

Q9

VIAJE AL JAPON

DE LA

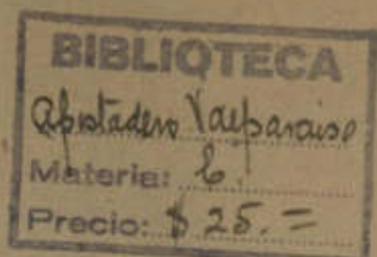


POR SU COMANDANTE

ALEJO MARFAN

VIAJE AL JAPON

DE LA

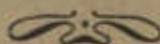


FRAGATA

"LAUTARO"

POR SU COMANDANTE

ALEJO MARFAN



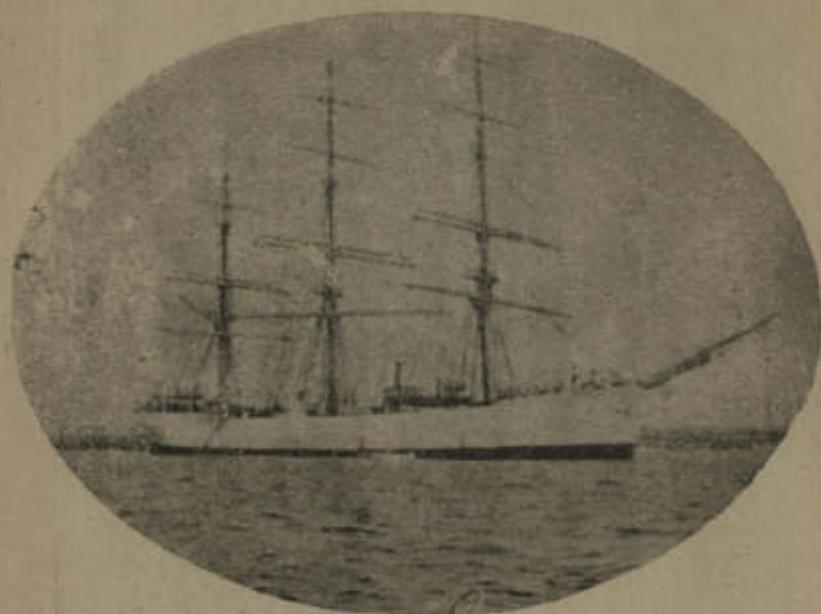
SANTIAGO DE CHILE

IMPRESA "GENERAL DIAZ"

San Gregorio 2897

1938

ES PROPIEDAD
Inscripción N.º 6110



La fragata "Lautaro" en Kobe



El autor, Adicto Naval de Chile en Francia (1931).

A LOS CADETES DE LA ESCUELA NAVAL

"Carpent tua poma nepotes" (*)
(Tus sobrinos recojerán tus frutos)
Virgilio.

Hace cuarenta y dos años que, cautivado por el brillo de los botones de vuestro uniforme y obsedido, no sólo por la idea de recorrer el mundo visitando lejanos países, sino también por el ansia viva de imitar las históricas hazañas de Cochrane, Blanco Encalada y Prat, pisaba por primera vez los umbrales de nuestra gran Escuela Náutica.

Como buen santiaguino, apenas había divisado el mar e ignoraba completamente la vida del marino... No había en mi familia antecedente alguno que me decidiera a elegir la profesión de hombre de mar. Y en cuanto a vocación, sentía en mí la vanagloria y el deseo ardiente de destacarme como un nuevo Nelson, cuya apología, por Lamartine, leía y releía en la última página de un "Manual del Cadete" que el azar puso en mis manos. ¡La fantasía del adolescente no tiene límites!

Todo ello me induce a dedicaros afectuosamente "Un viaje al Japón, en que os iré relatando un período excepcional y casi desconocido de la vida marina, a fin de que conozcáis sus intimidades, sus sacrificios y galardones.

¿Os parece extraño que en esta veloz época del avión y del destróyer venga a hablaros de esa antigualla de la vela? Sin duda, y eso es como si a un as del volante se le contara una excursión en la carreta de nuestros abuelos... Pero no olvidéis que más

(*) Segunda parte de un verso de Virgilio (Eglogas, IX, 50).

El poeta sugiere con este pensamiento, que el hombre no debe pensar sólo en sí y en el presente, sino en lo porvenir y en las generaciones futuras. (Larousse.)

de una vez se ha visto a todo un elegante Paccard remolcado por una yunta de flemáticos y tardíos bueyes...

Diez años de vida me unen a la Escuela Naval: cuatro de ellos vistiendo con orgullo la cuárcara o chaqueta del cadete y los seis restantes dedicados a la enseñanza y a inculcar directivas a ex-alumnos que hoy día son Jefes y Oficiales prestigiosos de nuestra Armada.

Permitidme, pues, que parodiando a Vicuña Mackenna, cuando exclamaba: "No soltéis el Morro", os dé un consejo al oído:

"No abandonéis la vela"... Y si no estáis de acuerdo conmigo, que al menos esta narración de mis recuerdos indelebles que dora el sol de la lejanía, os sirva para imponeros de la manera como vuestros antecesores arrostraban los riesgos y el embate del Océano.

EL AUTOR.



PROLOGO

Sin vacilaciones de ningún género nos hemos dado a la grata tarea de enhebrar algunos párrafos sobre la obra que lanza a la publicidad el Capitán de Navío en retiro Don Alejo Marfan M., y esta aceptación fué de caracteres tan espontáneos como de profunda convicción, porque estábamos ciertos que íbamos a enfrentarnos con un libro enjundioso en sus sabores náuticos, de un marino de esa madera inconfundible, curtida por el oleaje y con una serie de atributos honrosos propios de un Jefe de los mejores valores de Nuestra Armada Nacional.

Premunidos de este bagaje psicológico en lo que a la personalidad del Autor se refiere, es inoficioso que fatiguemos al lector explicándole con qué decidido interés nos hemos adentrado en las sabrosas páginas de este libro, un afán de curiosidad, y ¿por qué no decirlo? también de interés profesional ha sido nuestro constante acicate, no diremos tan sólo en la lectura sino también en el análisis de esta obra "VIAJE AL JAPON" de la Fragata "Lautaro" por su Comandante Alejo Marfan.

Para satisfacción de los lectores, hemos de ponerlos en antecedentes que las vidas profesionales del autor del libro y del que estas líneas escribe, tienen más de un punto de contacto a lo largo de la retorcida espiral que siempre describe la carrera del Oficial de Marina. Y a mayor abundamiento, es importante consignar que la vida náutico-profesional de Don Alejo Marfan nos tocó observarla en diversos planos, comenzando desde el más bajo, colaborando a sus órdenes como Ayudante del Oficial de Navegación a bordo del buque-insignia Acorazado "Capitán Prat" en la Escuadra de 1915, para luego, como siempre ocurre, conocerle más a fondo en horas difíciles de intranquilidad nacional, y después, en 1929; y ya por última vez en comisiones de estudio para reformar la Escuela Naval en sus programas de instrucción y los educacionales en sus aspectos más modernos de reorganizaciones de fondo en el cultivo del carácter del alumnado e introducción de una mayor enseñanza práctica y enderezada más científicamente a los valores efectivos y precisos que ha de requerir el Aspirante en sus desempeños a bordo.

A través de tales experiencias, debemos declararlo, aunque con ello lesionemos la modestia del Autor, guardamos un interesante recuerdo de este Jefe que, unía a sus poco comunes condiciones de hombre de mar, los no menos valiosos atributos de sus prendas personales. Y debemos recurrir a ellas no en obsequio a vosotros lectores, las más de las veces exigentes, porque antes de ser examinada la obra de Marfan por la poderosa lente de vuestra crítica, es preciso que conozcáis de cerca al Autor y he aquí una de las que creemos nuestra más fundamental obligación mientras de los puntos de nuestra modesta pluma emergen estas líneas.

Partimos de la base que, siendo el Comandante Marfan un marino tan navegado y con carrera destacada, muchos de vosotros le habréis de conocer, le habréis quizá visto actuar; su figura os puede ser hasta característica en los puertos de la costa, en Valparaíso de preferencia y ahora en el intenso pulular santiaguino; pero muy pocos de vosotros sabréis que este hombre afable, de expresión sonriente, cuya bonhomía aflora a flor de piel, es y ha sido un marino de las ya antiguas filas de la Armada Nacional, que consagró su vida por entero, con remarcable entusiasmo y sin vacilaciones al servicio de la Institución. Y siendo así, sus capacidades avizoras estuvieron siempre sedientas de estudio y produciendo benéficas influencias donde quiera que actuare.

De esta suerte es que le vemos actuar, a lo largo de sus casi 36 años de servicio, en puede decirse todas nuestras actividades profesionales. Como subalterno sale airoso y sube sin esfuerzo los a veces empinados escabeles que para muchos resultan las pruebas y requisitos que imponen las exigencias de la profesión; hidrografo joven y entusiasta comparte y se destaca en más de una campaña profesional; inclinado por vocación a los estudios y práctica de la navegación, se desempeña con éxito como Oficial de derrota cuando estos estudios aún no los consagraba la Superioridad Naval en una determinada especialidad; siendo aún un joven Jefe, el Gobierno le confía un mando honroso y de complejas responsabilidades, como fué su Comisión al Japón, comandando un velero, la "Lautaro", y en fin, en los altos grados de Capitán de fragata y Navío los mandos a flote, los estudios y desempeños en la Academia de Guerra Naval y Estados Mayores a bordo y en tierra y por último, la Dirección de la Escuela Naval, lo cuentan como un servidor de finos valores: estudioso, capaz para abordar los problemas que se le presentan y siempre humanamente comprensivo.

Pero sus desempeños, que antes y rápidamente abocetamos, no tuvieron jamás aristas de intransigencia, ni su mando nunca tampoco se imponía por golpes de autoridad o gestos de exhibicionismo, nó; su influencia y acción actuaban, puede decirse, de una manera diametralmente opuesta, disciplinado por la reflexión y el sentimiento y obediente sin lugar a dudas al mandato de su

sangre en buena proporción francesa, su personalidad se destacaba por su chispeante buen humor no exento a las veces de fino esprit y de vez en cuando en él asomaba el leve matiz de una discreta ironía.

• • •

Hecha ya esta pequeña semblanza que no queremos de intendiendo ahondarla, porque sus valores bastan para que la saboriéis más a fondo a través de las páginas de este su libro, nos entregamos de lleno a un breve comentario sobre la obra que vosotros estaréis también ya ansiando leer.

Válganos sí, y a modo de exordio, establecer a firme que no nos asiste título alguno para prologar esta obra, a no ser la benevolencia del autor, que ha creído posible encontrar en nosotros a uno de los compañeros de armas que, por haber iniciado un viaje a oriente a bordo de la corbeta "Baquedano" a principios de 1921, o sea cuando la fragata "Lautaro" recalaba ya de regreso a costas chilenas, pueda vibrar espiritualmente con un mayor accionamiento en esas interminables travesías sobre el mar; o sea arguimos con el recuerdo de esas horas, días y meses nostálgicos de todo y que el océano inmenso es a la vez juez, compañero o enemigo...

De otro lado, como el autor lo dice, al emprender su obra a estado muy lejos de su ánimo escribir un libro con pretensiones literarias, y aunque a su pluma robusta y de innegables inspiraciones le sobran virtudes para ello, en este caso y en lo que se refiere a la obra en comento, el Comandante Don Alejo Marfan persigue ajustarse a los moldes a veces estrechos de un narrador descriptivo, escrupuloso observador que vierte al papel con estricto verismo cuanto pudo captar a través de los mares y en los países visitados...

Aún hay más, y en esto prescindimos de nuestra opinión personal, Don Alejo Marfan nos narra, detalla y especifica todos y cada uno de los pasos de la derrota que proyectó y enseguida la que le tocó en suerte a su buque — a merced del viento — realizar, y aquí vemos estudiar, discutir y actuar al Comandante de la "Lautaro" sin que se lleve por alto muchas veces ni las más insignificantes minucias, que al parecer son tales, y que preocupan sobremanera al Jefe Supremo de una nave, porque navegando sobre el mar y sobre todo en un velero, como en ninguna parte se justifica aquel sabio aforismo que dice: "el conjunto de detalles contribuye grandemente al éxito de la empresa".

Los profesionales en efecto nos recreamos con estas detalladas relaciones de viaje, y en este caso en que siempre y al desgairte salta un apunte zumbón que se matiza con un brochazo de color

la lectura se desliza rauda y entretenida, y aunque el lenguaje náutico florea de uno a otro lado, don Alejo Marfán meticulosamente en un anexo ha compilado los términos de nomenclatura y de maniobra marinera a fin de ilustrar a fondo al lector profano en las materias que en estilo liviano se detallan.

Es también de la mayor importancia para justificar los detalles y estudios náuticos y profesionales que el libro contiene, recordar y tener siempre en mente que la obra está noblemente dedicada a los cadetes de la Escuela Naval. En efecto, en una dedicatoria plena de sinceridad, don Alejo Marfán ilustra a las generaciones de los actuales y futuros cadetes sobre sus más recónditos anhelos allá en las lejanías de su adolescencia, cuando enderezara la proa de su vida en la carrera del mar, y luego con ritmo emocionado el módulo del recuerdo amplifica su voz y toma bellas sonoridades para recordar a la muchachada de siempre que la Armada, objeto de nuestros desvelos, ha tenido en cada etapa de su vida, servicios que podrán ser todo lo variado que se quiera, pero siempre llenos de privaciones y sacrificios que se inmolan en el Altar de la Patria.

• •

La visión del puerto de **Honolulu** en 1919 con sus maravillas del trópico, enmarcada en el progreso impuesto por los Estados Unidos, se hace tangible, y así el lector puede darse una cuenta exacta de ese cuadro mágico, y aquellos que han visitado el archipiélago recordarán con fruición esa vegetación lujuriosa que bordea sus fantásticos mares de coral.

El Mchana Hotel, con sus "dancings" y las playas de Waikiki, vienen a nuestra imaginación entrechocando en la magia de las noches tropicales, el estruendo del jazz norteamericano con las notas doloridas y nostálgicas de los "ukuleles", que musitan lejanas sus canciones con voces apasionadas bajo un cielo tachonado de estrellas para perderse en las melodías del oleaje que acaricia sus playas....

Y después, nuevamente el mar, en cruenta travesía para poder arribar a las playas niponas.. Japón y su leyenda, Japón y sus exotismos. Japón y su progreso formidable, ocupan intensamente a nuestro autor.

Y es de esta manera como la pluma fácil del autor nos conduce insensiblemente por su ruta marina entre los archipiélagos de **Hawaii** y del **Japón**; en donde su infatigable escrupulosidad nos coloca en todas y en cada una de sus diarias preocupaciones.

En esta travesía nos es dable escuchar la voz del recuerdo que se alza con todo acierto descriptivo para narrarnos el primer tifón que su nave experimentara. Aquí su estilo se estremece

presa de una verdadera inspiración al relatar todas las impresiones en presencia del meteoro; nada escapa tampoco a sus serenas reflexiones, y por cierto, sigue muy de cerca el desempeño de sus subalternos que luchan con denuedo contra los elementos desencadenados, y una secreta satisfacción invade su espíritu al salir airoso de la sin duda tremenda prueba.

La permanencia de la "Lautaro" se prolonga por meses y en forma inesperada en el país cumbre del Oriente, y el comandante Marfán aprovecha su permanencia visitando, cuando le permite el tiempo y su delicada misión, sus ciudades más importantes, sus fábricas y astilleros y cuanto le brinda el japonésismo. Y así pasan ante la mirada del lector Kobe, Nara y Kioto, los Yoshiwara de Yokohama y tantos otros lugares saturados de un encanto extraño y también analizados en ciertos aspectos de prosaico realismo. El autor todo parece haberlo anotado y después fatal, indefectiblemente su pluma lo deja establecido sin exageraciones tal como lo vió, o lo vivió y sin jamás caer en exagerados comentarios, cuando más se estampaba un juicio muy personal pero siempre respetuoso y agradecido al país que tan hospitalariamente le recibiera.

Nosotros también a fuer de acucioso lector, hemos reparado en su bello relato de su visita a la estación termal de Miyano-shita. . . . Notamos aquí que su estilo se abrillanta y el espíritu del autor, aunque no lo comenta, vaga por el ensueño de una grala recordación. . . . Esa velada jalonada por ensueños inefables agitaron sin duda profundamente al autor, pero aquí. . . . curioso lector, detente. ¿Es que tu exigencia llega a pretender transgredir los más secretos arcanos, sólo para satisfacer tu sed insaciable. . . . ?

No podríamos dejar pasar una reflexión a propósito de los desencuentros experimentados por el Comandante Marfán a su regreso al país; habillitas y murmuraciones parece que descorazonaron un poco al navegante eficiente y afortunado que terminaba con éxito una misión larga, compleja y de contornos delicados. A nuestro entender bien hace el autor en establecer en su libro lo ocurrido y esclarecer dignamente situaciones; y digo que hace bien no sólo en lo que respecta al descargo personal, sino también en el alcance moral que este relato ha de influenciar principalmente a sus lectores inexpertos y de preferencia a los cadetes navales. Aquí la juventud apreciará que, por desgracia es humano que las bajas pasiones se claven con mayor fuerza mientras mayores proporciones toma la obra a que el hombre da cima. . . . !

El Comandante Marfán cree de su deber consignar en la obra su opinión sobre la instrucción velera que, a su juicio, no debe abolirse en la enseñanza de la Escuela Naval: compartimos esta opinión, porque creemos que es muy difícil por no decir insustituible la vela con sus travesías de alta mar para evitar al novel oficial en sus facultades psicológicas de "atención y acción in-

mediata", como asimismo dar excelentes forjas al carácter en las duras contingencias que el mar impone sobre todo a los veleros.

Igualmente, don Alejo Marfán ha creído conveniente aumentar el bagaje de su obra con un Anexo que contiene varios bocetos de la vida del marino. Es evidente que este Anexo no despega del resto del libro si se le analiza en el orden náutico, porque tanto éste como aquél son una contecación de la vida del marino de guerra llevado sobre el mar, elemento fascinante, tantas veces traidor en su mutabilidad y que dá una modalidad incuestionablemente distinta a los hombres que a él dedican sus vidas.

De lo que llevamos dicho, que mucho tenemos que ya sea un comentario muy extenso, se colije con facilidad que el libro "**Viaje al Japón**" es una obra de carácter descriptivo, amena, saturada de pasajes interesantes y escrita con pluma fácil en que de continuo se evidencia en su estilo sencillo la absoluta franqueza del autor.

Obras como ésta, y de los rasgos que antes hemos venido puntualizando, merecen y se tienen bien ganado el éxito, no sólo dentro de la Marina, sino también en el público—que entre nosotros abunda—interesado por los viajes y que observa y sigue con especial afecto a nuestra Armada Nacional.

Enrique Cordovez M.



DOS PALABRAS

No sin algunas vacilaciones resolví rehacer y publicar mis notas de un "Viaje al Japón". La falta de confianza en mis dotes literarias y cualidades de escritor, así como los recuerdos ya algo desvanecidos de un viaje efectuado hace más de diecisiete años, eran, entre otras, las razones que refrenaban mis propósitos.

Pero, por otra parte, me estimulaba a ello la idea de que la experiencia recogida entonces pudiera tener algún interés y prestar cierta utilidad.

Una fuerza extraña me impulsaba a tomar la pluma y aún, a riesgo de no complacer a los lectores que buscan en las narraciones solaz, novedades y sorpresas, he vencido las resistencias que se oponían a mi intento.

La vida del marino no es familiar a nuestro público.

Dicho tema ha sido poco tratado entre nosotros, seguramente por desconocimiento de tal ambiente. Entre los profesionales mismos, sólo han logrado cierta notoriedad en ello, el Almirante Silva Palma, con sus "Crónicas de la Marina Nacional" y las "Reminiscencias de un viaje al Mediterráneo"; y el Comandante don Carlos Bowen con los amenos artículos periodísticos recopilados en su última obra "Mar y Tierra nuestra", bajo el seudónimo de "Pierre Chil".

Además, existe un falso concepto de la vida misma del Oficial de Marina. Cuántas veces al despedirme amigos y conocidos, yo hacían con frases como estas: ¡Felices ustedes los marinos, que viajan y disfrutan de la vida!... ¡Los marinos no pasan penas, siempre los acogen en los puertos con bailes, banquetes y saraos!... ¡Quién fuera marino para pasarlo bien!...

Otros, en diversas circunstancias, acaso por incomprensión, ignorancia o un prurito de malevolencia, preguntan: Pero ¿qué hacen ustedes los marinos a bordo; en qué distraen el tiempo?... Y es inútil contradecirles, mostrándoles el reverso de la medalla, porque la idea de nuestra perfecta bonanza y jolgorio perpétuo está de tal modo anclada en su mentalidad que todo esfuerzo para convencerles de lo contrario resulta vano.

No es extraño que ese optimismo ilusorio para apreciar la vida de a bordo se deba a la impresión vivaz de las personas que sólo visitan los barcos de guerra con motivo de los festejos o agazajos con que se les recibe. Con un poco de reflexión, sin embargo, no les sería difícil imaginar que aparte de los festejos, se impone al marino una vida de estudio, de trabajo, de enormes responsabilidades y a menudo de fuertes contratiempos.

El relato de un viaje a la vela a través del mayor de los océanos, puede que contribuya en algo a desvanecer diversos prejuicios que nos atañen. Ello al mismo tiempo me proporciona el íntimo placer de revivir una época de mi actividad profesional que significa para mí y mis compañeros un esfuerzo digno del vigor de la raza y de la preparación de nuestra oficialidad y tripulación. Nuestro periplo a la vela merece recordarse y encontrará eco, sin duda, en los que simpatizan con las aventuras náuticas.

* * *

En obsequio de mis lectores ajenos a la técnica naval habría deseado excluir en lo posible, los datos áridos y la nomenclatura inevitable en quien relata un viaje de escenas y peripecias marinas.

Y los profesionales mismos por su parte, excusarán si me explayo demasiado en alguno detalles de maniobras maríneas y de fenómenos meteorológicos que les son archiconocidos, en atención a que esos datos pueden ser de alguna novedad e interés para los legos o profanos.

Por último, réstame pedir a las personas que emprendan la lectura del presente libro, que no le exijan primores literarios y alardes descriptivos. No olviden que estas páginas contienen sólo la narración veraz y objetiva de lo que un navegante observó con lente nítido y foco realista.

A. M. M.

HISTORIA DE LA FRAGATA "LAUTARO"

La fragata "Lautaro" fué construida en Inglaterra, no recuerdo bien si en los astilleros de Hull o de Glasgow, el año 1860. Tiene por lo tanto a la fecha 77 años.

Su primer nombre fué "Majestic", y navegó como buque mercante bajo la bandera inglesa durante muchos años, haciendo principalmente viajes a Australia, al Indostán y aún a Chile.

Más tarde, por razones que ignoro, fué desaparejada, y quedó como pontón fondeado en un puerto de Inglaterra hasta el año 1898. En esa época, estando tirantes las relaciones entre Chile y la Argentina, nuestro Gobierno lo compró con un cargamento de carbón de Cardiff junto con otros dos pontones más, el "Count of Peables" y el "British Commodore". Estos tres cascos con su cargamento completo de carbón, fueron traídos a Chile por remolcadores especialmente contratados para ese objeto; y se les destinó a Punta Arenas donde permanecieron como pontones carboneros.

El año 1901, pasados ya los temores de guerra con la Argentina, el "Majestic", remolcado por el transporte "Angamos" al mando del Capitán de Fragata don Arturo Whiteside, navegó por el Estrecho de Magallanes y los canales de Smith hasta la boca del canal Trinidad, siendo largado a cien millas mar afuera para seguir por sus propios medios, es decir, a la vela. (*)

Venía de Comandante del "Majestic", el Piloto 1.º español contratado, don Juan Font de la Vall, y como únicos oficiales los Guardia-marinas de 2.ª clase, don Manuel Sotomayor Torres y don Roberto Chappuseaux Cienfuegos, tripulándolo una reducida dotación de 16 marineros, un cocinero y un mozo.

Se efectuaba la maniobra sólo por medio de las velas mayores, de gavias y de algunas velas "cuchillas", pues, dicho barco no tenía más arboladura que los palos reales.

(*) Véase el anexo I.

En estas condiciones llegó a Talcahuano, puerto de su destino, después de 29 días de navegación y de no pocas peripecias, debido ello a la escasez de personal y a la deficiencia de la maniobra.

El objeto de su viaje era entrar al dique para revisar el casco, hacerle las reparaciones necesarias y aparejarlo como buque "Escuela de Grumetes".

Al Contra-Almirante don Lindor Pérez Gacitúa, que era en esa época Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, se debe la iniciativa de hacer del "Majestic" un buque "Escuela de Grumetes"; y mediante su tenacidad y constancia para recabar los fondos necesarios, logró después de algunos años de obstinada labor transformarlo en un hermoso barco, bautizado con el nombre de uno de los caciques araucanos más prestigiosos por su valor y pericia militar. No olvidemos que una de las fragatas de la guerra de la Independencia había llevado también el nombre de "Lautaro".

No sólo en su reconstrucción, sino también en la maniobra de aparejar la nave, tomó parte muy principal el Piloto Juan Font de La Vall que la había traído de Punta Arenas comandándola.

Más o menos el año 1905 quedó la "Lautaro" apta para recibir la "Escuela de Grumetes", y fué su primer Comandante y Director el Capitán de Fragata don Alfredo Sanguenza Rojas.

Desde ese año hasta 1916 fué dicho barco escuela de nuestra marinería y especialmente de los grumetes que practicaban la navegación a vela por las costas de Chile; y al efecto se realizaron diversos viajes al mando de los siguientes jefes de nuestra Armada:

Capitán de Fragata,	don Enrique Larenas.			
"	"	"	"	Carlos Andonaegui
"	"	"	"	Bracey Wilson
"	"	"	"	Carlos Guzmán.
"	"	"	"	Almanzor Hernández.
Piloto de Fragata	don José Bordés.			
Capitán de Corbeta,	don Florencio Albónico.			
No sé si se me escapan algunos nombres.				

Durante ese período se formó un buen grupo de marineros; y gracias a la educación e instrucción del personal, puede decirse que surgió una nueva generación marinera.

El año 1917, habiéndose organizado la "Sección Transportes de la Armada", bajo la dirección del Contra-Almirante don Guillermo Soublette se destinó la fragata "Lautaro", entre otros barcos, a ir al extranjero cargada de salitre, debiendo traer de retorno carbón, pepilla de algodón, azúcar u otro artículo de consumo.

Hubo, pues, que proceder al desalojo de la "Escuela de Grumetes", ubicándola en la Isla Quiriquina, donde funciona hasta la

fecha. Se efectuaron en la fragata las reparaciones necesarias de acomodamiento y habitabilidad, y se construyeron bodegas especiales para la carga.

El primer viaje comercial se efectuó el año 1917 con destino a Australia, bajo el mando del marino sueco, Piloto 1.º contratado, don Ivar Jhonson, llevando a bordo la "Escuela de Pilotines" para adiestrarla en práctica de navegación y maniobras.

En el segundo viaje (1918) se dirigió a Méjico y al Perú. La comandaba el Capitán de Fragata don Guillermo Vargas Chacón, e iba embarcada, asimismo, la "Escuela de Pilotines".

En el viaje tercero (1919-1921) se hizo rumbo al Japón, bajo el mando del Capitán de Corbeta don Alejo Marfán Montel; y en vista del largo tiempo que debía quedar el buque fuera de Chile, se ordenó el desembarco de la "Escuela de Pilotines".

Uno de los más largos efectuados por la fragata "Lautaro" fué este viaje, que se sintetiza y resume en la siguiente forma:

Zarpó de Iquique el 4 de Setiembre de 1919 con destino a Honolulu, donde hizo escala de cinco días para seguir después al puerto de Kobe (Japón).

