del pasado oficial. Numerosos retratos de todos los reyes, los príncipes, nobles y generales del reino de Hawai; los trajes, armaduras, uniformes, medallas y condecoraciones. Curiosos cuadros representando escenas históricas desde los tiempos del desembarco del capitán Cook y de los fastos gloriosos de Kamehameha I llenan las paredes. En los testers, bajo descoloridos doseles de terciopelo, raso y oro, se ve el antiguo escudo de armas de Hawai con la divisa del malogrado reino polinesio, en lengua *kanaka*: *Ua mau ke ea o ka aina i ka pono*, «La vida del país es un derecho», lema que en aquel museo del pasado muerto tiene una triste ironía.

Al salir del Bishop Museum acompaña al viajero una extraña impresión melancólica, después de sentir revivido el esfuerzo de algo fugaz que quiso ser grande y quedó abortado, esfumado en los horizontes del Pacífico. Campo, luz, aire puro y hermosas perspectivas en el valle Kolihi nos devolvieron la alegría que se respira en el ambiente de aquel placentero rincón de Oceanía. A toda velocidad recorrió el auto los campamentos de tropas norteamericanas, semejantes al Fort Mackinley, de Manila, regresando a Honolulu para detenerse a media tarde en la playa Waikiki.

La fiesta del agua bullía entonces en todo su esplendor por las blancas arenas. Centenares de bañistas disfrutaban horas enteras recreándose con voluptuosidad en el vaivén de las espumas. Los apa-

sionados del *surf-riding*, el deporte marítimo originario del país, luchaban en pugilato de habilidad, sosteniéndose de pie en los planos esquifes arrebatados por el flujo y el reflujo de las olas. La destreza extraordinaria con que mantenían el equilibrio daba la impresión de que aquellos jóvenes bronceados y esbeltos patinaban sobre la superficie. El duque Kahanamoku, de la nobleza de Hawai, un arrogante atleta de bronce, es actualmente el campeón del Pacífico en todos los deportes marítimos, en que se han distinguido siempre los polinesios.

Bajo un bosquecillo de palmeras, en el Kapiolani Park, contiguo a la playa, paseaban los elegantes de Honolulu en aquella tarde espléndida y cálida de julio, a las orillas del mar festoneado de espumas. El sol caía hundiéndose en el horizonte como un enorme disco escarlata. Blancas velas de los airoso balandros salpicaban la rada, inmóviles y serenas, como gaviotas posadas en el agua. En los automóviles parados junto al Aquarium, frente al mar, las damas, retrepadas en los ligeros almohadones de palma, contemplaban a los bañistas y aspiraban con delicia la brisa vespertina que había sucedido al *mamuku*, el enervante viento de la mañana. Una quietud, una paz muelle y sedante flotaba sobre aquel panorama tropical y luminoso. Honolulu, la solitaria del Pacífico, como las ciudades del Extremo Oriente, se entregaba al reposo sagrado de la puesta del Sol.

Después de cenar en el Pleasanton Hotel, que es quizá la más hermosa y soñadora mansión de des-

canso de cuerpo y espíritu de los viajeros que cruzan aquellos mares, y cuya suntuosidad recuerda los palaciales hoteles de la India, revivimos las impresiones del día asomados al asiático *verandah*, en la grata penumbra de un jardín poblado de arbustos, de helechos y de flores. La luna, limpísima, daba un suave baño de plata a las avenidas y recortaba fantásticamente las sombras de las palmeras, los macizos y los cenadores tapizados de enredaderas. La noche, diáfana y pura, se embalsamaba con el aroma penetrante de la *night blooming cereus*, la bella flor nocherniega de Hawai. El nocturno paisaje tropical, espléndido y fantástico, nos traía a la mente las novelescas aventuras que en los días de juventud gustábamos tanto leer en las viejas historias románticas de Atala y René, de Vasco de Gama y Selika, de Cortés y Marina y de todas las bellas mentiras de amor de los navegantes y conquistadores en sus viajes por los lejanos paraísos inexplorados.

Recorrimos después con Mr. Wellman y otros pasajeros el Honolulu trasnochador, los cines y espectáculos. Entramos en una exhibición de la famosa danza *hula-hula*. Seis mujeres *kanakas*, ni lindas ni muy jóvenes, con la típica falda de hierbas hasta las rodillas, adornadas con collares y coronas de flores diminutas, desnudo el busto y las piernas, de un color cobre claro y mate, bailaban la rítmica y sensual danza erótica y guerrera, que acompañaban dos músicos en el *ukulele*, la guitarra del país. El monótono y triste sonsonete machacón se ha hecho popular en los Estados Unidos, donde abundan las

exhibiciones de las *hulas-girls*, cuyas voluptuosas contorsiones y licenciosos vaivenes de vientre y caderas, aunque de un origen más salvaje y fuerte, no son más ni menos inmorales que otros bailes modernos en boga, teniendo en su favor el que las *hulas* bailan solas. El viejo *teacher* americano contemplaba a las bailarinas entre burlón e indulgente. Salimos, y el martilleo cadencioso de la extraña música nos acompañaba como el estruendo de los golpes de lanza en los escudos de una fiesta guerrera y báquica de las antiguas tribus maoríes de la Polinesia.

Al día siguiente, a media mañana, después de desembarcar a los dos ilustres bebedores, a quienes se tributó una emocionante despedida, la sirena del *Prinses Juliana* saludaba estridente al salir del puerto de Honolulu. Partíamos para América. Los pasajeros agitaban los pañuelos, despidiendo aquel delicioso oasis del inmenso Pacífico con la popular salutación hawaiana: *Aloha! Aloha!* Allí quedaban las diminutas islas encantadoras. ¡Adiós, pequeño paraíso!

PUERTA DE ORO

¡Tierras de América!—Golden Gate.—San Francisco, maravilla moderna.—Adiós al «Prinse Juliana».—En el país de la dicha.—El cuarto 708.—Market Street.—Unas chicas del Oeste.—Cervantes en California.—Mary Garden en el Museo.—Bazar de bellezas.—Miss Arabella.—Lluvia de oro.—«Frisco» de noche.—En el bar.—Ranchero y millonario.—El castellano de San Francisco.—Palacios a granel.—Mister Wolf aumenta sus «posibilidades».—¡Quién pudiera quedarse!

Lo primero que veían nuestros ojos por la mañana al despertarnos en nuestra litera del *Prinse Juliana* eran las anchas espaldas de Mr. Wellmann, que, en mitad del camarote y en ropas ínfimas, se dedicaba a las flexiones matinales. El ejercicio duraba largo rato, frente al ventilador en marcha; después se propinaba la ducha, y en traje litúrgico de Budha, o sea desnudo hasta la cintura, se tumbaba de nuevo a leer en el diván, bajo la ventanilla abierta, dando suspiros de satisfacción.

—Todo esto acabará en un catarro, Mr. Wellmann—le decíamos nosotros.

—¡Qué vale!—contestaba él—. En Alaska, donde viví un año, hacía lo mismo.

Al acercarnos al continente americano la temperatura fué bajando rápidamente por las frías corrientes del Norte. Una mañana nos disponíamos a bañarnos, y nuestro vecino del entresuelo todavía estaba en la litera.

—¡Hello, Mr. Wellmann! Pero ¿qué es eso? ¿Hoy no hacemos la gimnasia?

—¡...! Este maldito *chau-chau* holandés, tan gracioso, ha empachado mi estómago.

—¡Lo que tiene usted es un empacho de ventilador!

Y, efectivamente, estaba acatarradísimo; pero aquel hombre, duro y fuerte, se curó en dos días con duchas y ventilación intensiva. Otro hombre cualquiera hubiera estallado.

Algunas noches nos hablaba de sus proyectos:

—En cuanto llegue a los Estados compraré unas hembras.

—¿Va usted a poner harem, Mr. Wellmann?

—*What it call*, harem? No, hombre; unas hembras para el negocio de caballos; porque pienso establecerme en un rancho.

Y nos explicaba aquel maestro de instrucción primaria, que había sido maderero en Alaska, después soldado voluntario, y lo mismo podría ser mañana senador o multimillonario, cómo iba ahora a montar su yeguada en el *farwest*.

Mister Wellmann era un verdadero representante de su país. Su espíritu de justicia, siempre vigi-

lante, era extraordinario y le hacía instintivamente intervenir en todas las pequeñas polémicas del pasaje. Usaba del mismo tono cortés y democrático para hablar al capitán que para dirigirse al mayordomo. Era un puritano a la antigua usanza yanqui, que criticaba todos los actos del Gobierno federal, pero los respetaba como cosa consumada. Del presidente Wilson decía que era «honesto»; pero no así muchos de los que le rodeaban. Bebía poco, aborrecía las galas y, siempre sencillo, jovial y comunicativo, su talante era inalterable. Mister Wellmann, franco, abierto a los extranjeros, deseoso de enterarse de todo, era el reverso de aquellos holandeses de a bordo, herméticos, entonados, faltos de curiosidad, que se apiñaban formando un bloque inaccesible.

Tenía Mr. Wellmann una manía de viejo observador. Odiaba todas las *poses*, las posturas falsas, las hipocresías; decía con gracejo que todo hombre es hipócrita por lo menos tres veces al día, y toda mujer, cinco. Había a bordo un pasajero de segunda cámara que venía del Japón y se decía comisionista de Filadelfia, muy elegante y locuaz. Varias veces nos había dicho de él Mr. Wellmann:

—Ese americano que cambia sus corbatas todos los días no me parece hombre «concreto».

Sucedió que, ya cerca de San Francisco, se levantó un día el comisionista diciendo que le habían robado aquella noche un reloj de oro. Se avisó a los sobrecargos y mayodormos, se revolvió el barco, se pusieron avisos en los salones y, en fin, el hecho causó alguna sensación a bordo y la víctima fué el hom-

bre del día; pero el reloj no fué habido. Aquella misma tarde, Mr. Wellmann nos decía:

—*Well!*, ¿sabe usted lo que creo? ¡Que el reloj de oro del hombre elegante de Filadelfia no ha existido nunca!

—¡Hombre! ¿Pero usted cree...?

—¡Seguramente! Se trata de un pequeño *bluff*.

—Pero ¿qué interés puede tener él en armar tanto ruido?

—¡Oh! Yo sé un poco de todo, y conozco a estos tipos. Mire usted cómo el comisionista va hoy más elegante que nunca y cómo cuenta el episodio a las señoras. El quiere llamar la atención, aunque sea como hombre robado. Además, nadie le ha visto antes ese reloj, y él no es hombre para tener guardada hasta ahora en la maleta una cosa tan brillante.

Lo cierto es que al día siguiente el interesado ya no volvió a hablar del asunto, y las sospechas de Mr. Wellmann llegaron a tener a bordo entero crédito.

—Usted sería un gran *detective*, Mr. Wellmann—le decíamos.

—*All right!* Pero no me conviene; habría que cambiar mucho de traje.

Todos estábamos a bordo deseosos de llegar a América. Las comidas del barco eran ya detestables y el largo viaje hacía muy pesado. Para entretener la impaciencia se organizaron bailes y conciertos. En Honolulu había embarcado una soprano danesa, que se decía iba contratada al Metropolitan Opera House, de Nueva York; como mujer, era una

inmensa ruina cubierta de pintura y envuelta en postizos, enorme mole de jamona aderezada como adolescente. Todos deseábamos conocerla como artista, pues era fama que cantaba admirablemente el repertorio wagneriano; pero no se pudo conseguir que la voluminosa diva dejase oír sus trinos. La *Wal-kyria*, como se la llamaba a bordo, fué el tema de conversación de los últimos días de viaje, y como no hay cosa que no se discurra en la ociosidad de las horas transatlánticas, llegó a decirse de ella que no sabía cantar y que era una espía de los alemanes.

Las costas de América se aproximaban. Una nerviosa impaciencia nos agitaba, insomnes, al pensar en que muy pronto íbamos a cruzar de parte a parte el país más joven, más rico, más original y más progresivo del mundo. Nuestro compañero de camarote, con ese énfasis patriótico, ingenuo y sincero de todo viejo norteamericano, nos ponderaba la prosperidad y la grandeza de su país y acababa diciéndonos gráficamente:

—Usted se sentirá americano en cuanto ponga los zapatos en el *pier*.

El día 25 de julio, los españoles celebramos, frente a las costas de California, la fiesta del *Día Español*, recordando a nuestros compatriotas de Filipinas, que rinden en ese día un homenaje cordial a la patria lejana. En la noche del 26 no se descansó a bordo, entregado el pasaje a los preparativos del desembarque. Al amanecer del 27 subimos a cubierta. Intenso frío se dejaba sentir en pleno verano, y una densa niebla entorpecía la marcha del barco, que avanza-

ba a media máquina dejando oír su sirena constantemente. Otras señales contestaban lejanas en medio de las sombras; los barcos, ya en la ruta del puerto cercano, cambiaban largas pitadas frecuentes, navegando con toda precaución.

Ya de día, la niebla continuaba envolviéndonos en tupida gasa; en vano tratábamos de ver algo a través de aquel velo lechoso y húmedo. El vapor demoró aún más la marcha, quedando aboyado, sin atreverse a avanzar a ciegas. Todo el pasaje, acodado en la regala, trataba de perforar con los gemelos aquella cortina desesperante. A las ocho de la mañana se levantó un norte helado y cortante, que rasgó como por encanto aquel telón de nieblas, apareciendo a proa, como en un conjuro mágico, la maravillosa Golden Gate, la puerta de oro de la bahía de San Francisco. Nunca habíamos presenciado en el mar un espectáculo más oportuno, más teatral y sorprendente. Allí estaban, a pocas millas de nosotros, las tierras de América. La simbólica puerta dorada se abría, ofreciendo al viajero la hospitalidad de la tierra prodigiosamente rica y amable, después de la aridez del Pacífico. La alegría del pasaje era indescriptible; asomándose a la borda, rompió en aplausos y exclamaciones como ante una película incomparable de la Naturaleza.

Entonces, el grande hombre de a bordo, el boer, endiablado agitador de multitudes, tuvo una idea magnífica. Subiéndose a una escala de la toldilla, entonó con voz de trueno el *Stars spangled banner*, el himno americano, que fué coreado con entusias-

mo; a continuación se cantó el himno holandés; después el *Tipperary*, al que siguió la *Marsellesa*, y, por último, el intrépido director atacó valientemente el *Deutschland über alles*, que aplaudieron especialmente los holandeses. En un ángulo de la cubierta, los alemanes presenciaban la escena de pie, rígidos, aparentemente impasibles. Aquel acto de lírica cortesía cosmopolita era como la despedida al pabellón neutral. Pocas horas después estaríamos en país beligerante.

Con el práctico ya a bordo franqueó el *Prinses Juliana* la entrada de la más hermosa y más abrigada bahía del Pacífico. La estrecha boca, entre las puntas Bonita y Lobos, de tan hispanos nombres, parece recibir con una sonrisa al fatigado viajero que llega de los confines del gran Océano, y los islotes Farallones dijérase que son los heraldos enviados a los huéspedes del mar. Traspuesto el dintel de Puerta de Oro, nos hallamos ya en América; hemos entrado en la tierra ideal, cuyo solo nombre es ya una bandera de libertad, de juventud, de fuerza y esperanza. Las nieblas se han disipado, el viento ha caído y las olas se han calmado en aquel risueño abrigo, dulce y seguro. La inmensa bahía se extiende a ambos lados de la bocana como un lago azul entre altos promontorios y rientes colinas, formando estrechas ensenadas y pequeñas calas, que recuerdan los *fjords* noruegos. Aquel incomparable remanso del Pacífico se estrecha en el angosto vestíbulo hasta 1.800 metros al llegar a Fort Point, erizado de cañones, frente a los promontorios de Sau-

celito, Punta Diablo y Line Point; después se abre y ensancha aquel brazo de mar tranquilo, tierra adentro, hasta 70 millas de fondo y 10 en su mayor anchura, cubriendo un área de 450 millas. Todas las flotas del mundo hallarían holgado refugio en aquel abrigado nido de aguas transparentes y dormidas.

El vapor hizo rumbo hacia el centro de la bahía, cruzándose con un transporte norteamericano y dos cargueros japoneses; de pronto viró hacia la derecha y apareció ante nosotros como una visión maravillosa la reina del Pacífico, la joven heredera de los modernos argonautas de California, tendida a la entrada de aquel anfiteatro de líquida esmeralda, con los blancos pies en el agua. Mucho habíamos oído ponderar la belleza de San Francisco de California, rival en perspectivas de Constantinopla y Río Janeiro; pero no la imaginábamos tan hermosa. La realidad superaba a nuestros sueños.

Había fondeado el vapor, antes de atracar, entre los *piers* y el islote Alcatraz, donde los grandes cuarteles y penitenciarías militares dejan ver sus blancas moles, y pudimos contemplar a nuestro gusto el panorama de la ciudad, que ocupa en su centro un llano dilatado y ondula a los lados por las colinas formando calles pendientes y escalonadas. La suntuosidad, la elegancia y belleza de los edificios, en grandioso conjunto, nos parecían ficción imposible de un soñador arquitecto. Sobre aquel blanco caserío, las altas torres, las cúpulas doradas, los templetes, las agujas, las rotondas acristaladas, brillaban al sol, y sus airosas siluetas se perdían en el

horizonte. Al pie del mar, los artísticos pabellones que se conservan de la Exposición Panamá-Pacífico eran un himno inspirado y brillante al genio moderno. Junto a ellos, sobre una altísima columna de piedra, un piel roja arrogante y fiero extendía hacia el mar su arco de oro. En el fondo, las alamedas de Presidio y las arboledas de Golden Gate Park ceñían la ciudad maravillosa con una guirnalda de verdura.

En los muelles espaciosos, los grandes vapores transpacíficos, los modernos veleros de acero y los blancos *ferry-boats* de Berkeley, de Oakland, de Alameda, Niles y de otras pintorescas poblaciones de la inmensa bahía, son, con su activo tráfico y movimiento, como los poderosos vibradores que infunden a la ciudad una energía portentosa, que se convierte en dólares. Todo nos habla en aquel moderno puerto ideal, ante la suntuosa urbe, de intensa vida, de prosperidad, de juventud y belleza.

Volvemos los ojos hacia el fondo de la bahía, en los últimos términos de aquella decoración de lago suizo. Las verdes colinas se espejan en las aguas tranquilas, pobladas de blancos vaporcitos, de remolcadores, de botes a motor, de balandras y esquifes de bañistas. Cerca de Alcatraz, dos poderosos acorazados y un crucero, con las típicas torres de la armada yanqui, se disponen a hacerse a la mar, y entre ellos un hidroplano se desliza veloz por la superficie hacia Puerta de Oro, como una gigantesca y brillante libélula sobre un lago. La bandera estrellada, flameando profusamente en los altos más-

tiles de los fuertes, de los barcos, de los cuarteles, de todas las torres de la ciudad, pregona el viril orgullo patrio de aquella tierra pujante y joven.

Contemplando la obra prodigiosamente bella levantada por el genio del hombre en aquel amoroso resguardo del Pacífico, nos imaginábamos ver la diminuta aldea de San Francisco de Hierba Buena, fundada por aquellos heroicos misioneros franciscanos españoles de Méjico, en aquel mismo sitio, hacia 1776, pobre y olvidado caserío, que en 1848 aun tenía solamente 600 habitantes, y considerábamos la imponderable energía creadora del oro, que, al descubrirse las minas californianas, hizo surgir aquella maravilla como un sueño hasta entonces jamás realizado en la tierra. La hermosa hija del oro californiano creció como una diosa adolescente de un mito glorioso. A los cinco años de hallado el tesoro que ocultaba la tierra privilegiada tenía ya 50.000 habitantes, y en medio siglo había llegado al medio millón. Hoy, en toda el área metropolitana, en los suburbios, hay cerca de 900.000 almas. De la riqueza, de la poderosa virtud renaciente de San Francisco de California se tiene idea viendo el viajero que a los once años no quedan huellas del terremoto de 1906, trágico desperezo de aquella tierra, grande en todo, que destruyó 24.720 edificios.

Los ojos, que aun llevaban en la retina la fatigante visión monótona de los desiertos horizontes del Pacífico, no se cansaban de contemplar el incomparable panorama. Nos llamaron para las inspecciones de Sanidad y de Policía. El pasaje alemán que

llevaba el barco retrasó algo el despacho de los pasaportes. La visita médica, como en todo puerto norteamericano, fué muy escrupulosa. Por fin, poco después del mediodía pisábamos tierra americana en uno de los colosales *piers*, donde los inspectores de Aduanas examinaron rápidamente los equipajes, sin esperas ni dilaciones irritantes, con método cómodo y la norma igualitaria e inflexible de la ley.

Llegó el momento de la dispersión general del pasaje; la alegría de verse en tierra y la necesidad de aprovechar los momentos abreviaron las despedidas. Un rápido cambio de tarjetas, un apretón de manos, y cada cual partía siguiendo su vario destino. Vimos por última vez a Mr. Wellmann interviniendo, solícito, en la revisión del equipaje de una joven maestra holandesa, muy simpática y listísima, que venía de Soerabaya a casarse con un ingeniero de Baltimore. Ella parecía llorosa.

—¿Y el novio?—le preguntamos en voz baja, mientras nos despedíamos.

—¡No ha llegado!

Quedamos sin saber el final de aquella escena, que podía ser el prólogo de una novela de *magazine*. Rodeada de unos graves caballeros, místres Goodrich nos dedicó una ceremoniosa inclinación de cabeza. Acompañado de dos jóvenes, el periodista inquieto, desmelenado y feliz, se disponía a partir.

☞ *Good bye, Mr. Reister!*

—¡Adiós, señor! ¡La primera impresión?

—¡Espléndida! ¡Encantadora!

—¡Adiós! ¡Ame usted a América!

Nos volvimos para ver por última vez nuestra casa flotante del Pacífico. El *Prinsees Juliana* mostraba las huellas del largo viaje; desde la rada hasta el timón, en todo el costado se le notaba, en las manchas salitrosas de la pintura, el «polvo del camino». Saludamos con la mano a la oficialidad, cortés y amabilísima en toda la travesía, y a los *boys* javaneses asomados a los portalones, con sus pañuelos ciñendo la cabeza como morunos turbantes. Por la plancha bajaba Mr. Wolf, el canadiense, cargado con el maletín y las mantas de viaje de la viuda malaya.

Partimos en el auto con nuestros compatriotas. En tierra el ambiente era fresco, vivificante, delicioso. Cruzamos las suntuosas calles centrales de San Francisco, y momentos después descansábamos en el *Wáshington Hotel*, en la avenida Grant, en el corazón de la ciudad.

* * *

El cuarto de un buen hotel de América tiene algo de camarote y mucho de oficina, cuyo funcionamiento, si molesta al principio, resulta después de una gran comodidad, que os resuelve y abrevia las pequeñas necesidades de la vida doméstica, siempre que éstas se hallen comprendidas en los reglamentos de estas colmenas, estos grandes falansterios, en que llegan a albergarse hasta dos mil huéspedes. En higiene y en limpieza de muebles, ropas,



El invierno en las Montañas Rocosas.—Se advierte, a la derecha, un túnel de tablas que protege el paso de los trenes durante las grandes nevadas. (Pág. 162.)



New-York de noche: la gran colmena iluminada. (Pág. 195.)

baños, tocadores y retretes, los hoteles norteamericanos son quizá los primeros del mundo. El aprovechamiento del espacio hace que las habitaciones de tipo corriente para una persona sean algo reducidas, y el local se aprovecha sabiamente. En algunos hoteles los lechos se recogen y ocultan en las paredes automáticamente para que no estorben durante el día. Colocadas en lugares convenientes, halla el viajero las instrucciones para los casos de incendio, para precaverse contra hurtos, para entregar la ropa sucia, para hacer funcionar los grifos, etc. Un telégrafo de llamadas permite avisar, sin que venga el camarero, los menesteres cotidianos más corrientes: como pedir el desayuno, avisar un automóvil, enviar el equipaje, llamar al «botones»; pero debéis cuidar de no equivocaros, para que en vez del diario de la mañana no os envíen el doctor. A la cabecera del lecho, un teléfono, con su directorio, os permite comunicaros cómodamente con el encargado del hotel o con cualquier abonado de la población.

Como decíamos, dentro de los reglamentos de los hoteles todo lo hallaréis automática y cómodamente resuelto; pero no pretendáis en América saliros de lo establecido para el buen gobierno del rebaño humano. Cinco minutos después de las horas marcadas no os servirán una taza de café; cinco minutos antes hallaréis cerrada la puerta del comedor.

Llegamos a San Francisco algo delicados del estómago, y el primer día nos abstuvimos de comer. Al retirarnos a nuestra celda 708, a las once de la

noche, llamamos al camarero, pidiéndole un vaso de leche. El hombre nos miró algo sorprendido.

—¿Un vaso de leche?

—¡Exactamente!

—Perdone usted, pero está ya todo cerrado. Aquí no se sirve nada después de las nueve.

—Bien; pero usted no me dejará sin un vaso de leche.

—*All right!* Enviaremos a buscarla fuera.

Después de larga espera llegó un mozo procedente del café o restaurante más próximo. Medio dólar de la bebida y otro medio de propina por el servicio extraordinario; total, cinco pesetas por un vaso de leche.

El precio medio en San Francisco de una habitación interior con baño es de dólar y medio a dos dólares, o sean diez pesetas diarias. Los precios de las habitaciones de lujo, especialmente en el Palace Hotel, son, como puede suponerse, fabulosos.

La comida se paga aparte y a la carta, resultando cara, aunque no tanto como en Nueva York. Puede adoptarse, sin embargo, el plan americano económico de tres comidas diarias por 1,50 dólares o 40 dólares al mes; pero los europeos no pueden fácilmente acostumbrarse a él. En resumen: entre alojamiento y comida, el viajero no puede gastar menos de 25 pesetas diarias.

Habíamos desembarcado con febriles ansias de recorrer la ciudad tan bellamente ensalzada por Bret Harte y nos lanzamos a la calle. Desembocando por la avenida Grant en Market Street, la famosa ar-

teria central de San Francisco, una de las más hermosas del mundo, el viajero que llega del Extremo Oriente queda extasiado ante la magnificencia y suntuosidad de los edificios, la amplitud de las aceras y la vida fastuosa y desbordante que por ellas circula. En aquel grandioso cauce del genio y del oro californianos, las flamantes moles del Palace Hotel, del Emporium, del Civic Center, del Post Office, del *Call*, el gran rotativo, de los grandes *buildings* comerciales, son una sucesión inacabable de monumentos de blanca piedra, limpios mármoles, preciosas maderas de Sierra Nevada y de la Cordillera Costera, dorados cobres, bronce's artísticos y refulgente vidriería. Sobre las trágicas ruinas del 1906, los magos del Oeste han hecho resurgir, más hermosa que antes, la incomparable Market Street, alarde de la suntuosa edificación moderna. En un extremo, en el muelle de Embarcadero, se alza la monumental estación de los *ferry-boats*, que, atravesando la bahía, conducen a los pasajeros al tren de Oakland, cabeza de las líneas férreas continentales. Una alta torre, como airosa «Campanile» en el centro de la estación, se divisa desde los seis kilómetros de la hermosa vía.

En las calles céntricas próximas a Market Street, como la Montgomery, Front, Mission, Kearney, abundan los edificios de cemento armado; pero su arquitectura huye cuanto puede de ese árido y horrible estilo desmantelado y cuartelario de los grandes *buildings* norteamericanos. En ninguna ciudad de los Estados Unidos se ha buscado en el arte un cola-

borador como se ha hecho en la reedificación de San Francisco.

Las tiendas, los grandes *magazines*, tenían esclava de sus enormes escaparates a la multitud circulante. A juzgar por los anuncios llamativos, ingeniosos, gráficos, norteamericanos, en una palabra, allí se vendía lo mejor y lo más barato del mundo. En los vestíbulos, en los pasajes, ante las puertas giratorias y las exposiciones de artículos rebajados, se hacinaba la gente, en un bullir inquieto y atareado. Por las aceras paseaban rápida y rítmicamente, elegantísimas, las mujeres más hermosas de la tierra, puesto que las californianas son las más hermosas de Norteamérica. Altas, elegantes, de un blanco mate y rosado, de oscuros ojos rasgados—ojos latinos—, esculturales, ágiles, curiosas y expresivas, las mujeres de California son las más femeninas y, por tanto, las más encantadoras de aquellas tierras de mujeres incomparables. La maravillosa intuición en el vestir, elegantísimo y personal, rico a la vez que sencillo y airoso, propio de la mujer norteamericana, tiene además en la californiana un *chic* genuinamente europeo, heredado en la sangre de los buscadores de oro franceses, italianos y españoles. Los automóviles no cesaban de dejar sobre las aceras mujeres elegantes, vistosas y bellas como aves del paraíso. Llegaban solas, se apeaban de un salto, con la falda corta, el pie pequeño y la pierna estatuaria, y se perdían, ligeras, entre la multitud. Otras, muy jóvenes, salían de hacer su *lunch* en los restaurantes, con sus bolsos, sus lápices y sus *magazines* o

novelas. Se detenían un momento en los escaparates, miraban sus relojes de pulsera y se despedían en las aceras, partiendo a sus puestos en las oficinas próximas.

Subimos a un auto para dirigirnos al Golden Gate Park con nuestros combarcanos. Seguimos la Van Ness Avenue hasta Chesnut y la Marina. La mañana era luminosa y fresca, invitando a marchar a gran velocidad por las amplias avenidas. Frente al mar, sobre su alta columna, el altivo indio de oro asaeteaba el Pacífico. Muy cerca, el suntuoso «Palacio de las Artes», de la Exposición, de monumental grandiosidad, elevaba, en el centro de un romántico lago verde, su enorme templete clásico, con su cúpula dorada. Rodeando los parterres, los lindos jardines costeros, el auto se lanzó velozmente por las Alamedas del «Presidio». Un grupo de jóvenes, casi niñas, a caballo, galopaba seguido por dos mozalbetes. Aquellas lindas «chicas del Oeste», aquellas elegantes *cow-girls* ciudadanas, con su falda *kaki* abierta y sus sombreritos coquetones, montaban como las hijas de las praderas. Pasaron riendo, persiguiéndose como *walkyrias* adolescentes, y se apearon de un salto en un gran campamento de tropas, que en centenares de tiendas de campaña ocupaba parte del área y varios pabellones, que aun se conservan de la grandiosa Exposición Panamá-Pacífico.

Nos detuvimos ante el Band Stand, el pórtico monumental del hermoso parque, y entramos después en éste, recorriendo sus ideales calzadas, sus

parterres, montecillos, jardines, grutas, lagos, sus pequeños prados floridos poblados de estatuas, temples y monumentos que figuraron en la Exposición. Dispersas entre los bosquecillos y los macizos de arbustos, las bellas notas de arte destacan en la rica gama de la vegetación semitropical californiana, cautivando los ojos y dando placer al espíritu por el amplio criterio universal con que Norteamérica sabe honrar el genio y la celebridad. Sobre un campo de fina hierba se destaca *El Pensador*, de Rodin, la admirable creación, tan conocida, del genial escultor francés, muerto ha poco. Mas allá nos sorprende, de pronto, un grupo original y feliz, al pie de unos árboles, representando a Don Quijote y Sancho Panza arrodillados ante un hermoso busto de Cervantes. Sentimos una emoción intensa al ver aquel homenaje al genio hispano, bajo el cielo del Pacífico, y nos sentamos a contemplar la obra inspiradísima que tantas cosas dice a nuestro corazón. No muy lejos vemos otra gran estatua en bronce, sobre pedestal de mármol, del Padre Junípero Serra, misionero español, glorioso fundador de las misiones católicas de California a mediados del siglo XVIII. Numerosas obras artísticas ocultas entre el follaje honran la memoria de los paladines de la Libertad, las Ciencias, las Letras, el Progreso y las Artes, de diversos países.

Llegamos al Museo de Bellas Artes, notable edificio de estilo egipcio, frente al cual admiramos un bellissimo y enorme jarrón de bronce, obra de Gustavo Doré, y el famoso monumento Donahue,

original homenaje al genio de la Mecánica. A la puerta del Museo nos sorprenden dos viejos y vulgares cañones de bronce, españoles, llevados desde Manila y expuestos en aquel sitio consagrado al Arte con cierta incongruente petulancia guerrera, disculpable en un pueblo que empieza a construir su historia.

En el interior del Museo es notable la sala de Escultura, donde cautiva al visitante una magnífica Salomé en mármol, para la que sirvió de modelo la célebre cantante Mary Garden, según fama la más hermosa artista del mundo. La obra es soberbia, y descuella entre otras muchas esculturas modernas norteamericanas, de positivo mérito, que en estas rápidas impresiones no podemos enumerar. La sección de pintura no ofrece nada interesante; pobre en originales, y con la falta de selección y el desorden que también se observa en el Metropolitan de Nueva York. Una pequeña colección napoleónica, muy valiosa y cuidada con gran amor, contiene auténticos muebles y prendas que usó el César francés, una de las figuras históricas que más fascinación ejercen sobre los norteamericanos. Las salas de orfebrería, riquísimas, y las exhibiciones del Pacífico son muy notables.

Salimos del museo y del hermoso parque de Puerta de Oro, haciendo después la obligada visita a Cliff House, para ver a las focas, los «leones de mar» del Pacífico, que, arrastrándose sobre las peñas, alzan sus bigotes hacia el cielo, con el más cómico de los gestos. De regreso, recorrimos el distrito alto de

Presidio, cuartel de millonarios; las pintorescas calles de California, Sacramento, Pine, Green, Pacific y otras transversales que en las pendientes de una colina están pobladas de palacetes, de regias mansiones de todos los tamaños y de todos los estilos, en derrochador pugilato de riqueza y arte, con la suntuosidad, holgura y elegancia de la opulenta urbe californiana. Por esas escalonadas vías del distrito aristocrático, que, en algunos sitios, como en California Street, suben hasta 400 pies de altura, se elevan los tranvías como funiculares y los autos tienen que ascender en zigzags por la falda de aquel monte poblado de palacios. Entre la variadísima arquitectura de las señoriales residencias se encuentran bastantes edificios, de un hispano estilo «misión» procedente de Méjico, armonioso y elegante como obra del Renacimiento español.

La excursión había sido deliciosa, y descansábamos al mediodía en el *lobby* o vestíbulo del hotel, estratégica atalaya de la vida americana. El ascensor no cesaba de funcionar, saliendo y entrando viajeros. En la sala de música varias señoras aplaudían a una joven albina sentada al piano. Varios caballeros, sentados en los divanes, leían los diarios; otros pedían referencias en la oficina. Un anciano de pelo blanco, en mangas de camisa, hacía saltar un perro enorme, con increíble agilidad, dados sus años. De pronto vimos salir del ascensor una cosa extraña, grotesca, indescifrable; al parecer se trataba de una señora horriblemente fea, asomando la cabeza por entre unas ricas pieles blancas y peludas que le lle-

gaban a las rodillas. La falda corta dejaba ver a continuación unas canillas inverosímiles. La cara, llena de afeites, estaba semiocultada por unas gafas de automovilista; pero sobresalía, amenazadora, una gran nariz roja, fuera de todo *standard* humano. Jamás habíamos visto visión más llamativamente ridícula.

La dama de las pieles, que llevaba un perrito en brazos, iba escoltada por un joven elegante. Ambos se dirigieron a un automóvil, atravesando el vestíbulo. Los españoles nos miramos estupefactos, costándonos violencia contener la carcajada; pero los caballeros sentados, los que estaban a la puerta, vieron pasar aquella aparición fantástica sin un gesto, como la cosa más natural, volviendo la cabeza indiferentes.

—¿Pero es posible?—nos decíamos—. Esta figura, estas pieles en verano, este vestigio extraño, entre polar y deportivo, ¿no consigue llamar un momento la atención de estos señores? Luego en América se carece del sentido del ridículo. Pero ¿y el humorismo yanqui? ¿Y Mark Twain?

Un caballero francés, sentado a nuestro lado, observó, riendo:

—Son así. Esa señorita, la única mujer fea que hay en California—y lo es de verdad—, canta de un modo lamentable; pues todos la aplauden impasibles, sin observar el terrible relieve de esa figura cantando. Lo mismo la aplaudirán bailando la danza de Salomé.

—¿Y es californiana?

—Es de los Angeles; una rica heredera, más joven de lo que parece. Se llama miss Arabella.

—¿Y el joven que la acompaña?

—¡Oh; ése es su *flirt!*

* * *

San Francisco de California es la ciudad de la alegría, del placer, del éxito. En Nueva York, en Chicago, en otras grandes colmenas norteamericanas, veis, a través de la prodigiosa vida desbordada por las kilométricas arterias, el latido febril, el gesto del esfuerzo por la presión del trabajo, de la lucha y el cansancio... En San Francisco, por el contrario, toda la maravilla levantada detrás de Puerta de Oro, toda la prosperidad que veis mostrarse ostentosa y rebosante en la espléndida urbe, os parecen nacidas de una sonrisa. Todo es fácil, todo realizable, todo fecundo, en aquella pródiga tierra, cuya divisa debiera ser el éxito encadenado.

Paseamos a pie por las avenidas Columbus, Van Ness, Grant y Polk, en el corazón activo y pleotórico de la ciudad; recorreremos después los muelles y las afueras de la población, y no hallamos el menor signo de sufrimiento, de escasez, de fatiga, de fracaso. En el rostro rasurado de aquellos californianos, ágiles, fuertes, emprendedores y optimistas, una sonrisa jovial y amable parece estereotipada como el secreto de su fortuna en los negocios. La dura mueca disimulada de los hombres de Wall

Street, en Nueva York, no se conoce en San Francisco. Tampoco hallaréis en los bellos rostros de sus mujeres el gesto de preocupación, la crispación masculina de aquellas lindas y pálidas abejas de los rascacielos. La riqueza inagotable de aquellas tierras del Oeste permite ganar el oro sin dejar de sonreír.

El torrente humano se agita en las calles, se detiene y se aleja a lo largo de los suntuosos escaparates. El comercio de mostrador es menos violento, menos agresivo, más señoril que en los bazares de Nueva York. Los dependientes no acosan, no atraen, no obligan al público, como en las tiendas del Este. Entramos en el Emporium, el gran *magazine* de novedades de señoras. Aquello, más que un bazar de telas, joyas, pieles, encajes y plumas, es un bazar de bellezas. Mientras las damas que acompañamos hacen sus compras, recorremos los seis pisos en busca de una mujer fea. Vemos desfilar en una hora seis mil, quizá ocho mil mujeres—no exageramos—, entrando y saliendo de los veinte ascensores, circulando con femenina movilidad por los inmensos salones, bajo una dorada y grandiosa cúpula central; ni una hemos hallado que no sea hermosa, ni una que no sea elegante, ni una que no sea joven, porque América es el único país del mundo en que los viejos no lo parecen. Contemplamos absortos aquel concurso de bellezas, en desfile constante. Decididamente, nuestro compañero de hospedaje, el caballero francés, tenía razón: miss Arabella es la única mujer fea de San Francisco, y por eso lo

es tanto, porque todo es en este país de grandes proporciones. En aquel templo de la hermosura, las dependientes, las cajeras, son, además de lindísimas, amables y serviciales, dato precioso, porque la empleada en los grandes *magazines* de los Estados del Este es el ser menos femenino y más indigesto que ha producido el comercio moderno.

En el Emporium trabajan más de tres mil mujeres, con sueldos de 20 a 50 dólares por semana, sin contar las maestras de confecciones, que ganan mucho más.

Al salir de aquel gran palacio, dedicado exclusivamente al aderezo y adorno de la mujer, observamos que no hemos visto media docena de caballeros, porque el norteamericano jamás interviene en las compras de su esposa, excepto para pagar con largueza. A juzgar por lo que decían los pasajeros del *Prinses Juliana*, los precios de los artículos de novedades en el Emporium eran inverisimilmente baratos. Bien es verdad que no podía esperarse que dijeran lo contrario. Nos aseguraron que ningún día entraban menos de cincuenta mil dólares en las cajas de aquel gran bazar, continua lluvia de oro desprendida de las lindas manos inquietas y nerviosas de la mujer californiana, según fama la más elegante, pero también la más derrochadora y caprichosa de los Estados Unidos.

A la caída de la tarde, el tránsito por las vías céntricas de San Francisco recuerda los bulevares de París; la población pasea por Market Street en estilo europeo, luciendo *toilettes* y recorriendo tiendas, urbana distracción de que no disfrutaban Nueva York y

otras grandes ciudades por las exageradas distancias de sus *boroughs*. Cuando la ciudad se ilumina al anochecer, la bellísima vía central brilla como una cinta de oro bruñido en la dudosa claridad azulada del ocaso. El movimiento de automóviles y tranvías es, a las seis de la tarde, prodigioso, congestionante, como quizá no se ve en la Broadway ni en la Quinta Avenida de Nueva York.

Durante la comida, en el hotel, observamos a las camareras que sirven en el comedor como damas invitadas a tal menester. Estas señoras, muy elegantes, llegan momentos antes de abrirse aquél, con sus bolsos, sus periódicos para leer en el tranvía y sus abrigos. Se quitan sus sombreros, arreglan su *toilette*, cambian entre sí saludos, bromas, discretas risas y se disponen a servirlos. Os sentáis y os ofrecen la carta.

—Tráigame usted el plato 3, el 7 y el 10.

—*All right!*—contestan sobriamente.

Y os sirven amables, sonrientes, pero mecánicamente, pensando en sus cosas, examinando las *toilettes* de las señoras, cambiando palabras entre sí. Un camarero europeo os dirá, por ejemplo: «Le recomiendo a usted el plato número 5, que está exquisito»; pero estas damas se limitan a cumplir vuestras instrucciones. Cuando ya llevan cobradas algunas propinas y os conocen, suelen decirnos sonriendo: «¡Hoy hace un tiempo hermoso! ¿Le gusta a usted San Francisco?», o alguna otra frase de visita, por ese estilo.

Cumplida su obligación, se lavan las manos, sin

cuidarse de la vajilla, que recogen los mozos, negros casi siempre, se arreglan, se llaman unas a otras: «¿Ha terminado usted, señora Smith?», «¿Nos vamos, miss Evelyn?» Y salen del hotel en grupos, como de una reunión, dirigiéndose a otros trabajos, a copiar correspondencia, o a su club de señoras a oír una conferencia, o a reunirse con su *flirt*.

La ciudad se divertía de noche como una urbe feliz y próspera, muy alejada de las tragedias de Europa. Estaban abiertos en julio los teatros Columbia, Orpheum, Alcázar, Casino, Cort, Hippodrom, Nigram, y multitud de salas de *variétés*, *cabarets*, *music-halls* y cinematógrafos. Entramos en el Orpheum, donde entusiasmaba al público Julia Arthur en *Liberty aflame*, una obra patriótico-sentimental-vaudevillesca. Sentía entonces el buen yanqui la necesidad de emocionarse patrióticamente, y todas las veces que salía al escenario la bandera nacional, que eran muchas, prorrumpía en ovaciones. Aquello era una aclamación continua. La *preparedness* estaba en todo su apogeo, y era necesario demostrar espíritu militar y guerrero a la moda de Europa, pero más ruidosa y férvidamente, es decir, en proporciones norteamericanas.

Después de la *performance* patriótica, la lindísima princesa Kalama, una *kanaka* deliciosa y cimbreante, con su compañía hawaiana, cantó y bailó al son del *ukulele* aires de su país. Las *hulas*, casi desnudas, eran todas bonitas, y sus danzas transportaban bajo las cálidas florestas polinesias. Ya nadie se acordaba entonces de la guerra; era demasiado atractivo

el espectáculo para pensar en los frentes de batalla, con un océano de por medio. Siguieron después otros números, entre ellos una «condesa» italiana que tocaba el acordeón.

Al salir del teatro, la noche era hermosa y tranquila, con clara luna. Entramos en un lujoso bar de la Avenida Grant, lleno de gente. En una mesa, dos hombres atléticos, de traje azul y anchos cinturones de cuero, discutían acerca del partido de *base-ball* de la tarde. Uno defendía a los *Oaks*, que habían perdido, y trataba de molestar al partidario de los *Seals*, vencedores. En pie, junto a ellos, un hombre bajo y obeso, de rostro bonachón, con ancho sombrero y la americana al brazo, les interrumpía de cuando en cuando con un berrido, moviendo los enormes mofletes en el masticado del tabaco. Cuando el hombre obeso berreaba, los otros callaban deferentemente.

Un huésped del hotel que nos acompañaba nos dijo:

—El hombre gordo es un rancharo de Arizona, propietario de muchos acres de terreno; dicen que tiene cinco millones de dólares.

En un gran velador bebían varios marinos de la Armada y dos soldados. El hombre de Arizona se acercó al mostrador, sacó del bolsillo del pantalón un billete arrugado y lo tiró señalando a los *sammies* que armaban gran ruido. Cuando éstos se enteraron de que el millonario había pagado el gasto, le hicieron sitio y le obligaron a sentarse a beber con ellos. El rancharo millonario se sentó, encantado, riendo es-

tentóreamente, y cuando salimos continuaban bebiendo.

Ya en la calle, nuestro acompañante nos informó:

—Ese hombre se pasa la vida entre sus ranchos y el bar; no tiene familia. Vive dos o tres meses al año en San Francisco, y se deja cuarenta o cincuenta mil dólares en francachelas, volviéndose después a los montes. Es oriundo mejicano: fué el primer domador de potros, en su juventud; hoy es aquí el campeón del *whisky*, y nadie le ha visto nunca borracho.

* * *

Al día siguiente leíamos, mientras desayunábamos, uno de los dos grandes rotativos, *The San Francisco Examiner*, en su edición del domingo, cincuenta enormes páginas por cinco céntimos oro, o sea un real. *The San Francisco Call* publica también edición dominical, veinticuatro páginas por dos céntimos oro, o sean diez céntimos de peseta. El tamaño de las hojas es de 56 por 47 centímetros. La guerra, los crímenes sensacionales, la crónica de sociedad, el automovilismo, el *base-ball*, los *fotoplays* y la información para señoras eran los temas dominantes. A plana entera se anunciaban, como un éxito de librería, las memorias del Embajador de los Estados Unidos en Alemania, Mr. Gerard: *My four years in Germany*.

La intensa vida de San Francisco se veía reflejada en las ocho planas de anuncios condensadísimos.

En una población metropolitana de 600.000 habitantes se anunciaban mucho más que en las mayores poblaciones de Europa, y es que en América se anuncia todo; hasta lo que no existe, para crearlo por medio del anuncio. Sabido es que en el arte de llamar la atención del público la prensa de los Estados Unidos no ha sido superada.

Pero, además de reflejar la vida intensa de aquella nación joven y pujante, las planas de anuncios norteamericanos dejan entrever la psicología de aquella raza inquieta, original, ponderativa y pasmosamente despreocupada. En la sección religiosa veis anunciadas en los periódicos de San Francisco las conferencias y ritos de las siguientes sectas: Anabaptista, Episcopal, Congregacional, Ciencia Cristiana, Metodista, Presbiteriana, Unitaria, Bíblica, Hindu, Bahai, Espiritual Divina, Psicocientífica, Hogar de la Verdad y otras. La Iglesia Católica no se anuncia, aunque tiene en California muchísimos fieles. Las conferencias de Teosofía estaban de moda.

En la sección próxima, veinte *mediums* espiritistas: Mme. Porter, Mme. Major, Mme. Lena, Miss Gobar y otros muchos, os ofrecen sus servicios para comunicaros con los espíritus de vuestros deudos difuntos, en inglés, español, francés, alemán e italiano, a precios módicos (textual).

Multitud de academias de baile se anuncian a continuación para enseñar el *dancing* desde las piletas clásicas al *fox-trot*. En Market Street hay una de estas «universidades» que tiene ciento cuarenta profesores.

Los anuncios originales, excéntricos, inverisímiles en Europa, abundan en los diarios norteamericanos aun más de lo que la fama suele pregonar en nuestro país. Basten para muestra los que traducimos literalmente a continuación, de *The San Francisco Examiner*, del 29 de julio de 1917:

«Al público: ¿Dónde está la señora R. R. Thomson? Me sorprende su mutismo. Las últimas noticias que tengo de ella son de febrero último, cuando vivía en San Maurice Apartments. El que sepa algo de dicha señora ruego lo comunique a T. T., núm...»

Y este otro, que no tiene desperdicio:

«Habiéndose fugado hoy mi esposa, Mary Jones, abandonando mi lecho y mi mesa, yo no saldré responsable de ninguna deuda que ella contraiga desde esta fecha.—*L. J. Jones.*»

* * *

Debíamos abandonar San Francisco de California aquel mismo día para tomar en Nueva York, a primeros de agosto, un barco que saliera para España. El *ferry* partía a las diez y media de la mañana, para trasbordar los pasajeros en el tren, en Oakland. Nos quedaban unas horas, que aprovechamos recorriendo en automóvil la población y sus alrededores. Las tiendas estaban cerradas desde el

sábado a mediodía, según la costumbre americana; pero el movimiento en las calles era enorme, animadísimo. «Frisco», como abreviadamente llaman los americanos a San Francisco, se disponía a disfrutar del domingo, entregándose sus moradores al placer favorito de devorar kilómetros en dirección a los pintorescos suburbios de la bahía y del interior. Escuadrillas de vaporcitos surcaban las aguas por entre las verdes *fjords* hacia Berkeley y Alameda. Centenares, millares de automóviles y motocicletas partían hacia el Sur de la península, en cuyo extremo Norte está San Francisco, junto a Puerta de Oro. Por las hermosísimas carreteras, por las vías asfaltadas, bajo la sombra de los islotes, volaban los Fords, los Maxwells, Buicks, Overlands, Dodges, Hudson, Cadillacs, todas las marcas competidoras de todos los multiformes coches a motor, hacia Burlingame, Hillsborough, San Mateo, Redwood City y Los Altos. Pelotones de jinetes desaparecían a lo lejos al galope, no distinguiéndose apenas, en destreza ni indumento, hombres de mujeres. Cerca de San Mateo, junto a la verja de un precioso *cottage*, una arrogante amazona rubia, con su cazadora negra y blancos pantalones de montar, espléndida mujer, enrojecida por el ejercicio, ayudaba a apearse de un caballazo enorme a una lindísima niña que apenas tendría seis años.

Por los alrededores de San Francisco, en los hotelitos, los baños, los restaurantes, los parques y merenderos, infinidad de letreros, en castellano de sabor antiguo, nos recordaban a cada momento

las andanzas heroicas de los primeros hombres blancos españoles que llegaron a la *Cálix-Fornax*.

Regresamos al hotel con el tiempo preciso para correr a la estación. Con verdadero pesar dejábamos la ciudad más soñadamente bella y atractiva que habíamos conocido; marchábamos a España y, sin embargo, sentíamos dejar aquellas afortunadas tierras del Oeste, que parecían la patria ideal y cosmopolita de todos los hombres enérgicos y laboriosos de la tierra. Al bajar por Market Street nos cruzamos con un auto, en el que, muy juntitos y olvidados del mundo, iban Mr. Wolf y la viuda malaya. Efectivamente, como suponía Mr. Wellmann, el canadiense había conseguido aumentar «sus posibilidades».

VI

EL CABALLO DE ACERO

El «ferry» de Oakland.—Rebaño humano.—En el «Pullman»—
A través de un continente.—3.250 millas en cuatro días.—
El valle de Sacramento.—Escalando montañas.—Sierra Ne-
vada.—La dama del pijama rosa.—«Cow-boys» y «Concor-
dias».—La vaca y el senador.—El Lago Salado.—El cañón
de Ogden.—Sobre el Misisipi.—Unas horas en Chicago.—
Los abattoirs.—Sirenas del Michigán.—De Chicago a Nueva
York en veinte horas.—Campos de Pensilvania.—El Ob-
servation-car.—Nueva York en nieblas.

En la monumental estación de los *ferry-boats* que, atravesando la bahía de San Francisco, trasbor-
dan los pasajeros al tren en Oakland había a las diez de la mañana enorme movimiento. Los viajeros,
sin dejar el equipaje de mano a cargo de los mozos, entraban en las salas de espera, inmensas naves con
armazón de hierro, deteniéndose ante las grandes verjas que dan acceso a los muelles. Un rumor de
voces, de marejada humana, flotaba sobre la multi-
tud como en un teatro. De pronto se hizo un silencio profundo: un *passenger director* subió a una alta tri-
buna, provisto de enorme bocina, empezando a dar
grandes voces a través de su trompeta, diciendo:

«¡La verja número cuatro se abrirá dentro de cinco minutos y estará abierta otros cinco. Sírvanse colocarse junto a ella y entrar en el *ferry*, sin descuidarse, en cuanto se abra, todos los pasajeros para Sacramento, Reno, Salt Lake City, Ogden, Cheyenne, Julesburg, Kearney, Grand Island, Columbus, Omaha, Council Bluffs y Chicago!» Esta última palabra la dejaba caer el orador sobre los oyentes de un modo enfático, alargando mucho la primera sílaba y arrojando de golpe las otras dos.

Otro director de pasajeros, encaramado en una segunda tribuna, hacía agruparse a los viajeros para otra línea, y otro para una tercera ruta. Aquellos hombres parecerían generales dirigiendo a sus ejércitos desde una estratégica eminencia si no carecieran en absoluto del empaque de los galoneados inspectores de los trenes de Europa. Uno de ellos peroraba en mangas de camisa.

Los viajeros, sin perder de vista sus maletas, sus sacos, sus paquetes, obedeciendo las instrucciones en medio de un silencio asombroso, se agrupaban en la verja que les correspondía. A la hora anunciada se abrió la puerta número 4, y el grupo correspondiente se desbordó por ella, bajando la rampa de madera con un atropellado y sordo ruido de pisadas que recordaba los embarques de ganado. La verja se cerró después, de golpe. Formando parte de aquel rebaño silencioso entramos en el *ferry*, encantados de lo cómodo, práctico y ordenado que resultaba aquel sistema de embarcar pasajeros.

El *ferry Berkeley* era un inmenso vapor blanco,

de lago, como cuartel flotante, con espacio para dos mil viajeros, con cubierta y toldillas corridas, formando numerosos camarotes abrigados y de gran *comfort* para la corta travesía de una hora. Dos o tres embarcaciones iguales estaban atracadas a los muelles para el mismo servicio.

Desde la toldilla admiramos por última vez el panorama inolvidable de San Francisco de California. Vista desde el centro de la bahía, la ciudad maravillosa se abarcaba toda en conjunto bañada por el sol, blanca y refulgente en el diáfano marco del cielo y el mar. Puerta de Oro, a lo lejos, dejaba ver una intensa pincelada azul del Pacífico.

Llegábamos a Oakland, lindísima población floreciente de 220.000 habitantes, cabeza de las líneas continentales. El tren, formado en los andenes, junto al mar, esperaba a los viajeros para emprender su larga carrera a través de la América septentrional. Cinco minutos para acomodarse cada pasajero en el coche *Pullman* y en el asiento que tenía señalado en su billete, y el tren partía velozmente tierra adentro.

El camarero de nuestro coche, negro, como la mayor parte del personal de cámara de los ferrocarriles de Norteamérica, acomodó nuestro equipaje y el de mi compañero de viaje español, hablándonos en castellano y mostrando sonriente una magnífica dentadura blanquísima. Era portorriqueño y se llamaba Serafin.

En los Estados Unidos no hay mas que una clase de billetes en las grandes líneas transcontinentales. Los trenes se componen de los *Pullman-cars*, coches de 24 metros de longitud, con doce asientos

anchos y cómodos a cada lado y un pasillo central. Por la noche, cada dos asientos se convierten en una cama, y otra hilera de ellas, plegada y oculta en el techo del vagón durante el día, se deja caer, quedando el coche convertido en dormitorio con 24 literas en sentido longitudinal. Las camas bajas son preferibles, porque, además de ser más cómodas, tienen la luz y el aire de las ventanillas. Las camas altas, a las que se sube «gimnásticamente» o por escalerillas como las de los camarotes de los barcos, son bastante incómodas. Cada litera tiene su pequeña luz eléctrica y buen servicio de ropa. Las cortinas azules, gruesas y cumplidas, y principalmente la discreción de los pasajeros, evitan todo lo posible los nocturnos espectáculos del sueño en corporación y entre desconocidos de uno y otro sexo.

Algunos coches tienen camarotes reservados, con una o dos camas, con su servicio aparte, que se contratan mediante un precio extra. Todos los vagones tienen servicios completos para uno y otro sexo, pero montados a la americana; queremos decir funcionando todo bien, limpia e higiénicamente. Las ventanillas tienen cristales dobles, tela metálica plegable y *stores* o cortinillas. El viajero puede beber agua en cualquier momento, helada en verano, de unos depósitos, sirviéndose de esos ingeniosos vasitos de papel que se extraen automáticamente de una caja y se arrojan a una cesta después de usados.

Además de los *Pullman*, los trenes llevan el *dining-car*, o coche comedor, donde se sirve a la carta tan bien como en los mejores hoteles, aunque a pre-

cios muy elevados, y el *Observation-car*, a la cola del tren, coche salón con muelles y cómodas butacas, amplias ventanas y una plataforma o mirador en el extremo del tren, con sillas para disfrutar del aire y del paisaje. Todos los coches tienen ventiladores eléctricos.

En los trenes de lujo, como los del *Overland Limited*, forman parte, además, el *Buffet-Club-Car*, donde puede el viajero escribir, refrescar o matar el tiempo jugando con sus compañeros de viaje; el *Observation Parlor*, salón suntuoso, y otros coches con barbería, tocador de señoras con manicuras y peinadora a su servicio, baños y oficina con estenógrafo, correo, telégrafo e información constante de las cotizaciones en los grandes mercados de los Estados Unidos durante el día.

Los trenes transcontinentales, expresos, que sólo paran en las estaciones más importantes, llevan pocos vagones, que se adhieren por enchufe, sin cadenas ni ganchos de tracción, y se desenganchan con gran facilidad tirando de una cuerda. Los arrastran las gigantescas locomotoras tipo Mallett, de la Union Pacific, poderosos, infatigables caballos de acero que galopan cuesta arriba por aquellas montañas del Oeste llevando su rosario de vagones hasta a 8.000 pies de altura sobre el nivel del mar. Estas potentes máquinas pesan 295 toneladas, tienen 32 metros de longitud y levantan hasta 18 kilogramos de presión. Tanto las máquinas como los vagones descansan sobre un sistema de carros o *bogies* de cuatro ruedas, típicamente norteamericanos. La velocidad de los

expresos suele ser de 85 kilómetros por hora. El rápido de Pensilvania, que nosotros tomamos de Chicago a Nueva York, marcha a 100 kilómetros por hora y es de los más veloces del mundo.

Asombra al viajero, en los Estados Unidos, ver cómo los ferrocarriles escalan las mayores alturas con menores rampas que en Europa y con poquísimos túneles, de cortas dimensiones, que no llegan nunca a dos kilómetros. Para lograr esto se alargan los trazados y se emplean curvas de corto radio, aprovechándose los desfiladeros o cañones y ascendiendo, en enormes zigzags, por las faldas de las sierras. El tren atraviesa las Montañas Rocosas sin esconderse una sola vez bajo tierra.

De la prodigiosa vida ferroviaria de los Estados Unidos sólo puede tenerse idea presenciándola. Los 480.000 kilómetros de vía férrea que cruzan ya los Estados son más de la tercera parte del tendido mundial. En el trayecto de San Francisco a Nueva York, en un recorrido de 3.250 millas, o sea, aproximadamente, la distancia entre este último puerto y el Havre, encontramos más de 300 trenes de mercancías, algunos con 250 vagones: trenes de frutas, trenes de forraje, de ganado, de carbón, de maíz, un inmenso convoy de hielo. De Chicago salen trenes que transportan hasta 6.000 toneladas de mercancías en 400 vagones. Cerca de esta ciudad, gigantesco centro industrial, hay un cruce de ocho vías paralelas con otras seis: por aquel nudo de rieles pasan trenes cada tres minutos. Puede imaginarse el lector la atención, la serenidad y la automática pre-

cisión que necesitarán los *train dispatchers*, los jefes de movimiento responsables de aquellas líneas, para evitar siniestros.

La necesidad, el hábito y la baratura de los viajes en ferrocarril hace que el norteamericano esté familiarizado con la vida en el *Pullman* y que los billetes se vendan por los agentes de las Compañías, para comodidad del público, en los hoteles, en los vapores, en los bares, en la calle, en los trenes mismos, en todas partes menos en las estaciones, pues generalmente, cuando llega a éstas, ya lleva el viajero el *ticket* en el bolsillo. El seguro de vida y contra accidentes en los viajes en ferrocarril está muy generalizado, en grandes y pequeños trayectos, a primas inverisímiles. Un seguro por cinco días de viaje, o sea la expedición del Pacífico al Atlántico, sobre 5.000 dólares (25.000 pesetas de indemnización) en caso de muerte y 25 dólares semanales en caso de quedar el viajero inútil, sólo cuesta unas seis pesetas de prima. En los trayectos cortos, la prima es de 25 céntimos oro por día, o sea 1,25 pesetas.

El coste del viaje en el expreso, desde el Pacífico al Atlántico, a través del continente, en la línea Southern Pacific, ruta Ogden, sin extras de lujo y sin trasbordo a trenes rápidos, era a la sazón el siguiente:

	<u>Dólares.</u>
Billete de San Francisco a Nueva York..	79,25
<i>Pullman</i> o <i>sleeping</i> hasta Chicago.....	13,00
Idem íd. de Chicago a Nueva York.....	5,00
	<hr/>
TOTAL.....	97,25
	<hr/>

Añadiendo 12,75 dólares más por la comida de los cuatro días en el *dining-car*, son, en junto, 110 dólares, o sean, al cambio par, unas 550 pesetas. Hallando el porcentaje por kilómetro sobre las 3.251 millas, o sean 5.232 kilómetros de distancia entre San Francisco y Nueva York, veremos que el viaje, todo comprendido, viene a costar 0,105 pesetas por kilómetro. El trayecto de los 685 kilómetros de Madrid a Barcelona en el expreso, sin contar el *sleeping*, costaba ya unos 0,146 pesetas por kilómetro.

En otras líneas de los Estados Unidos, el viaje en el *Pullman* es aún mucho más barato, resultando a seis y ocho céntimos de peseta por kilómetro. El viaje en los expresos, de Londres a Edimburgo, de París a Berlín, de París a Roma, de Viena a Trieste y de París a Marsella, viene a costar, por kilómetro, aproximadamente, un 30 por 100 más que el de Nueva York a Chicago.

* * *

Treinta millas al Norte de San Francisco, el tren se detuvo para cruzar un estrecho brazo de la bahía, que se interna en el continente como un profundo *fjord*. Sin descender el pasaje de los coches, todo el convoy entró en el *ferry Contra-Costa*, enorme *bac* o barcaza de ruedas, de inmensa eslora, con cuatro altas chimeneas: el más grande *ferry* del mundo, según los californianos. El tren entero, con su máquina y catorce vagones, fué depositado, tras corta tra-

vesía, al otro lado del estrecho Carquines, entre Port Costa y Benicia, siguiendo después de aquel paseo por mar su galope sobre rieles. Poco después entrábamos en el feraz y delicioso valle de Sacramento, verdadero paraíso semitropical, cubierto de palmeras, de naranjos, limoneros y grandes plantíos de hortalizas y altramuces. El tren marchaba constantemente a través de los verdes prados floridos, salpicados de margaritas y amapolas, entre huertos de frutales con el arbolado en largas hileras. Alrededor de la hermosa ciudad de Sacramento, capital del Estado de California, las avenidas de palmeras, de magnolias y camelias nos recordaban nuestras luminosas tierras españolas del Mediodía; pero el gusto, el esmero y la abundancia de regadío en las plantaciones ostentaban por todas partes la riqueza de aquellos campos, que hace poco más de medio siglo recorrían a caballo, en caravanas, los buscadores de oro.

Al dejar la costa, la temperatura había subido rápidamente, hasta hacerse sofocante en el fondo del riente valle abrigado entre montañas. Pronto se operó, sin embargo, otro cambio en el ambiente embalsamado del valle; el tren dejó atrás la rica Sacramento a las dos de la tarde, y las altas sierras se acercaban rápidamente como si el tren fuese a hundirse en sus entrañas. Pero la máquina poderosa, semejante a un corcel empenachado de negras crines de humo fugitivo, se lanzaba atrevidamente dispuesta a trepar a las alturas para atravesar la gran Sierra Nevada sobre el lomo de sus cumbres

altísimas. Atónitos mirábamos los pelados picachos, buscando inútilmente el túnel, el paso por donde debíamos atravesar aquella ingente barrera de montañas. Un aire fresco, aromado de pinos y romero, nos anunció que empezábamos a ascender por los montes. Pronto aparecieron los pinares murmurantes, balanceando sus verdes cabelleras a lo largo de las estribaciones de la sierra. La pendiente fué pronunciándose al entrar el tren en una sombría y agreste cañada. Al dejar el valle a las dos de la tarde, estábamos a 30 pies sobre el nivel del mar; a las dos y veinte, en Antilope, estábamos ya a 162 pies; a las dos y cuarenta, en Loomis, a 390; a las tres, en Auburn, habíamos subido a 1.360; a las tres y cuarto, en Clipper Gap, a 1.760, y a las tres y cincuenta y seis, en Colfax, a 2.422 pies.

El tren se detuvo unos minutos, haciendo aguada en aquel poblado pintoresco de las montañas, emprendiendo de nuevo su marcha ascensional, pasando por los distritos mineros de Cape Horn, Gold Run, Dutch Flat y Towle, de cuyos placeres se ha arrancado a la tierra inmensas riquezas en oro. Estábamos ya a 3.700 pies de altura a las cuatro y cincuenta, cuando empezábamos a pasar el imponente desfiladero American River Canyon, en cuyo fondo se veían, como un hilo de plata, las aguas de un río, y, más lejos, un hermoso lago que semejaba un limpio y gigantesco espejo caído entre montañas. La pendiente se hizo entonces muy pronunciada; la poderosa locomotora avanzaba, entre resoplidos de vapor, como un corcel jadeante. La marcha era len-

ta, bordeando el profundo abismo que se veía a nuestros pies desde los atrevidos terraplenes por donde se arrastraba el tren como una larva. El ánimo se encogía pensando en un desprendimiento y en una espantosa voltereta de todo el convoy en el espacio; pero ansiábamos ver más, subir más y llegar a descubrir lo que había detrás de aquella arruga gigante del planeta. Al salir del desfiladero estábamos a 4.700 pies y se veía próxima la cima que debíamos coronar. ¡Pero qué altísima!