De Iquique a Honolulu demoró 44 días, y de éste a Kobe 52.

Después de cinco meses de permanencia en Kobe se dirigió a Yokohama, y recorrió dicho trayecto en ocho días, quedándose en este puerto 3 meses 14 días.

Totalizando, permaneció en el Japón ocho meses veinte y un días, desde el 14 de Diciembre de 1919 hasta el 5 de Setiembre de 1920. Tan larga permanencia se debió no sólo a la falta de flete sino también, a la espera de un cargamento de pólvora y armas para el ejército de Chile, que no estuvo listo en época oportuna. Además de dicha carga se completó el cargamento con dos mil toneladas de carbón.

Zarpó el buque con destino a Chile el 5 de Setiembre de 1920, haciendo escala en Honolulu.

De Yokohama a Honolulu demoró 42 días y 93 de este puerto a Valparaíso, sin contar su estancia de seis días en aquel puerto de escala.

Debemos advertir que el viaje de Honolulu a Valparaíso se prolongó debido a 20 días de inmovilidad en la región de las "calmas ecuatoriales".

El 25 de Enero de 1921 fondeó la "Lautaro" en Valparaíso, después de haber navegado durante 236 días (7 meses 26 días) y en cuyo periplo recorrió un total de más de 26,000 millas.

Después, es decir, ese mismo año de 1921, debido al mal estado de su arboladura y maniobra, pues la cabullería estaba muy usada y las velas mismas tenían más de seis años de constante uso, y también a causa de que la "Sección Transportes" dejó de funcionar, la fragata "Lautaro" fué destinada a buque tender de la Escuela de Grumetes que funcionaba en la isla Quiriquina (Bahía de Concepción).

Debo dejar constancia de que hasta 1921, es decir, después de 61 años de construida, su casco estaba en perfecto estado, lo que atestigua la eficiencia y superioridad de las firmas constructoras de cascos de hierro de aquella época.

Durante varios años, como buque-ténlder de la "Escuela de Grumetes", prestó útiles servicios en la instrucción de la maniobra; y así mismo en los ejercicios de vela sobre-fondeados como en la práctica de la "subida por alto".

Hoy día, atracada a uno de los molos de la poza del puerto militar de Talcahuano y aparejada sólo con los palos reales, sirve de alojamiento al personal subalterno del Apostadero.

.. Tal es a grandes rasgos, la historia del barco en que se deslizaron dos años de mis actividades náuticas, alternándose en ella los ratos de alegría con las contrariedades, la bonanza con los peligros y las aspiraciones satisfechas con los sacrificios; todo lo que me hace recordar nuestro velero con particular cariño, pues el marino ama a su buque, como el árabe a su caballo, como el amo a su perro, como la costurera a su máquina de coser y como nuestra madre a sus muebles de antaño. Y no podía ser de otro modo, ya que formando parte de nuestra propia vida, como un fiel servidor nos acompaña en los momentos de felicidad y en la hora de la desgracia y los sufrimientos.



CARACTERISTICAS DE LA FRAGATA "LAUTARO"

Tonelaje de registro.	1,884 toneladas
Tonelaje de carga.	2,750 "

Eslora total sin el bauprés, 283'	86	metros
Manga máxima, 40'-2",5.	12	"
Puntal, 27'-7"	8,40	"
Calado con el buque vacío: a proa, 19'	5,80	"
Calado con el buque vacío: a popa, 20'	6,10	"

Altura del palo trinquete.	48	metros
Altura del palo mayor.	49	"
Altura del palo mesana.	40	"

Su aparejo de fragata consta de 20 velas, de las cuales 13 son cuadras, 6 triangulares y una cangreja.

Para el manejo de las plumas en la carga y descarga se usan dos guinches a vapor para lo que se dispone de una caldera ubicada en la cubierta superior.



Contra-almirante Don Guillermo Soublet:
(Jefe de la "Sección Trásportes de la Armada").



Ingeniero de Navío Sr. Juan
2.º Montenegro. (A cargo de las
reparaciones de los buques de la
"Sección Trásportes").



Contador 1.º Don Julio Angulo
G. (A cargo de la parte adminis-
trativa de la "Sección Tráspor-
tes").

El Comandante y Oficialidad de la Fragata "Lautaro" — (1919.1921).



De Izquierda a Derecha:

Arriba: Piloto 2.º señor David Mayorga; Teniente 1.º señor José A. Herrera (Oficial del detall), Capitán de Corbeta: Alejo Marfán (Comandante); Contador 2.º señor Moisés Reyes y sobrecargo señor Juan Lobos.

Abajo: Piloto 2.º señor Salustio Ojeda y Piloto 3.º señor Tomás Soto.



PRELIMINARES

Mi nombramiento de Comandante.—Era a fines de 1918. Terminaba un período de tres años como oficial ayudante de la Escuela Naval, donde había sido profesor de "Hidrografía", "Táctica y Señales", "Geometría" y "Educación Cívica".

Un buen día vino a inquietarme un llamado telefónico de la Dirección del Personal de la Armada. El Ayudante Mayor de dicha Dirección, Capitán de Navío don Olegario Reyes del Río, (*) me citaba en su oficina.

Como tales llamados no suelen ser de buen augurio, hice un ligero examen de conciencia y poco seguro de no haber incurrido en alguna tacha reprensible, me dije: "a Roma por todo", y vistiendo la tenida del día, guantes blancos y espada al cinto, me presenté en la oficina del Mayor... ¡Al fin respiré!... Me llamaba para ofrecerme eligiera yo mismo mi próxima destinación.

¿Optaría por ser Comandante de la fragata "Lautaro" o Segundo Comandante del caza-torpedero "Almirante Condell"?... Tal era la disyuntiva.

No vacilé mucho, y acepté resueltamente el puesto de Comandante de la "Lautaro". Aunque era este un cargo de mayor responsabilidad, dicho nombramiento venía a realizar una de las vehementes aspiraciones del Oficial de Marina, dejar de ser subalterno y tener mando autónomo.

Expresé mi gratitud al Mayor por tal muestra de confianza, y una vez en posesión del nombramiento supremo, me recibí del buque en los primeros días de Marzo de 1919.

La "Lautaro" dependía entonces de la "Sección de Transportes de la Armada", cuyo jefe era el Contra-Almirante don Guillermo Soublette; y dicha fragata, como así mismo los transportes "Angamos", "Maipo" y "Rancagua", estaba destinada a llevar salitre al extranjero, trayendo a Chile en su viaje de retorno, carbón, pepilla de algodón, azúcar y material de repuestos, consumos o pertrechos, según fuera el país de procedencia.

(*) El Comandante Reyes del Río desempeñaba interinamente el puesto de Director del Personal.

Dichos transportes y la "Lautaro" misma, estaban, pues, destinados a efectuar viajes comerciales, aprovechándoseles también para satisfacer algunas de las necesidades del Gobierno y de la Armada. Su personal, tanto la oficialidad como la tripulación, pertenecían a nuestra Marina, y en consecuencia el gallardete nacional flameaba en la perilla del palo mayor indicando que iba mandado por un oficial de guerra.

En Valparaíso, en reparaciones.—Cuando me recibí del buque, éste se encontraba fondeado en Valparaíso, después de haber efectuado un viaje por las costas de Méjico y del Perú, a las órdenes del Capitán de Fragata don Guillermo Vargas Chacón. Sin duda, mi barco necesitaba carenarse, efectuar algunas reparaciones, renovar una parte del volámen, y además, adquirir los elementos y víveres necesarios para emprender un largo viaje, cuyo destino aún no se había determinado. También necesitaba no sólo completar la dotación de su oficialidad, sino también contratar tripulación que fuera competente en la maniobra de velas, y embarcar el resto del personal que desempeña la parte administrativa, sanitaria y doméstica.

La carena del buque se hizo en el dique flotante de Valparaíso; y estando en seco, pudieron realizarse importantes arreglos en el timón. Las demás reparaciones, faenas y trámites de alistamiento se terminaron en los días restantes del mes de Marzo y en la primera quincena de Abril, quedando la fragata lista para zarpar de Valparaíso el 15 de dicho mes.

Vista la importancia que tiene en un buque de vela la provisión de agua dulce, y encontrándose los estanques de aguada en mal estado, la Superioridad Naval ordenó que el barco se trasladara a Talcahuano para proceder a cambiar dichos estanques; y con tal objeto dispuso, para no perder tiempo, que fuera remolcado por el Crucero "Chacabuco", destinado al mismo puerto.

El 16 de Abril zarpamos de Valparaíso y fondeábamos sin novedad en Talcahuano a medio día del 18.

En Talcahuano en reparaciones.—Atracados al molo del dique cambiamos los estanques de aguada, y se efectuaron otros trabajos de menor importancia. Además se completaron los consumos, víveres y pertrechos, quedando todo listo el 7 de Mayo.

Mientras estábamos amarrados al molo, el buque soportó dos malos tiempos y un reojo temporal en los días 23 y 29 de Abril y 5 de Mayo respectivamente. Llegó a bajar el barómetro durante este último 18 m/m. bajo la presión media; se cortaron algunas de las amarras, pero no sufrimos averías de consideración.

En la mañana del 9 de Mayo zarpamos remolcados por el "Ortiz" con destino a Lota, donde fondeamos en la tarde del mismo día.

En Lota, haciendo un cargamento de carbón.—El objeto de esta escala era completár un cargamento de 2500 toneladas de carbón destinado al puerto de Iquique para uso de los buques de la Armada.

Las continuas lluvias y el mal tiempo nos retuvieron en ese puerto más de lo que habíamos previsto. Interrumpimos a menudo la faena del carguío y aun hubo días en que, por efecto de los temporales, fué necesario suspender todo trabajo.

El 27 de Mayo el buque estaba listo para zarpar, completado ya su cargamento y abastecido de víveres frescos y agua para el viaje a Iquique. Había también embarcado animales en pie (corderos) y aves de corral, aprovechando los bajos precios y la ocasión; pues, seguramente, en el norte no se habrían podido obtener a costo alguno. Y para ceder al espíritu de superstición que domina entre los marineros, se aceptó el obsequio de un lechoncito como "mascota" del buque, de suerte que pronto el simpático paquidermo fué el favorito de la tripulación.

De Lota a Iquique.—El 28 de Mayo a las 10, zarpábamos de Lota, remolcados por el "Ortiz", que nos llevó fuera de la bahía de Arauco hasta quedar claros de la isla de Santa María. Al atardecer nos largó el remolque, y "dando la vela", quedamos navegando con viento "a un largo", "amuras a estribor" y luego que escapulamos las rocas "Dormidos de Afuera", seguimos al W. (Oeste) "aprovechando" al Norte.

La navegación de Lota a Iquique se efectuó en una quincena, debido al predominio de vientos contrarios a la derrota durante varios días. Sin embargo, se realizó sin más novedad que algunas velas rotas por los fuertes chubascos de agua y viento que acompañaron a dos temporales del Norte, cuyo capeo puso a prueba la eficiencia de la marinería del barco.

El Martes 10 de Junio, recalábamos a Punta Gruesa; y a la cuadra de Punta Cavancha nos tomaba el remolcador "Emmu", fondeándonos a dos anclas en Iquique y acoderándonos en seguida con un anclote.

En Iquique, descargando carbón.—En Iquique se procedió a descargar el carbón destinado al stock de ese puerto; suministrando también dicho combustible a la corbeta "General Baquedano" y al crucero "Chacabuco". Se dejó a bordo el lastre suficiente para mantener la estabilidad del buque, hasta que se recibiera el cargamento de salitre que debíamos transportar al extranjero.

En espera de órdenes.—Durante el mes de Julio quedamos en espera de instrucciones; y en los primeros días de Agosto se recibió la orden telegráfica de embarcar 2750 toneladas de salitre con destino al puerto de Kobe (Japón), por cuenta del fletador

de la nave, señor don Enrique Kaempffer, recibíendose a los pocos días su confirmación y la orden de que a nuestro regreso deberíamos traer a Chile, además de lo que obtuviera dicho señor como flete de vuelta, un cargamento de ametralladoras y pólvoras o explosivos para el Ejército.

Cargando salitre.—El 8 de Agosto se comenzó a cargar el salitre en las bodegas disponibles y a descargar el carbón que servía de lastre, quedando bien estibado el cargamento, a fines del mismo mes, y el buque listó para zarpar en los primeros días de Septiembre hacia Kobe con escala en Honolulu.

La estiba del salitre requiere un arte especial y para ello cuentan los puertos salitreros con un personal idóneo. Los sacos se distribuyen en rumas que forman un tronco de pirámide cuadrangular, cuya base mayor descansa en el fondo de las bodegas. Además, siendo el salitre peligroso en caso de incendio, no sólo, mientras se carga, sino también durante el viaje, se colocan en la proximidad de los escotillones de las bodegas grandes tinajas con agua dulce mezclada con caliche, o sea lo que se llama "aguas madres", o "aguas viejas", pues, el agua de mar, lejos de servir para extinguir el fuego en el salitre, por el contrario estimula y aviva su acción.

Despedida de Iquique.—Durante mi permanencia en Iquique mantuve las mejores relaciones con las Autoridades y la Sociedad de ese puerto, especialmente con el señor Intendente de la Provincia, Capitán de Navío en retiro, don Recaredo Amengual y el Gobernador Marítimo, Capitán de Fragata don Rubén Morales, de quien recibí la siguiente nota fechada el 2 de Septiembre:

"Acuso recibo de su atenta comunicación de ayer relacionada con la próxima partida del buque de su mando, y al hacerlo, manifiéstole el deseo unánime de las Autoridades y Sociedad de Iquique por el más cumplido éxito de la comisión que se le ha confiado.— Firmado: **R. Morales**".

Recuerdo con especial agrado a cada uno de los miembros de la Sociedad de ese puerto: a don Carlos Villarroel, al Juez Brücher, al Cónsul de Bolivia, señor Prada, al de Francia, señor Le-Lorraine, al Vice-Cónsul de Estados Unidos, señor Lemaire, al señor Steevenson, al señor Skeener y sus respectivas familias, que me prodigaron tanto a mí como al Segundo del buque, Teniente Herrera, toda clase de atenciones.

RELACION DEL PERSONAL DE OFICIALES Y TRIPULACION DE LA FRAGATA "LAUTARO" AL SALIR DE CHILE EN VIAJE AL JAPON

Comandante, Capitán de Corbeta	Sr. Alejo Marfán Montel
Oficial del Detall, Teniente 1.º	„ José A. Herrera Acevedo
A cargo de la contabilidad, Contador 2.º	„ Moisés Reyes Pereira
Oficial de Maniobras, Piloto 2.º	„ David Mayorga Imaray
Oficial de Navegación, Piloto 2.º	„ Salustio Ojeda Barria
A cargo de las Embarcaciones menores, Piloto 3.º	„ Tomás Soto Leyton.

EMPLEADOS CIVILES

Sobre.cargo del buque	Sr. Juan Lobos Pereira
Sobrecargo del Fletador	„ Juan Von Bergen Quiroz
Sobrecargo „ „	„ Martínez
Ayudante del Contador.	„ Arturo Vilet Anguita.

SUB.OFICIALES, SARJENTOS Y CABOS

Contra.maestre Mayor.	Jorge Fabrice Lors
Practicante Mayor.	Anibal Farías Vidal
Maestre de viveres de 1.ª	Zenón Fonseca Barrera
Preceptor 2.º	Belisario Señoret Uribe
Cabo 1.º Fogonero	Pedro J. González Chávez
Contra.maestre 1.º	Pedro Márquez Arteaga
Contra.maestre 2.º	Juan León Moraga
Carpintero 2.º	Teófilo Riveros Arce
Guardián 1.º	Miguel Santander Contreras
Panadero.	Julio Ruiz Acuña.

SERVIDUMBRE Y OTROS SERVICIOS

Mayordomo 1.º	Onofre Gutiérrez Gómez
Mayordomo 2.º	Pedro J. Rodríguez Pérez
Mozo 1.º	Pedro A. Figueron Cabezas
Mozo 2.º	Carlos G. Moreno Albiña
Cocinero 1.º	Juan E. Rodríguez Iturriaga
Cocinero 2.º	Luis A. Cáceres Pastenes
Ayudante de Cocina.	Jermán Garrido Salas
Ayudante de Despensa.	Alejandro Rendioh Cornejo
Ayudante del Of. del Detall.) (Grumete.)	Aniceto Márquez Barnard.
Enfermero 1.º	Exequiel Jofré Encina
Peluquero.	Orellana

MARINERÍA

Marinero	1.0	Juan Cerón Perán
id.	1.0	Juan Carrera Huachín
id.	1.0	Adrián Flores Mena
id.	1.0	Saturnino Gómez Triviño
id.	1.0	Pedro Hurtado Muñoz
id.	1.0	Abraham Martínez Villarzún
id.	1.0	Custodio Mella Guerra
id.	1.0	Juan Rojas Aceituno
Marinero	2.0	Gumercindo Arenas López
id.	2.0	Ricardo Almonacid Vera
id.	2.0	José Albornoz Urrutia
id.	2.0	José Barría Villarroel
id.	2.0	José Colhuana Leutún
id.	2.0	José Coney Guerrero
id.	2.0	Ernesto Montenegro Rodríguez
id.	2.0	Alberto Núñez Villarroel
id.	2.0	Cipriano Ordenes Brantes
id.	2.0	Juan Reyes Carrasco
id.	2.0	Benjamín Rivera Soto
id.	2.0	Edmundo Rivera Urtubia
id.	2.0	Isaías Segura Iturra
id.	2.0	Carlos E. Suárez Araneda
id.	2.0	Luis A. Uribe Rivera
id.	2.0	Carlos Valdivia Araya
id.	2.0	Oscar Villarroel González
Grumete		Anibal Soto Fuentes
id.		Victor M. Alfaro Rojas
id.		Juan José Rojas Miranda

T O T A L : 59 tripulantes, de los cuales 28 eran los marineros que atendían la maniobra divididos en dos turnos de 14 cada uno.

CAPITULO PRIMERO

DE IQÚIQUE A HONOLULU

La partida.—4 de Septiembre de 1919.—A las 3 P. M. nos tomó a remolque el "Emmu", llevándonos fuera del puerto cinco millas al Oeste.

A medida que íbamos alejándonos, la imaginación tendía a través del espacio hacia el hogar de Santiago, donde quedaban mi madre y demás deudos. Me apartaba de ellos confiando en que el destino me fuera favorable y podría encontrarles sin novedad a mi vuelta. Aparte de estos anhelos del corazón, no podía eludir las cavilaciones, la duda y la tristeza que embargan el ánimo del viajero al ir surcando el Océano... ¿Volvería sano y salvo?... Se dice, y con cuánta razón, que las despedidas tienen algo de la muerte. En efecto, ¿quién podía asegurar que no era la última?...

Desechemos tales presentimientos.

Las faenas comienzan.

A las 4 P. se principia a "dar la vela"; y a las 5 P. M. se larga el remolque, arrumbado al N.W. impulsados por una suave brisa del S.W.

Iba desapareciendo Iquique...

Mientras más avanzábamos, los cerros que circundan el puerto disminulan poco a poco, y, esfumándose sus detalles escarpados, se dibujaban allá a la distancia como una línea terrosa y gris que cada vez más difusa fué al fin a perderse en lontananza como si una hada invisible los hubiera desvanecido...

Desaparecía la visión territorial de la Patria; y, sin embargo, continuábamos viviendo en ella. En medio del conjunto de fierro y madera que constituía el casco de la "Lautaro" con su tricolor en el pico del mesana y su gallardete al tope del mayor, nos parecía que fuéramos un trozo vivo desprendido de nuestro caro suelo; y sus tripulantes, eran en esos momentos como una imagen genuina del pueblo que allá quedaba laborando su destino con esfuerzo y pujanza infatigable.

Sí, un bajel en alta mar es como una isla flotante del territorio nacional, formando su tripulación un pequeño pueblo que bulle y se agita en un nuevo ambiente marino.

Pero, basta de reflexiones, la realidad me llama al cumplimiento del deber.

¡Atención a la maniobra!... ¡Cuidado!... ¡Iza a besar la verga de juanete!... ¡Amolla los chafaldetes! *

Dar la vela.—Dijimos que una vez libres del remolcador, "damos la vela". Esto dicho así, sólo en tres palabras, resulta sencillísimo. Pero: si vieráis realizar esa complicada faena que obedece a tan sabias y precisas reglas náuticas...!

La maniobra de un barco de vela está constituida por sus palos, vergas y velas, siendo estas últimas las que representan el motor que pone al buque en movimiento por la acción del viento, recibiendo todo el conjunto el nombre de aparejo.

Para darse cuenta de lo complicada que es la maniobra de un buque de vela, bastará decir que el aparejo de fragata de la "Lautaro" consta de tres palos con 14 vergas, una botavara, un pico y 20 velas entre cuadradas y triangulares, y que tiene unos 200 cabos de maniobra de usos diferentes y de nombres estrafalarios tales como: amuras, escotas, palanquines, brioles, chafaldetes, drizas, cargaderas, amantes de rizos, ostaga, panchica, etc., etc. Todos estos cabos vienen a parar al pie de los palos o al costado de las amuradas del barco, donde se hacen firme o anudan en las cabillas correspondientes. El uso y nombre de cada uno de estos, debe ser conocido por los oficiales, contramaestre y marineros en tal forma que no vacilen en su manejo. Pensad que cualquiera equivocación puede ser en algunos casos de fatales consecuencias.

Al salir un buque a la mar para "dar la vela" se comienza por cazar las velas de los palos de proa, trinquete y mayor, largando y cazando las gavias que son las velas centrales, después los juanetes que les siguen hacia arriba, los sobres-juanetes que son las velas más altas y pequeñas, y en seguida las mayores, es decir, las más grandes y más bajas.

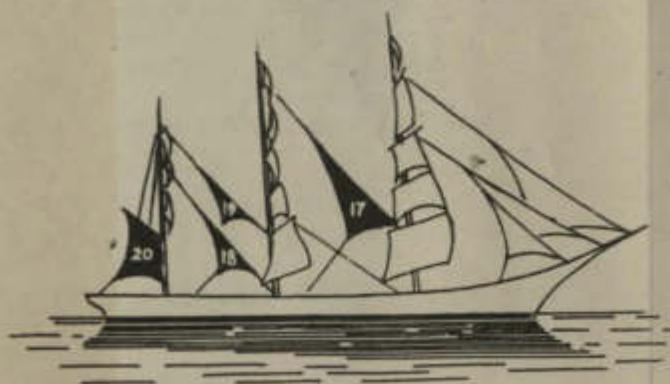
Las velas triangulares, que se subdividen en trinquetilla, foque y perifoque y reciben la denominación general de toques, se dan o cazan en el bauprés y botalones respectivos al mismo tiempo que las gavias, juanetes y sobres. A continuación se cazan las velas del palo de popa o sea de mesana en el orden indicado para los palos de proa; y por último, la cangreja y escandalosa, velas que van a popa en el sentido longitudinal del buque. Las velas triangulares que van entre los palos y que corresponden al nombre general de "cuchillas", se llaman "velas de estay"; sólo se cazan en determinados casos, cuando se tiene un viento constante y favorable a la derrota a fin de aumentar el andar del buque.

* Véase al final del libro la definición de las palabras náuticas.



I <u>Baupres</u>	II <u>Palo Trinquete</u>	III <u>Palo Mayor</u>	IV <u>Palo Mesana</u>
1 Peti-foque	4 Trinquete	9 Mayor	14 Sobre-mesana baja
2 Foque	5 Velacho bajo	10 Gavia baja	15 Sobre-mesana alta
3 Trinquetilla	6 Velacho alto	11 Gavia alta	16 Perico
	7 Juanete de proa	12 Juanete mayor	
	8 Sobre de proa	13 Sobre mayor	

Nota: Por foques: Se entienden las tres velas del bauprés
Por velas mayores: Se entienden la mayor y el trinquete
Por gavia: se comprende a veces no solo a las gavia propiamente tales sino tambien a los velachos, y sobre-mesanas.
Por Juanetes: a los de proa, mayores y perico.
Por sobres: a los de proa y mayores.



- 17 Vela estay de Juanete
- 18 Vela estay de sobre-mesana
- 19 Vela estay de perico
- 20 La cangreja

Nota: Las velas triangulares reciben el nombre general de "cuchillas"



- 17 Vela estera de trancala
- 18 Vela estera de sobre-mesana
- 19 Vela estera de popa
- 20 La cubierta

Nota: Las velas triangulares reciben el nombre general de "cu"

El orden indicado es el que corresponde a circunstancias normales, pero ello es susceptible de variaciones, según el viento y las necesidades del caso.

Ahora bien, en un buque como la corbeta "General Baquedano", por ejemplo, que tiene una numerosa dotación (150 hombres de marinería), después de largarse los tomadores de las velas, estas pueden cazarse casi simultáneamente, quedando en pocos minutos el aparejo en viento; pero en la "Lautaro", que disponía sólo de 28 marineros para atender toda la maniobra, como ocurre en la mayor parte de los barcos veleros mercantes, esta operación va haciéndose vela por vela y sucesivamente en el orden prescrito.

A la voz de mando:

¡Marineros! ¡Jarcias!... ¡Arriba...!! dada por el Comandante u oficial de guardia, según los casos, secundada por el pito del Contramaestre, los marineros suben por alto como acróbatas en precipitada carrera hasta llegar a sus puestos, y después de salir a las vergas y largar los tomadores que sujetan las velas, bajan a la cubierta y ellos mismos con todo el personal de tripulación incluso la servidumbre, los cocineros y hasta el peluquero, se ponen a halar de los cabos para cazarlas. La maniobra pesada o sea de las mayores y gavias, se lanorea por guinches a vapor, facilitándose así su manejo.

Una vez cazado todo el aparejo, braceándolo por la banda conveniente, el buque se pone a rumbo, de acuerdo con la derrota previamente estudiada por el Comandante y el Oficial de navegación y siempre que la dirección del viento lo permita. En caso contrario, se navega "aprovechando" lo más posible hacia el sentido del rumbo ordenado.

Si la navegación de un buque a vapor presenta dificultades, estas son mucho mayores en los de vela, ya que no disponiendo de máquina o motor alguno que les permita moverse a voluntad para dirigirse directamente de un punto a otro, se ven supeditados a las eventualidades del viento y de las corrientes. Así, pues, para llegar al punto de su destino, si el viento no les es favorable, tienen que hacer numerosas bordadas que prolongan el viaje muy a menudo en forma rebelde a toda previsión.

Recuerdo que cuando era teniente, fui designado Oficial de Navegación de la misma "Lautaro" en un viaje de Valparaíso a Talcahuano, cuya distancia es de 240 millas, pues bien, ¡¡demoramos 19 días!! Si hubiéramos tenido viento fuerte y favorable, habríamos tardado sólo 24 horas, tiempo que pone un buque a vapor con 10 millas de andar horario.

Cito el caso, sólo para que pueda apreciarse cuán imprevisible e irregular es la navegación de un buque de vela.

Además, las calmas, o sea, la falta de viento, contribuyen a hacer más imprecisa y demorosa la navegación, de tal modo que no es posible fijar su duración, ni siquiera aproximativamente,

Sin embargo, parece que la naturaleza cooperando a la propulsión de los veleros, hubiera dispuesto que debido a la circulación general de la atmósfera, se formaran extensas zonas de vientos constantes en fuerza y dirección. Ellos son los que facilitan la navegación al través del orbe.

Los vientos alisios.—¿No habéis oído hablar de los vientos alisios? Sin duda. Pues, los alisios y contra-alisios son los auxiliares más eficaces de los barcos veleros.

En la región del Pacífico, por donde debíamos navegar, los alisios están constituidos por dos zonas de vientos S.E. y N.E. variables en latitud, según la época del año. Ella se circunscribe entre los paralelos que se indican:

ALISIOS DEL SUR-ESTE (S. E.)

En el Pacífico	}	En invierno.	Entre 4° N. y 23° S.
		En verano.	Entre 7° N. y 23° S.

ALISIOS DEL NORD-ESTE (N.E.)

En el Pacífico	}	En invierno.	Entre 8° N. y 28° N.
		En verano.	11° N. y 30° N.

Los límites de los alisios son muy variables y siguen en general el movimiento de declinación del sol.

La dirección S. E. y N. E. de los vientos alisios en los hemisferios Sur y Norte respectivamente, va tomando una orientación cada vez más del Este a medida que avanzan hacia el occidente; y la zona de las calmas ecuatoriales, que queda entre ellos, siendo de mayor extensión en las proximidades de la costa comprendida entre Méjico y el Perú, va disminuyendo gradualmente hacia el Oeste de tal modo que los límites de los alisios casi se juntan a la altura de los meridianos 150.° a 160° de longitud Oeste.

Chubascos.—Tanto a la salida como a la entrada de la zona de los alisios en las proximidades de las calmas ecuatoriales, se experimentan chubascos de agua y viento, de los cuales hay que precaverse, pues, si su dirección avanza hacia la proa del buque, pueden tomarlo en facha y causar averías de consideración, tales como rifar velas y aún producir un desarboló de los masteleros.

En general, cuando se divisá en el horizonte un chubasco que viene en dirección al buque, debe "amollarse en popa" o sea en términos corrientes, hay que gobernar de tal modo que se logre recibirlo por la aleta de barlovento del buque.

Hay peligro cuando el chubasco se presenta con la lluvia antes que el viento; y en tal emergencia deben tomarse toda clase de precauciones. No así en el caso contrario. Dicha experiencia puede resumirse en el conocido proverbio náutico versificado probablemente por algún piloto andaluz:

Si la lluvia te pilla antes que el viento,
Arria driza sin perder momento:
Más, si el viento te pilló primero
Más si el viento te pilló primero
Iza gávas arriba, marinero.

Dada esta breve explicación de la maniobra de un buque de y de los principales vientos que influyen en su recorrido, sigamos con la relación de nuestro viaje.

Por los alisios del S. E. — Del 4 al 9 de Setiembre navegamos con brisas flojas del S. E. al S. W. a un rumbo conveniente para entrar en la zona de los alisios del hemisferio Sur, los que comenzaron a manifestarse en una forma eficaz del 8 al 9, dando así una singladura de 135 millas por situación astronómica. Desde ese día seguimos con rumbo y viento favorable, acompañándonos siempre los alisios y sin dejar de ceñirnos en lo posible a las instrucciones del derrotero "South Pacific Ocean Directory", que aconseja cruzar el ecuador en esa época del año, entre los meridianos 133° a 138° W y el paralelo de latitud 10° Norte entre los 140° y 141° W, a fin de evitar así las calmas constantes que prevalecen generalmente al Este del meridiano 133° W.

De todos modos, para no sotaventarnos demasiado, y aprovechando el viento que se manifestaba favorable, se cruzó el ecuador en el meridiano 130° W y el paralelo 10° N en el 137° W, con tan buena suerte que pasamos la zona de las calmas ecuatoriales en tres días y sin conocerla de hecho, ya que tuvimos sólo un día de 50 millas y las singladuras anterior y siguiente de 90 y 130 millas.

La navegación por la zona de los alisios es, sin duda, la mejor y la más agradable.

El barco tumbado hacia la banda de sotavento con su borda casi lamiendo el agua y todas sus velas desplegadas, se desliza con velocidad regular y constante. Su aspecto contemplado desde la popa es soberbio. Con sus velas turgentes avanza rápido, las olas forman en la proa grandes mostachos de espuma; y hacia el horizonte su constante cabrilleo simula una manada de blancas ovejas.

La estabilidad es casi perfecta, y su gobierno sensible a las más pequeñas variaciones del timón, puede rivalizar con el de un buen buque a vapor.

Tales factores influyen, por cierto, muy favorablemente en el ánimo de todos. El Comandante mismo desarruga el seño; los Oficiales bromean entre ellos y se cruzan apuestas sobre quien obtendrá mayor andar durante el cuarto de guardia. La tripulación, dicharachera y alegre, se entrega con entusiasmo a su trabajo cotidiano; y a pesar de los calores propios de esa región, una fuerte brisa se encarga de refrescar los cuerpos y contribuir así a que no decaiga el buen humor.

El buque corre como un corcel en el desierto, o bien, si queréis, se desliza como la gaviota en el espacio. Es ésta, sin duda, la mejor parte de la navegación.

El paso de la línea ecuatorial. — Siguiendo la tradición, el 2 de Octubre, día del paso de la línea ecuatorial, celebramos esa especie de carnaval marino que impone el dios de los mares a todo barco que pasa por sus dominios. El Comandante entrega el mando del buque al contramaestre, que disfrazado de Neptuno, va en compañía de la reina y su corte, encargándose el barbero y los alguaciles de hacer pagar el tributo correspondiente a los que por primera vez pasan de uno a otro hemisferio. Estos, en traje de baño, son sentados a viva fuerza en una silla jiratoria; y después de caer en manos del barbero, quien les embadurna la cara con engrudo, les afeita simbólicamente con una enorme navaja de madera, yendo a caer de súbito a un estanque de lona de buque, "donde los fiburones"—avezados nadadores—los sumergen y zambullen hasta que las víctimas piden clemencia al Dios del Océano.

Los Oficiales pagan su tributo con botellas de cerveza, cigarrillos o latas de fruta en conserva.

Terminado el acto oficial, la marinería sigue la fiesta, organizándose diversos juegos: carreras de ensacados y bailes o al toque del acordeón, en que alternan la cueca, la polka, el schottis y la tonada campera.

En ese día de jolgorio la marinería es dueña del buque, y la rigidez de la disciplina depone su ceño adusto en beneficio de la cordialidad y expansión, que en ciertos momentos viene a avivar el sentido de la cooperación y camaradería que deben abrigar los tripulantes de ese suelo flotante regido normalmente por la ley ineludible del comando y la jerarquía.

Por los alisios del N. E. — Pasada la zona de las calmas entramos el día 9 de Octubre a la de los alisios del hemisferio Norte, que soplaron con bastante fuerza y uniformidad dándonos la mejor singladura — 192 millas — del 11 al 12, lo que hace un promedio de 8 millas por hora.

Tomando en cuenta la necesidad de tener entrenada la marinería para la navegación cerca de la costa, en que a menudo, es necesario cambiar de amura en el menor espacio posible, se practicó en diversas ocasiones la maniobra de "virar por avante".

Ella consiste en virar el buque en contra del viento, es decir, pasando éste por la proa, y requiere cierta práctica; y además pone en acción a todo el personal desde el Comandante hasta el último grumete. Tiene también la ventaja de que al efectuarse, se ejecutan casi todas las faenas propias de un buque de vela.

Como sería demasiado extenso describirla en todos sus detalles, me contentaré con agregar al final de este capítulo la explicación versificada hecha por mi ex-camarada y amigo, Don Julio Angellotti siendo guardia-marina en la corbeta "General Baquedano, versificación adaptada a la música de la cueca "La Japonesa".

La navegación por la zona de los alisios del N. E. fué tan afortunada como la de los S. E. en el hemisferio Sur; y así recalamos a Honolulu barloventeando con todo éxito el archipiélago de Hawaii, lo que nos permitió pasar por el Norte de las islas Maui y Molokay.

Recalada a Honolulu. — A pesar de haber pasado a distancia de visibilidad de las islas que quedan al Sur de Molokay no pudimos ver ninguna de ellas, debido, según supe después, a que el volcán "Maunaloa" de la isla Hawaii, estaba en erupción en esos días, formándose así una densa neblina de ceniza que impidió divisarlas. Sólo pudimos ver y reconocer a Molokay el 17, avistando el faro "Manalua" a las 6 horas P. M., y así logramos situar el buque por puntos de tierra. Y ello dió una diferencia de sólo 3 millas de longitud con la situación astronómica después de 43 días de navegación, lo que es verdaderamente insignificante. Este éxito correspondía sin atenuación alguna al Oficial de Navegación, Piloto 2.º señor Don Salustio Ojeda, quien diariamente fijaba el "punto" de la nave.

El punto de la nave. — A propósito y antes de seguir, digamos algo sobre lo que significa dicho "punto". Seguramente para muchos observadores profanos consistirá sólo en determinar las coordenadas geográficas por el rumbo de la brújula o "compás", como lo llamamos los marinos y la distancia navegada que indica la "corredera". Sin duda esto es también un "punto", pero sólo aproximado, y para obtenerlo con exactitud, es necesario, que diariamente el Oficial de Navegación haga observaciones de la altura del Sol o de las estrellas sobre el horizonte del mar para obtener la latitud y la hora media del lugar, la que comparada con la hora media de Greenwich, que le dan los cronómetros, determinará la longitud.

Esta operación debe hacerse de día, si hay sol, y a la hora del crepúsculo o de noche valiéndose de las estrellas, en caso contrario. Se requieren, además de la observación de dichos astros, una serie de cálculos complejos, cuyo resultado da las coordenadas geográficas del lugar o sea, el "punto" astronómico o "verda-

Pero ¿Acaso no está prohibido el alcohol? les dije... Sin duda pero la prohibición rige sólo en el territorio americano y aquí estamos bajo el imperio del pabellón chileno... ¡Oportuna distinción, por cierto!

Y con avidez se despacharon no sólo las dos botellas sino también una tercera; después de lo cual, gratos ya, se ablandó el rigor de la consigna permitiéndonos dejar fuera de la cantina una cantidad mayor de licores para nuestro consumo durante la escala en el puerto...! Y por último, nos prometieron una próxima visita...!

Nos objetó el Jefe Aduanero de que no tuvieramos instalada "radio-telegrafía", manifestándonos que, según los reglamentos americanos los buques de más de 50 tripulantes, debían estar dotados de dicho servicio. Felizmente todo quedó en esta mera observación, que se consignó por escrito.

Por mi parte, debo decir, que sin duda alguna dicha instalación nos habría sido de mucha utilidad y que en varias ocasiones notamos cuanta falta nos hacía.

Por tener que permanecer mas de dos días en el puerto, que son los permitidos en caso de recalada forzosa, hube de pagar algunos derechos de Aduana, debiendo sacar nuevo manifiesto de la carga; cosa, por suerte, de poca monta, unos 8 dólares más la gratificación al despachador de los papeles del buque.

Estos detalles no son redundantes, y ojalá sirvan para evitar que en lo sucesivo, si tocara en ese puerto otro buque del Gobierno en las mismas condiciones nuestras, no sufra las molestias de tales medidas, que si en el primer momento nos irritaron, comprendimos después la conveniencia de someterse a las leyes y reglamentos del país que se visita.

Atracados al Pier N.º 16.— La visita de la Aduana duró; casi dos horas; y ya "declarados limpios", entramos en la dársena piloteados por el práctico con ayuda de los remolcadores, que después de virarnos convenientemente nos atracaron al "Pier N.º 16", donde resolví entrar para mayor facilidad de los servicios del buque. En el fondeadero de afuera todo se dificulta, y, así, ningún buque deja de entrar a la dársena aunque esté de paso o sólo por algunas horas.

El servicio de remolcadores está perfectamente organizado, y su tarifa depende del tonelaje de carga del buque y la distancia recorrida. Así mismo el servicio de los molos de atraque o "Piers", como los llaman ahí, está en tal forma tarifado que uno sabe con anticipación cuanto debe pagarse por días u horas.

Después de las maniobras de atraque al molo quedamos en situación de bajar a tierra y visitar la ciudad.

VIRAR POR AVANTE

CUECA

LETRA POR EL GUARDIA-MARINA D. JULIO ANGELLOTTI.

Piano

Pa virar por a ---

van-te con vien-to du-ro y mar Pa vi-rar por a -- van-te

con vien-to du -- ro y mar Hay que te-ner ta-len-ty co-na-ci --- mien-to pro-fe-sia ---

nal Hay que te-ner ta-len-ty co-no -- ci --- mien-to pro-fe-sio -- nal.



Guardia-marina Sr. Julio Angellotti

VIRAR POR AVANTE

Cueca "La Japonesa".

Letra del Guardia - marina Angellotti.

Pa virar por avante
Con viento duro y mar,
Hay que tener talento
Y conocimiento profesional.

Lo primero que se manda,
Es andar timonel,
Luego se va cerrando
Poquito a poco la caña al bajel.

Se saltan las escotas
Del petitfoc y foc,
Y se acuartela al medio
La botavara, si señoría.

Se levantan amuras
Sobre bolina ¡Ay sí!
Halando con presteza,
Los palanquines, sí señoría.

Tan luego como notes
Que el viento en facha está,
Se cambiará la caña
De arribada, si señoría.

Brazas por barlovento
Pitea el guardián,
Se halan estos cabitos
Muy pintaditos con alquitrán.

El que baile esta cueca
Que cantó Orta y Chacón,
Será felicitado por el mismito
Don Jorge Montt.



Sr. J. W. Waldron
Cónsul de Chile en Honolulu

CAPITULO II.

HONOLULU

Generalidades y reseña histórica.—Situado en la isla de Oahu, es la capital, como se sabe, del archipiélago de Hawaii, que forma parte del territorio de la gran república americana.

Dicho archipiélago, compuesto de ocho islas y algunos islotes, se encuentra ubicado en plena zona tropical entre las latitudes del 19 al 22 grados Norte y longitudes 155 a 160°,5 Oeste; y está, por consiguiente, a un tercio de la distancia entre San Francisco y Yokohama. No sólo metrópoli, sino también puerto principal, Honolulu, es la escala obligada de casi todos los buques que navegan entre la costa occidental de América y los países orientales del Asia, como China, Japón, etc., y siendo en su mayor parte artificial cuenta con amplias dársenas, espigones de atraque, galpones, grúas y todo lo necesario para la rápida movilización de pasajeros y las faenas de carga y descarga.

Aquellas islas, vistas a la distancia, son escarpadas y áridas, y tienen todo el aspecto de las tierras de origen volcánico. No obstante entre sus colinas y montañas se encuentran panoramas pintorescos y encantadores valles revestidos de la vegetación lujuriosa de las regiones tropicales.

En 1920 tenía el archipiélago 160,000 habitantes, correspondiendo 52,000 a Honolulu.

Su superficie total es de 6,700 millas cuadradas.

Sus pobladores autóctonos pertenecen a la raza parda o malaia, y hasta 1891 se regían por el sistema monárquico. Fué su último soberano S. M. el rey Kalakaua, que murió ese año; y su hermana Liliuokalani que le sucedió en el trono, apenas alcanzó a reinar, por cuanto el movimiento revolucionario de 1893 vino a arrebatárle el cetro de las manos, instalándose un "Gobierno Provisional", que a su vez fué reemplazado en 1894 por la instauración de la república de Hawaii, presidida por el honorable Mr. Sandford D. Dole, hasta el momento de su anexión definitiva al territorio Yanqui el año 1900.

Antes de esta ocupación, los nativos usaban trajes originales, y como única vestimenta llevaban una pollera corta, especie de ramaje anudado a la cintura, dejando las piernas en descubierto. Las mujeres se adornaban el busto con un collar de grandes flores que les cubría todo el pecho, y ostentaban en la cabeza una corona de florecillas dispuestas a modo de diadema, descendiendo el cabello por las espaldas en forma de largas crenchas.

Del grupo de hawainas impúberes se destacaban famosas bailarinas que atraían al forastero con su danza favorita, el hula-hula, de graciosos movimientos y voluptuosas contorsiones, acompañando el canto el tañido del hukelele, guitarra criolla de esas islas.

En los intervalos del baile, los hombres desempeñaban el papel de bufones.

Actualmente, la educación moderna ha relegado estas exhibiciones a círculos privados.

La música Hawaina es lánguida, sentimental y produce el efecto de una queja de dolor o sufrimiento oculto en los repliegues del alma nativa.

A partir de la anexión, las mujeres visten trajes blancos y sombreros confeccionados según la moda de nuestra civilización; lo que, si bien les da un aspecto más decente y recatado, les resta en cambio casi toda su gracia original.

Los hombres visten igualmente a la europea; y, tanto las unas como los otros, transitan por la urbe desarrollando actividades comerciales varias, y regentan negocios, especialmente de frutas, a la par de cualquier ciudadano americano. Lo que indica que ya se ha impuesto a la raza aborígen la nueva modalidad del pueblo conquistador.

Además de la población hawaina propiamente tal, predominan pobladores americanos natos, es decir, los que han venido de E. E. U. U. a radicarse en las islas. Abundan también los japoneses, que tienen un barrio especial; y en menor proporción se ven chinos, filipinos y gente de otras nacionalidades.

Habiendo atracado, como dijimos, al Pier N.º 16 al atardecer del 18 de Octubre, una vez terminada la faena de amarrar el buque y demás trámites de la llegada a puerto, se declaró abierto el portalón para los oficiales, sub-oficiales y sargentos... ¡Feliz momento...!

Recorriendo la ciudad.—Aprovechando las horas de la tarde y de la noche, bajé a tierra acompañado de mi segundo, el Teniente Herrera.

La ciudad está dotada de calles modernas rectas y bien pavimentadas y de almacenes y tiendas de todas clases, existiendo pocas casas particulares, pues éstas se encuentran de preferencia en los alrededores o en el campo, en forma de pintorescos chalets o bungalows con bonitos y floridos jardines en el frente. Las



Baillarinas hawaianas.

Gruita de "Onomea"



habitan principalmente americanos, ingleses, japoneses, etc., de posición social o de cierta fortuna.

Las casas particulares situadas en el centro de la ciudad, pertenecen más bien a la clase modesta, y los moradores viven en los altos de sus propios negocios, que ocupan la parte baja.

Los grandes almacenes y tiendas permanecen abiertos al público aún durante parte de la noche, exhibiendo en las vitrinas sus artículos artísticamente arreglados en medio de una profusión de luces de todos colores.

El tránsito de las gentes por las calles es intenso; y en medio de un gran movimiento y actividad, se ven hombres, mujeres y niños de todas clases y nacionalidades; civiles, marinos y militares que van y vienen haciendo sus compras unos y por vía de paseo otros.

Los autos, motociclos, y bicicletas sorprenden, no por su variedad o lujo, sino por el gran número de ellos que ruedan a esas horas por la población, en su generalidad ocupados y yendo en vertiginosa carrera.

Los tranvías son elegantes y muy superiores a los de Santiago, Valparaíso o Viña del Mar y se distinguen principalmente por su buen servicio.

Sólo se ven góndolas (*) con capacidad para 60 pasajeros cómodamente instalados, no permitiéndose personas de pie dentro ni en la plataforma. Las aglomeraciones se evitan por el gran número de ellas que hay en servicio y también por su espléndida organización.

A la menor insinuación del que desea subir, se detienen con facilidad de un modo suave y lento, y no con la brusquedad de las nuestras donde a los pasajeros les parecen pocas sus dos manos para tomarse y evitar así el choque con las personas que van al frente.

El valor del pasaje es de cinco centavos americanos (treinta de nuestra moneda); pero pueden recorrerse muchos kilómetros con derecho a combinar con otras líneas sin obligación de volver a pagar.

No se acostumbra dar boleto, de modo que los inspectores no tienen razón de ser. Los encargados de vigilar al cobrador son los pasajeros mismos, que están autorizados, en caso de no hacerlo el conductor a marcarse en el aparato-indicador del número de pasajeros; pudiendo al mismo tiempo llamar la atención o denunciar cualquiera incorrección de los empleados.

Es estrictamente prohibido fumar dentro de ellos y tal disposición, y todas, se cumplen rigurosamente.

El orden y limpieza es costumbre establecida en ellos.

Así mismo, se fiscaliza con suma estrictez a las personas que

(*) Por góndola debe entenderse los grandes tranvías eléctricos y no los autobuses.

transitan por la ciudad, siendo severamente castigadas por la justicia todas aquellas contravenciones que aunque involuntarias pueden afectar a la moralidad pública.

La mendicidad es prohibida y para evitarla, el Gobierno protege a los ciegos, inválidos, etc., que no pueden ganarse la vida, dándoles empleos adecuados, o bien instalándoles en kioscos de librerías, ventas de refrescos, de cigarrillos, de periódicos etc., pudiendo ellos usufructuar sólo de las ganancias, pues, el capital pertenece al fisco y debe ser devuelto.

Tampoco se permite a los niños andar por las calles andrajosos o descalzos. Después de cierta edad, éstos son llevados al cuartel de policía si se les sorprende en semejantes condiciones; y allí se les provee de zapatos, ropas etc., siempre que sus padres carezcan en realidad de recursos para hacerlo.

La medida adoptada es verdaderamente práctica y ella tiende a proteger de un modo directo y eficaz a muchos desvalidos que pululan por las calles, plazas y paseos más concurridos de la ciudad exhibiendo su miseria o su desgracia.

Después de recorrer la ciudad con el Teniente Herrera y a la hora de comer, fuimos en el "Young Hotel" — el mejor del barrio central — donde, como primera sorpresa desagradable, tuvimos que brindar por nuestro feliz arribo sólo con agua helada, cristalina y pura. Pagábamos así nuestro primer tributo a la "ley seca".

En la noche fuimos a un biógrafo, cuya característica consistía en su construcción de material ligero representando un gran galpón abierto desde cierta altura en todo su perímetro; lo que sin duda alguna facilita la ventilación. Es tal el calor que reina en la localidad durante todas las épocas del año que, dada la aglomeración del público, su permanencia en un teatro cerrado sería verdaderamente insoportable.

Al día siguiente, que era Domingo, se abrió el portalón para la marinería; y ésta bajó a tierra con permiso, relevándose por guardias.

Visita al Cónsul. — En la mañana de ese día, como a las 11, acompañado del segundo y de los oficiales francos, fuimos a visitar al Cónsul ad-honorem de Chile don J. W. Waldron, caballero inglés nacionalizado americano, persona distinguida de gran situación social y comercial, que nos atendió gentilmente, poniéndose a nuestra disposición en todo lo que pudiera sernos útil.

Nuestra visita fué corta; pero cordial y al despedirnos invitamos al señor Cónsul a que nos visitara al día siguiente en nuestra casa flotante.

Excursión en auto. — El resto de la mañana lo ocupamos en recorrer en automóvil la isla Oahu, que atravesamos en toda su extensión hasta el extremo opuesto de la ciudad, donde se encuen-

tra la "Gruta de Onomea", ubicada en las rocas de la costa que avanza hacia el mar, gruta que representa una gran abertura natural en forma de arcada que permite contemplar el océano al través de tan fantástico mirador. Desde la altura en que nos encontrábamos se goza de un panorama sorprendente. Y acudió a nuestro recuerdo una semejanza grata: creíamos ver en ese sitio algo de las ventanas de Quintero.

En nuestro trayecto, rodando por buenos caminos pavimentados con "macadam", pudimos observar grandes villas y graciosos chalets diseminados entre floridos jardines y parques de frondosa vegetación. Nos sorprendió, por cierto, el hecho de la ausencia de murallas divisorias entre las diversas propiedades, que son reemplazadas sólo por cercos de arrayan o de plantas similares de poca altura, de tal modo que al transitar por dichos parajes el observador se forja la ilusión de recorrer un gran parque en el cual el camino público viene a ser como el sendero de una misma y única mansión.

Esto induce a reflexionar sobre la honradez de sus moradores. ¡Cuán difícil sería en Chile poder adoptar un sistema semejante!

La playa de Waikiki. — Visitamos en la tarde la playa de Waikiki, famosa por sus rompientes, su amplia y hermosa vista, así como por su gran extensión hacia el mar.

La playa de Waikiki está limitada de un lado por el "Diamond Head", cerro abrupto, no muy alto, pero de aspecto imponente que contrasta con las playas y tierras bajas vecinas; y por el otro lado, atrae la vista un hermoso parque con grandes árboles en cuya parte central se encuentra el "Moana Hotel", gran edificio de ocho pisos, dotado de todas las comodidades modernas y punto de reunión obligado de la mejor sociedad de la capital.

La playa es baja y de fondo somero hasta más o menos doscientos metros de la orilla, de tal modo que los bañistas pueden tocar fondo e internarse así hasta muy afuera. Las aguas, aunque tranquilas, en ciertos parajes se encespan formando ligeras rompientes que son un buen atractivo no sólo de los espectadores sino de los bañistas mismos, ya que estos las aprovechan para dedicarse al deporte "heenalu", que consiste en pasar por sobre la reventazón en troncos de madera de "Koa" o "wiliwili" en forma de pequeñas chalupas.

Tales deportistas salen hacia afuera bogando con una pagaya o sea un remo de doble pala; y, al llegar a un sitio conveniente, se ponen de pie dejándose arrastrar hacia las reventazones y deslizándose sobre ellas de tal modo que sólo una gran pericia les permite guardar el equilibrio. Una vez pasado el obstáculo, las chalupas se ven lanzadas con gran fuerza y velocidad hasta la orilla. Los más diestros hacen galas de pruebas acrobáticas irguiendo el cuerpo invertido apoyado sobre la cabeza y las manos, en el momento mismo de pasar sobre el peligro. Algunos caen entre las

rompientes, siendo arrollados aunque sin mayor riesgo, y van a quedar depositados sanos y salvos más allá en un fondo apasible y seguro.

Pudimos, pues, pasar una tarde entera en Waikiki sin aburrirnos.

Después del "five o'clock-tea" se baila en el "Moana Hotel" donde la animación y entusiasmo no decaen hasta las primeras horas de la madrugada.

Como la temperatura de Honolulu es uniforme, tanto de día como de noche, el agua del mar se mantiene tibia y permite bañarse hasta bajo el reflejo de la luna, como diría Pierre Loti.

Al retirarnos antes del crepúsculo, velamos con agradable sorpresa que desde los chalets vecinos, y distantes, se deslizaban por las calles y avenidas hermosas mujeres, que en traje de baño con sus batas y útiles de toilette al brazo, iban en dirección a la playa.

Esa tarde pasada en Waikiki en un ambiente de música, baile y sana alegría, compensó, en parte, las molestias y el tedio de 44 días de navegación sin más testigos que el cielo y el mar.

Visita del Cónsul a bordo.—Al día siguiente ¡grato momento!... El Cónsul, Sr. Waldron, venía acompañado del canciller, Sr. Mac-Intyre. Este último, aunque frisaba la sesentena era hombre jovial y tenía todo el aspecto del vividor alegre sobre el cual los años pasan sin dejar rastro en el espíritu.

El Cónsul, más severo, más de estilo británico, sin prescindir de sus modales de gran señor, revelaba en el semblante franqueza y bondad.

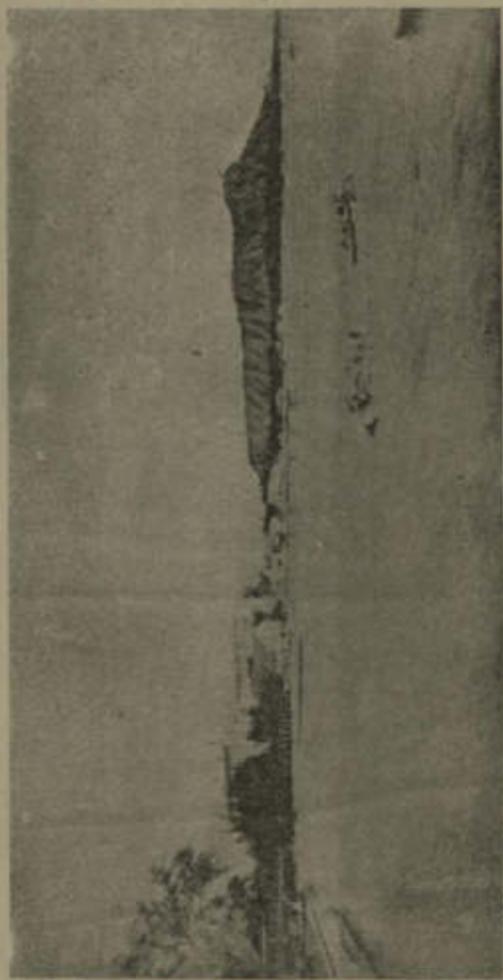
A pesar de la "ley seca", estando ahora en territorio chileno, pudimos impunemente agazajarles con unas copas de champaña, que nuestros visitantes paladeaban con lenta y particular fruición; sobre todo el Canciller Mac-Intyre, que nos manifestó cuanto sufría a causa de la rigurosa prohibición de esa época.