Los viajeros, envueltos en sus abrigos, impresionados y silenciosos ante lo imponente y grandioso del espectáculo, desde el *Observation-car* o desde las ventanillas oteaban los abismos y volvían los ojos a las cimas, preguntándose cómo podría el tren escalar aquellas cumbres, algunas de las cuales tenían una capa de nieve en julio.

La locomotora, infatigable, lanzando borbotones de humo, fué faldeando, en zigs-zags, que hacían variar constantemente la perspectiva, viéndose los altos picos unas veces a la derecha, otras a la izquierda. En algunas rápidas curvas veíamos todo el tren, en arco violento, trepando por la sierra cubierta, en las faldas, de abetos y gigantescos álamos «mariposas», y, en lo alto, de arbustos y peladas rocas. Y subíamos, subíamos sin cesar. A las seis de la tarde estábamos en el Emigrant Gap, a 5.225 pies; a las seis y veinte, en Cisco, a 5.940, y, por último, a las seis y cincuenta, habíamos llegado a la cima, a 7.018 pies sobre el nivel del mar. Teníamos dominada la abrupta Sierra Nevada por uno de sus pasos accesi-

bles. La altura conquistada por el tren en tan pocas horas da idea del prodigioso esfuerzo triunfante de ingeniería de aquel tendido de rieles a través de una cordillera.

El tren se detuvo para que los viajeros pudieran contemplar aquel sublime espectáculo de la Naturaleza en toda su grandiosidad y salvaje esplendor. La gigantesca barrera planetaria de verdes mesetas, bosque impenetrable de pinos, robles y abetos en millones y millones de árboles, nevadas cumbres, picos altísimos, rápidas vertientes e insondables precipicios, se extendía, iluminada por el sol poniente, de Norte a Sur. Al Oeste quedaba la rica California, con sus valles risueños y feraces, sus áureos placeres, su vegetación prodigiosa y sus bellas costas bañadas por el Pacífico, y enfrente, al Este, nos esperaban las áridas y desiertas llanuras alcalinas de Nevada.

Jamás habíamos gozado, como entonces, en la contemplación de un panorama que elevase tanto el alma en religiosa admiración hacia el Creador de tan grandiosa obra. El vértigo atrayente de los profundos abismos que teníamos a nuestros pies nos hacía soñar en un vuelo portentoso y audaz de un moderno aeroplano que se lanzase desde aquella cima, como un cóndor soberano del espacio, sobre los bosques vírgenes y rumorosos del fondo a posarse en los llanos de Nevada.

La ponderativa admiración yanqui no podía dejar de manifestarse gráficamente ni aun en aquellas salvajes alturas de la sierra. En grandes letreros de

madera pintada, clavados en los terraplenes, se le advertía al viajero: «¡Sírvese admirar el panorama desde el *Summit*—o cima—, el más grandioso del mundo! ¡Está usted a 7.019 pies sobre el nivel del mar!» Aquellos chillones letreros eran lo único que sobraba en un paraje cuya grandeza no necesitaba ciertamente de reclamo.

Emprendimos de nuevo la marcha, empezando a descender por la vertiente oriental de la cordillera. Las sombras de la noche comenzaron a caer sobre las cumbres; los escapes de vapor de la máquina tenían una extraña resonancia en el eco de las montañas, y la máquina semejava un monstruo fantástico y terrible deslizándose por las selvas tenebrosas hacia la llanura. La última llamada al *dining-car* había sonado, y acudimos con nuestro compatriota, compañero de viaje. El frío, el aire puro, ligero y vivificante habían desarrollado en los pasajeros un apetito voraz; el lujoso salón comedor estaba animadísimo, y era un espectáculo interesante el que ofrecían a través de los cristales del iluminado y confortable restaurante las oscuras y bravías montañas desiertas.

A las ocho de la noche llegábamos a Verdi, la primera estación del Estado de Nevada, y a las nueve, a Reno. En dos horas habíamos descendido a 4.500 pies.

Las impresiones del día nos tenían rendidos. A través de los coches, fuimos, después de cenar, en busca de nuestro departamento, y le hallamos transformado en dormitorio. Las grandes cortinas caídas

ocultaban honesta y cuidadosamente 24 literas; pero no tanto que no viéramos, al meternos en nuestro rincón, un diminuto y blanquísimo pie que asomaba, al final de un pantalón de pijama rosa, de una *alcoba* vecina. Aquella visión fugitiva del *Pullman* indiscreto nos preocupó unos minutos. ¿De quién sería aquel pie tan lindo y tan pequeño? Indudablemente, de mujer. Pero ¿y si fuese de hombre? No pudiendo por el momento aclarar una duda de tan trascendental importancia, optamos por entregarnos al sueño.

* * *

El Estado de Nevada, de unas 110.000 millas cuadradas de superficie, situado entre los de California, Oregón, Idaho, Utah y Arizona, tiene una gran meseta montañosa en la vertiente oriental de la Sierra Nevada, que va descendiendo hasta las desiertas llanuras centrales, áridas y calizas. En la parte accidentada, en el *plateau*, lleno de ventisqueros, de espesos bosques de abetos y de robles, el tren avanza desde la sierra, cruzando las montañas, protegido por unos cobertizos de madera, construídos para defender la vía de las nieves en invierno. En esta galería de tablas, que cubre la vía en más de 60 kilómetros de extensión, se han empleado millares de árboles de aquellas selvas intrincadas y vírgenes. Durante largas horas no se ve habitación humana alguna, dando la sensación de que en el corazón de América se atraviesa un país inexplorado.

Cuando se llega al llano, también desierto y sin más vegetación que los *cactus* gigantescos y arbustos espinosos e ingratos, el paisaje estepario ha cambiado completamente, y sorprende hallar de cuando en cuando grandes rebaños y yeguas en marcha, por aquella llanura reverberante e inhospitalaria, hacia el valle de Carson y los ranchos de los montes del Suroeste. El genio emprendedor americano, en lucha con la Naturaleza, está empleando millones de dólares en obras hidráulicas, construyendo grandes canales de irrigación cerca de Reno y en otros puntos, empezándose a crear la agricultura en la región. En la parte Nordeste, hacia Cobre y Montello, las minas de cobre, y en el Sur, en Tonopah y Goldfield, las de oro, que han producido inmensas riquezas, tienen aún algunos placeres en explotación.

A primera hora de la mañana el tren se detuvo en medio del llano desierto. Con gran asombro vimos que en aquel sitio la máquina hacía aguada de un enorme depósito solitario en aquel despoblado, sin que nadie la custodiara. En las líneas de los Estados Unidos es frecuente hallar estas tomas de agua abandonadas. Los fogoneros abren los grifos sin bajar de la plataforma y los dejan cuidadosamente cerrados después de aprovisionarse, sin que nadie más intervenga. ¿Sería posible esta ausencia de vigilancia en las líneas europeas?

A través de la tierra blanca, alcalina, el tren devoraba kilómetros. El Sol naciente iluminaba aquella sabana infinita, donde los *cactus* proyectaban largas y fantásticas sombras y la línea inacabable de

postes telegráficos se perdía en el horizonte. De tarde en tarde pasaba un grupo de chozas de madera con techo de cinc, y allá quedaba, olvidado en el inmenso desierto. Cabalgando en la misma dirección del tren alcanzamos un pelotón de jinetes cubiertos de polvo, con sus amplios sombreros, pañuelo al cuello y zahones de cuero. ¡Allí estaban los *cow-boys* novelescos del Oeste, los ganaderos ásperos y fuertes de la dura vida en los ranchos de Nevada! ¡Allí estaban los domadores de potros, los hombres libres de las praderas y de las estepas, terribles e ingenuos a la vez! Veloces como centauros, galoparon un momento, siguiendo al expreso; pero bien pronto quedaron atrás envueltos en una pequeña nube blanca, en el horizonte. Muy lejos, se vieron después, alejándose hacia el Sur, varios carros tirados por seis y ocho caballos, enormes «concordias», herederas de aquellas diligencias, de aquellas tiendas ambulantes de otros tiempos, que en atrevidas caravanas atravesaban el continente en lucha con la sed y las pieles rojas. El escenario era desolador y el espectáculo triste, pero intenso y fuerte, como el de las estepas castellanas. Nos hallábamos en presencia de uno de los aspectos más interesantes de la ruda vida del Oeste.

Desde el *Observation-car* se contemplaba aquel páramo inmenso. Los desiertos de Nevada hastiaban a la mayor parte de los viajeros. Un señor de edad, de revuelta cabellera blanca—según supimos después, ex senador por California—, no cesaba, en cambio, de contemplar aquel blanco océano, man-

chado a trozos por negros matorrales, y trataba inútilmente de despertar interés por el paisaje en los jóvenes que le acompañaban.

El tren se detuvo a media mañana en un poblado. Frente a la plataforma de observación se veía, en un mísero pradezuelo, un chiquillo, tratando de hacerse seguir por una vaca enorme. El animal estaba inmóvil, como petrificado, mirando al tren, y el muchacho le atraía por los cuernos, le tiraba del rabo, le empujaba, le pegaba, sin conseguir que el flemático bovino hiciera movimiento alguno. Entre los curiosos del tren se despertó al momento gran interés por la escena. Todos se asomaron a la ventanilla. Uno gritaba: «¡Tírala de una oreja!»; otro protestaba: «¡No hay que hacerla daño!»; un tercero aconsejaba: «¡Con un tiro al aire se movería!» Todos proponían un arbitrio especial; pero la vaca se hacía la distraída. De pronto, el ex senador desapareció del vagón, y volvió del *dining-car* con media docena de naranjas. Se quitó la americana, se remangó hasta el codo y, muy serio, empezó a bombardear al animal, hasta que hizo blanco. La vaca movió el rabo y dió dos o tres pasos. Todos aplaudían, y el chiquillo, encantado, corría recogiendo las «granadas» de mano; pero el rumiante, que tenía una calma a prueba de bombas, quedó de nuevo inmóvil. El tren partió en aquel punto, y allí quedó con su impávida compañera el vaquerillo, comiéndose las naranjas. Durante un rato se habló del episodio, tomando parte en los comentarios desde el ex senador protagonista hasta los camareros del tren.

El paisaje cambió al llegar al distrito minero de Cobre, apareciendo de nuevo los bosques de abetos y los álamos en las márgenes de un riachuelo; pero salvados los montes en Lucin, volvía la estéril llanura a la entrada del Estado de Utah. El tren se deslizaba al mediodía por las solitarias sabanas próximas al gran Lago Salado, que rechazaban la luz del Sol, en el cenit, con resplandor deslumbrante que dañaba la vista. Poco después entrábamos en aquel lago quieto y muerto, atravesándolo sobre un muelle y puente de madera y hierro de 48 millas de extensión, admirable obra de ingeniería que costó 40 millones de pesetas.

El paso de aquel lago, de aquel mar muerto, en un tren es uno de los más sensacionales espectáculos del mundo. Mirando desde las ventanillas las verdes aguas inmóviles sentimos la sensación extraña de deslizarnos en un hidropiano sobre un fantástico lago de un planeta muerto. Ni un pájaro, ni un pez, ni un soplo de brisa animaba aquel encantado y misterioso mar verde cuando nosotros le atravesamos. El rodar del tren adquiría, en el silencio profundo del paraje, una resonancia penosa. La vida parece haber huído de aquel lugar trágicamente bello, y anhelamos volver a internarnos entre los montes escarpados que se ven en el horizonte. Al llegar a la orilla, cubierta de blanquísimas capas de sal, creemos regresar de un mundo remoto y abandonado. El paso del Lago Salado es una de las más inolvidables impresiones que hemos experimentado en nuestra vida. Nos parecía haber vislumbrado por un mo-

mento lo que pudiera ser algún día nuestro planeta muerto.

Una hora después de haber atravesado el lago llegábamos a Ogden, donde el convoy hace un largo descanso. Esta ciudad, próxima a Salt-Lake-City, capital del Estado y famosa sede de los mormones, es un centro ferroviario muy importante; tiene 42.000 habitantes y está al pie de la pelada cordillera Wasath, cuyo desfiladero, el Ogden Canyon, se ve en el fondo. La población tiene ese moderno sello de improvisación de las florecientes ciudades de los Estados Unidos a los pocos años de surgidas de la nada, merced a su ventajosa situación geográfica o a la proximidad de las minas, de los centros de embarque de ganado o de las grandes plantaciones. Una estación monumental; varios edificios grandiosos, de ladrillo o cemento, de los *trusts* y grandes Compañías; al lado, otros muchos de madera, ligeros, provisionales; un par de hoteles, media docena de calles kilométricas tiradas a cordel con muchos bares y restaurantes; algunas fábricas en las afueras y una red de hilos eléctricos que cruzan en todos sentidos, descansando en postes altísimos. Además, destacando chillonamente, enormes letreros anunciando profusa y ponderativamente las industrias de la región. Todo nuevo y, sin embargo, todo sucio, todo gastado ya por el humo y por el tráfico.

Entramos en un bar de la calle central. Estaba atestado de hombres atléticos en su mayor parte, de mirar escrutador; tipos de mineros y rancheros, de rostro tostado y encendido por el alcohol, con sus

trajes negros o azules, sus recias botas de plataforma y sus polainas. Otros, desastrados, francamente bohemios y con aspecto de borrachos. Casi todos de pie, apelotonados junto al mostrador, se limpiaban, al beber, con el dorso de la mano, que se pasaban después tranquilamente por el pantalón. En los escaparates, varios platos con fiambres, cigarrillos turcos, *candy*, tabaco para mascar y postales llenas de polvo. En la sala, plagada de moscas, había una atmósfera irrespirable. Dos negros gigantescos, luciendo cadenas y sortijones de oro, bebían sentados, gritando con cómicas inflexiones en la voz de bajo profundo. A la puerta, un hombre, en mangas de camisa y con enorme sombrero negro, ayudaba a montar a caballo a un joven medio beodo.

Volvimos a la monumental estación después de recorrer unas cuantas calles de aquel pueblo rico y nuevo, pero horrible, sin carácter y sin alma, imagen acabada de la improvisación. En la población se veían muy pocas mujeres. En la sala de espera de señoras—que tienen todas las estaciones de los Estados Unidos con el conminatorio *Only for ladies*: «Sólo para señoras»—había varias leyendo, escribiendo y conversando. Una muy elegante, triqueña, con la falda cortísima, retrepada en un banco, tenía puestos tranquilamente los pies sobre una alta banqueta, en *pose* muy interesante. Los mozos, negros, barrían la estación, en una arrolladora ofensiva de escobas.

Al salir de Ogden el tren escala de nuevo las montañas, atravesando en pocas horas los desfiladeros

de Weber y Echo, los renombrados cañones de Ogden. Las montañas son allí peladas y rocosas, con grandes desprendimientos de tierras rojas, arcillosas, viéndose en las alturas fantásticos mogotes de todas las formas imaginables. El tren se desliza por el fondo de los barrancos profundos, entre gigantes cas moles de roca viva, que afectan la forma de murallas, de castillos, de catedrales, de monolitos inmensos, de fantásticas proas, resonando el paso del tren con fragor de tormenta por la combinación de los ecos en aquel laberinto de grietas y cortaduras, que parecen producidas por una conmoción sísmica que partiera en pedazos las montañas. El «pulpito de roca», la «puerta del diablo», los «barcos fantásticos», el «monolito», del Echo Canyon, mantienen constantemente la admiración del viajero, que parece extraviado en las profundidades de una espantosa grieta de un planeta en ruinas.

Pasados los desfiladeros de Utah, el tren entra en el Estado de Wyoming, en Evanston, a media tarde, y durante toda la noche sigue subiendo a través de las Montañas Rocosas, llegando en la madrugada a 7.850 pies sobre el nivel del mar. A la salida del sol, en el tercer día de viaje, se pasa el grandioso Granite Canyon, estupenda decoración geológica de colosales peñas rojas, salvándose, por fin, aquella intrincada e inmensa cordillera que atraviesa de Norte a Sur toda la América septentrional. Cheyenne, la capital del Wyoming, pequeña población, centro ganadero de los ranchos de las montañas, da un breve descanso al convoy a las cinco y media de la

mañana. Al levantarnos partía el tren, y durante muchos kilómetros vimos innumerables embarcaderos de ganado, en pleno campo, con un práctico sistema de encierros y rediles provistos de puentes y pasarelas a la altura de los vagones. Una expedición de más de 200 jaulas se estaba preparando. El mar ondulante de sucia lana blanquecina de millares de ovejas se agitaba en el campo y en los embarcaderos, en un concierto de balidos que se perdía a lo lejos en el paso vertiginoso del tren. Cerca de Cheyenne nos cruzamos con una expedición de 150 vagones de hielo. A las siete de la mañana entrábamos en los llanos de Nebraska.

* * *

Contemplamos desde la plataforma del *Observation-car* el paisaje risueño, suave y hospitalario de las verdes praderas de Nebraska, después de la salvaje grandeza áspera y fuerte de las Montañas Rocosas, cuyas imponentes perspectivas aun flotaban en nuestra retina. Las granjas, los graneros, las rastrojeras, los molinos de viento, pasaban lejanos y diminutos como juguetes brillantes, perdiéndose en el horizonte. Los extensos sembrados de heno y maíz alargaban, en trapecios inmensos, sus trazados geométricos, y los riachuelos serpenteantes, afluentes del Misurí, marcaban a lo lejos sus cauces con largas procesiones de chopos, álamos y sauces. Los granjeros, con sus altos calzones, los tirantes sobre la ca-

misa azul y sus sombreros de paja, se detenían saludando el paso del expreso. Las rubias hijas de Nebraska, en ligeros cochecillos y en automóviles, corrían por las carreteras, entre las ricas plantaciones, en donde salen anualmente millones de fardos de forrajes para todas las partes del mundo.

Absortos en el panorama encantador nos sorprendió el saludo de un oficial del ejército norteamericano, que se sentó a nuestro lado, presentándose:

—Mi nombre es Carl H. Massay.

Le dimos nuestro nombre y empezó a hablar-nos de la prosperidad de Nebraska, de los millones de *bushels* de maíz que cosecha, de la ventaja de las máquinas agrícolas de Chicago sobre las inglesas y alemanas. Hablaba como un hombre del campo; pero de pronto se echó a reír, diciendo:

—Mejor lo pasaría yo en una granja de esas que en el frente.

—¿Va usted a Europa?

—Embarco para Francia dentro de unos días con dos tenientes que me acompañan.

Al saber que residíamos en las Filipinas exclamó:

—¡Oh, Manila! Yo he pasado allí un «buen tiempo» (*good time*) hace cinco años. Estuve sólo unos meses, y regresé al ascender a capitán.

Hablamos. Una vez más pudimos comprobar ese sorprendente desconocimiento absoluto de las cosas de España de que dan prueba hasta los americanos instruídos.

Después nos presentó a los oficiales que le acom-

pañaban, instalados en el mismo vagón que nosotros, muy jóvenes, atléticos y aniñados. Hablaban humorísticamente de la guerra, y constantemente ponían a prueba su agilidad y fuerza, jugando como colegiales. Uno de ellos, de Oregón, nos enseñó el retrato de su prometida, y llevándonos a su asiento nos ofreció su botella de *whisky*, bebiendo todos fraternalmente.

El pasaje del *Pullman* era muy heterogéneo; pero todo él revelaba ese hábito de viajar que permite al yanqui hacer la vida en el tren como en su casa. Varias señoras, que se trasladaban, solas, de San Francisco a Chicago, se componían y arreglaban elegantemente como en un hotel. La fatiga de un viaje tan largo, en el traqueteado encierro de los vagones, no parecía molestarles lo más mínimo. Se leía, se jugaba; las conversaciones se alargaban, en esa monotonía pesada y machacona de las horas del ferrocarril. El amplio criterio en indumentaria y en actitudes era realmente extraordinario. El carácter comunicativo, la jovialidad y falta de reserva del yanqui no siempre se mantenían en los justos límites. Un vendedor de postales, gafas ahumadas y bombones, que recorría con frecuencia los coches, como en un café, molestaba cuanto podía con su voz chillona e insistente. Algunas veces dejaba sus paquetes y se sentaba a fumar y a charlar con los pasajeros, que le admitían con esa democrática llaneza, sin límites, que es justo reconocer en los norteamericanos.

Por las noches, la instalación de las camas obligaba a acostarse temprano, molestándose los viajeros al

pasar por los estrechos pasillos. El negro Serafin trabajaba la propina en nuestro coche atendiendo a todas partes. Suponemos que sólo él pudo saber a cuál de las cinco señoras que viajaban en nuestro departamento pertenecía el pie diminuto y sonrosado que habíamos entrevisto.

Una de éstas, muy rubia y delgada, poseía la voz más dulce y musical que hemos oído pronunciar el inglés. A nuestro juicio, la lengua inglesa se presta a las inflexiones eufónicas quizá más que ningún otro idioma. La dama del *Pullman*, al dirigirse a un niño que la acompañaba, daba un acento tal a las voces «sí», «gracias», *Oh, muy little boy!*, que aparecía transparente su alma angelical a través de las palabras. El niño era endiabladamente travieso, y cuando los viajeros comentaban sus travesuras, la madre reía, y era entonces su risa una armoniosa cascada de notas purísimas.

En el límite Nordeste del Estado de Colorado, el tren se detiene en Julesburg y vuelve a entrar en el de Nebraska cruzando numerosas líneas férreas, transversales, que bajan de las praderas del Norte. A las seis de la tarde llegamos a Central City, y a las ocho y veinte de la noche a Omaha, en las márgenes del Misurí. Atravesando el caudaloso río se entra en el Estado de Iowa, cuyas tierras, ricas en cuencas carboníferas, recorre el tren durante la noche.

A la madrugada siguiente nos despertó el sordo ruido del paso de un gran puente. Corrimos las cortinillas, sin levantarnos de la cama, y un espectáculo prodigioso ahuyentó nuestro sueño. Estábamos sobre

el Misisipí, cuyas aguas serenas bruñían los primeros rayos del sol. Abrimos la ventanilla para contemplar a nuestro gusto el panorama. El inmenso río, el mayor de la América del Norte, que lleva sus aguas viajeras a través de 6.500 kilómetros, se ve entonces cuando acaba de comenzar su grandioso viaje y aun no ha adquirido el caudal que, al unirse con el Misuri, hace de él un mar navegable en una extensión de 2.000 millas desde su desembocadura en el golfo de Méjico. Sin embargo, su cauce anchísimo y la lentitud de su marcha anuncian lo que ha de ser más adelante, en su viaje triunfal, aquel rey de los valles del Sur. Pasó el tren veloz y altísimo sobre las aguas majestuosas del río, y siguió su curso por la margen opuesta unos minutos. En nuestra mente quedó flotando la visión inolvidable de sus riberas bellísimas, pobladas de alta y espesa arboleda. Nuestra predilección por el paisaje grandioso y solemne de los grandes ríos nos trajo a la memoria, al conjuro del Misisipí, los sagrados y desbordantes ríos de la China Oriental y los poéticos y luminosos de Luzón, en las Filipinas.

El tren entraba en el Estado de Illinois, y algunas horas después, a las nueve y media de la mañana, se detenía en la gran estación terminal de Chicago después de setenta y una horas de viaje.

* * *

La necesidad de informarnos cuanto antes en Nueva York de la salida de barcos para España y la creencia

de que el 5 de agosto partiría uno para Cádiz nos impedía detenernos en Chicago. Sin embargo, no podíamos dejar de visitar rápidamente la gran urbe del Michigán, opulenta rival de Nueva York. Acordamos tomar el rápido de Pensilvania a las doce y cuarenta, pagando un extra de ocho dólares, con lo cual podíamos pasar unas horas en Chicago y hacer luego, en veinte, el viaje a Nueva York.

A nuestro plan se asociaron dos comerciantes griegos, establecidos en el Perú, que llevaban varios meses de viaje desde Port-Said, y con ellos recorrimos en automóvil durante tres horas, en fugaz visión cinematográfica, la segunda población de los Estados Unidos, y sin disputa el primer centro industrial y ferroviario del mundo.

Chicago tiende sus extensas barriadas a la orilla del lago Michigán, en una extensión de veinte millas. Una de sus calles principales, la Western Avenue, tiene treinta y seis kilómetros de longitud, lo que ya da idea del área enorme que ocupa esta población de 2.250.000 habitantes.

La rica metrópoli industrial del Este no es bella como San Francisco de California. El visitante se fatiga, por sus interminables vías simétricas, en la contemplación de millares de edificios de ladrillo y cemento armado, todos del mismo horrible carácter de modernos falansterios. En el distrito fabril y ferroviario, que ocupa buena parte de la ciudad, el fragor infernal del tráfico ensordece al visitante, que cruza las explanadas cubiertas de rieles por donde se deslizan centenares de trenes a vapor y eléctricos, bajo

una tupida red de cables entre el humo y el negro polvo de la hulla.

A media mañana, el ruido y el movimiento en las gigantescas fábricas de fundición y en los *abattoirs*, donde se sacrifican cincuenta mil reses diariamente, son indescriptibles. Nos asomamos a las inmensas fundiciones Deering Mac Cormick y C.^o, en las que 10.000 operarios construyen más de 40.000 piezas diferentes para maquinaria agrícola, y aquello es un fantástico y estruendoso bullir de inquietos gnomos modernos, en lucha victoriosa con el hierro y con el fuego.

Continuamos hasta los *stocks yards* de ganado, y apenas podemos dar crédito a lo que vemos. El día anterior, a pesar de no ser época propicia, habían entrado 16.000 bueyes, 28.000 cerdos y 32.000 carneros. La movilización de personal necesario para atender a todos esos huéspedes en capilla, procedentes de las praderas de Nebraska, de Pensilvania, de Illinois, de Iowa, de todo Norteamérica, sólo puede comprenderse en presencia de aquellos infinitos y fabulosos corrales cuadrangulares, separados por barreras, en sucesión inacabable y con hedor pestilente, donde algunos días llegan a vaciarse ¡mil vagones de ganado por hora!

Los *abattoirs* o mataderos de las casas Swift, Armour y otras, con sus fábricas nuevas, ocupan muchos kilómetros de superficie. La primera de ellas tiene empleados en su negocio sólo en Chicago treinta y una hectáreas de terreno y en sus mataderos se sacrifican en ciertas épocas del año en un solo día 10.000 bueyes,

16.000 carneros, 34.000 cerdos y 70.000 aves. Las fábricas de jamones, de extractos y de salchichas —¡las denigradas salchichas de Chicago!— ocupan en la casa Swift toda una ciudad de enormes edificios, en donde trabajan 22.600 obreros. En los *abattoirs* de esta casa, sólo en Chicago, se sacrifican al año 1.250.000 bueyes. ¡Y hay otras tres casas tan importantes!

Después de contemplar como en angustiada pesadilla aquel mundo portentosamente trágico de la industria moderna en el más sangriento y sucio de sus aspectos; después de ver el braceo siniestro de aquellos verdugos matarifes, sacrificando de seis en seis, automáticamente, las hermosas reses, como en sacrificio permanente y febril de un rito monstruoso; después de ver los ríos de roja sangre canalizada y los enormes *stocks* de succulentas carnes preparadas para abastecer las despensas del mundo entero y henchir las cajas de los multimillonarios carniceros de Chicago, partimos velozmente en el automóvil en busca de las risueñas perspectivas de los parques Humboldt y Lincoln. Estos inmensos jardines son como una sedante y dichosa compensación al terrible desgaste de la crispada vida del Chicago laborioso. En las avenidas y parterres, desiertos en aquellas horas, contemplamos las estatuas de Humboldt, Renter, Kozciusko, General Grant, Franklin y Lincoln.

Nos detenemos después en la hermosa playa del Lincoln Park, en el lago, donde reinaba una indescriptible animación a media mañana. El calor asfixiante de aquellos días había hecho de la playa un

campamento. Hombres, mujeres, familias enteras, se pasaban el día tendidos en la arena, y muchas personas pernoctaban allí. El día anterior habían fallecido ciento ochenta personas de asfixia, y aunque estábamos en el país de las grandes proporciones, apenas podíamos creerlo los que llegábamos de los trópicos.

La playa estaba llena de sirenas del Michigán, blancas y rollizas mujeres, rubias, mujeres de Rubens, en elegantísima y somera *toilette* de baño. Nunca habíamos presenciado mayor y más primitiva naturalidad ante el desnudo en ambos sexos. A juzgar por la exuberancia de las formas, no en balde se sacrificaban en Chicago tantas y tan substanciosas reses en la preparación de jamones y de salchichas.

El tiempo apremiaba, y regresamos a la estación. El movimiento en aquel colosal edificio era indescriptible. Las enormes salas de espera, como patios de teatro, con hileras de bancos, están llenas de público que charla, lee o dormita. El departamento *Only for ladies* está animadísimo. Allí tienen las señoras restaurante, escritorios, baños, manicuras, teléfonos, con todo el *comfort* de aquellas privilegiadas regiones, inaccesibles al sexo fuerte. En unas taquillas servidas por señoras pueden las viajeras obtener sus billetes y despachar sus equipajes.

Sentado en uno de los bancos de la gran sala central de espera, vimos a uno de esos yanquis altos, rubios, enjutos, melencidos y rasurados, que suelen tener el aspecto de *teachers* o maestros rurales. Tenía un niño pequeñito sobre las rodillas, y alrededor

un gran saco de viaje y varios paquetes. De pronto vimos salir una señora muy peripuesta del departamento *Only for ladies* y hacer una seña a nuestro hombre. Este se levantó, cargó con el niño, el saco y los paquetes, y muy sonriente fué en seguimiento de la dama, que debía de ser su esposa. La señora, con un gesto decidido y enérgico, habló un momento con un *passenger director*, y, capitaneando la expedición, los vimos desaparecer, bajando las escaleras hacia los andenes.

La imagen de aquel humilde y satisfecho marido, siguiendo a la esposa, jadeante, con su carga simbólica, nos acompaña largo rato. ¡Henos aquí—nos decimos—, en el país ideal de la mujer libre, privilegiada y celosa de sus intangibles derechos! ¡Henos ya en el país donde la cabelleresca galantería no tiene nada que hacer ante el desapacible y sagrado feminismo en acción! Por todas partes veréis en Norteamérica algo que os recuerda constantemente que estáis en el país del *Only for ladies*.

El rápido para Nueva York partía, y nos acomodamos en nuestros asientos. Por entre una enmarañada y prodigiosa red de rieles avanzó el convoy, y vimos alejarse Chicago y las tranquilas aguas grises del Michigán. La ciudad inmensa y estruendosa quedaba atrás, envuelta en el humo de sus chime-neas.

El pasaje en el rápido había variado completamente. Pocas señoras y distinguidas; *sportsmen*, hombres de negocios, gente adinerada y elegante, pero tan yanqui como la del expreso; es decir, llana, sin

refinamientos, expansiva y satisfecha de vivir. Dominaban dos tipos: el americano opulento, que sólo se dedica a los deportes, devorando sin objeto kilómetros, que carece de inquietudes espirituales y que no habla de Europa sino recordando sus pasatiempos de París y que no cree que haya en el mundo nada digno de su entusiasmo que no esté comprendido entre la Broadway y la Quinta Avenida. Ese tipo, tan satirizado por los hombres fuertes del Oeste. Y el otro, el negociante de presa, de recias mandíbulas aprisionando el cigarro, de ceño duro y gesto audaz, pero distraído, que continúa en el expreso un trabajo de oficina con la atención puesta en los *stocks* y los arribos de ganado, de granos, de forrajes, de minerales, y en las alzas y bajas de las cotizaciones que le transmiten al barco, al hotel, al *Pullman*, a todas partes. Es decir, el multimillonario de mañana elaborando su difícil primer millón.

El viaje de Chicago a Nueva York en los trenes rápidos de la Twentieth Century Limited es un vertiginoso galope entre rieles a cien kilómetros por hora. A pesar del lujo y el *comfort* insuperables de los coches, la trepidación, el ruido y el polvillo de carbón que se filtra por todas partes molestan más que en los expresos ordinarios. En los cruces de líneas, en los pasos a nivel, en los puentes, el estruendo es ensordecedor, y parece que la máquina avanza entre estallido de rieles. Cuando el rápido se cruza con otro tren, se oye un fragoroso martilleo, casi instantáneo, y el tren ya ha pasado, ya se ha perdido de vista a lo lejos. Viendo volar fugaces los kilómetros desde

el suntuoso *observation parlor* espanta pensar lo que sería un choque o un descarrilamiento a semejante velocidad. Esta consideración no nos priva, sin embargo, del placer de sentirnos proyectados a través de las llanuras, que vemos huir vertiginosamente desde un cómodo sillón.

Durante este trayecto la línea es doble, y en muchos kilómetros triple y cuádruple. Los trenes pasan sin cesar en un movimiento prodigioso, increíble. Los altos semáforos eléctricos, con sus aspas automáticas, son en esta línea muy frecuentes, y con un preciso mecanismo es muy remota la posibilidad de siniestros.

Las llanuras de los Estados de Indiana, de Ohío y especialmente de Pensilvania, ostentan una riqueza inmensa, arrancada a la tierra por un cultivo intensivo y científico. Los plantíos de maíz, de avena y cebada se pierden en el horizonte, y toda la variada gama del verde de los campos está salpicada de brillantes máquinas agrícolas a vapor, en juegos de aradoras y segadoras con cable y con numerosas aplicaciones para toda clase de labores.