Por nuestra parte, aprovechamos la ocasión de revelar al Cónsul el difícil trance que nos suscitaba el hecho de no haber recibido aun la carta de crédito que debiera habernos enviado la "Sección Transporte". Era tal nuestro apremio que ni siquiera disponíamos de dinero para satisfacer los derechos de puerto y de remolque. Carecíamos además de agua, viveres frescos y de otros artículos indispensables que forzosamente necesitábamos comprar.

Hasta hoy no he podido explicarme por qué la carta de crédito nos fué enviada directamente a Kobe y no a Honolulu.

Nuestro caso era perentorio...

El Cónsul con magnanimidad que le honra, allanó todas las dificultades ofreciéndose a facilitarnos el dinero necesario para nuestros gastos de aprovisionamiento y demás.



Playa de Waikiki

Deporte de "heneahu"



Terminada la visita del Cónsul, bajé a tierra con el Contador, Sr. Reyes y el sobrecargo, Sr. Lobos, para tramitar las diligencias del préstamo, firmando el recibo correspondiente y prometiendo su reembolso a nuestra llegada a Kobe, lo que tuvimos el agrado de cumplir no sin reiterar al Sr. Walron nuestros sentimientos de gratitud.

Alistamiento del barco.—Por su parte el Segundo, Teniente Herrera, los Oficiales y el personal administrativo, se pusieron a la tarea de alistar el buque para la próxima travesía.

De acuerdo con tal propósito y aprovechando la tranquilidad de las aguas de la dársena, se ajustó la tabla de jarcias, tesando obenques y obenquillos y se echaron abajo las vergas de sobres, amadrinándolas a las jarcias de sus respectivos palos reales. Se tomó esta última medida en vista del peligro que existía de llevar demasiada vela por alto en la región que íbamos a cruzar.

Se dedicaron los días 20, 21 y 22 a proveernos de viveres frescos y demás artículos necesarios para el resto de nuestro viaje, así como también a comparar los cronómetros e instrumentos meteorológicos.

A propósito de ello, diremos que la oficina para comparar cronómetros, que es el "Survey Office", está bien instalada en la plazuela del Palacio de Gobierno al lado de los Tribunales de Justicia o sea del "Judiciary Building", como se le llama allí.

Es el "Survey Office" una oficina particular y no tiene relación alguna con el Gobierno. Los buques de guerra americanos o extranjeros recurren en estos casos al Apostadero Naval de "Pearl Harbour", que no tuve oportunidad de visitar.

Los instrumentos meteorológicos fueron comparados en el "U. S. Department of Agriculture Weather Bureau", que funciona en un local del "Young Hotel". Allí se nos facilitó un folleto en blanco debidamente arreglado, para hacer las observaciones que a su vez se utilizan en la confección de las cartas de viento Maury. Esas cartas prestan muy útiles servicios a los buques de vela, indicando la probable dirección del viento y su intensidad en los diversos puntos del Océano, y son el fruto de las numerosas observaciones hechas por los Capitanes de buque de acuerdo con los formularios y casilleros del citado folleto. Durante el resto de la navegación contribuimos a dicho estudio de cooperación internacional enviando oportunamente las observaciones recojidas a bordo por nosotros.

Por otra parte, adquirimos algunas cartas náuticas, libros profesionales y los cartas de viento que necesitábamos para la prosecución de la travesía.

Visitando la ciudad y los alrededores.—Durante las horas de descanso nos dedicábamos a recorrer la ciudad, visitando

tiendas, hoteles, restaurantes, biógrafos y todo lo que pudiera ofrecernos algún interés. Entre otras cosas extrañas a nuestros hábitos, nos llamó la atención el hecho de que en las boticas o farmacias se vendieran helados, aguas gaseosas y cerveza sin alcohol.

Un negocio de gran éxito es el de la fruta. Hay allí buenas fruterías cuyo ambiente el aroma de las piñas satura de una especie de vaho tropical.

Citaremos también las tiendas de "Curious", donde se venden toda clase de objetos propios de los aborígenes de Haway.

Una tarde, invitados por el Cónsul y acompañados del Teniente Herrera y algunos Oficiales, recorrimos en auto los alrededores, es decir, los campos; donde vimos extensos ingenios con grandes plantaciones de caña de azúcar. Había también allí vastos plantíos de ananas (piña) y no pocos arrozales.

La principal producción de la isla Oahu es el azúcar, y el Cónsul Sr. Waldron era propietario de grandes ingenios en que se usaba como abono el salitre chileno. Nos explicó el Sr. Waldron como por tal motivo había iniciado sus negocios con Chile; y así a causa de sus relaciones comerciales con nuestro país vino a producirse el caso feliz de su nombramiento de Cónsul de Chile en Honolulu.

En nuestro recorrido llegamos hasta "Pearl Harbour", puerto militar de Haway que no visitamos por la premura del tiempo. A la distancia pudimos observar el emplazamiento de fortificaciones con cañones de eclipse y algunos hangares de aviones. Vimos también algunos buques de guerra americanos y varios sub-marinos sumergiéndose y evolucionando en la bahía.

Al regresar a la ciudad vimos algunos colegios de niños establecidos en pleno campo y jugueteaban éstos sobre el césped, bajo grandes árboles, lo que sin duda alguna demuestra el espíritu práctico de los americanos.

Nos cruzamos también con varios camiones cargados de presidiarios vestidos de trajes llamativos de grandes franjas azules y blancas y bonere del mismo color, que regresaban del trabajo de obras públicas a que se les dedica. Eso se llama saber utilizar el personal delincuente, aprovechándole en obras de utilidad pública, sea en los campos o en la ciudad.

Almuerzo a bordo.—En retribución a las atenciones del Cónsul, tuvimos el agrado de invitarle a almorzar a bordo en compañía del Canciller Mac-Intyre; y les festejamos con vinos y licores chilenos de las mejores marcas, sin olvidar el Pisco Alba, los que apreciaron con merecidos elogios.

La partida.—Fijé el día de salida para el 23, a las 2 de la tarde. En la mañana se despachó todo lo que quedaba por hacer; se mandó correspondencia a tierra; y se cmopletó la aguada,

faena que se hace en el mismo atracadero con grifos y mangueras ad-hoc.

Por último, me despedí del Cónsul; y a las 2 en punto largamos las amarras de tierra, tomándonos un remolcador, que nos sacó de la dársena y del puerto hasta una distancia de 3 millas fuera de la costa.

No sin pesar nos despedimos de Honolulu donde habíamos disfrutado de tan grata permanencia. Abandonábamos un verdadero oasis para internarnos nuevamente en el seno de las extensas y desiertas llanuras del Océano Pacífico.

Y "dando la vela", pusimos rumbo al Oeste para acercarnos a una de las regiones más peligrosas, tanto por las corrientes marinas que bordean esas costas como por sus famosas tempestades ciclónicas llamadas tifones.

Por último, pensando en que la suerte había de sernos favorable, diriji la mirada hacia la tierra que se perdía lentamente en el horizonte, y con la gorra en alto exclamé:

¡¡Honolulu, hasta luego!!

CAPITULO III

DE HONOLULU A KOBE

Estudio de la derrota.—Un viaje a la vela por regiones donde asechan las tempestades ciclónicas, los terribles tifones, y la poderosa y cálida corriente de Kuroshio, es algo que estimula en un Capitán el sentido de la previsión. Y así, antes de zarpar de Chile había reunido el mayor número posible de datos pertinentes, de tal modo que en Iquique no descuidé el paso del moto-velero japonés "Russeï-Marú", cuyo Capitán Sr. K. Okubo, me suministró muy importantes informaciones, que con las del derrotero "North Pacific Ocean Directory" y las cartas de viento de Maury, me determinaron a fijar la siguiente derrota: desde Honolulu seguiría el rumbo de los veleros que van a la China, rumbo marcado en la carta de viento de cada mes del año. Navegaría por entre los paralelos 19 a 22 grados de latitud Norte, hasta llegar al meridiano 135° E., para aproximarme en seguida al Sur del Japón por el Este de las islas Luchu y Linschoten, contorneando la costa a unas 60 millas, a fin de aprovechar los vientos del W y N. W o la corriente de Kuroshio, en caso de calmas, evitando sotaventarme. Esto último además, estaba de acuerdo con la derrota de los barcos veleros que navegan de China a Kobe o a Yokohama; y es eso lo que recomienda el libro pre-citado.

En viaje.—Zarpamos de Honolulu el 23 de Octubre a las 2 de la tarde. Largamos el remolque a las 4 hrs. 20 ms. P. M., como se ha dicho anteriormente, y nos dirigimos al W. navegando por el paralelo 19° Norte hasta el meridiano 162 E., enmendando ligeramente el rumbo, en seguida, para pasar a la vista de la isla San Agustín, de mil metros de altura, con el objeto de verificar la situación astronómica, antes de recalar a las costas japonesas. Infortunadamente no vimos dicha isla por estar el horizonte callijinoso.

Durante nuestro recorrido hasta esta parte, la navegación fué feliz. No tuvimos incidentes graves; y así—salvo algunos días de calma, otros de chubascos y algunas tormentas, frecuentes en esa región—la tripulación se afanaba en preparar la maniobra para encarar los malos tiempos que, sin duda, nos asaltarían al aproximarnos a la región de los tifones. Se cambiaron las velas viejas

de dudosa resistencia por otras más nuevas que traíamos de reserva en el pañol, prefiriendo las de relinga de alambre de acero; y también se remendaron algunas velas rotas.

Dos lobos de mar.—En nuestras faenas marineras se distinguían especialmente los timoneles Cerón y Flores, cuya silenciosa labor observaba yo a menudo desde la toldilla mientras ellos cosían y remendaban las velas a conciencia.

El timonel Cerón, chilote de origen, era el tipo del antiguo marinero chileno, y pertenecía a esa raza sureña de lobos de mar natos. Habiendo navegado durante muchos años en barcos de velas mercantes, donde había llegado a ser contraмаestre, al saber que la "Lautaro" iría en viaje a Japón, no tuvo Cerón a menos rebajarse firmando su contrato sólo en calidad de timonel. Espíritu aventurero, le incitaba un viaje que debía llevarlo a tierras lejanas y desconocidas. El espejismo de la aventura le atraía y fascinaba.

Hombre maduro,—más de 40 años—, bajo de estatura rechoncho, la piel morena y bronceada por la brisa marina; de bigotazos negros y cerdosos, de ceño duro y contraído, respondía con cierto respetuoso malhumor a mis preguntas y observaciones.

Con su "cara de pocos amigos", había que verle en la maniobra: corría por las jarcias como un joven grumete, y en los momentos de mayor peligro, saltaba al penol de las vergas con la seguridad de un acróbata; y, a horcajadas sobre ellas, amollaba un escotín, cambiaba un motón, laboreaba la culebra de un envergue o reforzaba una empuñadura. Ningún detalle escapaba a su ojo marinero. A veces olvidando su rol subalterno,—resabios, sin duda, de su época de antiguo contraмаestre,—con vozarrón vibrante y aguardientoso atronaba el aire, llamando la atención sobre tal o cual desliz de un grumete al aferrar una vela o al halar de un cabo.

Era uno de esos hombres que siempre montan guardia en los momentos del peligro. Y así, reconociéndole sus grandes cualidades, más de una vez pasé por alto sus defectos, que talvez eran más aparentes que reales. Su aspecto uraño predisponía en contra; pero su temple de marino suscitaba no sólo estimación sino también simpatía.

Al lado de este hombre rudo e inabordable—buen contraste por cierto—trabajaba el timonel Flores. Oriundo de Maule, cuarentón, así mismo, flaco, de cutis rojizo y pelo rubio, se diría más bien de estirpe sajona que de raza chilena. Su carácter era plácido, tranquilo, respetuoso y disciplinado. Jamás una queja ni un reclamo. Trabajaba silenciosamente como el que, convencido del determinismo de su oficio, hace las cosas no sólo por deber, sino como una imposición del destino.

Buen timonel, ducho marinero, en sus horas de guardia se abrazaba al timón como a un ser vivo a quien se tiene afecto y del que no hay deseos de apartarse. Ojo vijilante, al flamear el trapo en los momentos de capeo, la rueda del timón giraba entre sus manos con la maestría con que se desliza el arco en el violoncello de un virtuoso.

Era Flores el tipo del hombre perseverante y sufrido, a quien no estimulan tanto las recompensas y los elogios como el cumplimiento mismo del deber en medio de la brega y los peligros del viento y el embate de las olas.

En esta digresión queda, pues, constancia de que entre la gente modesta que tripula nuestros barcos, hay quienes son acreedores a toda nuestra estimación, tanto por su eficiencia profesional, como por la sana virilidad de su espíritu.

Acaso entre los demás tripulantes había otros del mismo temple, pero, sea por el raro contacto de un Comandante con la marinería o bien por el largo tiempo trascurrido desde aquella época, no conservo rasgos fuertes de otros tipos netos de mi barco.

Un día escamoteado.—No omitiré, por cierto, la mención de un hecho acaso extraño para las personas que no hayan realizado largas travesías por el océano, el escamoteo de un día... Al pasar por el meridiano de 180 grados de longitud y a los pocos días de salir de Honolulu, tuvimos que suprimir totalmente el día 8 de Noviembre, quedando así borrado de nuestro calendario. Y no era esa una supresión arbitraria; al navegar de Este a Oeste, a causa del adelanto de una hora diaria en el movimiento aparente del sol con respecto de un barco que va en esa misma dirección, se ha estatuido el convenio internacional tácito de suprimir un día, resultaste del adelanto totalizado que se produce al pasar por el meridiano antípoda del de Greenwich, que, como se sabe, es punto de origen para la medida del tiempo, tanto en la Marina de Chile como en casi todas las del mundo.

Tempestades eléctricas.—Durante la navegación nos sorprendieron varias tempestades eléctricas, espectáculo soberbio en medio de la inmensidad del océano. ¿Cómo no describirlo?

Pero demos previamente una ligera explicación de este fenómeno, que se designa también con el nombre de tormenta.

Se produce por una corriente ascensional de vapores que van a condensarse en una región más fría, o bien genera la tormenta el choque de dos corrientes de aire que marchan en dirección opuesta.

En todo caso, una condensación repentina es requisito esencial para que se produzca dicho fenómeno.

Esta súbita condensación produce nubes muy densas, aisladas y de gran amplitud, que se forman sobre todo durante la estación calurosa y en las épocas húmedas.

Cuando la tormenta está por estallar, las nubes se elevan rápidamente desde varios puntos del horizonte. Son densas y muestran gran número de contornos curvilíneos precisos. Se dilatan, su número disminuye y aumentan de tamaño, permaneciendo, sin embargo, invariablemente unidas en su base primitiva. Entre ellas y el horizonte aparece una nube muy abultada de color oscuro, y van formándose, además, otras nubes cuya apariencia es de ramas gruesas que cubren gradualmente todo el cielo. En lenguaje técnico, se trata de una gran nube "Cúmulo-nimbus", coronada por algunas nubes "Stratus". Independientemente de ellas, se divisan en la atmósfera otras nubes ligeras que tienen movimientos bruscos e irregulares, conocidas con el nombre de "adicionales".

Cuando las nubes tempestuosas **cargadas de electricidades contrarias**, se encuentran a cierta proximidad, se produce una descarga eléctrica. La luz que la acompaña es el **relámpago** y la hendidura del aire el **trueno**. Cuando esta descarga estalla entre una nube y la tierra fulmina el **rayo**.

Esto es en síntesis una tempestad eléctrica o sea una tormenta considerada desde su aspecto científico.

En cuanto al espectáculo mismo, en alta mar, y durante la noche, es de una grandiosidad indescriptible... ¡Impresión imborrable!.....

Nubes negras se destacan en el horizonte y en una parte del cielo. Su aspecto es lóbrego y amenazante. Bruscamente nos sorprende un destello fulgurante que alumbra el mar como por obra de encantamiento; y la vista fascinada percibe el cabrileo espumoso de las olas como al través de una luz crepuscular extraña. El barco, hasta ese momento oculto en las sombras, aparece ahora con su silueta realzada por algunas velas turgentes, como una visión fantástica emergida súbitamente de la nada. Es la magia del relámpago que produce el contacto eléctrico de las nubes. Y después de zigzaguear un momento se pierde en el espacio, desapareciendo la visión deslumbradora... Y aún no repuesto de esa impresión, el estampido de una descarga de artillería de gran calibre repercute en las nubes, y cerca del barco... Y van produciéndose ecos más o menos prolongados y así el trueno detona seguido de un fragor desconcertante.

Este fenómeno que se repite varias veces, nos sugiere la idea de una especie de combate atmosférico en que flotas de nubes enemigas descargasen a intervalos las andanadas de sus grandes baterías. Y así el relámpago y el trueno son sin duda el fogonazo y el estampido de sus poderosos cañones.

Y aunque tenga conciencia de que tales tormentas no son peligrosas, no dejó de impresionarme... ¡Tan grandiosos es el espectáculo!

Por otra parte, los espíritus sencillos o las personas poco acostumbradas a esta clase de fenómenos, se alarman de tal mo-

do que imploran el auxilio divino, sintiéndose frágiles y cuán pequeños en medio de ese cuadro aterrador.

Entre nuestros tripulantes iba un barbero que jamás había estado embarcado, y que ante la expectativa de hacer un viaje al extranjero, me pidió en Valparaiso, la merced de llevarlo a bordo. Nuestro figaro se sintió tan aterrado por el ruido de los truenos y el resplandor cegante de los relámpagos, que clamaba a Dios, a la Virgen y a todos los Santos, pidiéndoles cesase la infernal lucha y al clamar al cielo, maldecía la hora misma en que resolvió embarcarse. Víctima de las bromas y chirigotas de los viejos lobos de mar, nuestro peluquero, si viviera, recordaría aún con pavor esa noche espantable.

Como se sabe, el único peligro en una tormenta, consiste en la formación del rayo. El rayo es la descarga eléctrica que estalla entre una nube y la tierra. En efecto, cuando una nube electrizada pasa por el suelo, ella obra por influencia, repeliendo la electricidad del mismo nombre y atrayendo a la de signo contrario: ahora, cuando la tensión de las dos electricidades es más grande que la resistencia que el aire opone a su recomposición, brota la chispa y se dice entonces que el **rayo cae**, lo cual a menudo se hace muy peligroso.

El rayo. ¡He ahí el enemigo!... Felizmente, para tal emergencia habíamos tomado las precauciones del caso confeccionando un pararrayo, que formado por una asta cónica de cobre con un pequeño trozo de platino en la punta y colocado en la perilla del palo mayor se comunicaba a un alambre del mismo metal que cubierto de un forro aislador bajaba por la jarcia y el costado exterior del casco del buque hasta más abajo de su línea de flotación.

Con tal dispositivo el rayo no podía formarse, ya que la electricidad contenida en la atmósfera se descargaba continuamente por el pararrayo.

En buques, cuyo pararrayos no funcionaba bien por negligencia en la comprobación de su conductibilidad y aislamiento, la caída del rayo ha sido causa de incendios y desarbolos. Así, en 1827 un rayo produjo a bordo del vapor "New-York" un gran incendio y en 1852 en Cherburgo, también un rayo, tronchó el palo real de un buque en desarme.

En nuestras tormentas caían fuertes chaparrones y granizadas, y se descargaron algunos chubascos de agua y viento, que, sólo nos obligaron a cargar algunas velas, sin producir incidencias de mayor consideración.

Un ave agorera.—Navegando en una ocasión, con tiempo bonancible, cielo nublado y un viento flojo,—eran las 4 de la tarde,—conversábamos en la toldilla con el Segundo y algunos de los oficiales,... y, ¡oh sorpresa!, de súbito vimos caer sobre la cubierta un ave rara, especie de golondrina de mar, de un color par-

do como el de una perdiz... El nombre se me escapa. Parecía atontada, y así pudimos tomarla en la mano... Habiéndola dejado nuevamente en libertad volvió a caer pocos metros más allá. El Piloto señor Ojeda, que se sabía al dedillo y aplicaba sin titubear los proverbios náuticos, dijo con tono enfático y cómico:

Avecilla que busca madriguera
Anuncia tempestad de esta manera.

"Juan de Segura", murmuré yo, para mi capote... Y mandé cargar y aferrar las mayores y los juanetes... Y así, cuatro horas después podíamos aguantar y "capear un temporal" que duró gran parte de la noche.

¿Cuál es la razón de tal proverbio?... Veámoslo... Sin duda, alguna de las aves marinas de las islas próximas tardó en volver a su nido; fué sorprendida por la tempestad, y, huyendo aterrorizada, perdió la orientación; vió nuestro barco y aquí recaló buscando refugio. Pocas horas después teníamos encima la tempestad de que huía la extraviada avecita.

Buen pronóstico por cierto que hubiera sido acaso peligroso no tomar en cuenta.

Capear un temporal.—Es esta la oportunidad de explicar lo que significa "Capear un temporal" o ponerse "a la capa".

Esta maniobra consiste en gobernar el buque de modo que, braceando el aparejo "a ceñir", el impulso del viento sobre el velamen sea lo más a proa posible, recibiendo, al mismo tiempo la mar por la amura.

En esta forma se logra que el barco se mantenga parado, yéndose de ronza, pero perdiendo el mínimum de camino en el sentido de la derrota.

Por otra parte se mantiene en las mejores condiciones con respecto a su flotabilidad y balanceo.

El inconveniente de "capear" consiste en que las velas desarrollan el máximun de su esfuerzo, estando expuestas a cifarse. Ello se debe a que, desplazándose el casco lateralmente, el agua le opone su mayor resistencia.

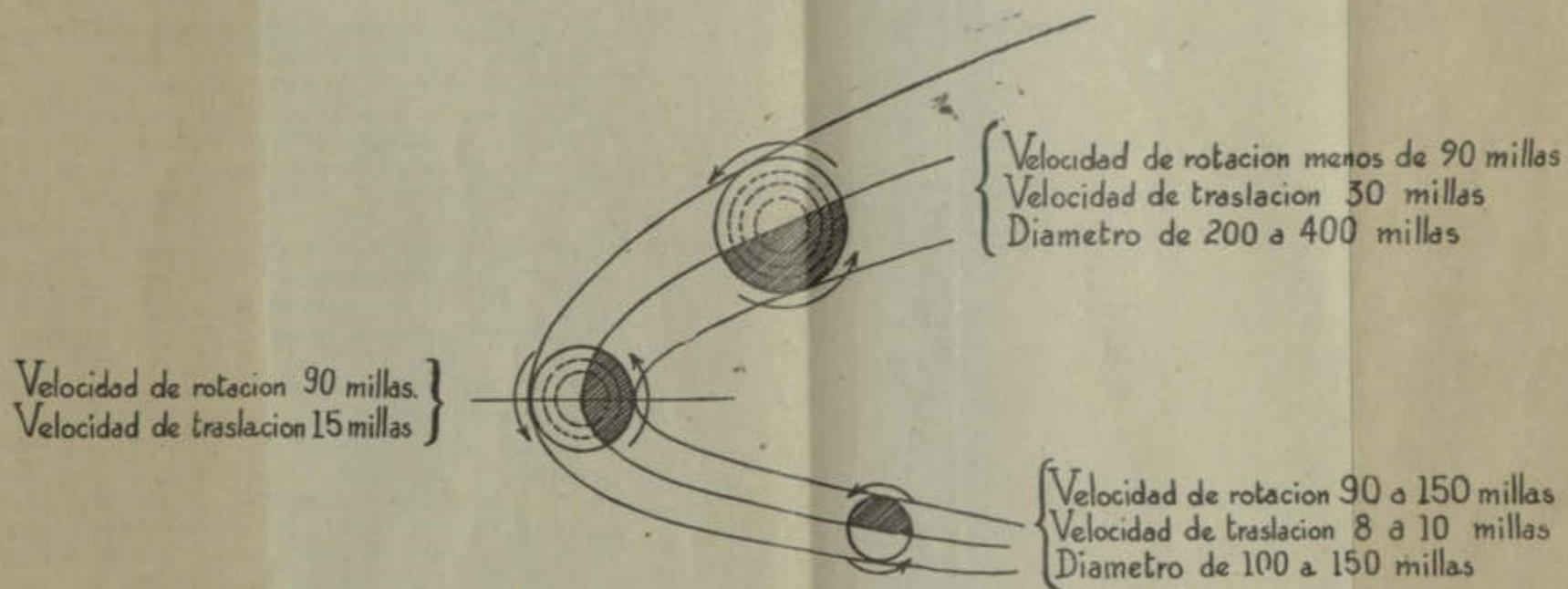
Cuando existe el peligro de perder las velas, no queda otra cosa que abandonar "la capa" y poniendo la caña de arribada "correr el temporal"; lo que explicaremos a su debido tiempo.

La navegación nos fué propicia hasta el 24 de Noviembre, pero a contar de ese día se hizo difícil y peligrosa, iniciándose con un tifón. Sus características y las circunstancias en que se produjo son dignas de un relato especial. Pero digamos antes algo sobre la teoría misma de la formación y desarrollo de estos meteoros.

Tempestades ciclónicas (Tifones).—Los tifones son tempestades ciclónicas que se producen en los mares del Este de Asia.

TEMPESTADES CICLONICAS

(HEMISFERIO NORTE)



Nota: La parte sombreada del círculo corresponde al semi-círculo peligroso y la parte en blanco, al semi-círculo manejable.

Los ciclones — nombre derivado de círculo — se forman durante el cambio de las estaciones y por consiguiente del régimen normal de los vientos...

¿Qué los produce?... El choque de grandes masas de aire en las altas capas de la atmósfera al impulso combinado de dos fuerzas en lucha que en su pugna originan la formación de un torbellino o viento impetuoso que sopla en forma giratoria. Buscando salida, el torbellino desciende oblicuamente a la superficie del mar; y, comprimido hacia la derecha por los vientos alisios, continúa su marcha al N. W. en el hemisferio Norte y al S. W. en el hemisferio Sur.

Este fenómeno se produce principalmente en el Atlántico en la proximidad de la costa oriental de Estados Unidos, donde conserva la denominación general de ciclón, en los mares de la China y del Japón, donde como ya dijimos, toma el nombre de tifón, y en el océano Indico donde se le llama sencillamente huracán.

También se produce en otras regiones del globo, como en la costa de Africa en las proximidades de las islas de Cabo Verde; entre Madagascar y Australia; en el golfo de Bengala y en el mar de Omar; raramente en el golfo de Aden y en las proximidades de la Nueva Caledonia y de las Nuevas Hébridas; pero, sea por falta de estudio o de escasas observaciones, no se ha comprobado en debida forma ni su origen ni el recorrido de su trayectoria.

Vulgarmente, y, aún la prensa misma, acostumbra decir tratándose de un temporal de viento fuerte o tempestad de alguna magnitud, que se ha desencadenado un ciclón, lo que científicamente implica un error, puesto que el nombre de este meteoro sólo corresponde en propiedad a tempestades giratorias.

Como una explicación sencilla, podríamos comparar los ciclones a los remolinos de viento que se forman a menudo en calles y plazas levantando gran cantidad de polvo, salvo sus proporciones y su dirección irregular. Para que pueda apreciarse la amplitud y regularidad de estas en un ciclón, doy los siguientes datos:

Los ciclones están animados de un movimiento de rotación y traslación, y recorren por efecto de este último una curva en forma de parábola.

Su velocidad de rotación es máxima en su origen, variando entre 90 a 150 millas por hora en la primera rama de su recorrido, en el vértice de la parábola ésta disminuye a 90 millas, siendo en la segunda rama de su trayectoria inferior a dicha cantidad.

Por el contrario la velocidad de traslación aumenta a medida que el huracán se aleja de su punto de origen; y así, siendo de 8 a 10 millas en la primera rama de su trayectoria, llega a 15 millas en el vértice y tiene su máximun en la segunda rama donde alcanza hasta 30 millas por hora.

Los datos anteriores no deben tomarse sino en sentido general; y así, varían según las localidades en que se producen asumiendo caracteres particulares.

En cuanto a las dimensiones que abarcan los ciclones, pueden fijarse aproximadamente las siguientes:

El diámetro de los ciclones aumenta a medida que avanzan en su trayectoria. Tomando en consideración sólo la parte del meteoro en que el viento sopla con violencia, se estima su diámetro entre 100 a 150 millas en su origen y de 200 a 400 en la segunda rama de su trayectoria. La violencia del huracán disminuye a medida que aumenta su diámetro.

La depresión barométrica presenta grandes irregularidades. El barómetro comienza a bajar generalmente con 24 horas de anticipación, y, cuando llega a 750 m/m. comienzan a sentirse los efectos de la tempestad. Y esta baja se acentúa cada vez más a medida que el buque se acerca al centro del ciclón.

La distancia en horas al centro ciclónico, puede calcularse aproximadamente por los milímetros de presión barométrica que bajan por hora. Así para una distancia de 12 horas del centro, baja 1 m/m.; para una de 6 horas 2 m/m., llegando a descender en sus proximidades hasta 4,5 m/m. por hora.

En el centro del ciclón hay un círculo de calma que se estima más o menos en 20 millas de diámetro, siendo difícil precisar sus dimensiones exactas que dependen del recorrido del buque dentro de este círculo, pues, si recorre una cuerda estará en él menos tiempo que si lo hace por su diámetro. Así, ciertos buques han permanecido 2 a 3 horas, mientras otros han estado de 12 a 15 horas.

Los signos precursores de un ciclón aparte de la baja barométrica ya indicada, son los siguientes: en el lugar de origen, debido a la disminución de la presión atmosférica, se produce una inflazón de la masa líquida que ha recibido el nombre de "ondulación de huracán". En efecto, por cada 10 m/m. de disminución de presión barométrica, se observa una elevación de 13 centímetros en el nivel del mar. El huracán arrasera esta masa líquida en tal forma que cuando llega a la desembocadura de un río o a la entrada de una bahía produce una ras de marea e inundaciones considerables.

En los parajes propensos a ciclones, un tinte cobrizo del cielo en el momento del ocaso, una alza súbita e inesperada del barómetro seguida de una baja continua, y la aparición de la "ondulación de huracán", deben ser indicios suficientes para aprestarse a la defensa del ciclón que se avecina.

Hay métodos más o menos aproximados para encontrar el centro y la trayectoria de un ciclón; pero los omitiremos para no cansar la atención del lector. Sólo diremos que el navegante debe evitar la trayectoria del centro; puesto que en tal caso tendría que soportar los efectos del ciclón en toda su extensión.

Ahora bien, representando un ciclón por un círculo, podemos dividirlo en dos semi-círculos; uno de los cuales es considerado peligroso y el otro manejable.

El semi-círculo peligroso, es aquél en que la velocidad del movimiento de rotación se suma al de traslación, o sea, aquél en que dichos factores actúan en el mismo sentido.

El semi-círculo manejable es aquél en que dichas velocidades se restan, porque van en sentido contrario.

De acuerdo con estos principios, un buque estará en mejores condiciones en el semi-círculo manejable, y en todos los casos deberá tratar de alejarse del centro de la trayectoria del ciclón.

En estas explicaciones no persigo un fin didáctico; sólo me propongo ilustrar a los lectores no profesionales, de modo que puedan apreciar los peligros del fenómeno y comprender al mismo tiempo la descripción que haremos en seguida del que tuvimos que arrostrar en nuestra navegación al Sur de las islas del Japón.

Un día de tifón.—En la mañana del día 24 noté en el cielo un cariz sospechoso. Su aspecto achubascado y un descenso barométrico constante bajo la presión media de la localidad, eran, sin duda, presagios de mal tiempo. Y venían a recargar dichos indicios una temperatura demasiado alta y una atmósfera sofocante y pesada... Por último, observamos el mar... No tenía dirección definida y el oleaje era semejante al del agua que hierve a borbotones. Este aspecto del mar correspondía a la denominación de "ondulación de huracán", según los tratadistas que han estudiado los ciclones; y ello se debe a la gran baja del barómetro, o sea, a la disminución de la presión atmosférica. Todos estos signos eran precursores de algo anormal y presagiaban, a lo menos mal tiempo. En consecuencia, se alistó el aparejo para braccarlo rápidamente por la banda más conveniente; amuras a estribor en caso de un tifón, por estar en el hemisferio Norte. Esta situación duró más o menos hasta las 12 M.

A esa hora comenzó a soplar una ligera brisa del NE., que luego rondaba al Norte, por lo que se braceó el aparejo por babor, quedando "a ceñir" con "amuras a estribor".—El barómetro bajaba rápidamente, y lo que al principio era una brisa débil iba intensificándose gradualmente hasta convertirse primero en viento duro y en menos de una hora en huracán furioso. Ahora el barómetro caía casi verticalmente a razón de 2m/m. por hora; y estando en parajes de tifones, no cabía duda que se trataba de una depresión atmosférica de esa especie que se nos acercaba, por lo cual, a medida que aumentaba el viento, se iban cargando y aferrando algunas velas, dejando las indispensables para los malos tiempos. Es decir, quedamos con dos gavias, dos velachos, el trinquete y la trinquetilla que hacía las veces de trinqueta de capeo.

En estas condiciones recibimos el tifón, habiendo observado también que un viento tibio, que después de haberse mantenido fijo por algún tiempo del Norte, comenzó a cambiar paulatinamente hacia el N.W., acortando con respecto a nuestra proa; lo que era claro indicio de que nos encontrábamos en el semi-círculo manejable muy cerca de la trayectoria del centro, debido a que al principio el viento acortaba muy lentamente y que el barómetro seguía bajando en forma precipitada, llegando hasta 747 m/m., es decir, 15 m/m. bajo la presión media del lugar y 3 m/m. bajo los 750 m/m. que, como vimos, constituye el límite bajo el cual se producen dichos meteoros. La baja de 2 m/m. por hora nos indicaba que debíamos encontrarnos a 6 horas de su centro. Verificada en esta forma la situación del buque con respecto al meteoro, no quedaba otra cosa que hacer — según las reglas prácticas aconsejadas por los textos — que correr el mal tiempo "a un largo" y sin variar el rumbo inicial, alejándonos del centro lo más rápidamente posible, hasta que el barómetro cesara de bajar y comenzase a subir, indicándonos así el alejamiento del centro del tifón.

Todo ello se hizo, gobernando al S.W. y corriendo a razón de 8 a 9 millas por hora con una mar que por momentos aumentaba encapillando algunas olas que inundaban la cubierta hasta unos 50 centímetros de altura. El agua corría de banda a banda, escapando por las portas e imbornales convenientemente recorridos.

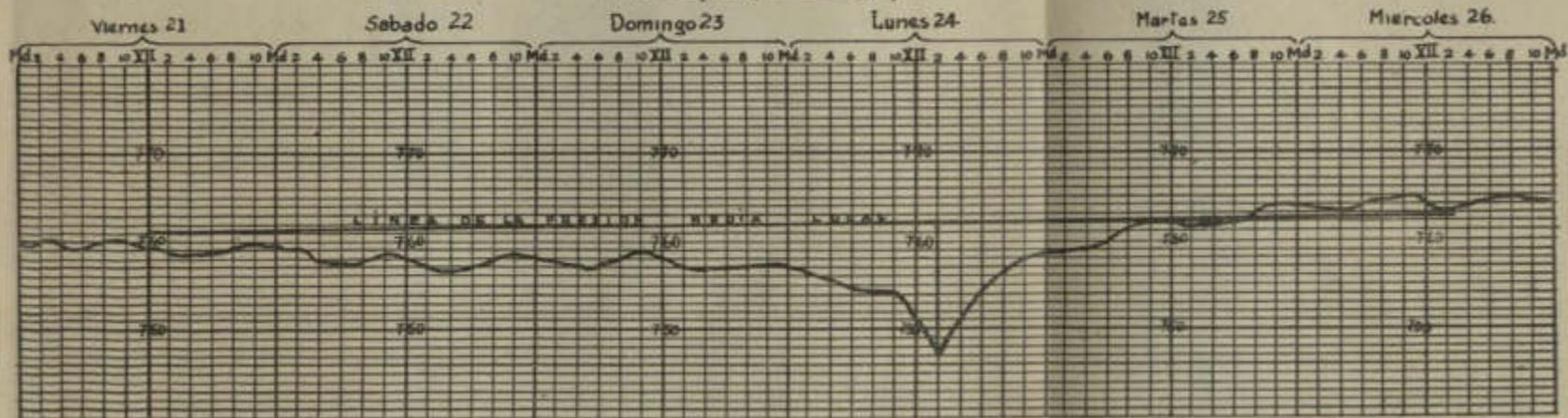
Durante lo más recio del huracán se rifó la gavia alta, debido a la fuerza y presión del viento, corrándose su relinga de pujámen que era de cabo, y como con los fuertes chicotazos que ésta daba hacía peligrar y podía romper la gavia baja, hube de mandar gente por alto para cortar los envergues y las empuñaduras de la vela averiada, echándose al agua sus restos, perdiéndose totalmente aquella. Fué la única avería experimentada.

Esta situación duró hasta las 2 horas, 30 minutos P. M., hora en que el barómetro comenzó a subir rápidamente. Ello indicaba que el centro del tifón se alejaba, y amainó, poco a poco, la fuerza del viento; pero la mar y el temporal continuaron durante toda esa tarde y esa noche, obligándonos a correr al S.S.W., pues, las olas eran tan arboladas que no permitían ni virar de la otra banda para colocarnos con amuras a babor, como aconsejan los textos, ni "capear" por la que llevábamos, porque siendo la mar más lenta en orientarse que el viento, cuando teníamos éste a ceñir, aquella nos quedaba por la cuadra, produciendo enormes balances, que removían todo el buque. En consecuencia se siguió corriendo más o menos al rumbo indicado hasta el medio día del 25, hora en que amainó el viento, comenzando a rondar de tal modo que nos permitió hacer rumbo al N.W., dirección favorable a nuestra derrota.

Fuera de la ya mencionada rifadura de la gavia alta, la peor consecuencia del tifón fué la modificación de la derrota, pues

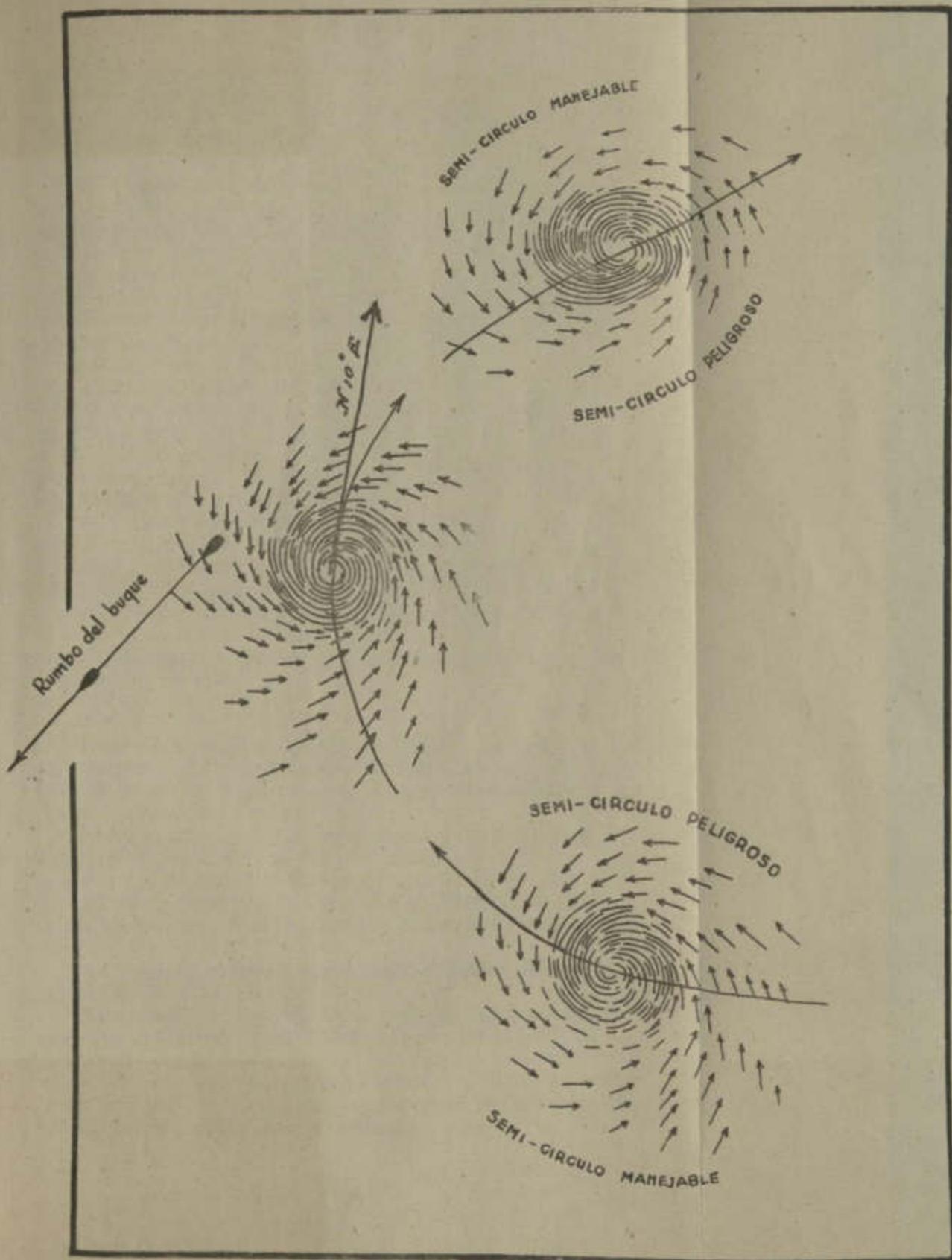
DIAGRAMA DE LA CURVA BAROMETRICA DURANTE EL TIFON
 DEL 24 AL 25 DE NOVIEMBRE DE 1919

FRAGATA LAUTARO
NOVIEMBRE DE 1919



TRAYECTORIA APROXIMADA DEL TIFON

EL 24 DE NOVIEMBRE DE 1919



nos hizo bajar 150 millas al Sur, obligándonos desde ese día a hacer numerosas bordadas para recorrer las 600 millas de distancia que nos separaba del puerto de nuestro destino, tardando 20 días en recorrer lo que un vapor a sólo 10 millas de andar horario habría hecho en 60 horas, o sea en dos días y medio.

Me es grato dejar constancia del celo desplegado por el Segundo, Oficiales y personal del equipaje. En todo momento se mostraron ellos a la altura de su deber, cooperando con toda eficacia al éxito de las diferentes maniobras.

Pasado el peligro y en medio de la calma que exige el estudio de fenómenos de esta naturaleza, hice la reconstrucción de nuestro tifón utilizando todos los datos recogidos con los escasos instrumentos meteorológicos de que disponíamos y con las observaciones del viento anotadas en el bitácora, dándome una trayectoria del centro del tifón de dirección N. 10° E, lo que hace presumir que el buque se encontró en el vértice de la parábola de su recorrido o en el principio de su segunda rama. Naturalmente esta dirección es aproximada y sólo tiene por objeto hacer un estudio reconstructivo del desarrollo de uno de los fenómenos más importantes de desequilibrio atmosférico.

Todos estos datos fueron enviados al "Departamento de Navegación o Hidrografía de la Armada", cuyo Director, el Contra-Almirante don Alejandro García Castelblanco ordenó su publicación, junto con el parte oficial del viaje en el Tomo N.º 33 del "Anuario Hidrográfico de Chile" que corresponde al año 1924.

Por la descripción anterior espero que mis lectores se hayan formado un concepto claro de la génesis dinámica y de la marcha desastrosa de un tifón...

Descripción objetiva del tifón.—¿Qué podré decir respecto del espectáculo que este fenómeno representa para un observador ávido de apreciarlo desde un punto de vista meramente objetivo, es decir emocional y estético?

Ahora es cuando muy de veras lamento no poseer la virtualidad profesional de Claude Farrère, unida a sus brillantes dotes de escritor y de colorista, para poder reflejar en el papel tanto el maravilloso desarrollo de la tempestad tifónica como las diversas impresiones que ese espectáculo suscitó en lo íntimo de mi ser.

No obstante, expresaré como pueda el cuadro que aun creo ver y observar...

En el momento de iniciarse el temporal los marineros dirigidos por el Contramaestre, de acuerdo con las órdenes del Comandante y con la cooperación del Segundo y de los Oficiales, se agitan sobre cubierta para cargar las velas inútiles en la maniobra de correr el mal tiempo. En seguida suben por alto para aferrarlas, bajando nuevamente a cubierta.

El viento arreceja y silba entre las jarcias con quejidos lastimeros, como si estas presintieran la adversidad de un mal presagio. La mar aumenta; las olas chocan sobre el costado del buque como si azotasen los muros de un malecón, levantando furiosas crestas de espuma que se diluyen en salobre y sutil llovizna. Los balances cada vez mayores sugieren la idea de que el barco se revuelca y estremece de dolor y angustia y que por el crujido de sus velas y maderamen se lamentase de los flechazos del viento y del azote de las olas.

En lo más recio del temporal, un inmenso oleaje inunda la cubierta. El agua corre buscando una salida que le permita volver al regazo común, y así fluye a grandes chorros por las portas e imbornales. A su paso por el buque se desplaza de una a otra banda arrasando los objetos movibles y desordenando parte de la maniobra, cuyos cabos flotan sobre la superficie del agua invasora. Nuestra "mascota", el chancho de marras, es también su víctima rodando de aquí para allá en medio de tan indescriptible maremágnum. La tripulación con el agua hasta las rodillas y el Contramaestre como fiel centinela de su consigna, arreglan los desperfectos anudando los cabos en sus cabilleros. Las órdenes de mando se imparten enérgicas, precisas y estentóreas, para poder dominar así sobre el fragor del viento y del émbate de las olas.

El barco sólo con cinco velas corre sobre las aguas alborotadas como el gamo buyendo de la jauría; y cuando el peligro parece conjurado sucede lo imprevisto: una de las velas principales, la gavia alta vencida por el viento rompe su relinga de pujamen partiéndose en dos pedazos con un estampido extraño. Sus restos, dando feroces golpes azotan cruelmente lo que encuentran a su alcance, de tal modo que amenaza herir a su compañera — la gavia baja — Sin vacilar su sacrificio se impone.

A la voz del Comandante una partida de marineros de los más audaces e idóneos, exponiendo la vida, suben por alto y distribuyéndose a ambos lados de la verga, a 30 metros de altura, sobre un mar embravecido que sacude con zafia a su víctima con enormes balances, cortan sus amarras, y los despojos de la vela herida vuelan por el aire para caer en el mar, como si fuera un mezquino tributo a su ambición burlada y ansiosa de mayor presa.

Lentamente va el viento amainando. La mar persiste sin embargo, hasta que la lobreguez de la noche invade la inmensidad siniestra del espacio. . . El cuadro cambia de aspecto, nubes barbañas recorren el cielo amenazante, y a intervalos se descargan en copiosa lluvia. El barco sigue su carrera desenfrenada crujiendo o lamentándose del injusto castigo que le impone la naturaleza despiadada.

Al fin, el peligro pasó. Hemos logrado distanciarnos del enemigo, del centro del tifón, y ya fuera de su alcance, sólo queda el resto de un oleaje que nos zurra sus últimos azotes como el

verdugo que sólo rendido por el cansancio, siente aplacarse su furor y ensañamiento cruel.

El día aclara. Su luz nos presenta a la vista un tiempo más bonancible; y el viento, acaso arrepentido, cuando el astro rey culmina en el cielo, cambia de dirección para impulsarnos, ahora, favorablemente en nuestro rumbo.

Mis impresiones sobre el tifón.—Mis impresiones eran múltiples, sin duda, durante la maniobra; pero el pensamiento abstraído en el cumplimiento del deber no me permitía distraerme ni divagar. No obstante, no dejé de observar como en los casos de peligro se desarrolla el espíritu de cooperación y sacrificio en un personal disciplinado, y en ello comprendo tanto al Segundo y a los Oficiales, como al resto de los tripulantes. Nadie piensa en sí mismo. Sólo domina la defensa del buque y la eficacia de la maniobra. Las órdenes se cumplen sin protestar, por más duras que sean, y en muchos casos la acción misma se adelanta al pensamiento del Comandante, no faltando quienes se ofrezcan para ocupar el puesto de mayor peligro. Los marineros suben por alto con lentitud, precaviéndose de los balances que en un momento de descuido pudieran arrojarles al mar; pero se sienten dominados por la conciencia de que saben lo que hacen. Ahí están Cerón y Flores a la cabeza del lote.—No es la temeridad la que se manifiesta entonces, sino el verdadero valor.

Entre estos hombres de mar, cuya abnegación y competencia observaba, creo un deber citar al Contramaestre Faberie, de origen alemán, nacionalizado chileno. Fué durante muchos años, instructor de marinería en la Escuela de Pilotines, cuando funcionaba a bordo de la vieja corbeta "Abtao" fondeada en Coquimbo. Después se traspasó a la fragata "Lautaro", en la cual hizo diferentes viajes. Hombre instruido, hablaba tres idiomas: alemán, castellano e inglés. En sus funciones de jefe de la marinería, a bordo, demostraba infatigable actividad. Su influencia dinámica se sentía en todas partes, ya sea corrigiendo los detalles, previniéndolo todo y en los momentos de maniobra, estimulando al personal con su ejemplo.

Durante el tifón su actividad parecía centuplicarse, tan luego dirigía a los marineros en una maniobra de velas, como adjudaba un cabo y con las pantorrillas metidas en el agua, a pie descalzo, acudía a abrir una de las portas para que el agua embarcada por el oleaje saliera al mar, o se apegaba a la tira de un cabo junto con los grumetes.

Su actitud durante la navegación en general, puede sintetizarse diciendo que sólo dormía con un ojo, pues en cualquier momento de la noche en que se necesitara de sus servicios, Faberie estaba siempre listo y bien dispuesto.

Siguiendo el curso de nuestras impresiones personales sobre el tifón, diré que durante el recio temporal no experimenté una

verdadera sensación de peligro. Desde los primeros momentos comprendí que el rumbo ordenado nos alejaba de la trayectoria del centro, y habiendo aferrado la mayor, las velas del palo de mesana y los juanetes, no dudé que así podríamos correr el mal tiempo apartándonos cada vez más del formidable meteoro. Ni aun perdí la confianza ante la sorpresa de la rifadura de la gavia, lo que me obligó a mandar la gente por alto como a un sacrificio. Pero, yo estaba seguro de la pericia marinera del personal para trepar por las jarcias y salir a las vergas.

Lo único que me impresionó fué el agua que en los grandes balances — los tuvimos hasta de 40 grados — saltando por la borda, caía en grandes masas sobre la cubierta; y, estando el buque en su límite de carga, un gran peso que se desplazaba de banda a banda habría podido amagar su estabilidad. Mi temor en esos momentos era que las portas e imbornales no estuviera corrientes, ya que, al no abrirse para dar salida al agua embarcada, podría ésta acumularse de tal modo que constituyera una carga extra, capaz de hundir el buque en pocos momentos.

Una preocupación del mismo orden me obsedía, al pensar que pudiera fallar la obturación de las claraboyas. Hubiere bastado que se produjera tal accidente para que uno de los departamentos del buque se inundara, con grave peligro de su estabilidad.

Felizmente, mi Segundo, el Teniente Herrera, había tenido la preocupación de hacer revisar y recorrer todo este material durante nuestra escala en Honolulu. Y habiéndome asegurado de esto, al observar que en cada balance el agua salía sin dificultad por portas e imbornales, me repuse de la impresión que por un momento me causó cierta angustia.

Por otra parte, podíamos darnos por muy satisfechos de habernos encontrado en el semi-círculo manejable del tifón, pues, si hubiéramos sido sorprendidos en la trayectoria del centro o en el semi-círculo peligroso, nuestra situación habría empeorado en forma tal que estimo imposible prever los resultados.

Bordadas y más bordadas.—Desde el día siguiente del tifón navegamos haciendo bordadas para tomar una situación favorable a 60 ó 80 millas de la costa Sur del Japón y contornearla en seguida aprovechando los vientos que, según la carta de la época, debían soplar del W. y N.W., dejándonos llevar, en caso de calma, por la corriente de Kurosivo y evitando en lo posible sotaventarnos, de acuerdo con nuestra idea fundamental ya manifestada.

Tal era la situación favorable del 3 de Diciembre, pero el viento del Este comenzó a acortar y ya sólo a 30 millas de la isla Okumo hubimos de virar gobernando por la otra amura; viéndonos así obligados a deshacer camino. Esto venía acompañado de una circunstancia agravante; pues, el tiempo se descompuso declarándose un temporal del Este que duró hasta las 12

de la noche, hora en que rondando el viento por el Sur hubo que virar por redondo poniendo proa al N. 55° E. para apartarnos de las islas Luchu. Toda la noche duró el mal tiempo y a las 4 hs. 10 ms. A. M. se produjo un contraste; saltó el viento al N. E. tomando al buque en facha; pero sin más avería que la rifadura de algunos paños del trinquete, que se produjo al efectuarse la maniobra de cambiar de amura, continuando el viento arrachado del N. E. y E. N. E., permitiendo gobernar al S. E. como rumbo medio.

El mal tiempo se aguantó "a la capa" con el trinquete, dos velachos, dos gavias y la trinquetilla; y una vez rifado el trinquete, sólo con las restantes, por haberse cargado aquél. Al amanecer del día 5 el barómetro comenzó a subir y el viento a amainar y a rondar estableciéndose del E. $\frac{3}{4}$ al N., lo que nos permitió hacer rumbo al Norte.

Durante los días siguientes continuamos haciendo bordadas por no tener vientos favorables, aunque tratando siempre de barloventear en busca de una situación próxima a la costa Sur del Japón. Logramos nuestro propósito el día 11, navegando 24 horas con ventolinas variables en dirección, pero influenciados por la corriente, de tal modo que la situación de ese día fue de 60 millas más al Norte que la del día anterior.

Asimismo, apesar de haber tenido un mal tiempo de 4 horas durante la noche del 12 al 13, que nos obligó a navegar al W., la situación astronómica del 13 fue también de 70 millas más al Norte; todo lo cual nos permitió comprobar que gran parte de la navegación de esos dos días fue debida casi exclusivamente a la famosa corriente de Kurosivo.

Lo anterior vino a confirmar el acierto de la derrota elegida; pues, si no se hubiera barloventeado en la forma indicada en uno o dos días de calma, la corriente nos habría sotaventado arrastrándonos posiblemente hacia la costa oriental de Shio-Misaki; haciéndonos perder así la probabilidad de una buena recalada.

Avistamiento de la costa y recalada. — Se avistó tierra por el Norte y Noreste, en la mañana del día 13, a 40 millas de distancia, debido a la gran refracción. Después de estudiar la situación pude reconocer que correspondía a la costa Sur de la isla Shikok, que queda al oriente del canal Bungo. Y ello vino a comprobarse con el "punto astronómico" del medio día, que sólo dió una milla de diferencia con el fijado por puntos de tierra. Así, se puso nuevamente en evidencia la exactitud de los cronómetros y su buen control por el Oficial de Navegación.