El calor, el ruido, la trepidación y el deseo de llegar a Nueva York no nos dejaron dormir en aquella noche de vértigo, en el rápido devorador de kilómetros. Pasamos Pittsburg, ya en Pensilvania, a media noche, y antes de salir el Sol vimos alejarse Harrisburg. Las ciudades, los pueblos, lindos, florecientes, pasaban fugaces sin detenerse el tren. A las ocho de la mañana partíamos de North Philadelphia. Los poblados eran cada vez más frecuen-

tes. El calor arreciaba horriblemente, y la ropa, el equipaje, estaban cubiertos de polvo de carbón, que en vano trataban de combatir los cepillos de los camareros.

Nueva York se acercaba. A uno y otro lado de la vía, a más de cien kilómetros aun de la gran colmena, empezaron a verse los anuncios, en grandes bastidores pintorescos, en pleno campo. Centenares, millares de anuncios que se anticipan a la llegada del viajero. Las vías se multiplican y los trenes cruzan a cada momento. Contemplamos con admiración aquel *crescendo* portentoso de vida que anuncia el hervidero de la ciudad más grande del mundo, y un caballero elegante nos interroga, amable:

—¿No conoce usted Nueva York?

—¡No, señor!

—¡Oh, pronto pondrá usted el pie en una ciudad que tiene seis millones de habitantes! ¡Mayor que Londres!

Lanzó la cifra con esa ostentosa devoción que tienen los norteamericanos por todo lo colosal de su país.

Llegábamos. Entramos en los suburbios, y media hora más aun el tren corre velozmente. Una niebla sucia y pesada cubría la gran ciudad; pero al coronar un altozano se ven de pronto brillar, entre aquel velo denso, blancos y altísimos, los rascacielos, como cajas gigantescas de cartón superpuestas. Sumergidos, hundidos en aquel inmenso mundo laberíntico, vemos pasar fábricas, gasómetros, puentes, calles, barrios, ciudades enteras, feas, simétricas, hor-

migueantes, ensambladas, formando la colmena monstruosa, y, por fin, el tren se detiene, a las nueve y cuarenta de la mañana del 2 de agosto, en la estación de Pensilvania, en el corazón de Manhattan.

Habíamos llegado a Nueva York, en la orilla del Atlántico, después de atravesar, desde el Pacífico, el continente americano, 5.230 kilómetros, en noventa y tres horas.

VII

NUEVA YORK, VERTEDERO HUMANO

Baño regenerador.—En medio de la colmena.—Los cinco «boroughs».—La Broadway y la Quinta Avenida.—Los rascacielos.—El «lunch» de las mecanógrafas.—Wall Street.—La catedral del Comercio.—En el piso 58.—La princesa del dólar y el rey del «bluff».—Los ojos de las «girls».—Religión y pandereta.—Despojos humanos.—El Winter Garden y Churchill's Cabaret.—La terraza del Astor Hotel.—El Metropolitan Museum.—La Hispanic Society.—Una española-inglesa en Coney-Island.—Manhattan atacado por los kodaks.—Farewell!

Descansábamos, por fin, en el Hotel América, casa concurrida por la colonia hispano-americana. El viajero habituado a largas andanzas por el mundo supondrá las delicias del baño después de cuatro días de ferrocarril, en constante trasiego de su persona. Las visiones fugaces del grandioso continente americano acudían de nuevo, como placas reveladas, en sucesión inacabable de paisajes llenos de luz y color, y en nuestro cerebro continuaba el monótono martilleo del tren. Bien pronto, la idea de hallarnos tan cerca de la famosa Broadway absorbió todo nuestro interés. El barco de la Transatlán-

tica no saldría para España antes del 17 de agosto. Podríamos, pues, dedicar quince días a Nueva York.

Después de comer nos dispusimos a dar el primer vistazo a la gran colmena. En el vestíbulo, en el saloncillo del hotel, los sudamericanos hablaban con su animación y dejo peculiares. El sello de «caracterización» impreso por el espíritu hispano, de que nos habla Angel Ganivet, podría observarse allí entre aquellos argentinos, colombianos, nicaragüenses, venezolanos y antillanos, todos americanos y todos distintos entre sí, con rasgos nacionales propios, de que carecen los habitantes de los numerosos Estados de Norteamérica. Por su aspecto, nos parecieron hombres de negocios, estudiantes y algunos turistas atraídos por la sugestión que irradiaba en todo el Nuevo Mundo la gigantesca metrópoli norteamericana.

Al dejar nuestra llave, daba su nombre en la oficina un nuevo huésped, joven y muy elegante, al parecer cubano. El empleado encargado del registro observó:

—Tiene usted apellido catalán, ¿verdad, señor?

—Sí; pichón de catalán soy—contestó el joven, con esa mimosa gracia cubana, que en boca de mujer resulta tan seductora.

Salimos a la calle. Lanzarse a ella andando, sin guía y sin objeto apremiante, es, en Nueva York, poner a prueba las piernas y el calzado. Se recorren trayectos kilométricos sin notar cambio apreciable en el aspecto de aquellas avenidas y calles rectas, interminables, numeradas. Cuando creéis haber lle-

gado al extremo de una calle, observáis que aquella continúa al otro lado diez, quince, veinte kilómetros más. Regresáis al hotel después de seis horas de caminata, y sólo habéis visto una mínima parte del inmenso *boroughat* o barrio en que habitáis. Transcurridas varias semanas y meses, no habréis conseguido visitar todos los distritos de aquel inmenso zurcido de ciudades. Puede decirse que el mayor *record* de las proporciones gigantescas, obsesión del yanqui, se ha batido en la construcción de aquella absurda y estruendosa colmena humana.

Aunque de sobra sabidas, como todo lo extraordinario que a la gran ciudad rival de Londres se refiere, daremos aquí las últimas cifras que permiten formar idea de lo que es Nueva York.

Los cinco *boroughs* que la componen tienen la siguiente población:

Manhattan.....	2.590.455	habitantes.
Brooklyn	1.990.614	—
Bronx	705.742	—
Queens.....	417.107	—
Richmond	102.614	—
<hr/>		
TOTAL	5.806.532	habitantes.

Estas cinco ciudades unidas ocupan en junto una extensión superficial de 327,25 millas, o sean 847 kilómetros cuadrados.

En una urbe de semejantes proporciones, la vida tiene que hacerse, necesariamente, localizada en inmensos distritos, que, dentro de la homogeneidad

desesperante de las construcciones, tienen para el neoyorquino su fisonomía propia. Un joven, empleado en uno de los grandes *buildings* de Manhattan, nos decía que hacía más de un año que no había estado en Brooklyn, y no saliendo de «la isla», como llaman a aquel distrito, por estar comprendido entre los ríos Hudson, East y Harlem, recorría diariamente 24 kilómetros en el *subway* o tren subterráneo para ir y venir de su oficina.

Nuestra primera impresión en las calles de Nueva York fué de cierta terrible impersonalidad, insignificancia y desamparo del habitante de aquel monstruoso mundo edificado, vertedero propicio de todos los países. El habitante de las grandes ciudades europeas es un complemento fisonómico de éstas; así, en París vemos parisienses; en Madrid, madrileños; en Roma, italianos inconfundibles; hasta en San Francisco de California, el californiano ofrece su relieve característico. En Nueva York, por lo contrario, sólo se ven oleadas de gente amorfa, como desnacionalizada; gente que lo mismo puede proceder de Escandinavia que de los Balkanes; un conglomerado básico de todas partes, uniformado con los trajes de bazar, hablando un mediano inglés con todos los acentos imaginables, y endurecidos los rostros con el gesto, también uniforme, de la lucha por la vida. Esta es la impresión que da la masa callejera. Al indígena, al verdadero hombre del Este, hay que buscarlo en las grandes oficinas, en los clubs, en los *grounds* de deportes, en la alta sociedad, que sobrenada por encima del torrente inmigratorio cosmopolita.

Al desembocar en la Broadway, la arteria más activa de la circulación neoyorquina, nos dirigimos hacia *Down town*, o parte baja de Manhattan, andando varios kilómetros por las amplias aceras, a lo largo de una sucesión inacabable de escaparates, de restaurantes para el *lunch* de dependientes y empleados de tabaquerías, bares y puestos de refrescos. Pasando el City Hall Park, hermoso parque del Ayuntamiento, la Broadway continúa, empezando entonces el verdadero distrito comercial, en donde se yerguen los más altos y portentosos rascacielos.

Alzamos los ojos, y allí vemos rivalizar en el espacio los famosos *skyscrapers*, pasmo de turistas y orgullo del *business man*. Avanzamos al pie de aquellas moles poliédricas, altísimas y horribles, que sumergen las aceras en densa sombra. Allí está el edificio de la Equitativa, que costó 29 millones de dólares, con sus 38 pisos y su aplastante aspecto de jaula gigantesca, angustiosamente desmantelada y simétrica; allí, el Adams Building, más horrible todavía, con sus 32 pisos y sus muros lisos, horradados por millares de ventanas como incontables células; allí, el suntuoso Trinity, de 21 pisos y con pretensiones de arte arquitectónico; próxima a él, la casa Sínger, de 49 pisos, de hermosa y gigantesca torre, y más lejos, el Woolwerth Building, la famosa catedral del Comercio, el más grandioso y más bello de los rascacielos, con sus 58 pisos y su fábrica gótica blanca y espléndida.

Las montañas de piedra, mármoles y cemento continúan hasta el final de la calle, escalando el

cielo. Los edificios de la City Investing, de la Standard Oil y otros muchos, en pugilato de audacia y de riqueza, traen de nuevo a nuestra mente las ideas de proporción y de esfuerzo que dominan constantemente al visitante de los Estados Unidos. En aquellas babélicas edificaciones, desnudas, geométricas, sin carácter, arte ni alma, parece haber presidido un primordial propósito de lucha, de competencia, entre los magos del dólar, aparte del aprovechamiento de los solares fabulosamente costosos. Un deseo, un prurito de superarse constantemente con el cemento armado, como en un colosal *match* deportivo, parece animar a aquellas audaces y altísimas torres, que se elevan sobre el cuerpo principal de los edificios para conquistar a las alturas veinte, cincuenta, cien metros más.

Al pie de los rascacielos el hormigero humano bulle, se agita en las aceras, desaparece por las puertas colosales, se eleva encajonado en los ascensores, se desparrama por los pisos laberínticos y en aquellas colmenas, en algunas de las cuales, como en el Equitable Building, hay 500 oficinas diferentes, donde trabajan 16.000 personas. Los restaurantes, los baños, las barberías, proveen las necesidades cotidianas de los empleados sin salir a la calle. Por la tarde, cuando el trabajo termina, las oficinas se vacían y la Broadway es el cauce por donde el rápido e indescriptible torrente humano se desborda, inundando los tranvías y los trenes elevados y subterráneos en un asalto breve y terrible. La hormiga regresa entonces a su lejano *apartment*, a una docena de kilómetros del pupitre

donde pasa las mejores horas del día, y en ese trasiego, con esa presión continua y febril actividad, las colmenas de la Broadway elaboran los billones de los grandes *trusts*. El valor total de los rascacielos del distrito comercial, desde la Broadway hasta las orillas del Hudson, se ha calculado en 12.500 millones de pesetas, y en aquel centro mercantil y financiero, el mayor del mundo, se manejan aproximadamente un billón y medio de pesetas.

Llegamos al final de la calle, y en la monumental Aduana, de mármol y granito, hallamos al fin algo que escasea en aquel mundo de tan fabulosa opulencia: el Arte. Las columnas, los frisos, los grupos escultóricos del hermoso edificio son dignos de Europa. He ahí 25 millones de pesetas bien empleadas.

En el extremo Sur de Manhattan, en Battery Park, hemos llegado a la conjunción de los ríos Hudson y East y contemplamos el prodigioso movimiento de los *ferries* y barcas de los *piers* próximos. Nos hallamos en el histórico sitio donde los holandeses fundaron en 1626 la diminuta Nueva Amsterdam, que, andando el tiempo, había de convertirse en lo que miran atónitos los ojos del viajero. Enfrente, sobre el islote Bendloe, vemos erguirse, gigantesca, la estatua de la Libertad, admirable idea del genio americano, hecha bronce con mediana fortuna en la pesadez clásica académica de la colosal escultura de Bartholdi, descansando en un pedestal horrible. La idea luminosa que la inspira nos impone y detiene absortos largo rato, con mayor virtud que las aplastantes proporciones de su ejecución.

Nos internamos de nuevo en Manhattan, en busca de la Quinta Avenida. Subimos al imperial de un autobús, en el arranque de la aristocrática vía, famosa en el mundo, en la plaza Wáshington, junto al arco monumental de mármol dedicado al gran patriota norteamericano. Al ocupar nuestro asiento, debemos disponernos a cumplir las minuciosas instrucciones que se leen en los respaldos: no fumar mas que en los tres últimos bancos, no poner los pies en éstos, no escupir, no levantarse sin avisar, tener preparada al momento media peseta que cuesta el pasaje para depositarla en un aparato que nos presentará el cobrador, sin hablar una palabra con éste, y alguna prevención más, que no recordamos. El buen ciudadano de Nueva York ha de dedicar la mitad de su tiempo a cumplir las numerosas instrucciones de buen gobierno que le salen al paso conminatoriamente en trenes, tranvías, calles, plazas y paseos. El contraventor de las ordenanzas urbanas no lo será mas que una vez, porque de ello ha de quedarle eterna memoria. Al distraído que escupe en un coche del *subway* le presentan inmediatamente la cuenta: 500 dólares de multa por la distracción. Convenimos, sin embargo, en que la mayor parte de las prevenciones son acertadísimas y dignas de imitarse en las grandes poblaciones de Europa.

El *bus* recorre la Quinta Avenida hacia Uptown, o parte alta de Manhattan, a través de las calles y plazas de mayor animación, y podemos disfrutar desde nuestra atalaya de uno de los espectáculos más grandiosos del mundo: la intensa y prodi-

giosa vida de las arterias centrales de Nueva York. A derecha e izquierda vemos pasar suntuosos edificios, que tienen ese inconfundible sello de alarde ostentoso y aplastante. Las oscuras fachadas se afean con las escaleras de salvamento que todos los edificios tienen para el riesgo de incendio. En el cruce de la Quinta Avenida con la Broadway, el Flat Iron Building, estrecho y altísimo, de armazón de acero, yergue la aguda arista de sus fachadas como una cortante proa. Más allá, en Madison Square, la esbelta *campanile* italiana del edificio de la Metropolitan, poderosa Compañía de seguros sobre la vida, se destaca blanca, en el cielo, hasta los 700 pies de altura de sus 52 pisos. Próxima a ella, otra torre, más pequeña, reproduce nuestra Giralda de Sevilla.

Pasada la inmensa plaza Moulson empieza el más elegante sector de la Quinta Avenida, el distrito de los grandes clubs y suntuosos templos; la Biblioteca Pública, inaugurada hace pocos años, con un costo de 45 millones de pesetas; los grandes hoteles de la *élite* cosmopolita, el Waldorf-Astoria, el Astor, el Plaza, el aristocrático Savoy y el New Netherland, gigantescas moles en que se hospedan hasta 1.500 personas. La hermosa catedral católica de San Patricio eleva sus góticas torres, entre las que vemos ondear la bandera nacional, y más lejos el Palacio Vanderbilt, frente al Central Park.

La Quinta Avenida continúa después a lo largo del inmenso Parque Central, con una sola acera frente a los jardines y el Museo Metropolitano. Aquel es el cuartel de los multimillonarios, el centro de la ele-

gancia, la riqueza y la ostentación neoyorquina, la meta ideal, el paraíso de los amasadores del oro. Los edificios, de rica fábrica, son generalmente pobres en elegancia y gusto arquitectónico, esforzándose en imitar las aristocráticas residencias de Europa. Algunos *cottages* de estilo genuinamente americano son, en cambio, lindísimos y elegantes. Un prurito de distinción, de improvisada nobleza, creéis descubrir a través de aquellos suntuosos *halls*, de aquellas columnatas de mármol, al pie de las cuales esperan los automóviles. El famoso cuartel de los multimillonarios yanquis no está, en realidad, a la altura de sus millones.

Dejamos la Quinta Avenida, que continúa hasta la calle 143, y regresamos por Riverside, a la caída de la tarde, cuando el Sol, después de un día calurosísimo, se ocultaba en un fondo encendido de *cumulus* resplandecientes que parecían flotar sobre un incendio. Centenares de automóviles recorrían la margen deliciosa del Hudson en busca de un soplo de brisa. Por el ancho río navegaban los vaporcitos, y en los *piers* de ambas orillas se veían numerosos transatlánticos alemanes y holandeses fondeados allí desde largo tiempo. El espectro de la guerra se nos aparece de nuevo en aquellos hermosos barcos boyantes, con la roja línea de flotación al aire y sus grúas, sus brazos caídos. Al otro lado del río, en los muelles de Jersey City, la mole gigantesca del *Vaterland*, el mayor buque del mundo, se destaca amarrado a tierra como un atleta encadenado.

Al volver a la Broadway y a la plaza de la Unión,

ya de noche, Nueva York se había iluminado con la peculiar profusión norteamericana. El aspecto fantástico de los anuncios luminosos de colores y de millones de luces que, como refulgentes constelaciones, marcan las ventanas de los hoteles, los *magazines*, los clubs y las torres que escalan el cielo, nos retiene largo rato por las aceras. La enorme colmena es más hermosa de noche que de día. La fastuosa orgía deslumbradora del platino incandescente hace olvidar las horribles murallas de cemento, aplastantes, oscuras y celulares, dentro de las cuales se agita, insignificante, lejos de los campos, del mar, de los dilatados y puros horizontes, la inquieta hormiga humana.

* * *

Las enormes distancias obligan en Nueva York al visitante a reparar las fuerzas comiendo donde la hora propicia le depara, disponiéndose para eso de un restaurante a cada cuatro pasos, en una variedad de categorías y de precios al alcance de todos los bolsillos; desde el suntuoso Golconda, de gran moda, hasta los concurridos comedores de sillón con uno de los brazos convertido en mesa, sobre la cual debéis comer ladeados, en postura inverisímil, o el *quick-lunch* automático, que os sirve mecánicamente cuanto deseáis, depositando monedas en varios aparatos.

Una mañana entramos en uno de los innumerables establecimientos del *business center* para el *lunch* de

oficinistas, situado en la Broadway, cerca de Wall Street. Cuando llegamos estaba casi vacío; nos sentamos y pedimos a la carta varios de esos fantásticos platos americanos que han de partirse entre dos personas, por ser la ración entera desmesurada. En el inmenso comedor se veían unas doscientas mesas de seis cubiertos cada una. De pronto vimos invadido el local por un tropel de mujeres ensombreadas, diligentes, como si llegasen de un tren. Entraban a docenas, a centenares; en cinco minutos todas las mesas estaban ocupadas, en medio de una gran algarabía. Las numerosas camareras se multiplicaban, lápiz en mano, para servir todas las órdenes. Entre aquel mar de cabezas femeninas sólo se veían ocho o diez caballeros, que, como nosotros, habían entrado por equivocación en un *lunch* de mecanógrafas de las oficinas próximas.

Aquellas mujeres almorzaban golosamente sorbetes, mermeladas, melocotón con crema, frutas; pagaban su *ticket* en la caja y salían; otras entraban a ocupar sus puestos, y así durante media hora. A nuestra mesa se sentaron varias; no hablaban, no miraban, no se saludaban entre sí. La mayor parte leía cartas, periódicos, novelas, mientras comían, y se marchaban de prisa, preocupadas, mirando a cada momento los relojes de pulsera.

Vimos desfilar por aquella sala mil quinientas, quizá dos mil mujeres. No eran bellas, como las californianas, ni su tipo uniforme; eran el más completo muestrario de la hembra de todos los países, uniformada con el traje sastre ligero, elegante y sencillo

del figurín económico de verano. Abundaba el tipo latino, bajo, moreno, y la mayor parte de aquellas mujeres pálidas, nerviosas, despiertas y enérgicas, llevaba impresa en el rostro la fatiga de muchos años de trabajo y la breve independencia de la *self-made-woman*. En algunas se traslucía la penuria en la pobreza de las *toilettes*, en los bolsos raídos y los altos tacones torcidos. Otras vestían ostentosamente; se las veía felices, prósperas, inteligentes y dominantes. Una jovencita rubia, muy linda, almorzaba frugalmente, frente a nosotros, unas rajadas de sandía, mirándonos, sin vernos, con sus grandes ojos azules absortos, y se marchaba después corriendo, con sus botitas blancas deformadas y un aire de mujercita llena de obligaciones.

La escena era fuerte e interesante. Largo rato estuvimos presenciando aquel desfile, aquel corto aleteo de las pobres aves prisioneras de los rascacielos. Por las tardes, cuando las jaulas se abren, todas alzan el vuelo, y, después del asalto terrible del *subway*, de los tranvías, los trenes, abarrotados, de pie muchas veces en las plataformas, o entre los bancos, pisoteadas, agarrando nerviosamente su bolso inseparable, se dispersan por Manhattan, por Bronx, por Brooklyn, o más lejos, hasta el día siguiente, en que vuelven a la tarea de su máquina de escribir, que, teniéndolas esclavas unas horas, las hace libres, como los hombres, el resto del día.

Después de presenciar el *lunch* de las mecanógrafas, se comprende el feminismo de la mujer norteamericana, libre, valerosa, responsable y agobiada,

como el hombre, en la lucha por la vida. Nada hay que distinga a los dos sexos en las preocupaciones cotidianas, en las aspiraciones, en las inquietudes y en el gesto. Diríase que hombres y mujeres, que se agitan en aquella vida premiosa y mecanizada de las grandes oficinas de Nueva York, son el último producto asexual y desapacible de la civilización moderna.

La masa enorme a sueldo que trabaja en las grandes fábricas, en las casas de comercio, en los Bancos, en los grandes *trusts*; la creciente concurrencia humana y la especial psicología—o falta de ella—de los hombres de negocios manejantes de millones, hacen en América que el empleado, el obrero, sea considerado como una pieza del inmenso engranaje, que se puede substituir en cualquier momento. Así, los años de servicio, la competencia o probidad apenas si tienen algún valor. Las faltas de asistencia al trabajo por causas justificadas suelen descontarse de los haberes, y las horas de labor extraordinaria se pagan como *over-time*. El empleado es, pues, una máquina a la que se considera según su rendimiento.

Los sueldos y los jornales, crecidos en los Estados Unidos como en ningún otro país del mundo, tienen, en cambio, el riesgo de la inestabilidad. La vejez, la decadencia en el trabajo, la más ligera falta, son motivos suficientes para dejar en la calle a empleados útiles que llevan en una casa quince o veinte años de servicios. Esto, que en Europa sería incomprensible y cruel, allí se considera natural consecuencia de las relaciones entre el principal y el dependiente,

entre el patrono y el obrero, que son siempre dos poderes frente a frente, sin que les unan las relaciones de convivencia en el trabajo, que obligan a unos y otros en Europa.

En la lucha, la *struggle for life*, en semejantes condiciones de selección violenta, el naufragio de los inadaptados, de los inútiles, de los débiles, está descontado. Los bancos de los paseos y de las plazas Unión y Madison están poblados por el torrente de esos náufragos del vertedero humano de Nueva York, y la miseria de los fracasados adquiere allí, en el país más próspero del mundo, los más tétricos matices.

A la caída de la tarde, en esas grandiosas plazas de Nueva York, rodeadas de edificios gigantescos, de suntuosa fábrica amasada con millones, entre el lujo circulante y vertiginoso de las grandes vías, la espuma efervescente del vertedero es arrojada en oleaje, como residuos de playa, sobre los bancos y el verde *grass* de los parterres. Si atravesáis a aquellas horas las plazas y jardines, veréis los despojos humanos procedentes de todas las partes del mundo viviendo su drama cotidiano. Gentes detenidas por las ordenanzas urbanas al borde de la mendicidad. Hombres y mujeres jóvenes solitarios mostrando sin rubor los zapatos destrozados, las ropas raídas en rápida decadencia, que no ha mucho fueron vistosas y elegantes. Tipos de europeos meridionales, de mejicanos, de judíos, de rusos, de armenios, con los rasgos raciales semiborrados entre el indumento común, librea del fracaso. Hombres de facciones finas y porte distin-

guido, escuálidos y abatidos; mujeres que fueron bellas, con el rostro ajado prematuramente, rodeadas de niños anémicos, esperando el regreso del marido, del padre, procedente del penoso buceo diario. La abulia retratada en la mayor parte de los rostros muestra la impotencia de aquellos seres inútiles para el campo, para las fábricas, para las oficinas, en el país hospitalario por excelencia, que acepta todo hombre, toda mujer útiles, cualquiera sea su procedencia. El ánimo se ensombrece contemplando, en el corazón de la opulenta metrópoli del dólar, aquellos productos transatlánticos absurdos, que no sirven para nada y que desaparecen rápidamente en los hospitales o en la repatriación consular, siendo renovados constantemente en el flujo y reflujo tormentoso e implacable de aquel inmenso océano de seis millones de almas.

* * *

En el año 1879, un joven norteamericano, humilde y trabajador, pidió prestados a un amigo 300 dólares y puso en un suburbio de Nueva York una pequeña tienda de baratijas de a cinco céntimos oro, o sea de a real la pieza. Han pasado los años, y hoy este americano, llamado Mr. Frank W. Woolworth, es el famoso y popular presidente de un Sindicato que posee en los Estados Unidos, Canadá e Inglaterra 870 bazares, en los que sólo se venden artículos de a cinco o diez céntimos oro, o sea de a

real y dos reales la pieza. El movimiento global de operaciones de estos establecimientos pasa, anualmente, de 80 millones de dólares (400 millones de pesetas).

En treinta años, Mr. Woolworth levantó de la nada una fortuna personal de 50 millones de dólares (250 millones de pesetas) y tenía empleadas en su negocio y mantenía a más de ochenta mil personas. Es uno de los ejemplos más estupendos de lo que pueden llegar a conseguir en el comercio el talento, la decisión, la perseverancia y laboriosidad de un hombre.

Hace pocos años, en 1913, el presidente Wilson inauguró el Woolworth Building, el rascacielos más gigantesco y suntuoso del mundo, levantado en la Broadway por el comerciante de a real la pieza; ingente monumento de arquitectura gótica, al que se llama en Nueva York la «Catedral del Comercio». La inmensa mole de mármoles y granito que gravita sobre los profundos cajones neumáticos pesa 223.000 toneladas, tiene 58 pisos y costó, sin el mobiliario, 70 millones de pesetas. En la Catedral del Comercio halla el viajero la síntesis grandiosa del genio mercantil norteamericano.

Visitamos el famoso rascacielos una mañana diáfana, en que la blanca mole gótica se destacaba en el cielo limpio, sobresaliendo entre todas las babélicas y horribles construcciones de *Down town*, hasta los 792 pies (263 metros) de su airosa y artística torre. Entramos por la afiligranada puerta de la Broadway, y en el hermoso vestíbulo de mármoles



rosa de la isla Skyros, de Grecia, la muchedumbre se agolpaba al pie de los 28 grandes ascensores eléctricos. La planta baja y la escalera monumental que conduce a las dependencias del Irving National Bank, una de las innumerables oficinas instaladas en el edificio, hervían en la nerviosa y diligente animación de los negocios.

Durante tres horas recorrimos el edificio y no pudimos ver todo lo interesante que encierra aquella colmena, aquel *mammouth* falansterio, en el que trabajan más de 10.000 oficinistas. El movimiento en los largos corredores, en las salas centrales de cada piso, en los ascensores, era indescriptible. Se calcula que en los días laborables excede de 25.000 el número de personas transportadas por los *elevators*, que suben a 700 pies de altura en un minuto y están constantemente en movimiento, arrojando oleadas de gente atareada, que pulula por el laberinto oficinesco de más de cien firmas importantes del comercio y la banca del mundo.

Para el alumbrado de una potencia de veinte millones de bujías, para los 1.650 teléfonos interiores, para los ascensores, para el servicio higiénico, la elevación de aguas, caloríferos y demás necesidades de aquella laboriosa ciudad, tiene el Woolworth Building en los sótanos una fábrica de electricidad para 1.500 kilovatios de flúido y seis enormes calderas Babcock & Wilcox con capacidad de 25.500 caballos de fuerza. Las instalaciones higiénicas en cada piso, los baños turcos, las piscinas, las grandes barberías, el Hospital Room, son lujosísimos y están monta-

dos con extraordinario *comfort*. El empleado, el corredor de comercio, el negociante o el turista pueden satisfacer allí las cotidianas necesidades tan bien como en el mejor hotel de Nueva York. En el fastuoso *Post-keller*, un restaurante capaz para varios millares de personas, a la hora del *lunch* suelen verse a veces confundidos entre la muchedumbre los *pionners* de Wall Street, los hombres de negocios, cuyos nombres célebres tienen un sensacional prestigio en el mundo de los multimillonarios.

Después de asomarnos a la hermosa terraza de mármol italiano, en lo alto del cuerpo principal del edificio, el deseo de subir a la cumbre de aquella prodigiosa montaña arquitectónica se apoderó de nosotros con ansia de elevarnos más y más sobre el inmenso mundo edificado que se desarrollaba ante nuestros ojos. Subimos en el rápido ascensor de la torre, y en varios segundos nos hallamos en el piso 58, en la *Observation Gallery*, a 260 metros de altura sobre la Broadway.

Al asomarnos al maravilloso mirador, nos agarramos instintivamente a las sólidas balaustradas. Nueva York se extendía allá abajo, a nuestros pies, como visto desde un aeroplano. El día, claro, daba extraordinario relieve al estupendo panorama. Los cinco *boroughs* que componen la gran urbe, más la vecina Jersey City y otras poblaciones de la villa opuesta del Hudson, se dominaban completamente, en círculo gigantesco y en un área inmensa, poblada por siete millones y medio de habitantes.

Difícilmente podría hallarse un espectáculo que

más grandiosa y soberbiamente pusiera de manifiesto la eficacia del esfuerzo humano. Cuanto veían nuestros ojos hasta el horizonte, en la mayor parte de nuestro radio visual, era obra del hombre: un conjunto enorme de ciudades ensambladas, enlazadas, unidas por una tupida red de puentes, trenes, tranvías, cables y vaporcitos. Las líneas oscuras de las calles, de las avenidas, se marcaban rectas en el caserío hasta el final de Nanhattan, y, al otro lado del East River, las de Brooklyn se perdían en el horizonte. Las techumbres de los otros rascacielos, humillados, se veían abajo, como vencidos gigantes, y la airosa torre rojiza del edificio Sínger flameaba petulante su bandera cuarenta metros bajo nuestros pies. Por los grandes puentes, semejantes a cintas de hierro, pasaban veloces los trenes, como lanzaderas, como lindos y frágiles juguetes diminutos. El estruendo de herraje de los trenes elevados ya no llegaba a aquella altura, serena y silenciosa como la cima de una montaña, causando una extraña impresión presenciar desde lo alto la vida hirviente de Nueva York sin percibir ruido alguno.

En el sector del Sur veíamos los numerosos *docks*, los atracaderos del Hudson y East River llenos de barcos; los islotes de la bahía, Ellis y Bendloe, donde la estatua de la Libertad aparecía como un pequeño pisapapel, y en el fondo la línea del Atlántico, dormido y quieto bajo una tenue neblina. Los barcos de guerra y los transatlánticos destacaban como en un plano, detalladas las cubiertas, y los vaporcitos, al cortar las aguas de los ríos, parecían pun-

tas de aguja rasgando gasas brillantes. De cuando en cuando un diminuto penacho de humo blanco coronaba una chimenea, y largo rato después llegaba a oírse, muy vagamente, la voz de una sirena. Mirando a plomo se veía, en el City Hall Park, bullir hormigueante y microscópica la multitud, al pie del puente Brooklyn, causando una sensación cercana al vértigo otear, a lo largo de la torre, el precipicio espantoso que nos separaba de la Broadway.

Permanecemos largo rato dando vueltas a la galería panorámica del Woolworth Building, sin saciarnos de contemplar Nueva York a vista de pájaro, en todas direcciones. De nuestra contemplación vino a sacarnos la ruidosa presencia del boer del *Prinses Juliana*, aparecido allí, con varios holandeses, como caído del cielo. Risas, comentarios y saludos en un inglés pintoresco; verdaderamente, nuestro héroe *globe-trotter* es un hombre extraordinario, y el mundo no es tan grande como parece, porque algunos meses después hemos vuelto a encontrar al famoso boer ¡en Madrid!

Al descender de la torre nos fué permitido asomarnos un momento al regio despacho del propietario de aquel maravilloso edificio, en las dependencias del Sindicato Woolworth. Quedamos asombrados al contemplar en el suntuoso salón, *The Empire Room*, de gusto napoleónico, un magnífico retrato al óleo del emperador de los franceses, y al ver reproducido en los muebles, hasta los más pequeños detalles y con ostentoso lujo, la ornamentación seudoclásica y pretenciosa del primer Imperio.

¿Qué significaba aquello? Mister Woolworth, el multimillonario, sentía, al parecer, una gran admiración por Napoleón I. ¿Qué ingenua psicología presidió esa preferencia del comerciante ilustre al sentirse poderoso? Quizá vió alguna semejanza entre su obra personal, edificada sobre los más humildes cimientos, y la gloriosa vida del cadete corso. ¿Fué la sugestión invencible que ejerce en los audaces estrategas yanquis de los negocios la *pose* imperialista y deslumbradora de aquel monstruoso genio de la guerra? De todo modos, el *Empire Room* nos pareció una nota disorde en aquel templo del trabajo y del comercio, cuya síntesis artística hubiera sido mejor un intrépido Mercurio de oro. El gran retrato de Napoleón I, en el testero del despacho de Mr. Woolworth, es una imperdonable debilidad del hombre de a real y medio la pieza.

* * *

En el estadio del New York Stock Exchange, en Broad Street, a pesar de ser agosto mes de calma bursátil, se luchaba a las once de la mañana en medio de una agitación indescriptible. Después de recorrer el gran edificio con su fachada de columnas dóricas y corintias, subimos a las tribunas del salón para presenciar el interesante espectáculo de los agentes de Bolsa en plena batalla especulativa. Frente a unas enormes pizarras cuadrículadas, donde aparecían mecánicamente, a cada momento, las fluctuaciones

del mercado de valores, se agrupaban, formando corrillos, los bolsistas, algunos de ellos en mangas de camisa, la americana al hombro y lápiz y *carnet* en mano, dando gritos como si se increparan iracundamente. En otro lado del salón, una hilera de cabinas, con pupitre y teléfono, estaba ocupada por los empleados, que transmitían sin descanso las cotizaciones de minas, de granos, de ferrocarriles, de azúcares, etc. Los Alaska Gold y la Bethlehem Steel se cotizaban firmemente con gran demanda.

Entre aquel hormigueo de energúmenos, que lanzaban las cifras como proyectiles, se destacó un hombre apoplético, de pelo cano, todo sudoroso, con la enorme cabeza roja como una calabaza. Encaramado en un taburete, empezó a dar grandes voces, atrayendo a la multitud, con un boletín en la mano, exponiendo las condiciones del primer Liberty Loan, el primer empréstito de la Libertad. Según nos dijeron, era el hombre de confianza de Mr. Pierpont Morgan. En un ángulo del salón nos mostraron un hombre pálido y delgado, de rostro tristón y cejas muy espesas, que salía acompañado de dos caballeros. Era uno de los Gould *juniors*; según el lenguaje norteamericano, «valía» quince millones de dólares. Se estaba haciendo en aquellos días una gran especulación en aceros, cuyas acciones subían prodigiosamente.

Las calles Nassau, Wall y Broad, cuartel general de los multimillonarios, donde están establecidas las oficinas de las grandes casas de banca y poderosos *trusts*, el centro financiero más formidable del mundo, tienen su fisonomía y su público especiales. Más que

en ninguna otra parte de Nueva York, se observa allí esa inaplacable excitación que es el rasgo dominante de la vida norteamericana. Todo respira en aquel distrito especulación, audacia, inquietud, recursos, *posibilidades* gigantescas y ansia de multiplicarlas. En plena calle, en Broad Street, el Curb Market ofrece uno de los espectáculos más curiosos de la gran metrópoli. En medio del arroyo, en las aceras, frente a las ventanas de las grandes oficinas, una popular bolsa de valores no cotizados en el Exchange especula al aire libre. Los *runners* o corredores llevan distintivos de colores en los sombreros, para ser divisados desde los altos pisos, y se entienden por señas con los agentes situados en las ventanas. En la calle se cotizaban los valores rusos depreciados; el Russian Internal estaba por los suelos. También se voceaban con gran insistencia las nuevas acciones de los explosivos Aetna.

Después de presenciar largo rato el Curb Market en «ebullición», almorzamos en compañía de un amable comerciante inglés, de larga residencia en Nueva York, en uno de los inmensos sótanos del Equitable Building, allí próximo. Casi todos los concurrentes eran hombres de negocios de Wall y Broad Street.

En una mesa cercana a la nuestra consumían *cock-tails* tres caballeros de gran empaque; uno de ellos, ostentosamente elegante, vestido de blanco, mostraba al reír una deslumbrante dentadura de oro. Muy alto, rubio, guapo, adamado, con monóculo y gruesa pulsera, nos pareció uno de los personajes más llamativos que habíamos tropezado por el mun-

do. Se lo señalamos a nuestro acompañante, y nos informo:

—Le vería usted aquí casi todas las mañanas, y en el Savoy muchas tardes. Es Mr. T. H. K., de Baltimore. Le llaman el «Rey del *Bluff*». Por lo que gasta, se le tiene por millonario.

El «Rey del *Bluff*» era uno de tantos hombres de moda en Nueva York. Vivía en un lujoso *apartment* de la Quinta Avenida; descollaba en todos los deportes; se sentaba a las mesas de los monarcas del millón; estaba divorciado tres veces; sus cheques circulaban por Clearing House, y tenía su gran caja acorazada en la Safe Deposit Company. Humillaba con su *pose* despectiva a los Rockefeller, los Morgan, Carnegie y Vanderbilt, y siempre tenía un negocio fantástico en proyecto. Actualmente pregonaba dos a todos los vientos: el primero, las «tabletas H. K.», y el segundo, su próximo enlace con una «princesa del dólar» de apellido muy conocido, perdidamente enamorada de él.

El *bluff* de las «tabletas de longevidad» no era una leyenda de las que la fantasía atribuye a los hombres extraordinarios del país más extravagante del mundo. Era una curiosa historia auténtica, que aun no había llegado a su desenlace y que demuestra lo que puede hacer la audacia en un país abonado a todas las iniciativas emprendidas con gran preparación de artillería de reclamo. En pocas palabras, era lo siguiente:

Míster H. K. anunció durante dos meses en los más grandes rotativos de América la aparición de las ma-

ravillosas «tabletas de longevidad», que aseguraban el perdurable funcionamiento del estómago. Montó unas soberbias oficinas en la Broadway, con sucursales en casi todas las grandes poblaciones; publicó una revista de propaganda, y tiró un millón de *pamphlets* con su retrato. Además, interesó en el negocio a una Sociedad de conferencias teosóficas, que hizo el artículo. Las tabletas estomacales tuvieron un reclamo estupendo en la nación de cien millones de almas y de estómagos. Antes de aparecer, era ya axiomático que las tabletas H. K. eran el mejor digestivo descubierto, *The best in the world!*

Llovieron los pedidos y fué llegado el momento de dar a conocer las tabletas. Pero es el caso que las tabletas no existían, y entonces el «Rey del *Bluff*» dió el último golpe de audacia, un verdadero *knock-out* sensacional: anunció con la mayor sangre fría un concurso para la mejor fórmula de tabletas estomacales, con un premio de cincuenta mil dólares, y se presentaron centenares de concursantes expertos en el *específico*. En aquellos días de agosto, el último *bluff* del hombre de la boca de oro tenía todas las trazas de convertirse en un estupendo negocio a la ^{va} americana.

* * *

En los sitios más céntricos de Nueva York funcionaban las oficinas de reclutamiento para la guerra «por la persuasión». En Union Square, un gran

crucero acorazado, de madera, regocijo de chiquillos, servía de espectáculo con las prácticas de marinería que se hacían a la vista del público. Camiones automóviles, con bandas militares, recorrían las calles y se detenían para pronunciar los oradores, vestidos de *kaki*, arengas patrióticas. En cines y teatros las ovaciones a la causa aliada y a los aprestos militares eran aún más estruendosos que en San Francisco.

A pesar de lo entusiástico y ruidoso de la propaganda bélica, nos pareció hartó platónica y epidérmica para lo que era menester dadas las promesas de la Administración y el tono de los editoriales de los grandes rotativos. La recluta se hacía entonces muy lentamente; ¡los campos de Francia estaban lejos!

Al gran público, a la masa popular de Nueva York, aparte de las delicias veraniegas de Coney Island, sólo le interesaban, en agosto último, dos cosas: el proceso sensacional de Blanca de Saulles y las prédicas del celeberrimo Billy Sunday.

Las grandes titulares y la información gráfica de los periódicos se consagraban especialmente a las declaraciones de la dama chilena que había matado a tiros al esposo, de quien estaba divorciada, por la crueldad con que éste se oponía a que visitase a un hijo de ambos en quien la madre adoraba. Todo Nueva York estaba apasionado en favor de la distinguida chilena, cuya hermosa figura reproducían centenares de revistas y diarios. El entusiasmo por Blanca de Saulles trascendía en las conversaciones

de los hoteles, de los clubs, los *cabarets* y las oficinas; un entusiasmo más fervido, sentimental y morboso aún que el que suele apoderarse en Europa, por las «mujeres que matan», del público de los sensacionales procesos.

En cuanto al héroe neoyorquino Billy Sunday, era un famoso jugador de *base ball*, que, de pronto, por «inspiración divina», según decía, abandonó el *ground* de sus triunfos atléticos para convertirse en improvisado pastor evangélico. En pocas semanas Billy se hizo el ídolo de Nueva York con sus pintorescas y originales pláticas al aire libre, que atraían a la multitud con un fervor rayano en la alucinación. El éxito de los sermones del profeta basebolista se comprenderá si decimos que a fines de julio acudieron a oírle más de 300.000 personas a unos solares alquilados al efecto en Brooklyn, y que el día que hablaba se ponían trenes especiales y la policía metropolitana destacaba 600 individuos para guardar el orden. El espíritu práctico yanqui trataba entonces de aprovechar la formidable fuerza de proselitismo del nuevo profeta.

Los sensacionales éxitos oratorios de Billy Sunday anunciaban ya un colosal negocio en perspectiva, semejante al del celeberrimo Dowie, el «profeta Elías», millonario de Chicago, fundador de la famosa «Iglesia de Sión» y uno de los *bluffistas* más ingeniosos y audaces que han explotado el misticismo alucinado y crédulo del pueblo norteamericano.

De este misticismo industrial, pintoresco y extravagante, no hubiéramos dado crédito si no lo hubié-

ramos presenciado operando en plena calle. Una noche nos llamó la atención, en la Sexta Avenida, esquina a la calle 16, un grupo numeroso de gente rodeando un carro automóvil de mudanzas. Nos acercamos, y vimos en el enorme camión cuatro señoras sentadas, cantando un himno extraño, que una de ellas acompañaba con una pandereta. Cantaban las damas, muy ensombreadas y elegantes, un rato, y después, por turno, dos caballeros vestidos de negro dirigían la palabra al público con grandes gritos y anatemas, proclamando las excelencias de la Pentecostal Nazarene Church, única confesión capaz de conseguir la salvación de las almas. Ensalzaban la Iglesia Pentecostal, que tiene, según decían, numerosas Misiones en América y Asia, como si fuese un específico, y luego las señoras volvían a los himnos y a la pandereta. Por último, repartían unos folletos, apuntaban los nombres de los prosélitos que se presentaban, cobraban las limosnas y donativos en una bandeja, y el camión partía a instalarse en otra esquina.

De esas propagandas místicocallejeras viven en Nueva York más de treinta mil personas.

* * *

La calle 14 y la Sexta Avenida, por donde pasan los trenes elevados con su ensordecedor estruendo, son dos típicas y populosas vías de Manhattan llenas de sastrerías, de talleres de confecciones, de bi-

suterías, peleterías, establecimientos de novedades, sombrererías y bazares de precio único, de a cinco o de a diez céntimos de dólar. Las amplias aceras están siempre congestionadas frente a los llamativos escaparates. En aquel distrito del comercio de batalla se habla español en la mayor parte de las tiendas y se encuentran artículos de inverisímil baratatura; pero el trato de mostrador adquiere allí caracteres de violencia que no hemos presenciado en ninguna otra parte del mundo.

El dependiente norteamericano de uno u otro sexo no se distingue por su amabilidad. Generalmente acosa al comprador tratando de conseguir su dinero rápidamente con poca delicadeza, o demuestra una fría indiferencia descortés y desapacible. El carácter del comerciante yanqui, tan abierto y simpático de ordinario, pierde toda su flexibilidad en el negocio al por menor; su falta de paciencia y disposición para este trabajo hace sospechar que siente un especial menosprecio por la venta al detalle, que no ofrece rápidas perspectivas a sus ambiciones, olvidándose de los millones de dólares levantados en toda América del Norte con la base del cajón diario del mostrador de los viejos tenderos.

En los grandes almacenes de Nueva York, numerosos dependientes europeos, de países latinos, demuestran sus especiales aptitudes para tratar con el público, y es proverbial que en el ramo de novedades, de bisutería y, en general, en todo mostrador de mucha venta al menudeo, el dependiente español es el mejor del mundo. En varios establecimientos de

la Broadway y de la Sexta Avenida vimos letreros solicitando empleados españoles con dominio del inglés, y en las grandes casas de confecciones para señora hay señoritas españolas que ganan de 20 a 30 dólares semanales. El trabajo se desarrolla, desde luego, con la presión acostumbrada en un país en que al factor tiempo y al factor personal se les exige el mayor rendimiento.

A la puerta del gran almacén Wanamaker, en la Broadway, vimos una tarde una joven elegantísima, de ideal hermosura. Alta, rubia, esbelta, la línea armoniosa de su cuerpo estatuario, sin corsé ni deformadores artificios, se acusaba toda en el gracioso traje de seda *crepe*, color grosella, lleno de volantes. Sobre sus cabellos de oro, un lindo casco o *toque*, con dos alitas blancas laterales, daba a su gentil cabeza un encantador aspecto de intrepidez femenina, como una moderna Diana seductora. Fina, nerviosa, enérgica, era aquella mujer la más bella imagen de la Eva de estos tiempos. ¡Pero, qué gesto atormentado el de aquel rostro bellísimo! Una densa sombra cubría sus ojos inmensos, azules, y las finas cejas se apretaban en duro ceño. Alzó la vista de un cuadernito que consultaba nerviosamente, y con una mueca antipática, de despecho, emprendió la marcha rápida y rítmica sobre sus altos tacones, que apenas hollaban la acera.

Un joven español que nos acompañaba comentó:

—Debe de ser una *mannequin*, una exhibidora de las grandes creaciones de la moda. Es, además, una belleza.

—Pero ¿ha visto usted qué ojos? ¡Miraba como un hombre!

—Sí; son los ojos de las *girls* de Nueva York, que se ganan la vida. Quizá ha sido despedida, porque iba disgustada, rabiosilla...

—De esas bellas aves, libres e inquietas—continuó diciendo nuestro amigo—, vuelan por millares en Nueva York. En plena posesión de su valer y de sus privilegios de mujer, viven a su antojo, con hábitos y despreocupación masculinos, cambiando de trabajo, de *apartment*, de restaurante y de *flirt*, como de *toilette*. Su psicología del amor es bien elemental. Cuando se cansan del taller, del escenario o de la oficina, buscan un marido, cosa fácil para toda mujer hermosa en un país próspero, en que se vive tan de prisa, y se casan con tantas reservas a su favor y tales limitaciones para el esposo, que apenas si a éste le queda de tal mas que el nombre. La mujer conserva su independencia, exigiendo del marido tiempo y dólares para dedicarlos a su club, sus amistades y sus gastos. El divorcio suele rescindir muchas veces estos contratos, en que ninguno de los contratantes arriesga gran cosa cuando no hay amor. No hay que confundir, sin embargo, este producto ligero, brillante e inquieto de las grandes urbes con la típica mujer norteamericana, inteligente, laboriosa, intuitivamente elegante, limpísima, alma y encanto del hogar, compañera ideal del hombre como ninguna otra mujer del mundo. A la mujer de este país suele juzgársela en Europa pintoresca e injustamente, confundiéndola con esas fastuosas aves callejeras,

bellezas profesionales de los *follies*, o maniqués de la moda, que trabajan durante el día y lucen en el *dancing* de los *cabarets* por la noche.

—A la mujer yanqui—advertimos nosotros—la ha comparado William James a una botella de Leyden, por su excitabilidad acumuladora de energías prontas a dispararse. Eso nos parece más un elogio que un reproche. La mujer norteamericana, sensitiva, vibrátil, lectora apasionada, que piensa y siente intensamente y que se interesa por todos los temas que la vida suscita, siendo como un estimulante de la inteligencia y la sensibilidad del hombre, ¿no es, realmente, la moderna mujer ideal?

En el Winter Garden, el famoso teatro, templo de la belleza mundana de bastidores, vimos una noche las *garden girls*, centenares de hermosas mujeres aderezadas con un lujo de presentación estupendo. Se ponía en escena la disparatada revista lircobailable *The passing show of 1917*, de 21 cuadros, con más de mil personajes. Pertenecía la obra a ese género neoyorquino de gran espectáculo, con música machacona e imbécil y letra sin arte ni gracia alguna; pero el éxito era inmenso por el gran número de cuadros y por las danzas en mallas de las «chicas» del coro. La enorme sala estallaba en aplausos en los desfiles de las lindísimas *girls*, por el pasillo central, entre las filas de butacas, y cuando Ivette Rugel se presentaba con los colores nacionales, el teatro parecía derrumbarse. El célebre imitador Charles Chic tomaba parte en la revista y daba, en realidad, la única nota de arte de verdadero mérito.

A pesar del sofocante calor de agosto, en Nueva York, Churchill's Cabaret era todas las noches la atracción de gran moda. Entre las *variétés* figuraban dos bailarinas españolas de modesta categoría, pero que allí se hacían aplaudir mucho. Una equívoca concurrencia cosmopolita y elegante ocupaba las mesas. En una de éstas, varios jóvenes y una mujer morena, guapísima, hablaban en valenciano. A media noche la animación era indescriptible en los dos pisos y en la terraza. Se bailaba sin descanso. Las damas fumaban cigarrillos «Murat», y de cuando en cuando se levantaban para dar varias vueltas de *one step*. Algunos caballeros de pelo completamente blanco bailaban también muy gentilmente, con el infatigable entusiasmo por el *dancing*, proverbial en aquel país, en que no existe la vejez. La orquesta desafinaba sin ningún respeto, y el «gracioso» alquilón, que anima al público, extremaba su idiotez haciendo las delicias de los concurrentes. El servicio, mediano y carísimo. Churchill's, como todos los *cabarets* de moda, sabía explotar muy bien la tontería de los trasnochadores del mundo elegante.

En el *roof-garden* del Astor Hotel, a altas horas de la noche, un público más distinguido que el de los *cabarets* disfrutaba del ambiente delicioso y fresco de aquellas alturas. Nueva York, desde la hermosa terraza, parecía una inmensa constelación caída a nuestros pies. Millones de luces de todo Manhattan marcaban en brillantes rosarios interminables la línea de las calles y avenidas; era como un mundo fantástico e incandescente, sobre el cual la terraza, poblada

de plantas e iluminada a la veneciana, en el silencio de la noche serena semejaba un jardín encantado, colgado del cielo.

* * *

En el mes de marzo de 1917, el profesor norteamericano Mr. Elmendorff desarrolló en el National Theatre, de Wáshington, una serie de conferencias de marcada tendencia hispanófoba. Del cúmulo de inexactitudes e injusticias que el profesor se permitió a costa de España podían entresacarse algunas duras verdades relativas al atraso y abandono de ciertos servicios públicos de nuestro país y a la poco refinada cultura de los distritos rurales del interior de la Península. Estas verdades, de sobra reconocidas por los españoles a quienes no ciegue la pasión, podrían buenamente cambiarse, sin gran quebranto, con otras nacidas de la observación de muchos viajeros europeos en algunas regiones del Centro y Sur de los Estados Unidos, donde la cultura social tiene también ante sí bastante camino que recorrer. En general, las conferencias de Mr. Elmendorff no alcanzaron el éxito ni la resonancia que se proponían, y se atrajeron la acerba crítica de los norteamericanos conocedores de nuestra patria.

En los Estados Unidos había antes de 1898 una absoluta ignorancia de las cosas de España, ignorancia, por otra parte, lastimosa y completamente recíproca. Fué necesario el deplorable episodio bélico de

aquel año para que el espíritu yanqui, curioso e inquieto, se interesase, a su modo, por un tema al que no había dado nunca ninguna importancia. Desde entonces, en veinte años, han visitado la tierra española más norteamericanos que en todo el siglo precedente; se ha estudiado y se estudia el idioma de España con preferencia al francés y al alemán; se publican con frecuencia obras consagradas a la divulgación de los legítimos valores que el genio hispano ha aportado al progreso humano, y los más eminentes políticos de la gran República han hecho ostensible y definitiva justicia a la nación española.

En el fondo de esa reacción hispanófila que se observa en los Estados Unidos en los últimos años se dice que late un fin utilitario. No lo dudamos; pero esto acrecienta su valor, porque entendemos que la utilidad puede ser recíproca y de trascendencia económica incalculable para nuestro país. A los hombres de gobierno de España corresponde seguir con atención despierta y saber aprovechar, en bien de todos, esas buenas disposiciones. El que no sea un interés puramente platónico y literario da precisamente a la campaña hispanófila de los Estados Unidos una grave y trascendente importancia.

Sería injusto, sin embargo, ver en esa campaña un fin exclusivamente mercantilista. Los Estados Unidos son un país plétórico de iniciativas, donde hallan también paladines entusiastas y poderosos todos los temas culturales. La admiración del mundo joven, estudioso y pujante, por la depurada civilización de la vieja Europa se manifiesta en nume-

rosas Sociedades, fabulosamente prósperas, donde la América del Norte rinde un culto desinteresado y sincero a los países del otro lado del Atlántico. El de España tiene también su templo suntuoso, en Nueva York, en The Hispanic Society of America, en la calle 157, West of Broadway, fundada en 1904 por el ilustre hispanista y multimillonario Mr. Archer Milton Huntington, el mejor amigo que los españoles tienen en los Estados Unidos. A esta gran institución pertenece lo más culto de la alta sociedad neoyorquina, y sus trabajos de divulgación histórica y artística del genio hispano merecen eterna gratitud de todos los españoles.

Visitamos la Hispanic Society en su hermoso edificio de terracota, acero y bronce, en compañía de un ilustrado joven español-filipino, entusiasta de las cosas de España. El ambiente de arte y de cultura que se respiraba en aquel pequeño e íntimo museo españolísimo nos proporcionó uno de los más gratos e inolvidables momentos de alto placer del espíritu de que hemos disfrutado en la vida. Veíamos a la España grande y eterna honrada de un modo cordial, señoril y espléndido por la joven y poderosa República norteamericana y nos sentíamos, en el corazón de Manhattan, rodeados de lo más estimable que pueda haber para todo buen español, como es la manifestación del genio de su raza.

El ilustre presidente de la Sociedad, arqueólogo y erudito, escritor y poeta, ha sabido seleccionar con raro y certero sentido las valiosas adquisiciones artísticas y literarias, verdaderos exponentes de la Es-

pañá inspirada, expansiva e intensa de otros tiempos y de la modesta y laboriosa de hoy. Todo cuanto se exhibe en la Hispanic Society, a diferencia de lo que suele ocurrir en otras instituciones de esta índole, es interesante, legítimo y valioso. Posee aquélla una rica Biblioteca hispana, clásica y contemporánea, con 65.000 volúmenes; una interesantísima sala de numismática y de alfarería hispanomorisca, y una sección de orfebrería de inestimable valor. En la planta baja, el Museo de Arte Español contiene algunos originales de Murillo, Velázquez y Goya, y bastantes de Madrazo, Fortuny, Gándara, Sala, Beruete, Zuloaga, del ilustre maestro Sorolla, que ha contribuído con patriótico interés al enriquecimiento de la institución con diferentes donaciones, y de otros muchos artistas modernos. Vimos también, cuidada con especial amor, una interesantísima colección de autógrafos, de cantorales, libros de coro, tapices, retablos antiquísimos, y varias lápidas, esculturas yacentes, sepulcros de antiguos próceres de la Reconquista, procedentes de las viejas capillas hispanas, reproducciones de arte arquitectónico, románico y gótico, la mayor parte adquirida personalmente por Mr. Huntington en sus viajes por España.

Al salir del hermoso edificio de la Hispanic Society y encontrarnos de nuevo en la calle 157, en el aristocrático distrito de Riverside, admiramos una vez más el genio amplio, hospitalario y culto de Norteamérica, que sabe honrar así a los pueblos de la vieja Europa y poblar las plazas y paseos de sus prodigiosas ciudades con centenares de estatuas en glo-

rioso homenaje a los grandes héroes del saber, la inspiración y las libertades patrias de todos los países del mundo. Un monumento a Cervantes, en San Francisco, nos recibió al entrar en América por Puerta de Oro, y otro precioso busto del príncipe de nuestras letras, en el Paseo Central de Nueva York, pudimos contemplar con devoción antes de embarcar para España.

En el grandioso Metropolitan Museum, en la Quinta Avenida, rico en cantidad de obras de arte más que en su calidad, vimos representada también la pintura española, aunque en menos proporción que las escuelas flamenca, italiana y francesa. Recordamos un *Evangelista*, de Murillo; dos magníficos Velázquez; *La Natividad*, del Greco; tres Goyas; seis acuarelas de Fortuny; la *Lucrecia*, de Ribera, «el Españolito»; un admirable retrato de mujer, de Zuloaga, el *migthy spaniard*, como llaman los norteamericanos a este gran artista, honra de España, tan querido en Nueva York, y varios cuadros de Madrazo, Sorolla, Villegas, Domingo, Escosura y Rico, algunos de ellos donación de la Hispanic Society. En junto, unos treinta cuadros españoles.

Entre las obras maestras de las salas de pintura de este gran Museo recordamos *La Virgen del Trono*, de Rafael; *Los cazadores*, de Rubens; *Felipe IV*, de Velázquez; *Marte y Venus unidos por el Amor*, de Pablo Veronés, y *El duque de Lenox*, de Van-Dyck.

Las salas de reproducciones de historia oriental, de Egipto y Asiria, son quizá lo más notable del Museo Metropolitano. La sección de escultura nos

pareció pobre y poco seleccionada. La gran armería, en la planta baja, es riquísima y muy interesante; en ella vimos una preciosa espada del siglo xv, que perteneció al marqués de Dos Aguas, y una colección de soberbias armaduras españolas, que se tiene en gran estima.

* * *

Por el gigantesco puente de Brooklyn corría el «auto» que nos llevaba a Coney Island, un domingo por la tarde, entre el estruendo del tránsito enorme que hacía retemblar la inmensa fábrica oscura de hierro. Los trenes, los tranvías, los automóviles, pasaban constantemente, llenando los dos kilómetros de aquella colosal pasarela tendida sobre el East River como en un éxodo indescriptible. En las orillas del río, los dos estribos gigantes de piedra, de cien metros de altura y ciento veinte mil toneladas de peso, se alzaban macizos y abrumadores, como dos aplastantes martinets. Aquella maravilla de la ciencia moderna era hermosa en fuerza de ser grande. Quitándole las proporciones, lo hubiera perdido todo.

Desde lo alto del puente, los barcos se veían apiñados en los *piers*, en el fondo, a lo largo de las orillas rebosantes de tráfico. Más al Norte, los otros colosos de hierro, los puentes de Manhattan, el más cómodo y moderno, el de Queensborough y el de Williamsbourg, sostenían también sobre sus lomos el ininterrumpido rosario de vehículos. Por aquellos

cuatro puentes pasa diariamente más de medio millón de personas, y sólo por el de Brooklyn cruzan cuatro mil coches eléctricos al día. El asalto de éstos en los andenes, cerca del City Hall Park, a codazos y empujones, es un espectáculo que no puede olvidar quien lo haya presenciado, a la caída de la tarde, en los días laborables.

La conquista de un asiento en el *car* es el complemento de la conquista de pan cotidiano. Se logra como se puede, atropellando al prójimo si es necesario. La mujer, el niño, el anciano, no deben esperar en aquel momento la más pequeña deferencia. Los trenes parten con la masa humana enracimada en las plataformas; pero prensada, pisoteada, en posturas inverisímiles, no se queja ni protesta. Es el consabido cuerpo a cuerpo de todos los días. Una señora ha perdido su bolso; otra queda angustiada en el andén sin conseguir puesto y con la blusa de seda rasgada. Un señor, rojo de ira, insulta a un joven que le ha desplazado del estribo en el momento de partir el coche. Los pasajeros les contemplan indiferentes, con una fría mirada inexpresiva, sin un comentario, desdoblando tranquilamente, el que puede, su periódico para leerlo en el trayecto.

Al llegar a Coney Island, después de una rápida excursión por Brooklyn, creímos desembarcar en una tierra mitológica y afortunada, en que no se conociera el trabajo, el vestido ni la habitación. Millares y millares de personas, nadando entre las olas del Atlántico, tendidas en las playas o paseando por la costa, en traje de baño, parecían llevar allí muchos

días y haber pasado así toda la vida, en placentera holganza y oreo del físico. Familias enteras, bandadas de chiquillos, grupos de jóvenes de uno y otro sexo, acampados en la arena, jugando, merendando, leyendo o revolcándose, en una abigarrada muchedumbre de tipos y de trajes rojos, azules, negros y rayados, hacía pensar en lo que debió ser la culpable humanidad coetánea de Noé, al empezar el Diluvio universal. Más de 100.000 personas desnudas poblaban una playa de dos o tres kilómetros de longitud, y el sinnúmero de pabellones y casetas que la rodeaban. En aquel campamento podían estudiarse cumplidamente las características etnológicas de la población de Nueva York; pero la variedad de tipos era tal, que sería difícil hallar un *standard* representativo.

Tierra adentro, los inmensos campos de atracciones, con sus juegos, montañas rusas, tío-vivos, columpios, *chutes and zoo*, laberintos, toboganes, salones de tiro, *dancings halls*, exhibiciones de feria y demás sacacuartos de ingeniosa inventiva norteamericana, hacían las delicias de medio millón de neoyorquinos. El ruido, la animación, el oleaje de la multitud, eran indescritibles. Se calcula que en los *grounds* de Coney Island se recaudan en verano, entre los baños, restaurantes y entretenimientos, más de dos millones de dólares cada domingo.

Entramos en uno de los campos de esparcimiento con nuestros compañeros de viaje y una distinguidísima familia angloespañola, residente en Manila, con dos hijas encantadoras. Una de ellas, casi ado-

lescente, de singular hechizo, linda, intrépida y traviesa, quiso montar los potros bravos de una pequeña pista. A hurto de su madre, lanzóse al galope como una *cowgirl* de las praderas, causando su destreza y valentía la admiración del público, que prorrumpió en vítores y aplausos. Roja por la carrera vertiginosa y la rebosante vida juvenil, la lindísima españolainglesa decía después, sacudiéndose tranquilamente el polvo de la falda: «¡Pero qué bobos! ¡Por qué aplauden?»

* * *

Sobre la cubierta del *Antonio López*, el 17 de agosto veíamos alejarse la gigante legión de los rasca-cielos, dorada por el sol poniente. La torre de la Catedral del Comercio parecía crecer, rebelde, hasta las nubes cuanto más nos separábamos de Manhattan. Al pasar frente a la estatua de la Libertad, enorme y encendida, las bellas niñas angloespañolas, que también regresaban a Europa, la apriaron en sus *kodaks*.

—¡Habrás salido bien?—decía la mayor en castellano, reflexiva y seria.

—¡No te preocupes!—contestaba la pequeña triunfadora de Coney Island—. Si sale mal, haremos que te lleven la estatua de la Libertad a Barcelona o a París para que la vuelvas a retratar.

Nueva York, la inmensa, se escapaba a nuestra vista mientras se poblaba de luces. Puesto el Sol,

aparecía como una formidable hoguera que ocupase medio horizonte. El resplandor de la gran ciudad venecía a la purpúrea claridad del crepúsculo, y por momentos incendiaba el cielo. Los faros clavaban en él sus vivos destellos.

Apoyados en la borda, aspiramos con delicia la brisa del Atlántico y contemplamos largo rato con emoción la línea oscura de la tierra americana, que se borraba en la oscuridad. América se esfumaba, se desvanecía entre las sombras; pero el resplandor de la urbe grandiosa crecía hasta las estrellas. Nueva York triunfaba de las tinieblas en aquella serena noche estival. Su viva claridad nos acompañó muchas millas, indicándonos dónde quedaba el Nuevo Mundo. ¡Adiós, tierra luminosa, tierra en que todo es grande, tierra fuerte y joven, de incógnitos destinos!... *Farewell!*

VIII

CRUZANDO EL ATLANTICO

España a flote.—Brisas del Atlántico.—Convoyes de guerra.—¡Un periscopio!—Filiis y fobias.—Fiesta a bordo.—La raza parda.—Escrutando el horizonte.—Tierra española.—«La tacita de plata.»—Los ojos del corazón y los ojos de la cara.—Gibraltar, pedernal que echa chispas.—Los «flecos de la escuadra».—La estatua de la Libertad y el monumento a Colón.

Cuando un español abomina, generalmente sobradísimo de razón, de las deficiencias de los trenes, los transatlánticos y los hoteles de su país, tened por seguro que no posee completamente el hábito de viajar. El hombre hecho a andar por el mundo, aun reconociendo esas deficiencias, no puede reprimir un suspiro de satisfacción cuando, después de largo tiempo de rodar por el extranjero, se embarca en un buque de su patria. Algo hallará en él que le faltaba cuando tan a gusto se encuentra, dispuesto a no parar mientes en las quejas que oiga a su alrededor. Esta saludable conformidad es absolutamente indispensable cuando se viaja frecuentemente y por necesidad, y quien no esté dispuesto a ella preferible es

que se quede en tierra, porque no le han de faltar molestias. Conocimos a un jefe de una casa inglesa que, cansado de viajar en los grandes *liners*, tenía por costumbre ir y venir, del Extremo Oriente a Londres, en los cargueros de la Blue Funnel, donde se encontraba tan satisfecho como en el mejor paquete transatlántico. Todo es cuestión de hábito y de afición al mar.