Fondeo en "Mio.no-ura". — En la tarde de ese mismo día un viento fresco y favorable, que duró toda la noche, nos permitió embocar el canal de Kii y fondear a las ocho de la maña-

na del 14 de Diciembre con el ancla de estribor con 5 grilletes de cadena y en un fondo de 15 brazas, en la caleta de Mio-no-ura o Gobo, según otros, la que queda inmediatamente al Sur del faro Inomisaki y a 55 millas de Kobe, después de 52 días de navegación de Honolulu y de 96 desde Iquique descontando los 5 días de nuestra escala en el puerto citado.

Durante los veinte días que demoramos desde la fecha del tifón hasta fondear en Mio-no-ura, la navegación fué cruda y laboriosa. Pasamos bruscamente de una zona cálida a la de un frío intenso, pues, además del cambio de latitud de 10 grados, desde el paralelo 24 al 34 Norte, a medida que nos acercábamos al Japón experimentábamos los rigores de las proximidades del invierno con su cortejo de lluvias y malos tiempos. Por otra parte, los vientos variables nos obligaron a hacer un gran número de bordadas que imponían viradas continuas, exigiendo del personal una vigilancia y actividad perpétuas.

Así, durante ese lapso, desde el Comandante hasta el último grumete tuvieron que soportar las consecuencias; noches sin dormir, mojadas y gripes, a lo que se agregaba la privación de víveres frescos y demás molestias propias de una larga navegación.

El frío nos obliga bruscamente a cambiar la tenida de blanco, que usábamos en la zona tropical, por la de mayor abrigo y el uso de la capa de agua, botas y sagüeste se imponen permanentemente.

La marinería compuesta, como se ha dicho, sólo de 28 individuos y que en tiempos normales estaba dividida en dos trozos de 14 por guardia, en los días de temporal y cambios de viento casi continuos que nos tocaron, tuvieron que dormir vestidos y envueltos en sus frazadas al pie de los palos, listos así para acudir a la maniobra al primer llamado.

Por su parte, el Comandante y los Oficiales tenían, además las preocupaciones propias de la responsabilidad de la navegación.

De tal modo que al fondear sin novedad en una caleta del Japón, después de tres meses y once días de nuestra partida de Chile, sentíamos un alivio y una satisfacción que, apesar de todas las vicisitudes de la travesía, nos embargaba el espíritu.

La razón de tomar fondeadero en esa caleta y no seguir más adelante obedecía a que el viento no nos permitió barloventear para tomar el canal de Izumi, que es sólo de una milla y media de ancho y donde existe una corriente de cerca de tres millas por hora. Además, una baja persistente del barómetro presagiaba mal tiempo. Todo nos aconsejaba, pues, fondear, hasta que se presentara el viento favorable o algún remolcador; en demanda del cual izamos la señal respectiva del Código Internacional, confiados en que las informaciones del "North Pacific Ocean Directory" estuvieran de acuerdo con la realidad al con-

signar en el suplemento del año 1908: "Pilots and tugs will be found in Kii Channel"... Después de larga y vana espera ello no resultó. Por informaciones posteriores del Gobernador Marítimo de Kobe, señor Suzuki y de algunos Capitanes de la Marina Mercante japonesa, señores Hory y Tagami, supe que dicho servicio no existe desde hace 20 años, debido a que los buques japoneses que navegan por dichas costas son casi todos goletas y bergantines, que usan en su mayor parte motor auxiliar. Los grandes buques de vela, de aparejo de fragata o barca, no navegan desde hace muchos años por esos parajes; y así, durante los ocho meses de nuestra permanencia en el Japón, sólo tuvimos oportunidad de ver un buque de vela sin motor cuyo tonelaje era más o menos el de la "Lautaro". Se trataba de una fragata inglesa de la "Standard Oil Co."

Sin embargo, como al medio día del 14 se acercó a nuestro costado un vapor japonés de unas 1500 toneladas, que en vista de nuestra señal venía a ofrecernos remolque. Nos fué imposible ponernos de acuerdo, tanto por la incomprensión del idioma, como porque estimé que nos pediría un precio exorbitante, ya que no se trataba de un remolcador común.

En la tarde bajé a tierra, donde había una aldea de pescadores y envié un telegrama a nuestro Cónsul en Kobe anunciándole nuestra llegada, sin novedad. Al mismo tiempo acepté la gentileza de un joven japonés que iba a Kobe; y por su intermedio, recibió nuestro representante consular una carta en que, después de comunicarle nuestro feliz arribo a tierra japonesa, solicitaba un remolcador que nos permitiera hacer el trayecto a dicho puerto.

En la caleta de Mio-no-ura permanecemos fondeados tres días, es decir hasta la mañana del 18, soportando durante el 15 y el 16 un furioso temporal del W. que puso a prueba la resistencia de la cadena del ancla y la bondad del tenedero, pues el ancla no garreó un ápice y nuestro barco se aguantó perfectamente, apesar de las fuerte rachas que estiraban la cadena como si fuera una cuerda; siendo tales las estrepadas que por momentos parecía que iba a cortarse. Previendo tal emergencia, teníamos lista para fondear el ancla de babor. Si hubiéramos garreado o se hubiese cortado la cadena, no cabe duda que nuestra situación habríase tornado bastante difícil.

A remolque hacia Kobe. — La travesía a Kobe se hizo al fin por medio de dos remolcadores enviados por nuestro Cónsul, y contratados en la "Japon Marine Engineering" and Salvage Co. Ltd." que como su nombre lo indica es una compañía de salvamento y como tal cobra precios extraordinarios. Hago especial hincapié sobre este punto porque ello suscitó después algunas dificultades, como se verá más adelante.

Fondeados en Kobe. — Salimos de la caleta Mio-no-ura el 18 de Diciembre a las 10 de la mañana, largando el ancla a las 9 y media de la noche del mismo día en el fondeadero próximo a Wada, cerca de Hiogo, donde pasaríamos al día siguiente las revistas sanitaria y aduanera. Efectuadas éstas en la mañana del 19, quedamos en condiciones de ser remolcados al surgidero definitivo, donde fondeamos a las 3 de la tarde a dos anclas a una distancia de dos millas del muelle de pasajeros, el "American Pier" y fuera del malecón de abrigo del puerto interior.

A poco de fondear recibimos la visita de nuestro Cónsul, señor Don Lucio Alberto Villegas, del fletador de la nave Sr Don Enrique Kaempffer y del Gerente de la casa compradora del salitre señor Suzuka con quienes departimos amablemente. Después de más de tres meses de nuestra partida de Chile, como se comprenderá, estábamos ansiosos de charla, de confraternidad y de noticias.

Nos visitaron también algunos periodistas y fotógrafos japoneses. Nos tomaron varios grupos y se informaron, de tal modo que al día siguiente de nuestro arribo, la prensa publicaba diversos párrafos de crónica entre los que transcribo traducido, el siguiente del diario "Taisho Nichi Nichi Shimbun", de Osaka:

"Llegada de un buque chileno al puerto de Kobe, después de larga navegación a la vela."

"A las nueve y media del día 19 del mes actual, de súbito apareció un buque gigantesco de tres palos cerca del cabo Wada de la bahía de Kobe. Era la fragata "Lautaro" de la República de Chile (Sud América) que tiene 3,000 toneladas de desplazamiento.

"Un repórter de nuestro diario, sin pérdida de tiempo se acercó al buque en su lancha; y visitó al Capitán del mismo, señor Alejo Marfan siendo nuestro representante muy amablemente acogido".

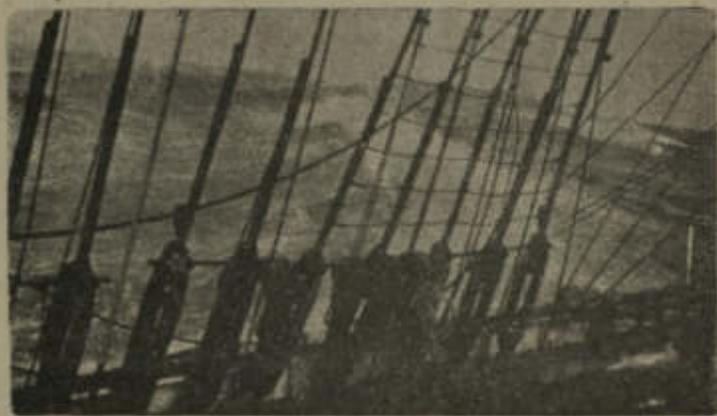
"Es el Capitán un marino de faz rubicunda, de unos cuarenta años que en este momento habla con el Cónsul de dicha República en Kobe, señor Lucio Alberto Villegas. La "Lautaro" salió de Chile el 4 de Setiembre del presente año, y después de 44 días de navegación llegó al puerto de Honolulu (Islas de Hawali) y de éste a Kobe en 57 días más. Encontró una tremenda tempestad en el Océano Pacífico que puso al buque en peligro de naufragar, pero al fin pudo llegar al Japón sin mayor novedad. Los Oficiales y demás tripulantes del barco se sentían muy satisfechos de encontrarse en nuestro país.

"El objeto de su visita al Japón es estrechar más y más la amistad que existe entre los dos pueblos y fomentar el intercambio de los productos respectivos".

RESEÑA



Una ola a bordo en un temporal



Mar arbolada



Fotografía tomada a la llegada a Kobe y publicada en el diario "Taisho" Nichi Nichi Shimbun" de Osaka.



CAPITULO IV

JAPON

Generalidades y causas de su progreso. — Tenía sólo vagas noticias del Japón, adquiridas en mi juventud al través de las evocadoras descripciones de Pierre Loti, como por las narraciones de mis compañeros que lo habían visitado.

Más tarde mi visión del gran Imperio insular del Asia se hizo realista mediante el estudio de las campañas navales de sus guerras contra China (1894-1895) y contra Rusia (1904-1905).

No sólo por la organización revelada durante esta última guerra, sino también por sus grandes victorias navales y terrestres en que abundan tantos episodios heroicos y enseñanzas tácticas y estratégicas, tenía ya el concepto de que era una gran nación. Y apesar de este prejuicio favorable y optimista, no llegué a imaginarme que hubiera progresado tanto en todos los órdenes de la administración y de los servicios públicos.

Debo observar que a mi llegada a ese país a fines de 1919, sólo hacía 66 años que el Comodoro Parry de los Estados Unidos apuntando con la amenaza de los cañones de su flota había obtenido que el Japón abriera sus puertos al comercio internacional y que se sometiese a las prácticas de la civilización europea.

Pues bien, en este corto lapso, no mayor que el de la vida de un hombre, su transformación ha sido tal que excediendo a todo lo imaginable, causa admiración, sorpresa y simpatía.

Heroe en la guerra y héroe en la paz... „Banzai!“

No voy a hacer la historia de esa evolución mágica. Podría salir del paso consultando cualquiera enciclopedia; pero tal despliegue de ciencia ajena no correspondería al propósito de narrar solamente lo visto y observado por mí mismo...

Sintetizando diré: su progreso ha sido tal que en la actualidad figura en primer término entre las grandes potencias del orbe y como una manifestación de su poderío y eficiencia estatal, en las últimas conferencias navales de Londres (1935) puso el Japón como condición previa para iniciar el estudio de un Tratado Naval, la paridad absoluta con el Imperio Británico y los Estados Unidos, países que desde hace más de 20 años ejercen el predominio naval del mundo; y no habiéndolo obtenido,

se retiró de la conferencia declarando su libertad de acción. Buen desquite por cierto; ya que este último país había coaccionado y ofendido su dignidad nacional cuando era débil e inerte.

Por otra parte, su comercio se ha extendido en tal forma que el Imperio Británico alarmado ha tratado de imponerle restricciones para impedir así su enorme desarrollo en sus propias colonias y especialmente en Australia.

Era uno de los grandes problemas japoneses el exceso de su población, — más de 70 millones para su escasa superficie de 382,447 kilómetros cuadrados—; pero como resultado de sus guerras con China y Rusia, así como por la habilidosa táctica de su política internacional, ha logrado en 40 años extender su dominio territorial a la isla Formosa, a Port-Arthur, a la isla Sakahlin, a Corea, a las antiguas colonias alemanas — Islas Carolinas, Marshall y otras—; y por último tiene en sus manos el protectorado sobre las provincias chinas de Manchuria y de Jehol; las que con el nuevo estado de Manchukuo pasan a constituir prácticamente una verdadera anexión y a depender así del control del Imperio del Sol Levante.

El aumento total en superficie con dichas adquisiciones es de 1.500,000 kms. cuadrados. Y todo ello ha venido a dar mayor amplitud a su comercio y permitir al Japón descongestionar sus islas de su población excedente.

Para que pueda aquilarse lo que significa al Imperio Nipón la anexión del Manchukuo, copio a continuación los siguientes datos del libro de Juan Martín Llorente (Armando Guerra) titulado "La Guerra futura" (1933):

"Su población, incluyendo la provincia de Jehol, es de 33.700,000 habitantes. de los cuales hasta 1929 correspondían 240,150 japoneses

"Su superficie es de 1.200,000 kilómetros cuadrados de los cuales 360000 son cultivables, siendo esta última superficie igual aproximadamente al total del Japón primitivo...

"Sus recursos agrícolas son principalmente el arroz, la leguminosa, soya, mijo, maíz, trigo, algodón, lino, cáñamo, yute y la seda llamada tussor que se debe no al gusano que se alimenta de las hojas de morera sino de encina y que es muy apreciada en Europa.

"En materia de ganadería habrá unos 20 millones de cabezas de animales domésticos.

"En pieles después de Siberia, el Manchukuo es en Extremo Oriente el país de mayor producción habiendo exportado en 1926 por valor de 9.700,000 yens de pieles finas y por más de un millón por pieles de caballo y de buey.

"Por otra parte existe una gran riqueza forestal en la orilla del Yalu y en el valle de Sungay, en los montes Khingan..."

"Hay más de 300 especies de árboles en esos bosques. La madera exportada en 1929 valía 3.647,566 tahels"

"En minas las hay entre otras de menos importancia, de carbón, hierro, oro, plomo, cobre (muy raro), cal, manganeso."

"Las célebres minas de carbón de Fushun son mejores que las que hay en Inglaterra y Estados Unidos de Norte América."

"Manchukúo no tiene petróleo, pero los japoneses lo extraen de los esquistos betuminosos de Fushun."

"Ninguna de las ramas corrientes de la industria falta en el Manchukúo: la industria textil, la química, la de conservas etc., etc."

"Se calcula que los intereses de los japoneses en el Manchukúo representan un valor de 2,147,000 millones de yens."

"El desarrollo del comercio ha sido formidable en el espacio de 22 años. En 1907 importaba Manchuria por valor de 30 millones y exportaba por valor de 22. Su balanza comercial era, pues, desfavorable. En 1929 importaba por valor de 320 millones y exportaba por valor de 425. Estos números cantan sin palabras el desarrollo mágico del Manchukúo."

Después de estos datos puede afirmarse sin exageración alguna que el Manchukúo, es no sólo el granero del Japón, sino también su proveedor de materias primas.

¿A qué se debe el enorme progreso del Imperio Japonés?

A mi juicio, a la sabia organización de su política, al patriotismo y a las grandes virtudes tanto de los gobernantes, como de los gobernados; y al don extraordinario de haber sabido asimilar los adelantos materiales del progreso moderno sin renegar de sus antiguas costumbres y tradiciones, fundadas en sus propias religiones, sea la budista o la shintoista, que aunque respecto al culto difieren algo entre sí, prescriben ambas los principios básicos siguientes que contienen la idea de acatamiento a la autoridad y las leyes y de amor a la Patria:

"1.º) — Respetad a los dioses y amad a vuestros semejantes."

"2.º) — Seguid los consejos de vuestra conciencia y obedeced las leyes de la moralidad social."

"y 3.º) — Sed sumisos al Emperador y obedeced sus mandatos."

No dudo que mientras el pueblo japonés logre mantenerse dentro de tales principios su poder y progreso acrecerán cada vez más.

Actualmente pugna el Imperio por precaverse de las ideologías importadas de otros países y principalmente del comunismo, que ha tratado ya de introducirse arteramente en el Japón y cuyas consecuencias finales serían sin duda alguna, la anarquía, la miseria y el caos.

Felizmente, hasta ahora, la acción del Gobierno, secundado por las autoridades educacionales, ha sabido refrenar con tacto y firmeza tales incursiones ideológicas.

Es ese el único país que ha sabido comprender que su indemnidad contra tan terrible flajelo, está en la educación y reeducación misma de sus propios subditos, vigorizando en ellos el espíritu nacional y dictando leyes que tienden a fomentar no sólo la producción sino también la solidaridad social y la cohesión del espíritu japonés.

Patriotismo e ideología sana y coherente. He ahí el secreto del poder Nipón.

EN KOBE

Ascenso del Teniente Herrera a Capitán de Corbeta. — A nuestra llegada al Japón el Teniente Herrera, Segundo Comandante y Oficial de Detall del buque, recibió los despachos de su nombramiento de Capitán de Corbeta, ascenso que fué muy celebrado no sólo con las felicitaciones del caso, sino también organizándose varios festejos en su honor.

Con tal motivo al referirme a él, en el resto de este relato le designaré con el título de Capitán, pues, como es costumbre en los barcos de la Armada es éste el que le corresponde al 2.º Comandante a diferencia de lo que pasa en los buques mercantes en que se designa con tal nombre al Comandante de la nave.

Visitas Oficiales. — Durante los primeros días de nuestra permanencia en Kobe visité a las autoridades. Recibimos las atenciones del señor Ministro de Chile en el Japón, Don Francisco Rivas Vicuña y del Cónsul señor Villegas, que nos dió un banquete al Comandante, Capitán y Oficiales de la "Lautaro" en el Hotel Oriental, con asistencia de algunos cónsules extranjeros y distinguidas personalidades de la localidad.

El señor Ministro estuvo también de visita a bordo.

Banquete a la japonesa. — Por su parte el señor J. Suzuka Gerente de la casa "Y. Suzuka hermanos" compradora de nuestro salitre, nos agasajó con una comida a la japonesa en uno de los principales restaurantes nipones de Kobe. A ella asistieron además del Capitán, el Personal de Oficiales de la "Lautaro", el Ministro, el Cónsul, el fletador del barco señor Kaempffer, el canciller e intérprete del Consulado, señor Nacashima y algunas personalidades del alto comercio.

La originalidad de esa reunión nos induce a describirla:

Amplia sala rectangular, sin muebles, adornos ni cuadros. Tapiza el suelo una esterilla fina dividida en pequeños rectángulos de ciertas dimensiones (tatamis).

En uno de los extremos hay instaladas mesitas de laca; una para cada comensal. Su altura no es mayor de 50 centímetros, y parecen taburetes. En el otro extremo, se eleva una tarima que ocupa todo el ancho de la sala y sirve de escenario para diversas representaciones.

Antes de entrar al recinto del banquete, los anfitriones nos conducen a una antesala, especie de guardarropía, donde tenemos que descalzarnos, quedando ahí nuestros zapatos, abrigos y gorras. Los japoneses dejan sus sandalias quedando sólo con las "guetas", especie de calcetines blancos que en lugar de calzar todo el pie, abarcan por una parte cuatro de sus dedos y por otra el pulgar, en la misma forma que un guante. (*).

¡Había que vernos a nosotros, de uniforme y descalzos! Aunque pisáramos sobre algo confortable y mullido, nos sentíamos dominados por el sentimiento del ridículo. No obstante había que pasar por todo. Es la costumbre y ella no obedece sólo a una tradición ciega, sino a la necesidad de preservar los "tatamis" de la rudeza de nuestros zapatos. Es ésta, así mismo, la razón porqué los japoneses no usan catres, ni muebles con patas al estilo nuestro, pues, las esterillas o "tatamis" no resistirían su uso.

Una vez designadas las mesitas para cada uno de los comensales, intentamos sentarnos a la japonesa, es decir, con las piernas dobladas, las rodillas juntas y descansando nuestras posaderas sobre los talones. Como tal postura no nos permitiera guardar el equilibrio, se nos facilitaron sendos cojines, y cruzando las piernas nos acomodamos lo mejor que pudimos a la "turca" o sea a la moda oriental. Aun cuando tal posición no era del todo confortable, nos resultaba más cómoda.

Los japoneses, naturalmente, siguieron imperturbables en su postura habitual y favorita.

Cada comensal tenía, pues, su mesita por delante y para su atención durante la comida, una graciosa "musmé". Vestida con elegante y colorido Kimono de seda, tenía la obligación de vigilar el servicio, de escanciar el "saké",—licor nacional japonés— de encender el cigarrillo y de hacernos grata nuestra merienda con graciosos mimos, sonrisas y palabras incomprensibles.

Un grupo de muchachas de inferior categoría se encargaba del servicio de llevar y traer los platos.

Sobre las mesas estaban distribuidos con escrupulosa simetría algunos platos y bandejas minúsculas, la jarra del saké y las flores que adornaban el conjunto.

¿Y el cubierto? — Ahí estaba, consistía sólo en dos palillos de madera blanca, ligeramente aguzados en una de sus extremidades. Iniciada la comida entre las risas y el buen humor que provocaba en nosotros tan exóticas costumbres nos formalizamos ante la tarea de hacer los honores a los diferentes guisos que componían el "menú" de nuestro banquete japonés.

* Para andar en la calle usan unas tablillas de maderas planas, montadas sobre dos trozos de madera verticales de unos cinco centímetros de altura. El todo sujeto por correas, guinchas o cordones como los que se usan en las sandalias.

Sería difícil recordar el gran número de platos que desfilaron ante nuestra vista. Sólo recuerdo que se comenzó con una sopa semejante al consomé servido en tasas de dos orejas, siguiendo con una variedad de pescado seco, cocido y crudo, mariscos, pollo desmenuzado y arroz con cari. Todo eso lo tuvimos que comer haciendo uso de los palillos que se nos escurrían a cada momento en medio de la risa de nuestra simpática asistente que se esforzaba por instruirnos en el uso de tan insólito cubierto. El modo de usar los palillos consiste en tomarlos entre los dedos pulgar, índice y medio de la mano derecha, desmenuzando los alimentos con las puntas, después de lo cual se emplean a guisa de tenazas para coger cada bocado.

Entre plato y plato mi "musmé" *, iba prodigándome el preciado "saké". Es éste un licor a base de alcohol de arroz; y, aunque tan transparente como el pisco, su sabor recuerda más bien, al jerez. No es muy espirituoso y puede beberse copiosamente sin temor de embriagarse. Además las copas de porcelana de color beige, son muy chicas y tienen el aspecto de las que se usan en tre nosotros para comer huevos.

No se conoce el pan en la comida japonesa; y se le reemplaza por arroz hervido y compacto de tal modo que puede tomarse fácilmente entre los palillos, lo que de otro modo sería imposible.

A los postres que se componían de frutas y dulces el señor J. Suzuka, Gerente de la firma de fertilizadores "Y. Suzuka hermanos," pronunció, en correcto inglés, el siguiente discurso:

"Exmo. Señor Ministro, Señor Cónsul, Señores Comandantes "y Oficiales, Señores:

"Como representante del Sr. Y. Suzuka, actualmente en Tokio tengo el encargo de dirigirme a Uds. en su nombre; lo que "estimo como altísimo honor al dárseme la oportunidad de vernos "reunidos en esta comida, estrechando así nuestras relaciones y cimentándolas en una roca de concreto.

"Tengo estricta instrucciones de nuestro propietario para "manifestar las más fervientes congratulaciones a los distinguidos navegantes chilenos que al venir de tierras antipodas han "cruzado al través del inmenso océano Pacífico batiéndose tan "gallardamente contra tempestades y tifones; y ello con el objeto de propiciar las relaciones comerciales con las islas de este "floreciente Imperio.

"Ello contribuye no sólo a regocijarme a mí personalmente, "todo el pueblo de esta tierra del Sol Naciente, da la bienvenida "al personal de la fragata "Lautaro", primer buque chileno que "viene a establecer relaciones comerciales con el Japón. Aseguro "a Uds. que tanto su nombre como el de sus tripulantes quedará "grabado permanentemente en nuestra memoria.

* "Musmé", significa una muchacha joven.

"Termino dando mis agradecimientos al Sr. Kosaki, Director Gerente de la firma comercial Sawayana y Cía. al Señor Nacashima y al personal del Consulado, que, venciendo toda clase de dificultades, han logrado cerrar este negocio de real importancia histórica.

"He aquí, también, los obsequios que como recuerdo les hace el Sr. Y. Suzuka, los que les ruego se dignen aceptar con benevolencia."

Después de los aplausos que arancó el efusivo y cordial discurso del Sr. Suzuka, el Sr. Ministro contestó también en inglés, agradeciendo en su nombre y en el de todos los chilenos allí presentes la simpática manifestación de que éramos objeto.

Antes de terminar la comida, apareció en el escenario un grupo numeroso de geishas" revestidas de valiosos Kimonos, que ejecutaron algunos números de danzas japonesas muy originales, y de música y canto al tañido del "samisen", instrumento de cuerdas parecido a la mandolina, que se toca, así mismo, con uñeta.

Las danzas son de graciosos movimientos, especialmente de los brazos, y su tema mimico representa un motivo escénico. Aunque la música es agradable y grata al oído, el canto no produjo en nosotros el efecto del que estamos acostumbrados a oír, pues, la voz no se emite nítida ni claramente, pareciéndonos algo así como chillidos de una persona a quien se le oprimiera la garganta y tuviera dificultad para emitir la frase musical. Sin embargo, los japoneses se deleitaban tomando actitudes de admiración y beatitud prolongada...

Viene bien aquí una explicación de lo que es una "geisha". Generalmente se cree que ella es una mujer de vida alegre, una mundana o "cocotte", pero no es así. La geisha" viene a ser lo que consideramos acá una artista.

Para obtener tal título las japonesitas ingresan desde muy jóvenes a un conservatorio o academia donde se las va adiestrando en el baile, la música y el canto; y sólo después de seguir varios cursos quedan en aptitud de desempeñarse como "geishas" de acuerdo con su especialidad, trabajando en teatros o en fiestas públicas o privadas.

Como en el caso del banquete a que asistíamos, los empresarios o encargados de su organización contratan a las "geishas" que generalmente pertenecen a una sociedad o a un club, para tomar parte como actrices a fin de amenizar la fiesta.

Terminada la comida vino la parte más alegre y divertida. Tanto las "geishas" como las "musmés", que nos atendieron como escanciadoras, ocuparon el medio de la sala y mezclándose con los invitados se organizaron diversos juegos y bailes entre los que produjo mayor animación nuestro conocido baile del "pavo".

Las francas y bulliciosas risas de las mujeres y las bromas de los hombres, contribuyeron a la alegría y entusiasmo general, volviendo así los pensamientos a la época feliz de la juventud.

Pasaron insensiblemente las horas, y en el momento de retirarnos el señor Suzuka, siguiendo una costumbre nipona y cumpliendo las instrucciones a que hizo referencia en la última parte de su discurso, obsequió a cada uno de los invitados un hermoso cojín de seda, un abanico y una caja de dulces confitados como un recuerdo de la grata fiesta.

Como una gentileza especial el cojín llevaba por uno de sus lados un mapa-mundi donde se destacaban con color rojo los dos países, Chile y Japón, y por el otro en fondo blanco algunos templos, monumentos y estatuas de hombres celebres del imperio del Sol Naciente.

Mi opinión sobre las japonesas.—Cuando regresábamos en dirección al muelle, el Cónsul me preguntó con cierta malicia: Y bien Comandante, ¿qué tal le han parecido las japonesitas?

—Pues, si he de ser franco, debo decirle que no me parecen bonitas.

—Exigente es Ud.—

—Pero... pero hay en ellas, — ¿como le diré? — ... tanta feminidad, son tan delicadas, tan finas y graciosas, que no necesitan ser bellas... Y envueltas en sus vistosos Kimonos, se me figuran pequeñas hadas, enviadas del cielo para hacer más agradable la vida y alegrar la existencia.

—¡Bravo, bravo!...

—Eso sí, no quisiera verlas vestidas a la europea.