En el veterano *Antonio López*, de nuestra Transatlántica, nos hallábamos, por fin, en una flotante prolongación de la patria, y sentíamos esa confianza, esa franca acogida sin ceremonia que sólo se encuentra entre compatriotas. El pasaje de cámara no era muy numeroso. La mayor parte se componía de hombres de comercio que regresaban de los Estados Unidos, Cuba y Méjico. A proa se hacinaban algunos centenares de emigrantes de varia suerte, bastantes fracasados y otros fugitivos del caos mejicano. Pasajeros procedentes de Veraacruz contaban horrores de las crueldades y depredaciones sufridas por los españoles en el interior de Méjico, relatos que helaban la sangre y excitaban la ira. En los comentarios, los Gobiernos de España quedaban pintorescamente triturados, y la famosa figura de Villa, el guerrillero, sufría todos los días una nueva transformación.

Después del asfixiante calor de tierra, la brisa del Atlántico se aspiraba con delicia, y el tiempo bonancible y fresco prometía una hermosa travesía. La satisfacción del regreso a España se retrataba en todos los rostros. A los dos días de navegación se

descubrió en el horizonte un gran convoy que navegaba, lentamente, también hacia el Este. Se vieron distintamente, durante algunas horas, catorce vaporcitos de carga convoyados por dos pequeños cruceros y un *destroyer*. El espectáculo interesó a todo el pasaje y despertó las dormidas *filiás* y *fobias* de la guerra. La polémica inagotable que ensombrecía al mundo desde hacía cuatro años renovóse una vez más en medio del mar, entre neutrales, con los más pintorescos aspectos del fecundo tema. Las discusiones se alargaban con la pasión, que hacía los términos cada vez más inconciliables. Los humoristas, joviales componedores, terciaban hábilmente, echando el asunto a chacota, cuando la polémica se agriaba. Un joven comerciante, castellano viejo, ocurrente y zumbón, que regresaba de Sudamérica, solía decir:

—Eso lo arreglará Bolivia. En cuanto intervenga Bolivia se acaba la guerra. En Sucre se decía: «¿Quién venció al mundo? Napoleón. ¿Quién venció a Napoleón? España. ¿Quién venció a España? Bolivia. ¡Viva Bolivia, caramba!» Por eso digo que la guerra se acabará en cuanto intervenga Bolivia.

Un pasajero montañés aseguró una mañana que había visto un periscopio. Todos los prismáticos de a bordo se movilizaron, y la sugestión fué tal, que el imaginario submarino fué visto por numerosos pasajeros. Un caballero italiano aseguraba que veía una banderita alemana que se movía sobre la superficie de las olas; varias señoras divisaron inmediata-

mente la bandera, dando detalles hasta de los colores, y del sitio donde señalaban alzó el vuelo una gaviota. El montañés, socarrón y persuasivo, sin desconcertarse, comentó muy serio:

—Será que nos mandan una paloma mensajera.

Desde aquel día los fantásticos periscopios marcaban nuestra ruta como palos de telégrafo; pero siempre se frustraban las grandes ilusiones de las niñas angloespañolas, sus deseos de ver surgir una de esas misteriosas y novelescas naves submarinas.

—¡Qué antipáticos!—exclamaban—. ¡No salir a saludar a un barco neutral, siquiera por cortesía!

Entre los comisionistas y viajeros de comercio españoles que regresaban de los Estados Unidos se veía aparecer ya el tipo del nuevo comerciante joven, instruido, elegante, documentado y despierto; el hombre moderno, preparado para la lucha mercantil, que va substituyendo al antiguo dependiente satirizado con el idiota calificativo de *hortera*, nacido de un necio, injusto y equivocado concepto literario de la humilde y heroica vida del hombre de mostrador. Casi todos aquellos jóvenes, que venían de hacer compras, de correr productos españoles, de estudiar establecimientos industriales y explorar mercados en el país más comerciante del mundo, dominaban varios idiomas, hablaban de las novísimas asignaturas que, como la «Psicología de las ventas», se estudian en las grandes Escuelas de Comercio de Norteamérica; eran, en fin, hombres de acción con base técnica, que se bastaban a sí mismos y que, como el Rowan del célebre episodio de Elbert Hubbard, se-

rían capaces de «llevar el mensaje a García». Hallábamos una gran satisfacción en verlos en condiciones de competir con los exploradores comerciales de otros países y pensábamos en que, en estos activos viajantes, «intelectuales» del comercio—permitan los monopolizadores del calificativo que lo apliquemos también a los inteligentes cultivadores de la moderna ciencia mercantil—, podría encontrar España los verdaderos paladines de su futuro y positivo engrandecimiento. Todos aquellos jóvenes hablaban con entusiasmo de los inmensos horizontes que la industria y el comercio españoles hallarían propicios en los Estados Unidos, después de la guerra, si una despierta, sabia y utilitaria política, a la moderna, supiera conquistarlos.

La inmejorable situación geográfica de nuestras extensas costas con respecto a la gran República norteamericana favorece, efectivamente, toda clase de iniciativas en el intercambio comercial entre España y los Estados Unidos. Hoy éstos tienen ya en nuestro país un buen cliente que les compra productos por valor de 160 millones de pesetas al año. Estas considerables importaciones, que van en aumento constantemente, no están en relación con nuestras exiguas exportaciones. España envía a los Estados Unidos escasamente la mitad del valor de lo que recibe; nuestras exportaciones no pasan de 70 millones de pesetas.

El desequilibrio de la balanza mercantil de España con los países de que hablamos en estas rápidas impresiones de viajero se desprende de las siguientes

cifras, relativas a nuestro comercio con aquéllos en época normal, antes de la guerra, en 1912:

	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
	Pesetas.	Pesetas.
Con las islas Filipinas. . .	18.993.033	8.430.241
Con China	4.323.743	9.115 (!)
Con Japón	635.034	108.491
Con los Estados Unidos. .	155.232.291	69.328.163

La guerra mundial ha motivado un aumento considerable y circunstancial en las exportaciones de ciertos productos manufacturados de España a otros países de Europa; pero ha reducido notablemente, por la dificultad y escasez de transportes, nuestro ya menguado comercio con el Extremo Oriente.

* * *

La monótona travesía del Atlántico transcurrió sin novedad en la calma neblinosa del océano desierto. Al aproximarnos a las costas portuguesas, el cielo se volvía por momentos más puro y más limpio; la luz, más cruda y fuerte; el ambiente, más sereno. Hasta ya cerca del Cabo San Vicente no encontramos en nuestra ruta más barcos que un paquete de la Compañía Pinillos, que se dirigía a América, y uno de esos hermosos veleros modernos, de acero, de altísima arboladura, seguramente americano, que navegaba solo, audazmente, hacia Gibraltar. Su airoso velamen componía con el dorado celaje,

a la puesta del Sol, la más bella marina que pueda soñar un pintor impresionista. Quizá aquella misma noche un siniestro encuentro con un terrible e implacable tiburón mecánico, moderno pez de guerra, borraría para siempre de la superficie del mar aquella artística silueta aérea y graciosa del velero transatlántico.

Las horas se hacían interminables para los pasajeros que, como nosotros, llevaban ya dos meses de viaje, y el ansia de ver tierra española tenía a todos asomados constantemente a la borda, escrutando el horizonte. Por las noches, los potentes focos eléctricos colocados sobre las grandes franjas de los colores nacionales pintados en los costados del barco, para evitar esos trágicos errores de la guerra naval, daban al buque un aspecto fantástico. El barco, todo iluminado, avanzaba sobre aquellas aguas, que adquirirían una transparencia verdosa a la luz de los focos, y en el silencio de la media noche tranquila de agosto, la fantasía errabunda forjaba novelescas visiones de un imaginario capitán Nemo que emergiera de aquellas profundidades de transparente esmeralda, en su barco submarino maravilloso.

El pasaje del *Antonio López* procuraba distraer su impaciencia. Se organizó una tómbola a beneficio de la Sociedad de Salvamento de Náufragos y una velada musical, con baile y jarana a la española. La fiesta, brillante y animadísima, iluminó las horas grises de la travesía. Las niñas hispano-inglesas, artistas de alma, fueron las heroínas de la noche. La más pequeña, inquieta y novelera, que,

como dicen los yanquis, «tenía murciélagos en la torre», exclamaba suspirando, con grande escándalo de su hermana:

—¡Oh, si yo fuese una bailarina célebre! ¡Ustedes no saben que en Vancouver me tomaron en la Aduana por una artista y me llamaban *the spanish dancer*? ¡Sí, señor; la bailarina española!

Y la encantadora chiquilla reía, feliz, con su risa argentina.

La simpática fiesta conmovió todo el barco; pero un transatlántico es un mundo en miniatura que encierra de todo. El tipo del pasajero incommovible y estoico suele también abundar especialmente entre españoles, pese a nuestra pretendida sensibilidad meridional. En un banco de la cubierta tenían por costumbre sentarse cinco hombres jóvenes, que regresaban de Panamá con algunos ahorros. Quien observara diariamente aquel grupo sombrío y vigoroso, digno del pincel de Zuloaga, hallaría constantemente el mismo gesto, la misma actitud: oiría las mismas palabras. Las horas se deslizaban sin matices y sin eficacia para aquellos hombres petrificados, a través de las impresiones de dentro y fuera del buque. Nada tenía virtud suficiente para sacarles de aquel sopor de encantamiento. Muy de tarde en tarde, alguno de ellos se volvía para lanzar una frase ardiente, violenta y breve, rechazando la afirmación de un compañero acerca del mar, el tiempo o la comida de a bordo. Entonces se traslucía la brasa encendida bajo aquella fría apariéncia.

Aquellos cinco emigrantes, que regresaban ven-

cedores, no hablan sino discutiendo; pero en el discutir eran breves, sobrios, definitivos. Sus ropas pardas, su gesto hierático, sus ideas talladas a hachazos, imponían. En aquellos celtíberos de la España central, silenciosos e inmóviles, se adivinaba una cantidad enorme de energía dormida, inaplicable, anacrónica. Nos los imaginábamos como españoles de otros tiempos, bajos, cetrinos, fuertes, sufridos, sentados al remo años y lustros en las galeras turcas, sin una queja, rodando esclavos de los portugueses por las Molucas, o perdidos con Cortés en tierras de Méjico, haciendo las más grandes cosas con el eterno gesto estoico, indiferente, inexpresivo. Contemplábamos sin cansarnos aquellos cinco ejemplares interesantísimos del pueblo español y se nos antojaba ver representada en ellos toda una raza estacionada, detenida, encantada, después de los más duros y heroicos esfuerzos, en espera de que se abriese un cauce moderno a su voluntad.

Una mañana, al levantarnos, vimos las costas de Portugal a pocas millas. Doblábamos el cabo San Vicente con la más bella mar y el Sol encendido y rojo, que prometía una jornada calurosa. La tierra pelada y ondulante de Sagres, como toda la tierra hermana del Sur de la Península, tierras amadas de Iberia, atraía nuestros ojos, sin saciarlos. Muy pegados a la costa, varios vapores navegaban lentamente al resguardo de los submarinos. Todo el día contempló el pasaje las costas de Algarbe y, por fin, las de España, y a la mañana siguiente, el 29 de agosto, entrábamos en Cádiz.

Por muy habituado que esté el viajero a salir del país natal, no puede reprimir un sentimiento de alegría inmensa, que rebosa en el pecho e ilumina la mente, al volver a la patria. Cádiz, ciudad linda y clara, se aparecía a los ojos de nuestro corazón, desde el mar, como un delicioso ensueño. ¡Estábamos en España! Luego, ya en tierra, los ojos de la cara vieron lo que no podían ver los ojos de nuestro corazón; vieron los horribles cafetines del puerto atestados de hombres jóvenes, de gesto indolente, sentados, poblando las aceras, a las diez de la mañana, en día laborable; vieron las calles descuidadísimas, la histórica ciudad muerta, la miseria pegajosa, agresiva... ¡Nuestra «tacita de plata»!

Las casitas bajas, el sol ardiente, la tierra clara, arenosa, el silencio enervante, las vías sin tráfico, el transeunte remiso, inactivo, nos traían a la memoria algunas ciudades del Africa mediterránea, nos recordaron también Beirut, en la Siria... ¡Dios mío, estábamos en España, y nosotros amábamos todo aquello! Sí; lo amábamos porque era nuestro, porque era español; pero la polémica entre los ojos del corazón y los de la cara, recorriendo los barrios gaditanos, era cada vez más irreconciliable... No seríamos sinceros si no lo confesáramos.

Partimos al día siguiente para Barcelona. Las tierras del Estrecho, tierras geográficamente, históricamente españolas, cerraban el paso a las naves, paso precioso, verdadera puerta de oro, cuya llave, fácilmente defendible por un pueblo enérgico y en plena posesión de sus destinos, podría hacer de Es-

paña la primera potencia marítima del Mediterráneo. Las costas desnudas y yermas de Africa aparecían desiertas. Por el angosto canal, frente a Tarifa, pululaban los «flecos de la escuadra» británica, como llamó Kipling a los *destroyers* y torpederos. Sólo vimos un cazatorpedero y un pequeño cañonero, españoles, fondeados cerca de la costa.

Gibraltar, ingente y sombrío, nos salió al encuentro a la caída de la tarde, cuando empezaban a encenderse los faros. Un foco poderoso exploraba el estrecho desde lo alto, cayendo en el mar como una espada luminosa. El famoso peñón semejava un inmenso pedernal, del que sacaban chispas las estériles discusiones de los españoles. Gibraltar, piedra hispana, con el tiempo inútil y baldía, volverá a ser de España por el imperio, a la larga incontrastable, de la justicia histórica. Saber esperar despiertos ha de ser, a este respecto, nuestra más eficaz virtud.

Un diminuto torpedero inglés, especie de zapato de hoja de lata, detuvo al *Antonio López* frente a Gibraltar. Un oficial, muy joven, imberbe, se llegó a bordo en un bote, subiendo ágilmente la escala. Después de examinar la documentación del barco, volvió a bajar sonriente, saludando amable al pasaje que se agrupaba a la borda. El torpedero, sucio y despintado por el servicio constante, dando terribles bandazos, desapareció dirigiéndose hacia un gran convoy de barcos de carga que, protegidos por varios buques de guerra, se disponía a salir hacia el Atlántico. Las luces de los focos eléctricos los envolvía, cayendo como haces de fuego desde el cielo

sobre los costados de los vapores abarrotados. Al dejar por la popa Gibraltar, en la obscuridad del crepúsculo, el peñón semejaba un gigantesco monstruo marino emergiendo de las olas, con ojos fosforescentes y escrutadores.

El placentero Mediterráneo, divino *mare nostrum*, devolvió al pasaje la alegría, algo apagada ante el aparato bélico de Gibraltar. Surcábamos el mar sereno y luminoso, bajo un cielo transparente y purísimo, y las blancas velas latinas salpicaban con frecuencia, como bandos de garzas, el maravilloso azul del horizonte. Los rientes pueblos costeros pasaban a lo lejos en el fondo de las ensenadas, mostrando sus blancos caseríos, y las viejas torres destruidas, en los cabos del Mediodía, recordaban las antiguas atalayas contra las incursiones piráticas del Africa vecina. Una brisa deliciosa rizaba al atardecer las aguas tranquilas, como en un lago azul y profundo.

Al mediodía del 1 de septiembre, la hermosa ciudad orgullo de España, reina del Mediterráneo, estaba ante nuestros ojos. El dorado mundo que sirve de pedestal a Colón brillaba al sol en lo alto del hermoso monumento. Por un instante, Barcelona nos recordó, desde el mar, a San Francisco de California, y pensamos una vez más, contemplando la espléndida metrópoli catalana, en que realmente no puede haber ciudad bella que no se bañe en el mar.

La estatua de la Libertad, el símbolo luminoso de lo futuro, había sido nuestra última impresión de América, y, al llegar a la patria, el monumento a

Colón, el más glorioso símbolo del pasado español, nos recibía en Barcelona. Igualmente grandes y bellos, representaban en nuestra mente las cumbres del ideario del hombre moderno que, guardando encendido en el corazón el culto a las glorias de lo pre-térico, siente a todas horas el estímulo misterioso de las que encierra el porvenir.

La primera parte de nuestro viaje había terminado y, después de un descanso en España, debíamos regresar a Manila por el Oriente si las terribles convulsiones de la guerra mundial, en el límite entonces de su enardecimiento, nos permitían completar la vuelta al planeta.

IX

LA RUTA DE OTROS TIEMPOS

Hacia el Cabo de Buena Esperanza.—El Museo Iconográfico de las Cortes de Cádiz.—Un día en Las Palmas.—¡Alemania pide la paz!—El paso del Ecuador.—La isla de Santa Elena.—Noches australes.—Sobre la tumba del «Eizaguirre».—Doblando el Cabo.—La «Cruz del Sur».—En Durban (Natal), después de veintisiete días de travesía.—¡Viva Francia!—Las fiestas del armisticio.—La danza zulú.—Barcos españoles.—«No me hable usted del carbón.»—La Union of South Africa.—Hertzog y los boers.—El Town Hall.—Cuarenta días detenidos.—¡Al fin, libres!

La gigantesca lucha cuyo terrible jadear fatigaba al mundo desde hacía cuatro años tocaba a su fin. Después de la ofensiva de la primavera de 1918, último embite del formidable ariete teutónico, máquina pavorosa pero impotente para romper el cerco de hierro que la aprisionaba, los imperios centrales cedían, desmoralizados.

Los Estados Unidos habían tomado ya en serio la guerra y mandaban sus ágiles *samies* a Europa con un equipo aplastante. La contraofensiva aliada rompía en agosto la resistencia de los ejércitos de Hindenburg y Ludendorff, hostigados por el

fuego y por el hambre. Hablaban ya de paz los alemanes, vencidos, a los oídos sordos de sus enemigos, victoriosos. El mundo entero sufría entonces su máxima crispación, esperando acontecimientos decisivos antes del invierno.

El 22 de septiembre de 1918, después de descansar un año en España, nos embarcábamos de nuevo en Barcelona para regresar a Manila. La suerte nos deparaba hacer el viaje por el Este, completando el de circunvalación de la Tierra, por la ruta más larga e interesante: la del Cabo de Buena Esperanza.

La campaña submarina, a la sazón en toda su lúgubre eficacia, hacía peligrosa la navegación por el Mediterráneo, bloqueando el Canal de Suez, y el vapor *Antonio López*, de la Compañía Transatlántica, emprendía su viaje a Filipinas por el Cabo, la ruta de otros siglos. En ella había quedado, en mayo del año anterior, el *C. de Eizaguirre*, de la misma Compañía, hundido por una mina a pocas millas de Cape Town.

Aunque no eran muy favorables los auspicios para tan largo viaje, no faltaron pasajeros al *Antonio López*: hombres de negocios, empleados de la Compañía General de Tabacos de Filipinas y religiosos agustinos, jesuítas y capuchinos de las Misiones de China y Oceanía. La pérdida de dos barcos de la línea de Filipinas y las dificultades para el carboneo imposibilitaban a la Transatlántica atender debidamente aquélla, a pesar de su notoria importancia, no habiendo podido enviar a Manila mas que una expedición en todo el año.

En ella partimos, en el momento en que el mundo tenía la atención fija en Francia y cuando la más terrible colaboradora de la guerra, la *grippe*, llamada injustamente española, hacía su aparición en la Península, sembrando el espanto y el dolor en su rápida «ofensiva».

Salimos al Mediterráneo con todo el interés puesto en la ruta austral de las fragatas de otros tiempos. Por primera vez en nuestros viajes al Extremo Oriente íbamos a doblar el Cabo de Buena Esperanza. Ese placer, sólo comprendido por el hombre que ama el mar, nos invadía de nuevo al ver rasgarse por la proa la sabana azul.

Frente a Valencia, una fuerte golfada dejó libre la cubierta al día siguiente de nuestra partida. El barco se mecía suavemente, con la proa siempre erguida, en un lecho de espuma. Por estribor, un pequeño y airoso *paibelot* cabeceaba bravamente, procurando ganar la costa. El blanco velamen se ocultaba a veces detrás de las olas como una gaviota posada.

El viento cesó como por encanto fuera del golfo. ¡Oh, ritmo ligero y mudable de los pequeños mares, que contrasta con la abrumadora grandeza *maestosa* de los océanos! Varios faluchos y un bando de laúdes doblaban el Cabo de la Nao, después de la borrasca, haciéndose, alegres, a la mar desde tierras de Denia. Pasado el Cabo de Palos, otra vez nuestro incomparable Mediterráneo, en calma, parecía saludar riente e irónico al pasaje, que reaparecía poco satisfecho de la jugarreta.

La impresión deprimente de la guerra, tan apagada y borrosa en España, a pesar de su vecindad con el hirviente escenario, nos asaltó de nuevo al ver flotar pausado en el cielo, como una nube de aluminio, un aeróstato observador sobre Gibraltar. En la calma del mediodía, la bandera británica caía inmóvil, como un estandarte, mientras el globo giraba monstruoso y lento, brillando al sol.

La inspección ineludible de los ingleses fué rápida. Salimos de Gibraltar al mismo tiempo que un convoy de cinco cargueros abarrotados, escoltados por un *destroyer*. Las costas del Africa española atraían a los pasajeros; la isla del Perejil, Ceuta, Sierra Bullones en el fondo; después, la bahía de Tánger. A las diez de la noche del 25 fondeábamos en Cádiz.

El *Antonio López* debía limpiar fondos en el dique de Matagorda, y la salida del barco se anunciaba para el 2 de octubre. Cádiz nos dió albergue, y de los días que allí pasamos conservamos el grato recuerdo del Museo Iconográfico de las Cortes, que, con la iglesia de San Felipe, el más ilustre monumento nacional de nuestra historia moderna, hace revivir los días memorables en que la hermosa capital andaluza fué baluarte de nuestra independencia.

Cádiz posee el mejor puerto que hallan las naves que vienen al Mediterráneo por todas las rutas del Atlántico. Durante tres siglos fué el balcón a que España se asomaba para mirar a las Antillas y al nuevo continente, y con razón fué llamada «la primera ciudad de América». Hoy, como entonces, tiene

su destino histórico en su situación geográfica. La guerra ha aproximado los Estados Unidos a Europa, consolidando y aumentando considerablemente los intereses de la gran República norteamericana en el Mediterráneo oriental, con el consiguiente crecimiento del tráfico de barcos de la bandera estrellada, para un futuro próximo, una vez firmada la paz. Los norteamericanos, prácticos y opulentos, saben dejarse atraer y saben recompensar. ¿No podrá ser Cádiz, además de una base de distribución comercial inapreciable, la más cómoda y ventajosa escala de carboneo y aprovisionamiento para las rutas de la América del Norte a todo el Mediterráneo?

Reparado y limpio de fondos, el veterano *Antonio López* se hizo a la mar el 2 de octubre. El día 5, a las dos de la tarde, después de una travesía feliz, fondeábamos en Las Palmas (Gran Canaria).

La primera impresión que recibimos al desembarcar en el hermoso Puerto de la Luz fué desconsoladora. La gran dársena, desierta; los muelles, silenciosos; el tráfico, paralizado. En el fondo, los grandes transatlánticos alemanes internados parecían flotantes palacios abandonados. El enorme *Kaiser Wilhelm der Gross*, boyante y fastuoso, se elevaba como una catedral de hierro. Los depósitos de carbón aparecían vacíos; las grúas, inmóviles, muertas. Nada más triste que un puerto grandioso sin vida, como un atleta caído.

La guerra había matado casi por completo el movimiento de una de las escalas de mayor tránsito de

tonelaje en el mundo y suspendido todo el comercio de plátanos y hortalizas con Inglaterra, base de la riqueza de las Islas Canarias. En 1913 habían pasado de 4.000 los barcos entrados en el puerto de Las Palmas, y en 1917 no habían llegado a 500. En los dos años últimos, grandes cantidades de fruta habían sido sepultadas en el fondo del mar por no poderse exportar.

En la ciudad, unida al puerto por hermoso tranvía eléctrico, se observaban también los efectos de la desastrosa crisis; en la tristeza de las calles, bajo el Sol espléndido; en la quietud de los cafés, el desmantelamiento de los grandes hoteles, antes pletóricos de vida y oro extranjero, y en la abundancia de mendigos arrastrando una miseria angustiosa.

Por todas partes, y especialmente en los barrios del puerto, la influencia británica acude a los ojos del viajero. El sello inglés aparecía ya, el desembarcar, en ciertos hábitos de policía y disciplina del puerto, y hemos de confesar que ello nos halagaba. ¡Ojalá existiesen en todos los puertos del España! En los cafés, en las tiendas, se oía el mismo lamento: «¡No vienen los barcos ingleses; no toca ya ninguno de las líneas del Cabo!» Lo que la vida y la prosperidad de las Islas Canarias deben a Inglaterra se ha visto harto clara y dolorosamente en los efectos de la guerra, que los esfuerzos de la madre patria a duras penas pueden mitigar.

Por las calles céntricas de la linda ciudad, que tiene algo de antillana y semitropical atracción, las bellas mujeres canarias, tocadas con su típico manto

blanco, corto y artístico, como un marco precioso, discurrían por las aceras lentamente, saludándose con su dulce dejo criollo. Detrás de las celosías, algunos ojos negrísimos, brillando como grandes cuentas de azabache sobre la tez morena, hacían pensar en influencias raciales bereberes y en las bellezas indígenas de los desaparecidos *guanches*.

A primera hora del 6 de octubre dejamos el puerto de Las Palmas. Antes de zarpar circuló la noticia de que el transatlántico *Infanta Isabel de Borbón* llegaba con un centenar de atacados de *grippe* a bordo. Con el ánimo deprimido por ello y por la tristeza angustiosa que flotaba sobre las hermosas islas que los antiguos llamaron «Afortunadas», vimos desaparecer en el horizonte las últimas tierras españolas. ¡Adiós, islas Canarias! ¡Adiós, España!

Largo rato permanecemos apoyados en la regala. El fresco viento sur del Atlántico, que azotaba por la proa, despejó, por fin, las nubes de nuestro pensamiento.

* * *

Al partir el *Antonio López* de Las Palmas para Durbán (Natal), donde debía repostarse de carbón, tuvo que seguir el rumbo marcado para salvar la zona de guerra establecida por los alemanes en su campaña submarina, sin restricciones, que comprendía las islas de Cabo Verde y la costa occidental africana hasta el golfo de Guinea. El barco se alejó

al oeste de la ruta ordinaria, haciendo proa en dirección a las costas del Brasil. Por delante nos esperaban más de 6.000 millas de travesía, una de las más largas que haya hecho vapor alguno.

El Atlántico se ofrecía tranquilo y el calor era muy tolerable a pesar de la latitud. Los pasajeros, comprendiendo que era necesario armarse de paciencia, mataban el tiempo lo mejor que podían. Un radiograma, recibido a pocos días de salir de Canarias, rompió por un momento la monotonía de las lentas horas. Decía lacónicamente que Alemania había pedido la paz.

Como la derrota de los centrales ya estaba descontada para los que seguíamos con atención la lucha europea, la noticia, muy verisímil, fué recibida con júbilo, considerándose próximo el fin de la guerra. Los germanófilos, intransigentes, la pusieron en cuarentena, y hubo quien la tuvo por absurda. Se discutió, se fantaseó a gusto de cada criterio y de cada temperamento; pero bien pronto el hastío, en la pesada soledad del Océano, volvió a ganar los ánimos, obrando como disolvente en las discusiones.

El día 16 de octubre cruzamos la línea ecuatorial casi inadvertidamente para el pasaje. Una suave brisa sudeste, chubascos y un poco de marejada hacían agradable el paso por aquella zona de las grandes calmas. Los crepúsculos eran brevísimos y encendidos; ni un barco, ni un ave, ni un pez, ni una roca, en muchos días. Sentíamos la sensación inquietante de haber abandonado el planeta, hallándonos en un mundo desierto y sin fin. Una mañana el pasaje

saludó con alegría el paso de dos grandes veleros que se veían al Oeste, en el horizonte, en viaje, sin duda, de Sudamérica a Europa. A la altura de la isla Ascensión, muy lejana al Este, una altísima tromba marina rompió en un diluvio breve y copioso.

El tiempo fué empeorando, con viento duro de proa a medida que entrábamos en el hemisferio austral. El pico basáltico de Diana, en la roca solitaria de Santa Elena, la histórica isla británica, quedó esfumado en la bruma por Oriente, una madrugada. Nos acercábamos al Cabo.

La cerrazón y la creciente mar de proa preocupaban al pasaje al aproximarnos al temible promontorio de las Tormentas. Las noches australes nos dejaron una impresión imborrable por sus tintas fuertes. Entre los *cumulus* tenebrosos, de un negro de laca china, se abría paso la Luna llena, como un disco rojo, sangriento. El contraste era triste y lúgubre. El recio Sudeste azotaba las cenefas de lona y silbaba en los mástiles como una trágica voz lejana de los confines antárticos. Los monótonos cantos funerales de los frailes, que ensayaban en el salón una misa de *requiem* por las víctimas de la catástrofe del vapor *C. de Eizaguirre*, aumentaban durante el día la depresión de los ánimos.

Dos días antes de avistarse tierras del Cabo el viento arreció; en la proa arrogante del barco se rompían en espuma los golpes de mar como en un escudo invulnerable. El agudo ulular de las jarcias nos traía a la mente la voz agorera de Adamastor, el irascible genio del Cabo de Buena Esperanza, que,

en *Os Lusíadas*, de Camoens, pretende cerrar el paso a los argonautas lusitanos de Vasco de Gama. Allí cerca, a pocas millas, teníamos el escenario del episodio en que a mayor altura se eleva el numen del poeta en la epopeya portuguesa.

Asidos a la borda del castillo de proa, viendo llegar, anchas, fieras, inacabables, las olas, como un ejército mitológico, recordábamos el bellissimo pasaje: Adamastor, enamorado de Tetis, la diosa del mar, en cuyos brazos descansa el Sol cuando termina su carrera, ha sido convertido por la ingrata deidad en el promontorio abrupto de aquel confín de la Tierra. Cuando las naos del intrépido navegante portugués se aproximan al Cabo, la voz del gigante de piedra grita a Vasco de Gama:

Eu sou aquelle oculto e grande Cabo
 A quem chamais vos outros Tormentorio,
 Que nunca a Ptolomeo, Pomponio, Estrabo,
 Plinio e quantos passaram fui notorio.
 Aqui toda africana costa acabo
 Neste meu nunca visto promontorio
 Que para o Polo antártico se estende
 A quem vossa ousadia tanto offende.

Gigantesco y sublime, el estro de Camoens expresa todo el temor que debió inspirar el terrible Cabo a los primeros navegantes que lo doblaron desde que Bartolomé Díaz lo descubrió en 1486. Pródiga en tormentas y catástrofes, la historia de la navegación por el Cabo de Buena Esperanza es una de las más interesantes de la historia del mar. Pocos episodios tendrán un interés tan dramático como aquel célebre naufragio del navío en que regresaba de Orien-

te el gobernador D. Manuel de Sousa con su esposa la bellísima D.^a Leonor de Sa, en 1552. Estrellado el barco contra las rocas del Cabo, 400 supervivientes, entre ellos la familia del gobernador, intentaron atravesar el Africa hacia las costas de la Guinea, empresa fabulosa y temeraria, en que perecieron casi todos, después de inenarrables aventuras y sufrimientos. Una docena de soldados consiguió salvarse y llegar a Portugal, causando sensación a Europa con sus relatos.

El genio atormentado del Cabo, el terrible Adamastor, Prometeo austral, debió hallarse dormitando a nuestro paso en su lecho de granito. Por rara fortuna, el viento fué amainando al acercarnos a la costa, el mar se aplacó y al subir a cubierta en la madrugada del 29 de octubre estábamos frente a la altísima y maciza montaña de la Mesa, que erguía su cima de asperón hasta las nubes, muy lejos, por la amura de babor. Las últimas estribaciones de la cordillera de Olifant dejaban ver las cumbres de los escarpados promontorios en que termina la orografía de aquel extremo del continente africano. Mirando con los prismáticos, se veían las laderas cubiertas del verdor de la primavera austral.

Avanzando el día, la sierra de los Leones y el alto saliente que forma el Cabo de Buena Esperanza fueron viéndose distintamente, y al mediodía nos hallábamos frente a Cape Town, o Ciudad del Cabo, navegando a veinte millas de la costa para evitar los campos de minas. A las tres de la tarde habíamos doblado el Cabo.

* * *

El trágico recuerdo de la catástrofe del vapor *C. de Eizaguirre*, de la Compañía Transatlántica, ocurrida a pocas millas de la Ciudad del Cabo, tuvo inquieto y desvelado al pasaje del *Antonio López* durante varios días. La alegría se retrató en todos los rostros al ver las olas dormidas en el Cabo y vencida por la popa la zona peligrosa de la base militar inglesa.

El 30 de octubre se celebraron a bordo solemnes honras fúnebres por los infortunados compatriotas sobre cuya tumba movediza e insondable tan cerca nos hallábamos. A bordo prestaba servicio un pobre timonel que se había salvado del siniestro, y su rostro demudado se volvía con terror hacia las altas montañas, estremeciéndose al evocar los terribles momentos de aquella mañana inolvidable.