—¿Y qué me dice de sus ojos oblicuos?

—A este respecto Ud. me recuerda aquél Almirante japonés que a su paso por España, al ser interrogado sobre la mujer española contestó: Son muy hermosas, pero es lástima que tengan los ojos tan grandes y redondos. Y en el mundo todo es así, todo es relativo y lo que a unos les impresiona bien a otros les resulta mal. No en balde Compoamor glosó en verso el antiquísimo proverbio...

En este mundo traidor

Nada es verdad ni mentira,

Todo se vé del color

Del cristal con que se mira.

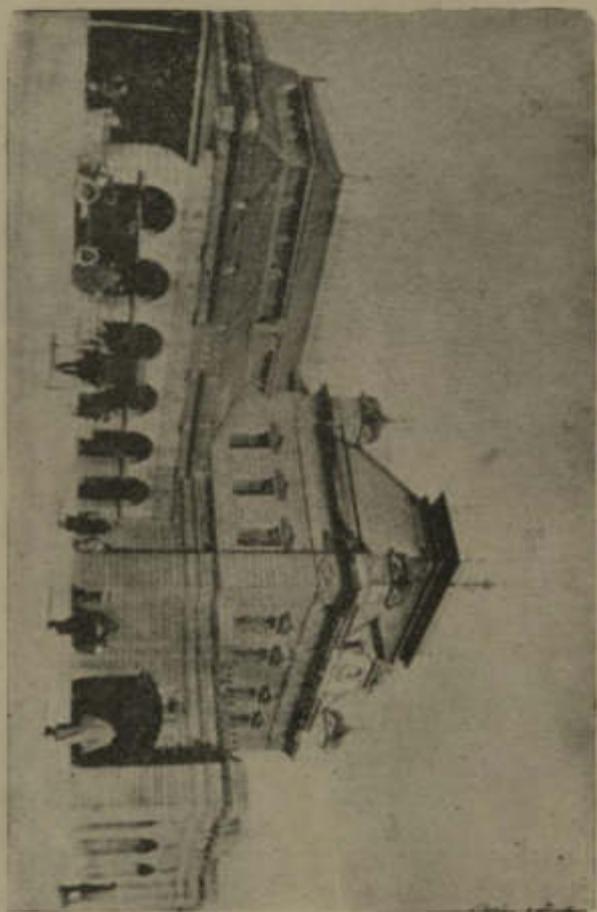
Descarga del salitre.—El día 22 de Diciembre comenzó la descarga del salitre hasta el 15 de Enero (1920), fecha en que debido a ciertas dificultades entre fletador de la nave señor Kaempffer y los compradores se suspendió la faena. Subsánadas estas continuó la descarga hasta el 13 de Febrero, quedando terminada la faena en la tarde del 14; y, no habiendo carga de re-



Una comida japonesa. (Aunque esta fiesta no es de mi relato, la doy para que el lector se forme una idea gráfica de tal acto social).



Un matrimonio japonés



Estación de ferrocarriles de Osaka

torno, se embarcaron 600 toneladas de lastre de arena, en las bodegas que iban desocupándose, para quedar con suficiente flotabilidad en 12 piés de calado medio.

Creemos útil consignar que la descarga de las últimas toneladas de salitre se hizo muy difícil, pues, a causa del peso que gravitó durante más de 5 meses sobre los ringleros inferiores de sacos, estos se habían desmenuzado completamente de tal modo que el salitre formaba un sólo bloc, debiendo separarse a barretazos y ensacar nuevamente antes de poder descargarlo.

Advertimos por otra parte, que al partir de Chile, el fletador pensaba le sería fácil obtener como flete de retorno, un cargamento de arroz y que, en consecuencia, nuestra estadía en el Japón sería breve, dependiendo sólo del tiempo que empleáramos en el desembarque y el carguío; por desgracia para él, pocos días antes de nuestra llegada al Japón, se había dictado un decreto Imperial prohibiendo la exportación del arroz, debido a que, siendo este el alimento principal del pueblo, se acentuaba una época de crisis y escasez, por las malas cosechas de esa gramínea.

Por otra parte, como dijimos al comenzar nuestra narración, debíamos embarcar así mismo unas 750 toneladas de armamentos y explosivos para nuestro Ejército que no estaban listas, o que aun no siendo así, la casa fabricante, el sindicato "Tahei "Kumiai", no entregaba por estar pendiente el juicio relativo a la pérdida del armamento, entregado por ella misma, hacía más o menos un año en el incendio y hundimiento del buque que debía trasportarlo a Chile.

Por ambas circunstancias la permanencia de la "Lautaro" se prolongó en forma indefinida, quedando en espera de órdenes.

Atenciones del Cónsul.—Y ésta espera se habría hecho monótona y desagradable si no hubiera sido por las atenciones del Cónsul señor Villegas y su simpática y distinguida esposa señora Cristina Martínez Montt de Villegas, quiénes desde los primeros días de nuestra llegada al puerto nos atendieron solícitamente ofreciéndonos su casa y tratándonos como si fuéramos antiguos amigos.

Por otra parte, los atractivos que nos presenta una país de civilización tan diversa a la nuestra, fué con un buen aliciente, y así, la nostalgia que podía producirnos la prolongada lejanía del terruño, se atenuaba y adormecía.

En los días que duró la descarga del salitre, aprovechamos los momentos de descanso para recorrer la ciudad de Kobe, observando tanto sus características urbanas como las costumbres de sus habitantes.

El puerto.—Kobe era en 1920, el principal puerto del Japón; pues, si bien Yokohama le superaba con sus edificios mo-

dermos y su aspecto pintoresco, en cambio tenía Kobe mayor movimiento comercial.

Su desarrollo en cuanto a población y urbanismo había sido tal que los antiguos pueblos de Hiogo y Kobe habían llegado a formar uno solo bajo la denominación de este último, con 400.000 habitantes.

Visitado por vapores de todo el mundo, especialmente americanos e ingleses, el movimiento portuario nos parece muy activo. Los malecones y muelles de atraque se ven siempre ocupados, principalmente por vapores japoneses, que se dedican al comercio de cabotaje entre las islas y por numerosos sampanes, buques de vela de poco tonelaje, como quien dice, goletas, que se dedican a la pesca o industrias similares. Con su aspecto arcaico de toldilla muy alta y castillo bajo semejan antiguas carabelas. En estos sampanes vive la familia misma de sus capitanes y coopera en las faenas de abordó, pudiendo observarse a menudo como su mujer maneja la caña del timón.

Para el tráfico menudo de la bahía usan chalupones llamados también sampanes, manejados a la singa, es decir, con un solo remo a popa, que es movido en forma helicoidal. Este procedimiento tiene la ventaja de que ellos pueden maniobrar con mayor facilidad entre el sinnúmero de embarcaciones menores que bordean los muelles, que nuestros botes con remos en las bandas.

El puerto de Kobe, por lo menos en invierno y en nuestro fuero cadero, fuera del puerto interior, es bastante malo y está expuesto a fuertes vientos de todos los cuadrantes. Y con vientos del Este, se levanta mar bastante gruesa que dificulta la movilización de las embarcaciones menores.—Durante nuestra permanencia próximamente de 5 meses tuvimos que soportar varios temporales.

La oficina para comparar cronómetros, está instalada en una pieza de la Gobernación Marítima, donde hay tres cronómetros y un empleado.

En cambio, la oficina para comparar instrumentos meteorológicos, es moderna, cuenta con todos los instrumentos necesarios para comunicar al exterior y especialmente a los buques del puerto, el estado del tiempo previsto, de acuerdo con un sistema de señales con banderas durante el día y de luces de faroles eléctricos durante la noche, en conformidad a un plan práctico que permite a aquellos tomar sus precauciones con anticipación al desarrollo de un mal tiempo, temporal o tifón. También hay un palo de señales en el "American Pier" con el mismo objeto.

El servicio meteorológico del Japón es, sin duda alguna, uno de los mejor organizados de ese país.

La ciudad.—En cuanto a la ciudad misma de Kobe, esta es en su mayor parte de construcción japonesa, es decir, de casas

chicas de un sólo piso y hechas de madera y de un cartón o papel especial que divide sus piezas por medio de marcos de correderas. A los extranjeros que no están acostumbrados a este sistema de edificación se les figura encontrarse en casas de jugetes.

Esto no obsta a que haya barrios enteros que ostentan grandes edificios de estilo moderno y de varios pisos. Las principales casas extranjeras, japonesas o mixtas del alto comercio, las compañías de vapores, hoteles, correos, etc., etc., funcionan en edificios que nada tendrían que envidiar a los nuestros; pero los domicilios del pequeño comercio y del pueblo japonés propiamente tal, conservan la tradición pintoresca de sus antepasados y de su civilización milenaria.

Una de las primeras cosas que nos llamaron la atención al bajar a tierra fueron los "Kurumas" o "Ginrikishas", o sea, los elegantes cochecitos de dos ruedas y dos varas que son arrastrados por individuos del pueblo llamados "Kurumayas", vestidos con una especie de levita corta, pantalones ajustados hasta poco más abajo de las rodillas, tocados con un sombrero redondo en forma de lebrillo invertido y calzando sandalias parecidas a las ojotas de nuestros campesinos.

Los "Kurumas" se encuentran estacionados en gran número en las cercanías de los muelles, teatros, hoteles; y en todos aquellos sitios en que hay afluencia de público. Su aspecto limpio y su confort predisponen favorablemente; y así lo primero que hace todo extranjero al llegar a un puerto japonés es darse el placer de recorrer la ciudad en esos cochecitos, que despertan acaso en el sub-consciente el recuerdo de los carretoncitos que formaban parte de nuestros juegos infantiles.

Los "Kurumayas" ofrecen sus servicios obsequiosamente, y, ya una vez instalado el cliente, parten a gran velocidad por las calles llevando al viajero por los sitios más importantes de la ciudad, y desempeñando, a veces, el papel de cicerones, pues, la mayor parte habla algunas palabras de un inglés chapurreado que les basta para darse a entender. La resistencia de estos individuos es sorprendente, sobre todo si se toma en cuenta que por su aspecto físico parecen de débil contextura. Recorren cinco, diez o más kilómetros sin demostrar cansancio; pero en ciertos caminos de mucha pendiente o no pavimentados, de trecho en trecho, se encuentran ubicados algunos individuos del mismo gremio llamados "push", nombre seguramente tomado del inglés. Estos sirven de ayudantes empujando los cochecitos en los pasos difíciles, y tal servicio debe pagarse extra. Si el pasajero rehusa aceptar el "push", el "Kurumaya" abandona las varas y se sienta flemáticamente dispuesto a no seguir adelante hasta que el cliente se ve obligado a ceder.—Ello se presta a una explotación, pues, no siempre es necesaria dicha ayuda; pero ante la expectativa de quedarse a medio camino el pasajero tiene que transijir.

El paseo en "Kuruma" resulta agradable y lo único sensible es que éste sólo tenga capacidad para una persona, viéndose uno privado del placer de ir en buena compañía. Así, cuando una numerosa familia se moviliza en "Kuruma", van unos tras otros: el padre a la cabeza, después la madre, los hijos e hijas y a veces las empleadas a la cola, formando un verdadero cortejo.

Los hombres de negocios que se movilizan muy seguido, como también la gente de fortuna, tienen sus "Kurumas" propios y son a menudo servidos por dos "Kurumayas" uno delante del otro, enjaezados al estilo de lo que se llama "caballos cuarteados".

Como me llamara la atención los pocos automóviles que se ven en las calles pregunté a un amigo japonés: cuál era la causa; y él me expuso que el uso predominante de tales carruajes dejaría en la miseria a miles de seres que viven del servicio de los "Kurumas". Su falta de instrucción y cultura no los capacita para otra clase de trabajo, y así debe ser realmente, porque en el desempeño de sus funciones se sienten como meros caballejos y no aspiran a nada más.*

La solidaridad entre los del gremio es tan estrecha y rigurosa que cuando por cualquier motivo el pasajero tiene alguna discusión sobre el pago del valor del pasaje, todos afluyen a su alrededor en apoyo de su compañero.

En cierta ocasión un grupo de marineros yanquis, después de visitar la ciudad en "Kuruma", regresaban al muelle para embarcarse en la lancha que debía llevarlos a bordo, y, ya sea, por gastarse una broma, o bien, por ese espíritu de abuso en que suelen incurrir las tripulaciones americanas en los países que visitan; cuando llegó el momento de pagar quisieron escamotear el valor del pasaje, trabándose una violenta discusión que degeneró en bofetadas y puntapiés. Los yanquis por su mayor corpulencia de cada puñetazo derribaron a varios nipones, pero en pocos segundos brotaron como por encanto y de todas partes tal número de "Kurumayas", que muy luego aquellos se vieron rodeados y acosados a bofetadas, mordiscos, zancadillas, golpes de jujitsu pedradas, en tal forma que los yanquis tuvieron que emprender precipitada fuga hacia la embarcación que los esperaba en el muelle, retirándose ésta a toda máquina para poner a salvo a sus tripulantes, quienes salieron con la suya de no pagar a costa de algunos moretones, mordiscos y magulladuras.

En "Kuruma" recorrimos las principales calles de Kobe, que son las de Sakaye y Moto, denominadas Sakayemachi y Motomachi en japonés, pues la terminación "machi" significa calle.

La primera de ellas es una avenida, asfaltada en parte, que partiendo del "American Pier" va en suave pendiente hacia la

* Hay que tomar en cuenta que me refiero al año 1920.—Posiblemente en la actualidad las cosas han cambiado.

parte alta de la ciudad, que está circundada de cerros y colinas. En ambos lados se ven alternativamente edificios europeos y japoneses, y el aspecto general de esa avenida es agradable. Al final se encuentra el "Tor Hotel", que ocupan generalmente los extranjeros de buena situación social o económica. Dispone de área extensa, en medio de la cual se levanta un hermoso edificio rodeado de parques y jardines, desde donde se domina gran parte de la ciudad.

Motomachi es la calle típica japonesa, formada en su totalidad de casas de estilo nipón. Casi todas son pequeños negocios de las más diversas condiciones: tiendas de modas, de flores, almacenes, joyerías, fruterías, librerías, etc., etc., y como es angosta, carece de veredas y la afluencia de público es muy numerosa, tiene todo el aspecto de un gran bazar a cielo raso, donde domina un movimiento contajioso, un bullicio y una alegría extraña... Y las simpáticas japonesitas vestidas de lindos Kimonos, recorren las tiendas poniendo en todas partes una nota de malicia fina y delicada. Los hombres con indumentarias diversas, sea de estilo japonés o de corte europeo, ostentan sombreros de formas varias. Los hay también como acá, quienes prescinden de ellos. Todos van de aquí para allá muy abstraídos en sus negocios. Es de advertir que, siendo el sombrero un artículo que no formaba parte de la primitiva manera de vestir de los nipones, carece el japonés por lo tanto, de verdadero sentido estético tradicional, y su uso resulta discordante y anti-nipón en los que van vestidos de Kimono y exhiben sombreros de copa, hongo, coliza o calañés.

A menudo los "Kuruma" al grito de ¡hei!... ¡hei!... ¡hei!... de sus conductores transitan por la calle a gran velocidad, produciendo el desbande momentáneo de tan ábigarrada muchedumbre... Cuando se encuentra algunos amigos o conocidos se abordan con graciosos saludos, sin estrecharse las manos; se hacen respetuosas reverencias con inclinaciones de todo el busto y mirándose de reojo. Y estas demostraciones continúan, ... hasta que la persona considerada como de mayor jerarquía deja de hacerlas; lo que autoriza a la otra para cesar en sus manifestaciones de homenaje. Ello constituye el saludo de la antigua cortesía japonesa que, como se sabe, es proverbial.

Otra sorpresa del turista es el porteo de las guaguas que en lugar de ir en los brazos de sus madres o nodrizas van en una bolsa sujeta con fajas sobre sus espaldas, y así las manos quedan libres para desempeñar cualquier menester.

Al exterior las tiendas ostentan en pequeñas vitrinas y mostradores preciosos kimonos de vivos colores para las jóvenes y de un tinte pardo oscuro o negro para los hombres y mujeres de edad proveya. Hay, también, biombos, adornados con leones, tigres u otros animales feroces o con garzas y aves fantásticas, y se exhiben, así mismos, los objetos más curiosos, destacándose especialmente artículos de laca y de loza de mucho

valor. La loza legítima de Satsuma, nombre del pueblo en que se fabrica, constituye, como se sabe, una de las industrias más importantes del Japón, y tiene la particularidad de que sus dibujos o adornos están hechos con incrustaciones de pequeños trozos de loza que unidos entre sí y, ya pulidos sus salientes, forman un conjunto perfecto de arte pictórico.

En el interior de las tiendas o almacenes hay una pequeña tarima donde se mantiene en cuclillas el dueño del negocio, quien fumando siempre un cigarrillo cuya ceniza cae dentro de un gran cenicero de loza, controla flemáticamente a sus empleados; que generalmente son miembros de su familia. En invierno, además del cigarrillo, una pequeña estufa en forma de bracero es la compañera indefectible.

En el momento del pago de las mercaderías o artículos comprados, este personaje supremo, saca un pequeño marco de madera cruzado de alambres transversales, donde hay incrustadas un gran número de cuentas de diversos tamaños como las de los rosarios; y, corriéndolos de un lado a otro con suma agilidad, determina, segura y rápidamente el valor total del gasto efectuado.

Hay también pequeños restaurantes donde sirven té verde o refrescos acompañados de unas roscas de harina muy apreciadas por los nipones. En la parte delantera del local hay un vestíbulo con mesitas para los consumidores; y hacia el interior se vé un corredor a ambos lados del cual hay piezas minúsculas en forma de camarotes o cabinas separadas por biombo o tabiques de madera de poca altura, sirviendo algunas de estas para la preparación del té o refrescos y las otras como tocador, donde las empleadas se acicalan para presentarse debidamente compuestas ante sus parroquianos.

En cierta ocasión, aburrido de esperar, ya que nadie acudió a mis llamados, me dirigí hacia el interior del establecimiento donde encontré a dos o tres "musmés" que espejó en mano, se arreglaban su voluminoso y complicado peinado, sin prestar la menor atención a mi impaciencia; y por toda réplica a mis airadas manifestaciones, se contentaron con esbozar la más graciosa de sus sonrisas; con lo que me desarmaron completamente. ¡Oh, poder de la debilidad y de la gracia!

El aspecto general de la ciudad es limpio, y dentro de la algarazca natural de una ciudad populosa se nota orden y compostura, lo que más bien se debe a la educación misma del pueblo que a la acción del rigor, pues, la policía es escasa y sólo a largos trechos suele encontrarse un guardián cuyas funciones son más representativas que necesarias.

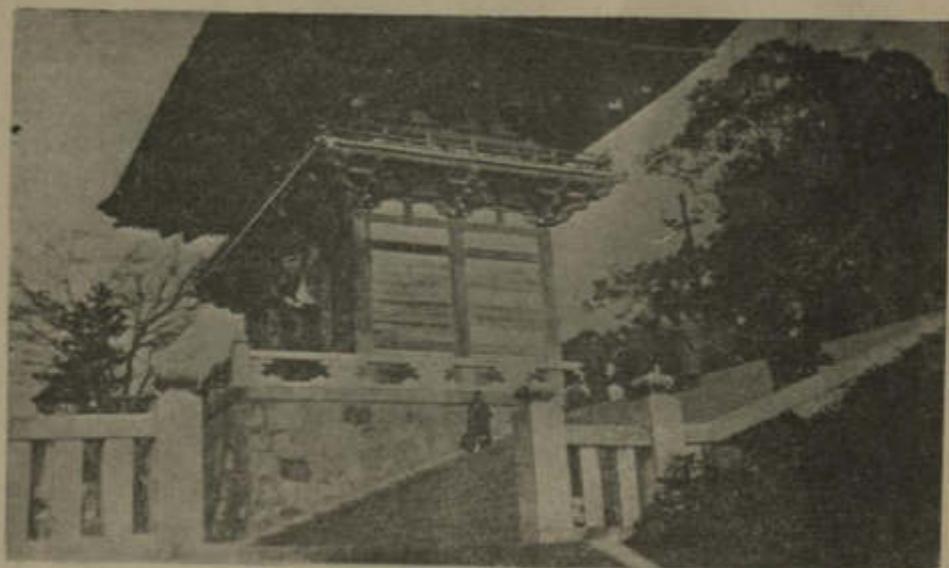
Durante la noche, Motomachi con su iluminación de luz eléctrica y de faroles chinoscos, toma un aspecto feérico y de encanto especial.



Entrada de un templo en Kioto



El Sobrecargo Sr. Juan Lobos en "Kuruma"



Un templo en Kobe



Un templo en Kobe

Pero, en todo este conjunto agradable de una ciudad poblada por gente culta, dinámica y simpática hay algo que choca a todo extranjero.

Desearía pasarlo por alto para no herir así la susceptibilidad tan quisquillosa del carácter japonés... Pero a fuer de ser sincero en mi relato debo decirlo: ello es la falta de alcantarillado. Ocurría esto hace 17 años, época de mi visita a Kobe. Sin duda, actualmente esta observación no tiene razón de ser.

La primera vez que transitaba por Motomachi, acompañado por el canciller del Consulado, señor Nacashima, japonés que hablaba el castellano y nos servía de intérprete, fui sorprendido intespestivamente por un olor nauseabundo... Me llevé el pañuelo a las narices y dirigí a mi acompañante una mirada de sorpresa e interrogativa. El señor Nacashima avergonzado y con la vista baja murmuró: es el abono de nuestros campos... Efectivamente, poco más allá veía una carretita manejada por un hombre de figura repelente, sin narices y con todas las manifestaciones de la sífilis en el último grado, que con su ayudante, otro individuo del mismo jaez, se ocupaban en sacar en tarros — como los que por acá se usan para la basura — los excrementos humanos de cada una de las casas del barrio, y, transitando por el medio de la calle con su nauseabunda carga esparcía a la redonda tan mefíticos olores. Era la materia fecal que iba servir de abono en los campos japoneses...

Francamente es algo que no me explicaba cómo podía aun subsistir tal costumbre en un país que ha logrado adoptar los mejores servicios públicos de la civilización europea y americana. Insisto, pues, en creer que actualmente el alcantarillado sea algo obligatorio en las ciudades modernas del Imperio del Sol Naciente.

Visita a los templos.—Casi todos los días bajaba a tierra atraído por alguna novedad y destinaba especialmente los domingos a visitar los alrededores donde se encuentran los famosos templos de Buda y Shinto.

Estos templos abundan. Los hay grandes y chicos; y sólo se diferencian por los detalles; pues, por su aspecto arquitectónico son todos semejantes.

Se distinguen generalmente por la forma de sus techos cóncavos, al estilo de pagodas, con grandes aleros arriscados en los costados.

Algunos de ellos se encuentran ubicados en medio de parques o sobre colinas provistas de amplias y largas escaleras de piedra o de madera que facilitan el acceso de los fieles. Su entrada está adornada por medio de portales, que representan algo así como arcos de triunfo, y son formados por dos postes verticales los que a cierta altura llevan dos travesaños horizontales de los cuales el superior suele tener sus extremos ligeramente encorvados hacia arriba. Se les llama "tori".

Es realmente interesante observar la afluencia de público de todas clases que en continua romería sube y baja estas enormes escaleras para orar ante sus dioses y ofrecer a sus deudos fallecidos quesos y naranjas, que dejan en estanterías especiales colocadas en los corredores de los templos o frente a los altares que se encuentran en el interior, en cada uno de los cuales, hay siempre una estatua de Buda beatíficamente sentado en su posición característica.

Diseminadas en distintas partes, en las proximidades de cada templo, se encuentran lámparas construidas sobre pedestales de granito de forma especial, que en la noche al través de una rejilla emiten una luz de matiz misterioso y sugestivo.

Lamento que la memoria me sea infiel y no me permita dar mayores detalles sobre la estructura de los templos, así como respecto de los ritos religiosos del Japón, que constituyen por su originalidad una de las más interesantes curiosidades para el extranjero que visita ese país.

Deserciones.—Fines de Febrero. . . llevamos ya dos meses de permanencia en Kobe, y por muy interesante que éste sea, el personal comienza a aburrirse.

No hay nada peor para el marino que las largas estadas en puertos cuando no hay motivos que lo obliguen a desarrollar su actividad.

El personal de marinería que no puede bajar a tierra diariamente, ya que sus medios no se lo permiten, a causa de los gastos que ello implica, se ve obligado a quedarse a bordo, y así el tedio y la nostalgia van apoderándose de su ánimo cada vez más.

El buque se encontraba en espera de órdenes y sin expectativas aun de volver a Chile. Todo contribuía, pues, a mantener tal estado de depresión y aburrimiento.

Además, cuando los marineros bajaban a tierra solían encontrarse con camaradas de otras nacionalidades y aun con chilenos que tripulaban buques mercantes o vapores de compañías inglesas o americanas. Estos les hablaban de sus buenos sueldos pagados en libras o dólares, de modo que todo se confabulaba para inducirlos a abandonar la "Lautaro". Y así, no tardaron en producirse algunas deserciones.

Por otra parte, en los puertos japoneses, hay personas, por lo general extranjeras, que negocian con el suministro de tripulaciones para las naves, haciendo un doble papel. Convencen a los tripulantes del barco que llega de que si se trasladan a tal o cual otro, mejorarán de situación; y, una vez persuadidos, los llevan a otros buques, cobrando una comisión por el nuevo empleo. Y así también proceden a la inversa. Si de una nave han logrado hacer desertar un número determinado de individuos, van a ellos y ofrecen llenar las vacantes (con los que han sacado de otros barcos) y cobran una segunda comisión. Por lo que se ve, el negocio bien llevado ha de ser lucrativo.

En nuestra fragata, las deserciones continuaron de tal modo que ello vino a ser una de mis inquietudes y preocupaciones, y me obsedía la expectativa de no tener mi personal completo en el caso de llegar una orden repentina de zarpar.

En puerto y, aún tratándose de navegaciones cortas, el buque podía mantener su servicio con el personal que quedaba, pero no así en el caso de una larga navegación como la de nuestro regreso a Chile.

Se agregaba a lo anterior la dificultad de obtener marineros diestros en la maniobra de velas, ya que esta navegación tiende a desaparecer, por lo menos en lo que se refiere a los grandes veleros.

En fin, no quedaba sino hacer gestiones para reemplazar al personal desertor y así lo hicimos, consiguiendo embarcar algunos japoneses; pero sólo pocos días antes de salir de Yokohama para emprender nuestro viaje de regreso, se pudo solucionar tal dificultad y completar la dotación.

Dificultades originadas por el remolque.—Otra preocupación que vino a amargar mi ánimo, fué lo relativo al pago del remolque de Mio-no-ura a Kobe.

Como recordará el lector, el Cónsul de Chile en Kobe, debido a su inexperiencia náutica o talvez mal aconsejado nos mandó dos remolcadores en vez de uno que habíamos solicitado y además los contrató en una compañía de salvamento, las que, como es sabido, no tienen trabajo sino en casos extraordinarios, cuando se trata de prestar auxilio a naves que se encuentran en peligro, —que no era el caso nuestro,— y por consiguiente cobran precios especiales cuyo valor compense los gastos de un capital muerto, mientras los remolcadores y material anexo no desarrollen las actividades a que están destinados, pues su excesivo tonelaje no los habilita para los servicios corrientes de puerto.

En vista de lo anterior, cuando la compañía me pasó la cuenta que fué excesiva, me resistí a pagarla, pidiendo instrucciones cablegráficas a mi jefe en Chile, el Almirante Soublette, proponiéndole la idea de hacer una reclamación por vía diplomática, de iniciar un juicio o ir al arbitraje.

El Almirante me dió orden de seguir este último procedimiento.