El *C. de Eizaguirre*, de la línea de Filipinas, llevaba la misma derrota que el *Antonio López*. Había salido de Barcelona para Manila por el Cabo haciendo escala en Cape Town, y, al preparar la recalada en este puerto, navegando a cuarto de máquina para entrar de día, el 26 de mayo de 1917, a las tres y media de la madrugada, la explosión de una mina le hundió en pocos minutos.

El hundimiento fué tan rápido, que no hubo tiempo para arriar mas que un bote, en el que milagrosamente se salvaron 21 tripulantes y 2 pasajeros. El resto de la tripulación, con su capitán y 48 pasajeros, hallaron la tumba en el fondo del mar. Allí quedaron deudos y amigos inolvidables de los que viajábamos en el *Antonio López*; allí quedaron

familias enteras de laboriosos comerciantes españoles, que regresaban a Filipinas; allí pereció el eminente cartógrafo D. Enrique d'Almonte, a quien la Ciencia le debe en Oriente inapreciables trabajos.

Al revivir la hecatombe desde nuestra flotante atalaya, frente a las costas ásperas del Cabo y sobre el abismo submarino y tenebroso donde quedaba para siempre vencido y roto, lleno de cadáveres, el hermoso transatlántico español, víctima inocente de una guerra cruel, un complejo sentimiento de impotencia, de dolor y de ira nos tenía adheridos a la borda sin saciarnos de mirar aquellas siniestras aguas. El *C. de Eizaguirre* chocó, según se cree, con alguna de las minas que habían sembrado por aquel tiempo en las rutas sudafricanas los *raiders* alemanes *Wolff* y *Seeadler*, que habían pasado desde el Atlántico al Indico. Otros barcos habían sido víctimas también en el mismo mes y en aquellos mares, de ese arma moderna, terrible y ciega, en que las olas llevan la muerte al azar.

Doblado el cabo Agujas, el *Antonio López* enmendó el rumbo, y costeando de lejos el extremo sur del continente africano, que aparecía en el horizonte abrupto e impenetrable a los prismáticos, como ingente barrera, entró en el Océano Indico después de haber bajado hasta los 36° de latitud Sur. Las olas aplanadas, lentas y enormes, llegaban sin descanso de los misteriosos y lejanos confines polares. La conjunción de los dos grandes océanos se verificaba solemne y majestuosa, con la insistencia de un ritmo eterno. En el cielo, los grandes al-

batros de pico ganchudo y alas estrechas y larguísimas, escoltaban el barco como una escuadrilla de aeroplanos.

Las noches primaverales de fines de octubre en aquel hemisferio fueron despejándose en la costa oriental africana. Límpidas, serenas, ofrecían la maravilla de la bóveda celeste, que aparecía menos poblada de estrellas que en el hemisferio Norte; pero la hermosura y el misterio de aquellos astros que no habíamos visto nunca, y que quizá no volveríamos a ver jamás, nos atraía, absortos, largo rato.

Cerca de la Luna, en cuarto menguante, se marcaba débilmente a media noche, con una vaga claridad láctea, la nebulosa de Magallanes. Frente a nosotros, a estribor, las cuatro estrellas de la Cruz del Sur, que tanto cautivaron a los descubridores y navegantes de la edad heroica, parpadeaban soberbias y solitarias como la cruz de un collar astral y divino. Más bajas, las dos bellísimas del Centauro parecían dos diamantinos ojos vigilantes. Ante estas dos constelaciones maravillosas palidecían todas las estrellas. En las madrugadas frías, salitrosas, los astros que no habían desaparecido en el horizonte se esfumaban en el cielo vencidos por la aurora. Un vago desconsuelo humillante nos acometía siempre, al mirar hacia el lejano y atrayente Sur, del que empezábamos a alejarnos, pensando en que jamás contemplaríamos sus misteriosas y desiertas perspectivas polares.

Durante tres singladuras costeamos con tiempo favorable de popa, y el 2 de noviembre, a las tres de

la tarde, después de veintisiete días de travesía, fondeábamos en Durbán.

* * *

La entrada en Port Natal, después de recorrer 6.095 millas sin comunicarnos con el mundo, fué saludada con entusiasmo por los pasajeros del *Antonio López*. El Africa austral parecía acogernos hospitalaria y atractiva, ofreciéndonos grato descanso. Al avanzar con el práctico a bordo por la hermosa bahía llena de barcos y al atracar a los magníficos *piers*, nos parecía volver a la vida, olvidando lo distanciados que estábamos de nuestra patria y del término de nuestro viaje.

La justificada alegría nublóse, sin embargo, bien pronto. Después de la inspección de pasaportes se puso en el portalón un aviso comunicando al pasaje la prohibición de saltar a tierra por estar infectada la población de *spanish influenza*. Durante octubre, la *grippe* había causado millares de víctimas en todo el sur del Africa.

Después del natural disgusto por tal medida, que nos retenía prisioneros a bordo, reaccionó el ánimo del pasaje, que empezó a gestionar por su cuenta, cerca de las autoridades de tierra, permiso para visitar la población. Las gestiones tuvieron éxito, y desde el día 6 pudo el pasaje circular libremente, pero no la tripulación, que no desembarcó durante las seis semanas que permanecimos en Durbán en

espera de autorización para carbonear, que, al parecer, no tenían aún los consignatarios. Mientras llegaba ésta, y sin poder explicarnos los pasajeros las causas de nuestra detención, que cada cual comentaba a su manera, nos dedicamos a recorrer la hermosa y pintoresca ciudad.

Durbán, población moderna y floreciente, está situada en una espaciosa y abrigada bahía de estrecha entrada, que descubrió Vasco de Gama el día de Navidad de 1497 y a la que dió, por tal motivo, como a toda aquella costa, el nombre de Natal. El amplio fondeadero está protegido por un rocoso acantilado, que proporciona al puerto una defensa natural inmejorable contra las inclemencias de aquellos mares tormentosos. Al Sur, el Bluff, un promontorio cubierto de verdor, sirve de alataya para el faro y las baterías. Al Norte, una ancha y extensa playa con varias entradas, lugar delicioso de recreo, trae a la memoria las costas cántabras.

El barrio marítimo, o Port Natal, está unido por una lengua de tierra a la ciudad, que fué fundada por los boers con el nombre de Pompoen Kraal y a la que los ingleses, en 1835, cuando apenas contaba 500 habitantes, denominaron Durbán, en honor de sir Benjamín D'Urban, gobernador de la Colonia del Cabo.

El caserío se extiende en el fondo de la bahía sobre ondulantes y pintorescas colinas pobladas de *cottages* y preciosas residencias entre jardines. En la más alta y hermosa colina, denominada Berea, al Oeste, se alzan las casas más suntuosas, de negociantes y autoridades inglesas.

En el llano, las amplias y limpiísimas calles del barrio comercial tienen su arteria principal en West Street, en cuyo centro, en un lindo parterre, se alzan la Casa de Correos y el Town Hall, o Casa de la Ciudad, monumental edificio, uno de los más bellos y grandiosos que hemos visto. La Explanada, al margen de la bahía, ofrece un placentero paseo de palmeras.

Cómoda red de tranvías eléctricos une los suburbios, la playa y el puerto al centro de la población, proporcionando agradables excursiones al viajero. Desde lo alto de Berea, el panorama del caserío, destacándose entre la espléndida vegetación semi-tropical de la primavera sudafricana, con el espejo, a los pies, de las aguas de la bahía, recortadas y quietas, y en el fondo, a lo lejos, el Océano infinito, ofrecía en las tardes de noviembre el espectáculo más hermoso de que puedan disfrutar los ojos.

Durbán posee una población heterogénea, compuesta de blancos *afrikanders* o criollos, ingleses, indostanes, árabes, judíos, cafres, zulúes, chinos y japoneses, con un total de 90.000 almas, de las cuales unas 35.000 son de raza europea. El tipo enérgico y corpulento del boer, descendiente de aquellos antiguos *treks* de holandeses, nómadas e intrépidos pobladores del Sur de Africa, predomina en aquel muestrario humano. Los gigantescos zulúes, de ébano vivo, semidesnudos, con las piernas pintadas vistosamente y adornados de modo fantástico con plumas y astas de toro enormes, arrastran los *rickshas*, complacientes y humildes, más honrados en sus tratos que los asiáticos.

La antigua República del Natal tenía ya en Durban el puerto principal para la exportación de sus lanas, sus azúcares, carbón, te, maíz y demás productos de su *hinterland*. Hoy este puerto es el más cómodo y el de más movimiento del Africa del Sur. Es la base austral de las rutas entre Oriente y Occidente, que la guerra ha avalorado y que los japoneses y americanos han aprovechado, en su lucha por la conquista del tráfico, en los dos últimos años. Sus largos y espaciosos muelles, dotados de numerosas grúas hidráulicas y de vastos almacenes, estaban, a nuestro paso, lleno de barcos. Un moderno embarcadero eléctrico de carbón trabajaba cargando 400 toneladas por hora.

En las semanas que permanecemos en Durbán, los potentes remolcadores del puerto, muy prácticos, apenas daban sosiego a sus máquinas auxiliando a los grandes transportes ingleses, llenos de tropas australianas, indios o zulús que volvían del frente; a los flamantes cargueros japoneses, con el típico frontón de su puente alto y estrecho y sus anchas escotillas, barcos construídos la mayor parte en los tres últimos años; a los sucios *colliers*, todos provistos de balsas, de flotadores rompecables de minas, pintarrajeados a franjas arlequinescas o con ondas multicolores en los costados, con el ingenioso *camouflage* para despistar a los submarinos. En el centro de la bahía, entre otros veleros de acero y viejos balleneros, una goleta americana, un gran *brick* sueco y una hermosa y antigua fragata británica, recordaban las azarosas y largas navegaciones

de otros siglos. Dos dragas poderosas trabajaban constantemente, y de un dique flotante salía fragor de martillaje. El crucero inglés *Minerva* estaba fondeado cerca de un magnífico barco-hospital pintado de blanco y rojo.

La playa constituye en Durbán el más agradable e higiénico recreo de sus habitantes. Auxiliando prácticamente a la Naturaleza, el Municipio la ha dotado de todas las comodidades, del ornato y de todos los modernos pasatiempos del deporte de natación. Desde las cinco de la tarde se hace allí la vida en la playa, donde los espaciosos andenes y paseos, los campos de verde *grass*, los hermosos hoteles, elegantes *tea rooms*, quioscos, tío-vivos y baños, están llenos de gente.

La inmensa piscina central de la playa de Durbán es una de las más hermosas del mundo. Tiene 300 pies de largo por 75 de ancho. Desde lo alto de sus plataformas, las rubias criollas africanas, de robustas líneas, y las finas, esbeltas inglesas se zambullen en el agua dando gritos como nereidas perseguidas. El placer incomparable del baño de mar, en aquel lugar delicioso, deja transcurrir las horas insensiblemente. En otra piscina gratuita, de menos profundidad, bandadas de niños juegan, nadan y saltan como peces voladores. En el mar, un tupido enrejado semicircular, con muelles y miradores, protege a los bañistas contra los tiburones, pulpos y medusas, que abundan en aquellas aguas, obra grandiosa que ha costado 17.000 libras esterlinas.

Por la parte sur del puerto, en el Bluff, está ins-

talada la estación, base de la pesca de la ballena, de donde parten las expediciones en busca de los monstruos solitarios de las regiones antárticas. Con frecuencia se puede ver tendida sobre la arena alguna de esas moles grisáceas e informes, cuya captura proporciona pingües ganancias. Los balleneros recogen también con frecuencia focas, osos polares, y han proporcionado no pocas veces a los Museos curiosos ejemplares de pingüinos.

* * *

Los días transcurrían en Durbán gratamente para nosotros gracias a la hospitalidad de varias familias belgas e inglesas con quienes trabamos conocimiento. La orden de carboneo no llegaba, y entre tanto la ciudad y sus alrededores nos ofrecían intensamente campo de observaciones.

Los diarios locales y los de Pietermaritzburg, el *Natal Advertiser*, el *Witness* y el *Mercury*, publicaban con grandes titulares las derrotas alemanas. Los imperios centrales vencidos ardían en revolución. El káiser abdicaba y huía a Holanda. Una ola sindicalista agitaba toda la «Mittel Europa» de los sueños germánicos. El bolchevismo ruso se extendía hacia Occidente. Para dar tregua a la lucha, los aliados exigían terribles condiciones a los vencidos.

El 11 de noviembre — fecha memorable—, a la una de la tarde, nos hallábamos tendidos en la litera, después del almuerzo, cuando, de pronto,

tronaron las baterías del Bluff. Las sirenas y las campanas de todos los vapores del puerto unieron su voz al concierto, y en un momento, sobre el ambiente primaveral de la ciudad africana, flotaba un fragor indescriptible de entusiasmo. Comprendimos, y de un salto nos incorporamos gritando «¡Viva Francia!» Fué aquél un grito espontáneo, instintivo, la voz del corazón oprimido por el espectáculo de cuatro años de sangrienta lucha. Los aliados habían ganado la guerra, y la habían ganado gracias al tesón heroico de Francia, base de toda la resistencia.

El armisticio se había firmado a las once, y dos horas después se sabía en aquel confín del Africa. Subimos corriendo a la cubierta, y allí se nos unieron varios amigos, jóvenes, entusiastas de los aliados. La *Marsellesa* vibró, ardorosa, sobre la toldilla del barco español. ¡Quién podría sustraer los nervios y la sangre latina a la conmoción producida por tan grande acontecimiento histórico! ¡La guerra universal, nuestra obsesión de cuatro años, ganada! Eramos españoles, súbditos de una nación neutral; pero ¡cómo podrá ser neutral el sentimiento cuando el mundo entero se dividía en dos bandos, en dos ideales, en dos conceptos distintos, opuestos, de la civilización! Tener el alma ausente de esta contienda magna sería no haberse asomado al mundo, y en nuestra visión cosmopolita del problema de la guerra, no comprendíamos ni la neutralidad ni la inhibición.

Nuestros amigos de tierra llegaron en automóviles. Todos lloraban silenciosos, presas de una emoción hondísima. Partimos volando hacia West Street; fué

aquella una carrera loca, triunfal, inenarrable. La ciudad se había empavesado en pocos minutos. Banderas en los mástiles, en las torres, en las ventanas, en los *trolleys*, en los árboles. Banderas inglesas, francesas, belgas, italianas, americanas, por todas partes y de todos tamaños. Cincuenta mil personas se agitaban en la arteria central de la población y frente al Town Hall con un frenesí de entusiasmo indescriptible. El estruendo ensordecedor de los disparos, las sirenas, campanas, timbres, bocinas y de los hurras no permitía entenderse ni a gritos. Los autos se cruzaban volando, atestados de hombres y mujeres de pie, gesticulantes, como locos. Los grandes *trucks*, los carros, vagones, tranvías, con la gente enracimada, pasaban como en un éxodo de todo un pueblo poseído de la embriaguez de la gloria. Hombres y mujeres gritaban, lloraban y se abrazaban en plena calle. Detrás de dos escoceses, que tocaban la gaita de su país, un tropel de desmovilizados y de jóvenes de uno u otro sexo, del brazo, lo arrollaba todo a su paso, desfilando como un cortejo dantesco. Un soldado herido era llevado en brazos por una turba que entonaba el *Tipperary* a voz en cuello. Jamás olvidaremos un espectáculo semejante.

Pasadas las primeras horas de desbordamiento, se organizaron mítines al aire libre, banquetes, paradas y festejos, que duraron una semana. El día 12 se declaró *holy day*. En el gran salón de sesiones de la Casa de la ciudad, los ingleses imperialistas, defensores de la intangibilidad de los *Dominions*, se despacharon a su gusto. Varias efigies del ex káiser

vimos colgadas de horcas; otra, llevada en un féretro; otra fué quemada en la playa, y una bandera alemana tuvo la misma suerte en presencia de 20.000 personas, que, al ver devorada por las llamas la odiada enseña, prorrumpieron en hurras atronadores. Después de un mitin de desmovilizados, los negros zulúes bailaron su danza guerrera, tristonía y salvaje, cuya cadencia extraña y monótona saca los nervios de quicio.

La firma del armisticio en condiciones tan humillantes para Alemania, el desplome de los imperios centrales, la revolución y las iniciativas del presidente Wilson para la futura Conferencia de la Paz, eran comentados apasionadamente en todo el Sur de Africa. Los periódicos ingleses partidarios y defensores de la política colonial, como *The Imperialist*, el *Advertiser* y el *Natal Mercury*, llamaban la atención de los gobernantes acerca de las consecuencias de la paz en los territorios de la Unión Sudafricana si se dejaba en libertad a los alemanes internados. Todos los diarios imperialistas de Cape Town, Johannesburg, Pretoria y Durbán pedían la expulsión de los alemanes y originarios germanos. Por otra parte, los órganos del partido republicano, como *De Burger*, de la Ciudad del Cabo, y *On Vaderland*, de Pretoria, editados en holandés, rechazaban indignados esa política y pedían abiertamente la libertad para todos los teutones y la revisión del *status* político, redoblando su campaña nacionalista.

Calmado el entusiasmo producido por la victoria, la vieja polémica capital en aquellos territorios,

antes independientes, renació más sañuda y fué encontrándose durante los días que estuvimos en Durban. Ante la perspectiva de la Conferencia de la Paz se redobló la lucha entre el South Africa Party, o partido de la Unión Sudafricana tal como ésta ahora está constituida, y el partido republicano, que pide la inmediata independencia de las antiguas Repúblicas del Transvaal, Natal y Orange.

En Johannesburg, el abogado Mr. Tielman Roos pronunció un vibrante discurso, el mismo día en que se celebraba la recepción oficial en honor de la victoria, pidiendo el envío a Europa de una delegación del Sur de Africa para gestionar la absoluta independencia del país, y pocos días después el ministro de Ferrocarriles y Puertos del Gobierno de la Unión, Mr. Burton, hizo la declaración sensacional de que dicho Gobierno no podría tolerar nunca la propaganda imperialista que pedía la expulsión de los alemanes de aquel país.

Esta declaración fué considerada como un reto por los ingleses allí residentes, y cuando salimos de Durban, los nacionalistas, con su inspirador y líder Hertzog a la cabeza, arreciaban en su campaña pro independencia, desautorizando abiertamente al *premier* Botha, jefe del Gobierno, que partía de Cape Town para Europa designado por la metrópoli como portavoz de las aspiraciones boers en las Conferencias de la Paz. Una delegación, compuesta por la plana mayor del *Hertzogismo*, trataba también de embarcar, luchando para conseguir los pasaportes.

El movimiento iniciado en todos los pueblos con

aspiraciones de libertad e independencia, al exaltar los aliados el principio sagrado del derecho de gobernarse por sí mismos, no podía dejar de renovarse en los territorios que fueron florecientes repúblicas anexionadas a Inglaterra en 1900.

La guerra había paralizado casi por completo los trabajos en las minas de diamantes y de oro del Cabo y Transvaal. Las de carbón del Natal atravesaban una gran crisis por falta de hombres, agravada por la lucha social candente en todas las regiones mineras de la Unión.

Sentados un día en la Explanada, junto a la estatua de Dick King, comentando con varios amigos los cables del *Natal Advertiser*, se nos acercó un joven fornido, de aspecto yanqui, que es el aspecto más cosmopolita, todo afeitado, vistiendo traje azul, con altas polainas y ancho sombrero. Aquel hombre fuerte y erguido, de mirada dura y descaramada, lo mismo podía ser un vaquero de California que un buscador de diamantes de Kimberley. Sin rodeos afirmó, sentándose en la hierba frente a nosotros:

—Ustedes son españoles.

—Sí, señor.

—Yo también.

Como hablaba un castellano sudamericanizado, con acento inglés, nos extrañó y se lo dijimos.

—Sí; no parezco español—repuso—; pero soy asturiano. Salí de España a los diez y siete años, y tengo treinta y ocho. He estado en Austria, en la Argentina y en el Transvaal. Ya ven ustedes qué

países más distintos. Ustedes deben de venir en ese barco que lleva tantos frailes.

Luego, viendo que comentábamos las noticias de la guerra, nos interrumpió, accionando enérgicamente con su pipa:

—No crean ustedes esas mentiras inglesas de los periódicos. Inglaterra se quedará sin la India y sin el Sur de Africa, que volverá a ser independiente muy pronto. La guerra maldita sólo ha hecho bien al final, porque ha traído la revolución en Rusia, Austria y Alemania, y la llevará por todas partes. Los ingleses son los mayores explotadores del mundo. ¡Si vieran ustedes cómo se trataba antes a los mineros del Cabo! Yo vine a trabajar en un *claim* nuevo, cerca de la Leicéster, que ha dado más diamantes que Kimberley. Vinimos de Buenos Aires quince españoles. Unos han muerto, otros se alistaron; ninguno tiene un chelín. Los *diggers* se sublevaron porque cavaban diez horas diarias y comían mal. Luego, como la piedra fué depreciada y llegó la guerra, se quedaron sin trabajo millares de hombres, que no tuvieron más remedio que alistarse. Yo no quise, y me vine a las minas de carbón, de donde salí enfermo. Ahora estoy en Pietermaritzburg descansando y cambiando los pocos *krugers* que me quedan. He bajado a Durbán porque quisiera embarcarme de palero en un transporte.

—¿Piensa usted regresar a España?

—¿A España? ¿Para qué? A España regresaré cuando tenga dinero, si se me ocurre. A mí me es igual España que América, que Austria, que el Cabo.

Eso de la patria es para los ricos. Fatigas en todas partes para ganarse la vida, porque todo está mal arreglado y los amos de las minas son unos explotadores, lo mismo boers que ingleses; porque los boers tienen también muy mala entraña con los hombres de fuera. Siquiera, los ingleses pagan...

Mirábamos con atención a este pintoresco cosmopolita español, especie de bolchevique espontáneo de los yacimientos de diamantes. Apenas le quedaba rasgo alguno característico de nacionalidad; era un ciudadano del mundo que podía vivir en el Cabo, como en Nueva Zelandia o Siberia. Era un minero, y nada más. Sus palabras ásperas y concisas nos daban la impresión de algo nuevo, de un producto humano de la postguerra. «Eso de la patria es para los ricos.» La frase, hiriente y dura, se clavaba en la mente como la barra horadadora.

Este minero y un maestro de obras catalán, apellidado Comerma, casado con una inglesa, hombre chiquitito y muy simpático, que soñaba con volverse a Barcelona, fueron los únicos españoles que hallamos en Durbán.

* * *

En las cuatro provincias que comprende la Union of South Africa, que son: la Colonia del Cabo, el Estado libre de Orange, el Natal y el Transvaal, la guerra había producido, como en todos los territorios británicos, una crisis minera. El Cabo había exportado en 1913 37.500.000 libras esterlinas en oro,

12.000.000 en diamantes y 5.700.000 en lanas. En los cuatro años de guerra juntos no se había embarcado por valor de la mitad de dichas cifras.

Las grandes exportaciones del Natal en lanas y carbón, su principal riqueza; en azúcar de sus centrales, algunas de las cuales producían 60.000 toneladas al año, y en el te de sus ricas plantaciones, habían quedado reducidas a la nada. En el Orange, que tenía antes de la guerra 6.000.000 de cabezas de ganado merino y que exportaba unas 60.000 balas de lana al año, se había sacrificado gran parte del ganado para abastecimiento de los frentes. En Bloemfontein, en Johannesburg, en Pretoria, en Pietermaritzburg y en Durbán había almacenadas grandes existencias de lanas por no poderlas exportar.

Esta crisis, agravada por las huelgas de mineros y por las levas de blancos, zulúes e indostanes para el frente, producía intenso malestar en el interior de aquellas laboriosas comarcas, aumentando el rencor de los boers. Durbán, Port Elizabeth y Cape Town eran el refugio de los «sin trabajo» y de los desmovilizados que regresaban del frente. Entre tanto, los Estados Unidos inundaban el Sur de Africa con sus productos, viéndose en los establecimientos de Durbán mobiliario, ropas, calzado, objetos de bazar, perfumería, ferretería, automóviles, conservas alimenticias, todo procedente de Norteamérica.

En el gran movimiento del puerto de Durbán, aparte de algunos barcos de la Compañía de los «Clanes», de Glasgow, no se veían más cargueros que los japoneses y algunos españoles que llevaban yute

de la India a Europa. Los modernos y panzudos *tramps* del Japón, admirablemente contruídos aprovechando todo el hueco para bodegas, con sus gigantes poderosos y sus dobles maquinillas, trabajaban día y noche al pie de las grúas hidráulicas, entraban y salían activamente para Europa, para el Brasil, para Australia, para Oriente, para todas partes, monopolizando especialmente el tráfico de Sudamérica.

Los oficiales japoneses, vivos, inquietos, parecían estar combatiendo en una gran ofensiva comercial. La gran curiosidad sistemática de estos asiáticos no se saciaba nunca. En los *piers*, o a bordo, nos preguntaban las características del *Antonio López*, las líneas de la Compañía Transatlántica, su volumen de tonelaje, informándose minuciosamente de todo lo concerniente a la marina mercante española. Cuando se les preguntaba a ellos, contestaban cortésmente, con su eterna sonrisa en los labios, pero aumentando exageradamente las cifras.

Durante nuestra estancia en Durbán vimos llegar tres vapores españoles, el *Eretza Mendi*, el *Apolo* y el *Artagan Mendi*, de Bilbao. Mientras nuestro transatlántico de pasaje esperaba la orden de carboneo, que no llegaba, ellos carbonearon sin dificultad. Esto aumentó el natural disgusto de los pasajeros, subiendo de punto cuando nos desatracaron del muelle, poniéndonos, sucesivamente, al costado de los vapores *Clan Uguhart*, *Calcutta Maru*, *Toroba* y *Clan Macewen*.

A bordo del *Calcutta Maru* viajaban dos pasajeros brasileños, que saludaron a los españoles con efu-

siva cordialidad latina. Muy ilustrados y corteses, el Dr. Rodríguez Caldás y su secretario, Jão Carlos Bello, de la Escuela Politécnica de Río Janeiro, habían realizado un viaje por Estados Unidos, China, Japón e India, con una misión científica del Gobierno del Brasil. En el hermoso *Maru* japonés continuaron el viaje para su país.

En un delicioso chalet de la colina de Berea visitamos al vicedónsul de Francia en Durbán, Mr. Maurice Nicaul, persona cultísima y amable, a quien íbamos recomendados. Al regreso del te con que nos obsequió su encantadora esposa, pensábamos, una vez más, en el desamparo de los españoles que andan fuera de su patria. Ni en Durbán, ni en Cape Town, ni en Port Elizabeth hay cónsul de España. De los asuntos consulares de nuestra nación están encargados—como en otros muchos puertos de importancia del Africa y Asia—comerciantes extranjeros. En Durbán, nada supo hacer en nuestro obsequio el buen negociante británico que nos representaba.

¿No ha llegado aún la hora de que España establezca en todos los lugares más estratégicos del tráfico marítimo agentes consulares españoles, inteligentes, activos, con sólida preparación y bien remunerados, que, aparte de cumplir enérgicamente la misión de protectores de sus compatriotas, sean verdaderos auxiliares informativos del comercio español? ¿No han comprendido aún nuestros gobernantes la absoluta necesidad de mirar atentamente hacia fuera de España y de evitar a sus compatriotas molestias

y humillaciones que sólo sufren ya los súbditos de naciones decadentes, desorganizadas o incapaces?

Enmendando el fondeadero con frecuencia, llevado de un lado para otro por los potentes remolcadores, el *Antonio López* no hacía carbón. Los pasajeros comentaban, protestaban, se abatían o animaban según las impresiones del día. Al ver carbonear otros barcos españoles, la fantasía arbitraba absurdos motivos que nos retendrían indefinidamente en Durbán. De la mañana a la noche, el tema era el carbón. Un joven montañés apareció un día con un letrero en la solapa, que decía: «No me hable usted del carbón.» Entre bromas y veras, la paciencia del español no se acaba nunca, y todo el pasaje se dedicaba a recorrer la ciudad, la playa, el Parque Zoológico, el Botánico y el interesantísimo museo de Durbán, uno de los más ricos que hemos visitado.

El Durban Museum ocupa parte del monumental Town Hall o Casa de la Ciudad. En la planta baja está la biblioteca pública. En los pisos superiores, un pequeño Museo de la guerra y el zoológico, cuidadísimo, donde puede estudiarse minuciosamente toda la fauna africana. La variedad en aves e insectos es asombrosa. Varios ejemplares de la mosca *tsé-tsé*, la célebre mosca del sueño, insignificante y diminuta, detienen al visitante, que en vano trata de substraerse al escalofrío que produce la vista de aquella pequeña y terrible portadora de la muerte letárgica en las abrasadas llanuras del Africa Central.

* * *

El 10 de diciembre llegó, por fin, de Pretoria la autorización para carbonear. Gran alegría a bordo. Con la facilidad con que habían perdido los impresionables la esperanza de salir de aquella situación, se recobró, de pronto, el buen humor. Los nervios del viajero son siempre un vibrador sensible. Nunca se siente tan fuerte y tan hondo como cuando se anda por el mundo. ¡Después de cuarenta y un días detenidos en Durbán, estábamos libres!

Al salir de Port Natal para Sabang, donde debíamos carbonear de nuevo, pasamos cerca del *Artagan Mendi*, en el que hacían sus prácticas de navegación varios jóvenes vascos, estudiantes de náutica, simpáticos muchachos, futuros oficiales de la Compañía armadora. La Virgen de Begoña se veía esculpida en la popa del hermoso barco de Bilbao. Se cambiaron saludos. El *Antonio López*, con el práctico a bordo, salía majestuoso, arriando e izando su pabellón español. El *Artagan Mendi* contestó con la bandera de Sota y Aznar, pues no tenía izada la nacional. Inmediatamente vibró en el aire el himno vasco, y los jóvenes pasajeros del *López* corearon la *Marcha Real*. Uno y otro himno se repitieron varias veces, resonando en la oquedad de la bahía. Sus notas caían con tristeza en nuestro corazón. España, nación de tan fuerte historia, no tiene un himno inspirado y vibrante para todos sus hijos. ¡Tan lejos de la madre patria, dos banderas, dos himnos, dos amores!...

Durbán, ciudad linda, riente, feliz, festoneada por las espumas del Indico, quedaba envuelta en el

velo suavemente azulado de un día tibio, primaveral, del Oriente africano. Dejábamos, quizá para siempre, el hemisferio austral, y veíamos alejarse las crestas de la Fraken Bergen. Pronto se esfumaría en la memoria la magia pintoresca de Berea y el recreo delicioso del *beach*, la playa del placer; pero nos llevábamos de Durbán un recuerdo imborrable: la sacudida estruendosa y profunda de la victoria y de la paz.

X

LA VUELTA AL ORIENTE

El Canal de Mozambique.—Las descubiertas de Vasco de Gama.—Navegando al Este.—Nochebuena a bordo.—Pulo Weh, la isla robinsoniana.—Sabang, rincón placentero.—Alemanes internados.—Sumatra la opulenta.—Hacia la India maravillosa.—Remontando el Irrawaddi.—Rangoon.—La Shwe Dagon Pagoda, el templo más grandioso del Asia.—Los cuatro Budhas milenarios.—Los cuentos de Sherazada.—La Young Men Buddhist Association.—Reivindicaciones de Birmania.—Los burmas envidian a los filipinos. Singapoore.—Cerrando el círculo alrededor del planeta.—Llegada a Manila.—Conclusión.

La larga travesía de Durbán a Sabang, pequeña estación carbonera holandesa, en el islote Pulo Weh, al extremo norte de Sumatra, la emprendió el *Antonio López* por el Canal de Mozambique, al abrigo de Madagascar, para aprovechar corrientes favorables y evitar los recios sudestes del Océano Indico. Debemos consignar con justísimo encomio que en todo este viaje, de Barcelona a Manila por el Cabo de Buena Esperanza, en que se recorría medio planeta, el capitán y los oficiales del barco hicieron honor a la fama de pilotos peritísimos que tie-

nen en el mundo los marinos españoles. En el estudio y aprovechamiento de las corrientes, en los sondeos, y, especialmente, en las certeras recaladas, demostró la oficialidad del *Antonio López* su inteligencia y hábil pericia, sacando además todo el partido posible de las condiciones del barco.

Con la mar llana y propicia, pasamos el estrecho, viéndose las costas de Gaza y Mozambique, el extremo norte de Madagascar y al final las islas Comoras, Providencia y las del Almirante, bautizadas por Vasco de Gama en aquellas descubiertas gloriosas de su ruta hacia «Goa la Dorada, reina del Oriente».

Ya en la zona ecuatorial, el barco enmendó el rumbo al Este, siguiendo varios días un paralelo, con la mar en calma y un calor sofocante. Las noches sin crepúsculo, diáfanas, maravillosas; la bóveda celeste como aplanada; las estrellas, «al alcance de la mano». Hacia las nueve de la noche la bellísima Sirio, la más brillante del cielo, aparecía por la proa como emergiendo del mar. El serviola picaba luz, indefectiblemente, confundiéndola con un barco.

Desde el castillo de proa, donde los pasajeros buscaban un poco de brisa, el tajamar se veía rasgando, casi en silencio, una seda fosforescente. Agua y cielo en muchos días, en que el Sol abrasador aparecía y se ocultaba durante doce horas justas. Sus ocasos brevísimos eran una fiesta de púrpura y oro entre blancos *cumulus*, que afectaban formas de esculturas gigantescas. El rayo verde daba su nota instantánea al ocultarse el disco solar encendido, y las sombras caían de pronto sobre el espejo infinito del Indico.

Pasado el Ecuador, algunos chubascos fueron recibidos con delicia; pero el efecto era pasajero: el calor aplanante volvía con más fuerza. A la altura de Ceylán, la antigua Trapobana, se pasó a bordo la Nochebuena. En el pequeño mundo del barco, después de tan largo encierro, la juventud, pletórica de brío y esperanzas, celebró la fiesta tradicional a la española, con cantos, alegría y vinos de la tierra amada. ¿Cómo privar de esta válvula inocente, en la soledad de los mares, al expatriado de veinte años? Los misioneros, los viejos, los meditabundos y los que lo teníamos todo en España nos recluimos en el camarote llenos de añoranza.

¡Nochebuena en el mar, nochebuena del viajero solitario, tendido en su litera con el alma puesta en tierra lejana, donde todo lo dejó y donde no sabe lo que encontrará a su regreso! Mientras llegaba a nuestros oídos la alegría de los jóvenes, de los dichosos, recordábamos aquellas estrofas de Heine, tristes como la vida misma:

Por las olas inconstantes
y por mis sueños mecido,
en mi camarote angosto
repose triste y tranquilo.

Por la lucana entreabierta
los astros veo en la altura;
¡dulces ojos de mi amada,
hermosa como ninguna!

El año 1919 empezó con buenos auspicios. A las seis de la mañana del 1 de enero se veían ya tierras de Sumatra por estribor y unos islotes por babor.

Recalábamos admirablemente frente a Sabang, después de diez y nueve días de travesía y 4.640 millas de navegación.

La isleta Pulo Weth, preciosa, pintoresca, como un juguete de la Naturaleza, verdadera miniatura de continente, con su puerto, sus montes, valles, ríos y lagos, es una isla robinsoniana ideal para ensueños de mocedad. La entrada en la diminuta rada de Sabang, rodeada de altos montes salientes, cubiertos de verdura desde la cumbre hasta el mar y con una punta llana, al Norte, como un macizo de bongas y cocoteros, ofrecía uno de los más hermosos paisajes tropicales que hemos admirado.

En el fondo del puerto natural, abrigado y profundo, se veían seis vapores alemanes y uno austriaco, internados desde el principio de la guerra. En una risueña colina, en medio de una pequeña plaza de armas, ondeaba la bandera holandesa.

Atracamos a un magnífico muelle de carboneo, dotado de grandes grúas eléctricas modernas, de construcción alemana. Los holandeses, prácticos, ricos y laboriosos, han habilitado aquel puertecito estratégico, a la entrada del estrecho de Malaca, para depósito de petróleo y gasolina y para estación carbonera, que han aprovechado también durante la guerra los barcos neutrales, por las dificultades de aprovisionarse en Singapoore.

Sin inspección de pasaportes y con toda clase de facilidades por parte de las autoridades del puerto, el pasaje saltó a tierra, y las carretillas elevadas de las grúas empezaron a funcionar inmediatamente,

aunque trabajando sin prisas, con la buena calma tropical de 6° sobre el Ecuador. La pequeña colonia holandesa y los alemanes internados contemplaban con curiosidad el barco, los pasajeros y especialmente a los numerosos misioneros que venían a bordo. Fué un acontecimiento de año nuevo.

La pequeña población, compuesta de malayos, con su pañuelo ciñendo la cabeza, reminiscencia del turbante árabe; de indochinos y algunos japoneses, con el elemento oficial holandés y un destacamento mixto de soldados coloniales, nos recordaba las «cabeceiras» de Filipinas en tiempos de la dominación española. El barrio europeo, en lo alto de las colinas, con lindísimas residencias y calles admirablemente cuidadas, tenía todo el *comfort* y urbanización modernos. Un grato ambiente de paz, de sosiego y de prosperidad se respiraba en toda la colonia.

La flora de la isleta Pulo Weh, semejante a la filipina, es de una exuberancia prodigiosa. Cocales, platanares, bongas altísimas, cabonegros, muchos tamarindos en flor, guayabos, nancas, guayabanos, frondosos y venerables *talisays*, y algunos alcanforeros en el interior. Una deliciosa calzada, entre árboles y bambúes, se interna en la espesura y conduce a un lago, a bastante altura sobre el nivel del mar, donde se espejan los montes que la rodean, cubiertos de salvaje y tupida vegetación. En aquel lugar solitario y virgen, donde sólo se oye el borboteo de un manantial de agua límpida y fresca y donde no se descubre vestigio humano, nos parecía que faltaba la figura de Robinsón con su hacha y su cotorra.

La Naturaleza tiene en aquellas selvas el máximo de su poder germinador. Toda la tierra es un brote prodigioso bajo el tejido inextricable y umbrío de las lianas y enredaderas parásitas, que apenas dejan paso a las finas saetas del sol fecundante del trópico. En las orillas del lago silencioso y quieto, encerrado entre macizos de verdor, el ramaje se abate en el agua, y por sus troncos se desliza ágilmente, de cuando en cuando, algún mono bañista. Desde la cima de un monte cercano se divisa: al pie, el puerto diminuto; al Sur, las montañas de Sumatra, y al Nordeste, las aguas bruñidas, resplandecientes, del estrecho de Malaca.

El apetito desarrollado por nuestra caminata hasta el lago de Sabang nos hizo regresar a bordo, a paso ligero, demostrándose nuestras escasas aptitudes robinsonianas.

Varios marinos alemanes internados obsequiaron a los viajeros españoles en un pequeño club, pobre y decadente. El abatimiento y humillación por la derrota se pintaba en los enérgicos y altivos rostros de los germanos. No sabían cuándo podrían regresar a Alemania, y se asían como última esperanza al tema de la revolución. Entre otras noticias fantásticas, nos dijeron que habían estallado desórdenes en España y había sido asesinado en Madrid uno de los ministros.

La noche que pasamos en Sabang no se pudo dormir a bordo; el calor era asfixiante en la ensenada, convertida en infernal caldera. Paseando o tendidos sobre la hierba de las colinas, los pasajeros espe-

raron la hora del amanecer. El día 2, a las cinco de la tarde, abandonábamos el puerto, pasando al costado del cañonero *Semareng*, guardián de los barcos internados. Los blancos y enormes tanques de petróleo y gasolina se destacaban en el fondo de la rada. Al salir nosotros, entraba un vapor de Batavia.

Todos llevábamos a bordo un grato recuerdo de los amables holandeses de Sabang. El *Antonio López*, fuera de puerto, viró hacia el Norte, haciendo rumbo a Rangoon, en la baja Birmania, donde debíamos tomar un cargamento de teca, la rica madera empleada en las construcciones navales de la Compañía Transatlántica. Como vagas pinceladas azules, se descubrían muy lejos, al Sur, en el horizonte, los *gounougs* graníticos, los montes volcánicos de Sumatra, la hermosa y riquísima isla que, con Java, forma el sostén y emporio de la pequeña y progresiva Holanda.

* * *

Desde los 6º de latitud Norte, debíamos subir a los 16º en dirección al golfo de Bengala y en el fondo del de Pegu. A los tres días de navegación, las aguas turbias del mar nos indicaron que nos hallábamos cerca de los deltas del inmenso Irrawaddi, uno de los más grandes ríos asiáticos, que nace en el extremo Este del Himalaya, al Sur del Thibet, y que debíamos remontar.

Durante varias horas navegamos sobre el estuario con poco fondo, que no llegaba a veces a cinco

brazas, buscando la desembocadura de uno de los anchos brazos del río, cuyos deltas ocupan una superficie de 46.000 kilómetros cuadrados. Un fuerte nordeste, que llegaba de tierra, dificultaba la navegación. A las once llegábamos al pontón de los prácticos, fondeado a pocas millas de la boca, y después de esperar tres horas a que la marea subiese, empezamos a remontar el río a las dos de la tarde, entrando en la región maravillosa del Birman, en la Indochina occidental, uno de los más interesantes países del mundo, porque participa de las dos grandes y antiguas civilizaciones del Asia: la china y la india.

Las márgenes del Irrawaddi, tierras bajas y llanas, que se extienden hasta el horizonte, están todas cultivadas, representando una inmensa riqueza los arrozales de aquella sabana verde sin fin. El barco avanza a media máquina por entre una línea de boyas. La proximidad de Rangoon se va anunciando por algunos caseríos, refinerías de petróleo, depósitos. El viento ha caído; la tarde es hermosa, diáfana, luminosa. De pronto, a proa, en el horizonte, brillan unos puntos dorados de vivo reflejo. El efecto es sorprendente, mágico, y los pasajeros se agrupan interrogándose. ¿Barcos? ¿Cúpulas? Son las pagodas, las fastuosas pagodas de Birmania.

Poco a poco, los reflejos se van aproximando, y pronto, a la izquierda, puede verse la silueta airosa de una altísima torre, como gigantesca campana de oro bruñido, en la que el Sol espléndido quiebra sus rayos deslumbradores. Más lejos aparece otra, después otra y, por fin, seis espejos de oro brillan en el

horizonte como una constelación maravillosa, que se destaca en el ópalo de la tarde. Nada más extraordinario y oriental. Realmente, hemos llegado al país encantado de los cuentos de *Las mil y una noches*.

Absortos y embelesados por la belleza del paisaje y la pureza encendida del ambiente, los pasajeros van de un costado a otro del barco para admirar ambas orillas. Varios barcos se cruzan con nosotros, el transatlántico *Arankola*, de la P. & O.; el *Coeyanna*, de Glasgow; dos cargueros japoneses y un pequeño carbonero chino. En medio del río, un vapor incendiado humea aún, con la obra muerta destruída. Parece un petrolero.

Rangoon se aproxima. Las torres, las casas, los barcos, van divisándose claramente en uno de los recodos de la inmensa sabana serpenteante del Irrawaddi, en la confluencia de dos brazos del grandioso «río de los elefantes». Son las cinco de la tarde, y el Sol declina. Las pagodas más cercanas brillan como incendios voraces de un tinte violado. La corriente rápida del río empieza a ser violenta con el vaciado de la marea.

Al ponerse el Sol estamos fondeados en Rangoon. Los sampanes, como pequeñas góndolas ligerísimas, rodean el vapor, luchando con la corriente. El río está lleno de barcos, y en las orillas se alzan altos edificios de suntuosa construcción orientalizada. La población extiende a ambos lados el caserío de sus 250.000 habitantes. El tráfico activo del puerto indica la prosperidad de la rica región arrocera.

La inspección de pasaportes, larga, minuciosa, a cargo de policías indígenas, nos impidió desembarcar aquel día. La noche frente a Rangoon iluminado, con el río constelado por los inquietos farolitos de los sampanes y las siluetas de las torres, pagodas y minarettes, bañadas por la Luna, fué fantástica y bella como decoración oriental.

Al día siguiente desembarcamos en los pequeños sampanes de dos pasajeros. La travesía hasta tierra era sensacional. El único remero de la frágil embarcación maniobraba hábilmente, luchando con la impetuosa corriente que nos arrebatava. Por momento parecía que las turbias aguas del río nos iban a arrojar como una pelota hasta el mar. Todos los años, el violento curso del grandioso Irrawaddi, en su viaje de 1.800 kilómetros, devora centenares de vidas.

En tierra pululaba la multitud desarrapada y miserable de los burmas, de aspecto mongol, ofreciendo sus *rickshas*, con infernal algarabía, los siameses, los *karens*, los annamitas, los chinos y los indostanes, con sus nobles facciones caucásicas y negras barbas.

En las calles céntricas y populares, Rangoon luce hermosos edificios, de ese gusto colonial inglés, de la India, tan aparatoso y magnífico. La Corte de Justicia, el Bombay Bank, el Hong-Kong Bank, el Post Office, una gran mezquita árabe llena de fieles hindúes, sucia y mal oliente por dentro y por fuera, varias pequeñas pagodas lindas y llamativas y las hermosas residencias de la colonia europea, disminuída notablemente durante la guerra.

La moneda local de la Indo-China inglesa es la

rupia, que se subdivide en 16 annas y equivale a un chelín y cuatro peniques.

Los barcos japoneses hacen también en Rangoon buena parte del tráfico de los principales productos de la Birmania: el arroz, el petróleo y la madera. Aunque la guerra se ha dejado sentir bastante, Rangoon, base de embarque de toda la riquísima cuenca del Irrawaddi, es uno de los puertos más florecientes del Asia. Por el inmenso río, navegable centenares de kilómetros, los *ferries* suben hasta Mandalay, la capital del alto Birman, en viaje de cinco días, con escala en numerosas y ricas poblaciones ribereñas.

* * *

La visita al gran templo budhista de Rangoon, la Shwe Dagon Pagode, maravilla del Oriente y del mundo, nos solicitaba apremiante. Llenos de interés, íbamos a comprobar si la cálida admiración de Kipling estaba justificada. En nuestros viajes habíamos soñado muchas veces con vernos dentro del famoso templo milenario, que se nos antojaba un cuento asiático. En una de esas típicas tartanas indias, y al modesto trotar de los caballos del país, nos dirigimos con varios amigos a una eminencia, al Este de la población, donde se alza el célebre santuario consagrado a Gautama.

Al acercarnos, por Alon Road, a la pagoda, entre hermosos campos de deporte y lujosas residencias, la deslumbrante campana de oro, sobresaliendo por

encima de los árboles, iba tomando proporciones colosales. En lo alto de su remate, el rosetón de diamantes despedía aceradas flechas de luz cegadora.

Ni en presencia de los *yamens* de Cantón, ni ante las pagodas de Nagasaki y Yokohama, ni al pie de los ricos templos sintoístas de Tokio, habíamos sentido una impresión semejante a la que nos producía, de lejos, aquella altísima pirámide de oro, coronada de piedras preciosas, escalando el cielo en el ambiente límpido de una tarde de enero en Birmania. Después de las fiestas del Tigre, presenciadas hacía años en Colombo, íbamos a ver de nuevo el Asia fantástica y maravillosa, en todo su esplendor.

El coche se detuvo al pie del primer vestíbulo, en la espaciosa entrada, donde los Chinthas, los leogrifos legendarios y el monstruoso Bilu guardián parecen decir al visitante: «¡Prepárate a entrar en la región de lo inaudito y estupendo, y cuidado con lo que haces!»

Empezamos a subir la primera grada, cubierta por un techo artesonado sostenido por grandes columnas de ricas maderas labradas. Una legión de burmas, vendedores de flores, ofrendas, cirios, sombrillas, esteras, sándalo, idolillos, relicarios y postales, se agitaba asaltando al visitante entre una turba de mendigos y rezadores de Budha.

Terminada la primera grada, ascendimos por la segunda, larguísima y más suntuosa, con ricos techos pintados y esculpidos fantásticamente y gruesas columnas doradas. La turbamulta había ido desapareciendo; algunos devotos y devotas ofrecían velitas encendidas y flores.

Impresionados por aquella original ascensión al cielo de lo maravilloso, llegamos a la tercera grada y descansamos en el último vestíbulo, antesala de la pagoda. Este vestíbulo, riquísimo y fastuoso, tiene todo el sello de la recargada opulencia oriental. Sus columnas de alabastro y de cristales policromos, sus capiteles y molduras de oro y piedras de colores, las cornisas alicatadas y los frisos de las paredes, con curiosísimos relieves representativos de episodios de la vida del Budha Gautama, todo parece pertenecer al mundo de lo fabuloso. En lo alto, los techos de mosaico de cristal, espejo enguirnaldado de oro, dejan caer una lluvia de irisados reflejos. Por los grandes ventanales se divisa el llano y los verdes campos de Rangoon en el fondo, respirándose el aire fresco de la altura embalsamado por las esencias quemadas en los pebeteros.

Al descansar en aquel refulgente vestíbulo, especie de antecámara del harem de un poderoso Rajah, nos parece que falta allí la figura vaporosa de She-razada, la maga encantadora de los sueños maravillosos. Todo os habla a los sentidos en aquel vestíbulo: riqueza, placer, alegría. El concepto oriental de las eternas delicias no podía estar mejor representado, y más parecía inspirarse en las promesas de un Mahoma que en las normas austeras de Gautama. Entre el fausto asiático de aquel decorado deslumbrante, las reminiscencias arábicas trascendían.

El misterio iba a romperse. La pagoda estaba detrás de una antiquísima muralla circundante. Franqueado un puente y la puerta milenaria, nos hallamos

en una inmensa plaza, donde están situados los oratorios y la pagoda central. Los ojos se alzan en seguida con admiración hacia lo alto de la dorada pirámide, que es una enorme masa cónica de mampostería, recubierta por gruesa lámina de oro hasta una altura de 370 pies y con un perímetro, en su base, de 1.355 pies. No es fácil apreciar el valor fabuloso de la cubierta de oro, al que ha de sumarse el del *hti* o remate de oro y piedras preciosas, valorado en 60.000 libras esterlinas.

La Shwe Dagon Pagoda, que tiene un origen tumular, como las pirámides egipcias, se divide en doce partes, desde su cimienta a su veleta, denominadas en el ritual búdhico como siguen: 1, la base; 2, las tres terrazas; 3, la campana; 4, la esfera; 5, el turbante; 6, la flor de loto; 7, el brote de plátano; 8, la plataforma del *hti*; 9, el *hti*; 10, las flores; 11, la veleta; 12, el capullo de brillantes. El *hti* o corona gigantesca, con el resto del remate de la pagoda, forma una riquísima joya, que brilla en el espacio a cien metros de altura y contiene 3.664 rubíes, 541 esmeraldas y 433 diamantes. Puede suponerse la magnificencia de esta colosal tiara oriental, alarde de riqueza y devoción de los adoradores de Budha, que desde la fundación del templo, 585 años antes de Jesucristo, han enviado sus ofrendas al santuario de Gautama, en las orillas del Irrawaddi.

Rodeando la pagoda, en la enorme plaza embaldosada, numerosos oratorios llenos de ofrendas contienen la imagen del Budha esculpido en sus cuatro actitudes litúrgicas y en sus cuatro representaciones

o encarnaciones de Gautama, Kathapa, Gonagon y Kankkathan, reproducidas millares de veces en oro, plata, bronce, alabastro, marfil, mármol, porcelana y ébano. La vista se fatigaba contemplando millares de esculturas del mismo ídolo, con profusión monótona y aplastante.

El dios panzudo e inexpressivo, con las orejas colgantes y el ademán reposado, se contemplaba por todas partes. Algunas imágenes gigantescas y valiosas descansaban en urnas o sobre aras suntuosas. La de mayor veneración, un antiquísimo Budha de oro macizo, gastado y borroso, se mostraba en una pequeña cripta, a la que se llegaba por un pasadizo subterráneo, húmedo y sucio, lleno de chorretones de cera. Alrededor de la imagen venerada, las velitas encendidas y la atmósfera infecta, irrespirable, hacían imposible permanecer en aquella repugnante cueva, santuario del fanatismo asiático. Para llegar hasta ella hubimos de descalzarnos, y los burmas que nos acompañaban nos mostraron en un rincón unos huesos humanos procedentes de un bonzo que suponemos se tendría en olor de santidad.

Toda aquella pequeña ciudad de oratorios y capillas que rodeaba a la pagoda, algunas grandes como templos europeos y todas maravillosamente labradas en piedra, mármol o madera, con torres chínicas, formaba un mundo de milenaria devoción y ofrenda. Cerca de la entrada, en grandes vitrinas de cristal, se exhibían los donativos más valiosos, joyas riquísimas de oro, plata, marfil y piedras preciosas, recibidas de todos los confines del Asia, por

valor de varios millones de libras esterlinas. Grandes cepillos, cerrados con candados y cadenas, recogían la limosna diaria de los fieles.

En una instalación especial, la «Maha Ganda», una de las campanas más grandes del mundo—según los ingleses, la tercera—, mostraba su masa de bronce de un peso de 42 toneladas, tres metros de altura y ocho de circunferencia.

En medio de tanta magnificencia, el verdadero arte solía estar ausente. En algunos oratorios de madera, un trabajo sutilísimo de extraordinaria paciencia y alta fantasía nos daba de cuando en cuando una nota artística. Monótono, pesado y barroco, el gusto arquitectónico de la mayor parte de las capillas estaba en consonancia con la pobreza de idealidad de todo el templo.

Por la inmensa plaza pululaban los fieles; los mendigos postulantes, rezando oraciones y cantando al son de extraños instrumentos de caña; los bonzos, rapada la cabeza y vistiendo túnica amarilla. Frente a las imágenes de mayor devoción, los fieles, arrodillados sobre esterillas, con las manos juntas, humillaban su cabeza hasta el suelo y elevaban sus preces ofreciendo a Gautama, dispensador de gracias y mercedes, tacitas con arroz, viandas, te y monedas. El ídolo, plácido y enigmático, parecía recibir los obsequios con un imperceptible gesto de halagada gula, mientras se acariciaba el esférico abdomen con las manos.

La impresión que deja la pagoda Shwe Dagon es de las que no se olvidan nunca. El asombro, el es-

tupor, la admiración y el recreo de los sentidos os ganan el ánimo ante el suntuoso esplendor de aquella obra milenaria del fervor asiático. Poco a poco, sin embargo, va creciendo después en vuestro espíritu un instintivo sentimiento de protesta contra un fanatismo obscuro, antipático y grosero, que acumula tanto trabajo, tanta riqueza y tanta devoción, sin conseguir elevar el alma con la representación de algún mito grande, claro y excelso. Ni un símbolo diáfano, evocador de la sabiduría y la bondad de Budha. Ni un lugar recogido, silencioso y sencillo que invite a la oración. Todo es allí, en general, feo, recargado, fastuoso y muerto, como asiático.

Descendimos por las gradas cuando entraba una gran procesión de peregrinos procedentes del Alto Birman. Ricamente ataviados, engalanados con flores, llevaban un extraño gorro en la cabeza y ofrendas en platos y bandejas. El cortejo era inacabable. Las mujeres, con las finas facciones indochínicas pintadas y empolvadas y los lamidos cabellos negros cuajados de peinetas de carey y oro, iban rezando, riendo y empujándose con gran algazara. Los vendedores las ofrecían candelitas encendidas.

Al caer la tarde, desde lo alto de la colina sagrada, la preciosa tiara de diamantes, sobre su áureo pedestal, recogía los últimos rayos solares y las miradas de todos aquellos peregrinos que habían descendido por el Irrawaddi desde el Himalaya, desde Siam, desde el Nepal, quizá desde las orillas del Ganges, para anegarse en la contemplación de tan-

tá riqueza, de tanto esplendor como ofrece a los ojos atónitos de los fieles budhistas la Shwe Dagon Pagoda de Rangoon.

* * *

En la Birmania, como en toda la India y la Indo-China, las aspiraciones nacionalistas han florecido lozanas bajo los auspicios de la paz. La Y. M. B. A. (Young Men Buddhist Association) parece ser allí el líder del partido, especie de «jóvenes birmanos» que trabajan activamente para conseguir que Inglaterra apruebe la *Burma Constitutional Reform* encaminada al *self-government*.

The Burma Observer, semanario independiente editado por nativos birmanos, publicaba íntegro, en su número del 4 de enero, el *bill* Jones, de Filipinas, y reproducía un artículo del *Manila Times*, relativo a la futura independencia de aquellas islas. En los comentarios del órgano nacionalista se traslucía la noble envidia que los burmas sienten por las libertades políticas alcanzadas por los filipinos. La activa propaganda de los bengalíes y de la India toda había recibido gran impulso con la asamblea celebrada en Delhi en diciembre, y había llegado hasta los deltas del Irrawaddi. Los prácticos y avisados ingleses prometían platónicamente, siendo el tono de los editoriales de sus diarios moderado y conciliador.

En Rangoon vimos que la administración estaba prácticamente en manos de los nativos. Salvo

los altos puestos, en los bancos y oficinas públicas todo el personal es indochino o malayo. La inspección de sanidad y la policía también funcionaba a cargo de indígenas o mestizos europeoasiáticos. Un regimiento de cipayos, el 91 Punjalí de infantería, estaba de guarnición.

Después de cargar las piezas de teca, dejó el *Antonio López* el fondeadero, empezando a bajar el río el día 8 de enero, a primera hora de la mañana. Rangoon y sus maravillosas pagodas de oro quedaban en medio de la dilatada llanura feraz, granero de Oriente, rival del de Saigón. En una de las márgenes se veían, al pasar, cuatro enormes elefantes arrastrando troncos de árboles. Lento y poderoso, el animal sagrado alzaba la trompa y movía las orejas, como abanicos, al oír la sirena del vapor.

Fuera de la barra del río, el barco hizo rumbo a Singapoore. La península de Malaca, el «Quersoneso de oro» conquistado por Alburquerque para los portugueses en 1511, incorporado de hecho hoy a los inmensos *Dominions* británicos, fué divisándose a la segunda singladura, y pasado el estrecho, quieto y encendido como un canal de fuego, fondeamos en Singapoore al anochecer del día 12.

La base cosmopolita de los Estrechos, uno de los puertos de más tránsito del mundo, mercado libre de Oriente, estaba llena de barcos. El término de la guerra iba levantando la navegación, y llegaban ya algunos paquetes transatlánticos de las grandes líneas de Europa. Dos acorazados japoneses estaban en aquellas aguas.

El *Straits Budget*, resumen semanal del *Straits Times*, nos enteró de lo que pasaba en el mundo. Wilson había llegado a Francia; la desmovilización empezaba; el bolchevismo amenazaba destruir la vieja Europa. El mundo tenía puesta la esperanza en la Liga de Naciones.

Las calles de Singapoore, con su enjambre de *coolies*, sus ligeros *rickshas*, sus bazares y museos, entretuvieron un día a los pasajeros, fatigados por tan largo viaje. A la mañana siguiente zarpábamos para Manila. La impaciencia y la alegría se pintaban a bordo en todos los rostros.

El inmenso círculo que habíamos trazado por la superficie de la Tierra desde que saliéramos de Manila, en junio de 1917, se cerraba ya lentamente. El mar de la China nos pareció interminable; pero, por fin, el 20 de enero de 1919, a las ocho de la noche, fondeaba el *Antonio López* en la hermosa bahía, ancha y hospitalaria puerta de la capital filipina, frente a las luces del paseo de la Luneta. La blanca silueta del monumento a Rizal se destacaba solitaria. Hacía ciento veinte días, cuatro meses justos, que habíamos salido de Barcelona.

* * *

Nuestro viaje había terminado. En dos largas etapas habíamos dado la vuelta al mundo, partiendo de Manila por el Este y regresando por el Oeste, después de visitar las cinco partes del Globo. En

total, habíamos recorrido 29.870 millas marítimas. Gracias a la Providencia, pudimos realizar sin novedad esta cincunnavegación, en tiempos azarosos de guerra.

Riesgos, fatigas, molestias, gastos, todo lo olvida el viajero después de aumentar el acervo de su vida nerviosa con un caudal semejante de impresiones. Los viajes obran como acumuladores de energía. Viajar es renovarse. Recordar lo viajado es siempre un grato placer que nos hace revivir. Como fuente de experiencia vigorizadora y optimista, nada hay comparable a los viajes, pues el hombre difícilmente olvida lo aprendido en el interesantísimo libro abierto del camino.

Barcelona-Palma, 1918-19.

FIN

INDICE

	Páginas.
AL LECTOR	5
I. — LA ATALAYA DEL FAR EAST: Saliendo por «Boca Chica». — Luzón, la isla bella. — Hong-Kong y la guerra. — Señorío inglés. — <i>Rickshas</i> y palanquines. — Una visita a Cantón. — Las pagodas azules. — El templo de los quinientos genios. — El país del jade. — De Kowloon a Europa en ferrocarril. — El «Pico». — Jardín sentimental. — Fumaderos de opio. — Chinos y chinitas. — Los mercados de China. Manila, base comercial.....	7
II. — EL JAPÓN SILENCIOSO: Sanghai invisible. — Alemanes a bordo. — ¿Cómo es el Japón? — Amanecer en las islas maravillosas. — El Nagasaki risueño. — La tierra del silencio. — Un templo y un busto de mujer. — Las <i>musumés</i> estudian Algebra. — <i>Meet me tonight in Dreamland</i> . — <i>Samurais</i> de los mares. — La rada de Yokohama. — Unas horas en Tokio. La ciudadela del Mikado. — Madrecitas del Japón. — El <i>Yosiwara</i> galante. — <i>Geishas</i> y flores. — El <i>Bentendori</i> . — Comercio japonés. — Las Filipinas, para los filipinos.....	31
III. — POR EL MAR DEL SUR: Adiós al Fujiyama. — La sabana infinita. — Homenaje al salvavidas. — Pasaje cosmopolita. — La señora Goodrich esconde sus ojos. — Mr. Wellman, el observador. — Los dos filósofos. — Jamones	

- de Holanda.—La dictadura del boer.—La más hermosa.—El paso del meridiano.—Elcano en Cabo Verde.—Las naos de otros tiempos.—Bajo los toldos.—Otra vez en los trópicos. 67
- IV.—UN OASIS DEL PACÍFICO: Las islas Hawai.—Honolulu floreciente.—El pequeño mundo polinesio.—Kamehamehá I, el Conquistador.—Una historia interesante.—Los españoles descubrieron Hawai.—La reina Lilioukalani.—La danza voluptuosa de las *hulas*.—Una excursión en auto.—Selvas y flores.—Los ejércitos de caña dulce.—Cuatro mil españoles en Hawai.—En el Bishop Museum.—Desde el *verandah* del Pleasonton Hotel.—¡Aloha! ¡Aloha, diminuto paraíso!. 89
- V.—PUERTA DE ORO: ¡Tierras de América!—Golden Gate.—San Francisco, maravilla moderna.—Adiós al *Prinse Juliana*.—En el país de la dicha.—El cuarto 708.—Market Street.—Unas chicas del Oeste.—Cervantes en California.—Mary Garden en el Museo.—Bazar de bellezas.—Miss Arabella.—Lluvia de oro.—*Frisco* de noche.—En el bar.—Ranchero y millonario.—El castellano de San Francisco.—Palacios a granel.—Mister Wolf aumenta sus «posibilidades».—¡Quién pudiera quedarse!. 117
- VI.—EL CABALLO DE ACERO: El *ferry* de Oakland. Rebaño humano.—En el *Pullman*.—A través de un continente.—3.250 millas en cuatro días.—El valle de Sacramento.—Escalando montañas.—Sierra Nevada.—La dama del pijama rosa.—*Cow-boys* y «Concordias».—La vaca y el senador.—El Lago Salado.—El cañón de Ogden.—Sobre el Misisipí.—Unas horas en Chicago.—Los *abattoirs*.—Sirenas del Michigán.—De Chicago a Nueva York en veinte horas.—Campos de Pensilvania.—El *Observation-car*.—Nueva York en nieblas 149

- VII.—NUEVA YORK, VERTEDERO HUMANO: Baño regenerador.—En medio de la colmena.— Los cinco *boroughs*.— La Broadway y la Quinta Avenida.— Los rascacielos.— El *lunch* de las mecanógrafas.— Wall Street.— La catedral del Comercio.— En el piso 58.— La princesa del dólar y el rey del *Bluff*.— Los ojos de las *girls*.— Religión y pandereita.— Despojos humanos.— El Winter Garden y Churchill's Cabaret.— La terraza del Astor Hotel.— El Metropolitan Museum.— La Hispanic Society.— Una española-inglesa en Coney Island.— Manhattan atacado por los *kodaks*.— *Farewell!* 185
- VIII.—CRUZANDO EL ATLÁNTICO: España a flote.— Brisas del Atlántico.— Convoyes de guerra.— ¡Un periscopio!— Filias y fobias.— Fiesta a bordo.— La raza parda.— Escrutando el horizonte.— Tierra española.— «La tacita de plata.»— Los ojos del corazón y los ojos de la cara.— Gibraltar, pedernal que echa chispas.— Los «flecós de la escuadra».— La estatua de la Libertad y el monumento a Colón 220
- IX.—LA RUTA DE OTROS TIEMPOS: Hacia el Cabo de Buena Esperanza.— El Museo Iconográfico de las Cortes de Cádiz.— Un día en Las Palmas.— ¡Alemania pide la paz!— El paso del Ecuador.— La isla de Santa Elena.— Noches australes.— Sobre la tumba del *Eizaguirre*.— Doblando el Cabo.— La *Cruz del Sur*.— En Durbán (Natal) después de veintisiete días de travesía.— ¡Viva Francia!— Las fiestas del armisticio.— La danza zulú. Barcos españoles.— «No me hable usted del carbón.»— La Union of South Africa.— Hertzog y los boers.— El Town Hall.— Cuarenta días detenidos.— ¡Al fin, libres! 243
- X.—LA VUELTA AL ORIENTE: El Canal de Mozambique.— Las descubiertas de Vasco de Gama.— Navegando al Este.— Nochebuena



a bordo. — Pulo Weh, la isla robinsoniana. — Sabang, rincón placentero. — Alemanes internados. — Sumatra la opulenta. — Hacia la India maravillosa. — Remontando el Irrawaddi. — Rangoon. — La Shwe Dagon Pagoda, el templo más grandioso del Asia. — Los cuatro Budhas milenarios. — Los cuentos de Sherazada. — La Young Men Buddhist Association. — Reivindicaciones de Birmania. Los burmas envidian a los filipinos. — Singapoore. — Cerrando el círculo alrededor del planeta. — Llegada a Manila. — Conclusión . .	277
---	-----







1001761699