En tal virtud procedí a hacer las gestiones del caso y luego supe que en los puertos importantes del Japón existía un cuerpo de árbitros especiales que se dedicaban a solucionar los conflictos que suelen originarse entre los capitanes de buque, armadores o casas marítimas. Este cuerpo de árbitros es formado por jefes de la Marina de Guerra en retiro o por ex-capitanes de la Marina Mercante.

Es así como en estas gestiones conocí al Capitán Tagami, que había pertenecido a la Marina Mercante japonesa, quien pre-

via aceptación por ambas partes, fué designado árbitro para fallar sin ulterior recurso.

Después de un largo proceso que duró más o menos dos meses y en que las conferencias se sucedían una tras otras, así como las averiguaciones, notas y demás trámites que exigen tales litigios, el fallo del árbitro se produjo en el sentido que debíamos pagar la mitad del valor de la cuenta primitiva pasada por la Compañía, lo que sumado a los honorarios del Capitán Tagami por su labor, redondeó la suma de siete mil yens. (*) Puesto en conocimiento del Almirante Soublotte el fallo del árbitro, aquél ordenó pagar.

Así terminó este desagradable asunto, que sin afectar a mi responsabilidad personal, no dejó de suscitarme molestias y disgustos de todas clases.

Fallecimiento del peluquero Orellana.—Otro motivo que vino a afectarme en forma sensible fué el precario estado de salud de uno de nuestros tripulantes, el peluquero Orellana.

¿Lo recuerdan nuestros lectores? Se embarcó nuestro figaro en Valparaíso a pedido suyo y al aceptarlo a bordo su aspecto físico era el de un hombre de buena salud; sin embargo llevaba oculto el virus de la enfermedad que lo mató.

Mientras estuvimos en los puertos de la costa de Chile no manifestó ningún sintoma que pudiera hacer pensar que le roía la tisis. Jamás dió parte de enfermo, de modo que sin inconveniente alguno siguió viaje a Honolulu y después a Kobe.

En esta última travesía se notó en él un enflaquecimiento progresivo, y cuando pasamos bruscamente de la zona tropical a otra más fría, como es la costa del Japón, con la circunstancia agravante de las proximidades del invierno, cogió una gripe, empeorándose su salud en tal forma que a pocos días de llegar a Kobe hubo que trasladarlo al Hospital Americano de ese puerto, donde los médicos dieron su diagnóstico afirmando que estaba tísico y que era necesario enviarlo a un sanatorio especial de la montaña. Así se hizo, pagándose por cuenta del buque todos los gastos que se originaron con tal motivo. Todo aquello fué inútil y se produjo su fallecimiento algunos meses después estando nosotros en Yokohama.

Sus funerales tuvieron lugar en el pueblo cercano al sanatorio en que se encontraba, y en todos los trámites del caso, como también en la compra del nicho respectivo intervino eficazmente el Cónsul señor Villegas. Su muerte fué particularmente sentida a bordo, porque era un hombre sencillo y bueno. Fué la única desgracia de ese género que tuvimos durante nuestro periplo.

Es este el momento de decir que no llevábamos médico a bordo, y dejar constancia de que no fué, por no haberlo pedido.

(*) Un yen en aquella época valía tres pesos chilenos papel.

Visitas a Nara y a Kioto.—Aprovechando nuestra larga permanencia en Kohe, acepté una gentil invitación del Cónsul Villegas para visitar Kioto, la ciudad santa del Japón, y de paso, el pueblo de Nara.

Para visitar ciertos lugares vedados, como el antiguo Palacio Imperial y el del Ejército, nuestro representante consular, valiéndose de la influencia de su cargo, había obtenido de las autoridades un permiso especial que nos abrió todas las puertas.

La invitación comprendía también a los Oficiales de la fragata, y así formaron parte de nuestra excursión el Contador del buque, señor Moisés Reyes y el Piloto 3.º señor Tomás Soto.

Como el trayecto a Nara lo hicimos de día en ferrocarril, tuvimos oportunidad de ver a través de la ventanilla los campos japoneses y de admirar la habilidad con que aprovechan el terreno sin desperdiciar ni una pulgada del suelo isleño.

A ambos lados de la línea férrea van desfilando llanuras en que se ven cultivos de diferentes matices plantados con escrupulosa simetría, ora son de té, arroz, trigo, cebada, legumbres o verduras, y formando cuadros o rectángulos que a la distancia dan la impresión de que fueran bordados multicolores.

Así mismo, al pie de lomas y colinas, subiendo como en graderías escalonadas, divisanse los campos de arroz sobre el fondo oscuro del terreno fangoso que exige su cultivo. De vez en cuando, en medio de las ramas o espigas nos sorprenden algunas sombras a modo de enormes callampas que se movieran pausadamente: son los labriegos que, tocados con grandes sombreros semejantes a dichos criptógamos se afanan en los menesteres de la cosecha.

El té, pequeño arbusto originario de la China, se parece al arrayán y crece distribuido en hileras bordeando otros cultivos, o bien, ocupa grandes extensiones que a la distancia se tomarían por bosquecillos de árboles enanos. A menudo se notan filas de bambúes que protegen los campos de té contra la acción de los vientos reinantes.

También divisamos a intervalos algunas lagunillas rodeadas de plantas verde claro cuyas grandes hojas de forma plana se posan sobre la superficie como si descansaran sobre el agua dormida. Son los nenúfares, que como se sabe, pertenecen a la familia de las ninfáceas y adornan los pequeños lagos de parques y jardines. Corresponden, así mismo, a la flor del loto del Egipto.

Después de pasear con agrado nuestra mirada por tan hermosos panoramas observamos a los pasajeros que nos acompañan. En su mayor parte son japoneses y noto muy pocos extranjeros. Aquellos, vestidos de holgados kimonos toman las posturas más cómodas sin miramiento alguno. Como los coches son de cojines corridos a ambos lados, algunos se recuestan y otros se sientan en cuclillas sobre el tapiz. Cada cual va provisto de una

cajita de madera muy delgada que contiene su comida, (*) y a la hora que sienten apetito las abren meticulosamente y al levantarse la tapa notamos que en su interior, distribuidos en pequeñas divisiones, hay diferentes guisos: pescado, mariscos o pollo desmenuzado. La mitad de la caja la ocupa el arroz apelmazado que los japoneses usan como nosotros el pan. A un costado en calzos especiales va el cubierto que, como dijimos antes, consiste sólo en dos palillos. Colocando la cajita abierta sobre sus rodillas y manejando con maravillosa y rápida maestría su original cubierto, picotean en uno u otro de los guisos, engullendo a cada momento enormes bocados de arroz que mastican y paladean con verdadera delectación. Una vez terminada su comida arrojan sobre el piso la cajita, los palillos y los papeles que sirven de envoltura, todo lo cual es barrido por los empleados hacia unos embudos que dan sobre la vía y que tienen todos los vagones en su pasillo central.

El japonés en general come muy poco, de modo que no os parezca extraño que quede satisfecho con tan frugal merienda.

¿Y qué beben? Pues, agua del grifo de los depósitos especiales de los vagones. Ellos llevan consigo unos vasitos de celuloide o de papel comprimido, y esto, por cierto, es tan práctico y barato como higiénico. También beben té verde que preparan en pequeños tientos de greda.

Además me llamó especialmente la atención el peinado de las japonesas, que es distinto según su edad, estado o condición social. Así, hay uno para las niñas, otro para las adolescentes, que difiere, a su vez del que usan las solteras en estado de merecer. El de las casadas es el que más se ve; y el de las estudiantes o artistas, que es llamado el de las intelectuales.

Por último, en uno de los rincones del departamento que ocupamos vemos una persona de avanzada edad cuyo sexo a primera vista no podemos reconocer; tiene el pelo cortado como un hombre, pero sus facciones son afeminadas. Al interrogar al Cónsul, como hombre más práctico en las costumbres niponas, me dice: es una viuda inconsolable. Y es efectivamente así, pues las viudas que no desean contraer nuevas nupcias se cortan el pelo al rape y se tñen los dientes con cierto barniz que los deja completamente negros. Es esta la manera de hacer voto de eterna viudez.

El viaje nos parece breve, distrayendo así en la observación de estas costumbres, tan originales para nosotros, la monotonía rítmica de la marcha del convoy.

El servicio ferroviario en cuanto a movilización y puntualidad es espléndido. En las estaciones principales hay un enorme reloj que marca hasta los segundos, en los que puede observarse con precisión matemática la hora de la llegada o de la partida

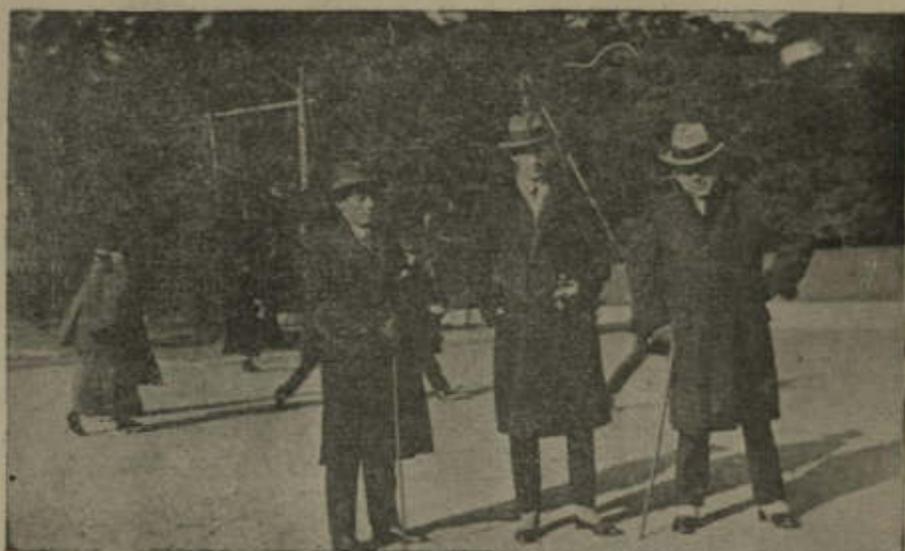
* Estas cajitas se llaman "bentos".



Interior de un templo budista



Una procesión budista



De izquierda a derecha:

Piloto Sr. Soto, Cónsul Villegas y Comandante Marfán en Nara



Los venados de Nara

de los trenes que coincide exactamente con la anunciada por los itinerarios.

En Nara.—Llegamos a Nara al atardecer, hospedándonos en el Gran Hotel, que queda a la orilla de un lago de aguas tranquilas. Allí comimos y pasamos la noche, siendo bien atendidos y disponiendo de confortables habitaciones.

Nos levantamos temprano para visitar el pueblo, algunos templos y principalmente el parque sagrado de Nara, debiendo tomar en seguida el auto en que deberíamos dirigirnos a Kioto.

El pueblo de Nara, en sí mismo, no es de mucha importancia y debe su fama a sus templos y al vasto y hermoso parque circundante donde se encuentran algunos árboles seculares. Pero fuera de sus templos y del parque, dan la nota más atrayente y novedosa los venados que viven por centenares en el bosque. Estos, sin nada de particular en su aspecto físico, tienen sin embargo la particularidad de ser sagrados para el pueblo nipón, no pudiendo ser maltratados ni muertos por ningún concepto, y la contravención de este fuero que defiende su vida es sancionada con rigurosas penas.

Al asomarnos al parque vemos que muchos de estos "Kokos", como se les llama allí, vienen a nosotros sin temor alguno, como si comprendieran que gozan de un privilegio sacro de inviolables. Estiran el hocico como pidiéndonos algo, y comprendiendo sus deseos, nos dirigimos a los puestos ambulantes próximos, donde algunas musmés expenden galletas y otras golosinas especiales destinadas a tan favoritos huéspedes. . . . Nos acercamos. . . No se asustan y a poco nuestra amistad es franca y cordial, de tal modo que vienen a comer en nuestra propia mano y aceptan al parecer gustosos nuestras caricias.

Satisfecha la curiosidad que nos inspiran los afortunados "Kokos" nos dirigimos a uno de los templos más importantes de Nara. Nos causa sorpresa en uno de sus patios un caballo blanco con las pupilas azules y las córneas rojas, que también es una bestia sagrada; y en un recinto especial provisto de una tarima presenciarnos una danza religiosa bailada por dos jovencitas vestidas con un traje blanco y rojo al estilo de los monaguillos, llevando sobre su frente una visera en forma de tejadilla de la cual cuelgan varios tubitos de metal, que con los movimientos del baile producen el sonido característico del triángulo musical.

Existe también un lago con peces rojos y dorados que son igualmente sagrados y tienen la particularidad de sus dimensiones monstruosas.

Para ver todas estas atracciones debemos pagar cierta cantidad que sirve para atender a la mantención de esa fauna sagrada, y al estipendio de los sacerdotes del templo. Son muchos los extranjeros que diariamente visitan este sitio, y así el negocio resulta muy lucrativo.

Otro atractivo célebre de Nara son las linternas o "toros" que están diseminadas en las colinas del parque y bordean sus

caminos. Estas linternas de forma de pequeñas pagodas son alrededor de 3,000 a 4,000, y según se nos decía, se encienden sólo una vez al año, y su iluminación durante la noche sujere visiones fantásticas.

Como hemos dicho, tanto el parque, los "Kokos", los peces y el caballo blanco son sagrados; y ello tiene su explicación dentro de la leyenda japonesa que se trasmite de generación en generación como reminiscencia de épocas milenarias.

Terminada nuestra interesante visita, nos dirigimos a Kioto en auto, atravesando algunos villorrios y aldeas en que al pasar nos acogía una pandilla de "muskos" * y "musmes" al grito de ¡Banzay!... ¡Banzay!... que es no sólo grito de guerra, sino también exclamación de acogimiento y bienvenida o simplemente de alegría.

Al pasar por los campos divisamos grandes plantaciones de té, que se encuentran en el trayecto del pueblo de Uji, principal mercado de ese producto en el Japón.

En Kioto.—En Kioto, que como dijimos es la ciudad santa y la antigua capital, hay un sinnúmero de templos. Está allí también el antiguo palacio de los Emperadores, donde aún se verifica la ceremonia de la coronación; así como un antiguo palacio del Ejército que se conserva como una reliquia.

Como la mayor parte de los templos tienen el mismo aspecto, diferenciando de sólo en sus dimensiones, visitamos únicamente uno, el más célebre de ellos, que se denomina el "templo de los 33,333 dioses" el que debe su nombre a que en uno de sus altares y en diversas naves de la pagoda se encuentran imágenes de diversos tamaños, de oro, de bronce, de madera, de marfil y piedras diversas, que suman en total el número indicado, representando cada una de ellas un dios.

En uno de los recintos del templo se halla un taller, donde obreros especializados se dedican a la fabricación de tales imágenes, para poder así reemplazar aquellas que se deterioran por efecto del tiempo, a fin de mantener siempre el número de 33,333.

El palacio de los Emperadores ocupa una gran extensión; y el edificio principal está rodeado de un enorme parque, que circunda una gruesa muralla a cuya vera corre un ancho foso. Su aspecto exterior no difiere gran cosa al de los templos.

Frente a la puerta principal del palacio mismo, hay un patio de arena fina, semejante a nuestras canchas de tennis, en que, según nos decía nuestro cicerone, sólo pueden transitar el Emperador y su corte.

En el interior se ve un gran vestíbulo, hall, cuyo suelo tapizan "tatamis" de la más fina esterilla, destacándose al frente dos

* "Musko", significa chiquillo o muchacho.

grandes tronos de valiosísima madera con incrustaciones de oro que forman alegóricos diseños. Son estos los tronos que sirven para la coronación de los Emperadores y están ubicados en una altura de 2 a 3 metros, de tal modo que para ocupar sus asientos sus Majestades deben subir por angostas escaleras laterales.

Avanzando por los costados hasta la parte ulterior de este recinto, se encuentran unos salones, que son anchísimos pasillos, sin muebles, cojines o mesas, constituyendo todo su lujo las paredes mismas. En ellas se ven cuadros murales pintados por los más famosos artistas japoneses. Garzas, leones, otros animales feroces y diversas alegorías. También figura un cuadro que representa la ceremonia de la coronación.

Aparte de los tronos y de estos cuadros, no hay lujo ni riqueza algunos. Todo el conjunto es de una simplicidad nipona; y, si por algo puede llamar la atención es sólo por la majestad que inspira y por las emociones que evoca al pensar que fué ésta la mansión de los antiguos mandatarios del Imperio milenario.

En las cercanías del cuerpo principal del edificio se encuentran diseminadas pequeñas pagodas, que semejan kioscos, en medio de jardines artísticamente arreglados y que seguramente han servido para el servicio religioso privado de Sus Majestades.

Del antiguo palacio del Ejército conservo pocos recuerdos; sólo tengo presente el conjunto de armas dispuestas en panoplias. Del aspecto exterior de dicho palacio podrá juzgar el lector por la fotografía que va en seguida.

Rápida fué nuestra visita debido al poco tiempo de que disponíamos, de modo que ello unido a la lejanía de nuestros recuerdos, no nos permite exhibir otros detalles que, sin duda, contribuirían a dar más interés a este relato.

Los rápidos.—Al llegar a Kioto se nos dijo: no dejen de ir a conocer los "rápids".

Son estos, unos torrentes de agua que por angostos y caprichosos canalizos, descienden de las montañas entre la profundidad de sus quebradas hasta desembocar en un río.

El recorrido se hace en botes de forma especial semejando a chalupones, de quilla plana y de proa y popa cuadradas. En realidad parecen cajones alargados, de cuatro metros de largo por uno de ancho. Sus tripulantes son dos tres japoneses muy expertos en su manejo, y en lugar de remos usan largas perchas de madera que emplean al estilo de bicheros para desabraccarse de las rocas.

Como la pendiente de los "rápids" es bastante pronunciada debido a la gran diferencia de nivel, dichas embarcaciones navegan arrastradas por la corriente, limitándose el papel de los que las dirigen a evitar el choque contra rocas y peligros ocultos.

Una vez instalados en tal esquilfe y ya desabraccados de la orilla nos lanzamos a gran velocidad en pleno canal. Mientras este es recto no se experimenta temor alguno; pero, a veces, su direc-

ción es tan tortuosa y de curvas tan bruscas que por momentos se nos figura que vamos a estrellarnos contra las piedras o a quedar incrustados en el muro de las montañas cortadas a pique que encauzan nuestra corriente. ¡Pero, no hay cuidado! La pericia de nuestros conductores es suma. En el momento mismo en que la catástrofe parece inminente un ligero impulso contra una de las rocas que intercepta nuestra ruta nos pone en salvo... ¡Respiramos!... Ocasionalmente pasamos por sobre pequeñas cascadas; y ello nos sujiere la idea de una carrera de vallas, pues, nuestro cajón flotante, guiado con maestría, salta como un corcel y va de una en otra ágil y graciosamente.

Los nipones que la manejan no se ajitan ni parecen inquietarse ante el temor que por momentos suele apoderarse de nosotros; y logran tranquilizarnos sonriendo levemente al observar nuestras vanas sozobras.

El aspecto que se nos presenta a la vista, tanto a proa como a popa, al contemplar la rizada cinta de plata que corre vertiginosamente canalizada entre las enormes moles verticales de ambas orillas, es verdaderamente maravilloso.

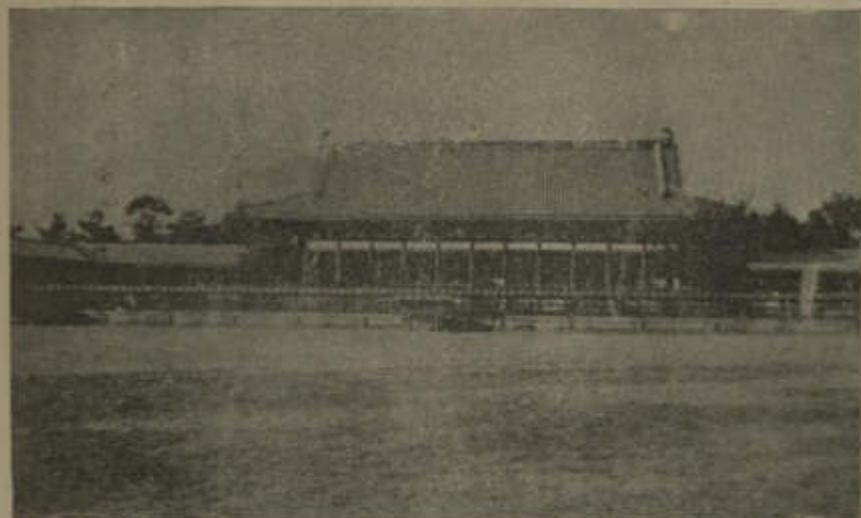
Dos horas dura nuestra excursión, hasta que desembocamos en un manso río... A pesar del susto, esa navegación tan insólita para un marino, deja en nosotros una impresión imborrable y única.

La tumba de los Emperadores.—También tuvimos oportunidad de ver en las cercanías de Kioto, si la memoria no me es infiel la tumba de los Emperadores. Es ésta una construcción en forma de cúpula, en cuyo frente hay un arco japonés de los llamados "tori".

A sus pies van los fieles a orar fervidamente y a rendir homenaje a los Emperadores muertos, a quienes consideran como verdaderos dioses.

Un hombre de guardia está siempre ahí vigilando y esmerándose en que reine el mayor orden y limpieza.

Es prohibido tomar fotografías... Pero el Contador, señor Reyes, que llevaba su maquinita muy oculta bajo el abrigo, aprovechándose de un descuido del celoso vigilante, tomó una foto bastante buena que podéis ver en seguida. Puede observarse al cuidador en el momento en que está barriendo... Fué esta la oportunidad que acechaba nuestro fotógrafo... Sonó el clique del aparato... Y aquí no ha pasado nada!... Pero, no había tal... El guardián, dándose cuenta de que había sido burlado, vino hacia nosotros con ademanes y frases que demostraban su indignación... Nos insultó en japonés? Que más dá?... Como no entendimos una palabra, lo oíamos como quien oye llover.—Mientras tanto el cuerpo del delito había vuelto a su madriguera y gracias a la feliz maniobra del Contador Reyes podemos ofrecer una novedad que para nosotros tenía el agradable sabor del fruto prohibido.



Antiguo Palacio del Ejército en Kioto



Tumba de los Emperadores en los alrededores de Kioto.



Vistas tomadas durante la navegación en los "rapids"



Vistas tomadas durante la navegación en los "rapids"

x



El Cónsul de Chile en Kobe. Sr. Lucio A. Villegas, señora e hijita.



Familias a bordo de la "Lautaro"

Un japonés europeizado.—Antes de dejar a Kioto pasamos a visitar el señor Cónsul de Bolivia en esa ciudad, ciudadano japonés cuyo nombre lamento no recordar, a quien por haber residido algún tiempo en aquel país se le otorgó su representación consular.

Caballero distinguido, de vasta ilustración que hablaba correctamente el castellano, era muy amigo del Cónsul Villegas. Al tener noticias de nuestra excursión a Kioto nos invitó a que le visitáramos en su casa de esa ciudad.

Al introducirnos el mucamo nipón, nos sorprendió el hecho de encontrarnos en un salón del más puro estilo francés, muebles Luis XV, piano de cola, cuadros de artistas parisienses famosos, etc.—Pocos momentos después entraba el Cónsul de Bolivia correctamente vestido de chaqué y pantalón rayado. Se inició una amena charla y se nos ofreció un té servido con impecable autenticidad británica.

Intrigados, tanto por el aspecto como por el servicio netamente europeo de su casa, no pudimos menos que interrogarle sobre este modo de vivir en su propia patria tan insólito y ajeno a las costumbres niponas. Y así, nos explicó que su fortuna le permitía tener una mansión de doble aspecto, es decir, una parte a la europea y otra a la japonesa. En aquella le agradaba recibir a sus amistades extranjeras y en ésta última vivía con su familia y acogía a sus compatriotas.

La reunión se mantuvo en un ambiente de distinción y cortesía que nos proporcionó momentos gratísimos, quedándole muy reconocidos por los agasajos y atenciones de que fuimos objeto.

No obstante, nos despedimos con el sentimiento de no haber conocido el hogar japonés de una persona tan distinguida. Ello, sin duda nos habría interesado más que el ambiente de una casa en que todo nos recordaba a nuestra propia civilización; seguramente, nuestro anfitrión había creído darnos un placer y una sorpresa grata al recibirnos en su casa europea.

Por otra parte, nos figuramos que todo japonés que por las necesidades de su cargo se ve obligado en ciertas ocasiones a adoptar hábitos europeos, debe sentirse más feliz en su hogar propio, donde, libre de la complicada indumentaria extranjera, puede vestir el amplio y sencillo kimono y calzar las tradicionales "guetas"; cosa que, sin duda, contribuyen a una mayor comodidad y holgura del cuerpo.

Por último, nos retiramos algo extrañados de que no nos hubiera presentado a su familia, lo que no podíamos atribuir sino a la desconfianza que todo japonés tiene del extranjero en sus relaciones sociales; y así son muy raros los casos en que le es dado a éste introducirse en un hogar exclusivamente nipón. ¿Cuáles serán las causas? Tal vez habría que ir a buscarlas en las obras de Loti u otros escritores, que, acaso, por dar más amenidad a sus descripciones han desvirtuado en parte la vida de la familia y del hogar japonés. . . ¡Y quizás tenga éste razón!

Cumplido nuestro programa, regresamos a Kobe y al barco, después de haber realizado una grata e inolvidable visita a la ciudad santa del Japón hierático.

Además de esta feliz impresión, trajimos de Kioto un fuerte resfrío, ocasionado por la frecuente obligación de descalzarnos al entrar a los templos y palacios de Nara y Kioto. Y para los extranjeros que no están habituados a tal descalce, ¿no sería conveniente generalizar el uso de las zapatillas de género o babuchas que se ponen sobre el calzado y de las que hicimos uso en uno de los templos o palacios que visitamos, donde por poco costo se alquilan a los visitantes mientras recorren sus locales?

Nuestras distracciones en Kobe.—Para distraernos en Kobe, frecuentábamos el "Hotel Oriental" dotado de todos los recursos y comodidades de los grandes "palacios" americanos: hall, comedores y salones amplios y lujosamente amoblados. Es el punto de reunión de los extranjeros y especialmente de los yanquis. Perteneció a la Compañía de Navegación "Toyo Kishen Kaisha", cuyos vapores viajan hasta Chile. Está regentado y atendido por japoneses. A la hora del té es encantador verse atendido por graciosas musmés, que engalanadas de vistosos kimonos y con la sonrisa en los labios, se deslizan insensiblemente por entre las mesitas, prodigando sus servicios a los clientes. Su finura, su esquisita amabilidad y su perfecta educación las hace adorables.

Dos veces por semana se baila a la hora del té y los sábados en la noche después de comida, constituyendo estas reuniones verdaderos acontecimientos sociales, tanto por la afluencia de las damas como por el lujo y la animación general.

Hice allí varias amistades por intermedio de nuestro Cónsul y su gentil esposa. . . Entre otras recuerdo al Cónsul de Estados Unidos, señor Frazer y a su hermana, a la familia Gibson de Viña del Mar, que pasaba una temporada en el Oriente; al señor Del Burgo y señora, a los instructores de sub-marinos de la casa Ansaldo, señores Maggi y Petrucci, que estaban contratados por el Gobierno japonés, al señor Villacampa argentino, etc., etc. . . .

Alternaba con todos ellos y en varias ocasiones estuvieron de visita a bordo. Al fin, se trataba de distraernos y de disipar el tedio y la nostalgia que comenzaba a dominarnos en medio de nuestra inactividad profesional y de la ausencia ya larga del terruño inolvidable.

El Capitán Herrera, que tenía su familia en Valparaíso, era el más impaciente y clamaba, porque llegara el momento de zarpar. Y algo de lo mismo le ocurría al demás personal casado del buque.

Un biógrafo parlante.—Una noche, incitado por la reclame de un teatro en que se anunciaba el acontecimiento de una representación de biógrafo parlante, — cuando aun no se había inventado el sistema actual — nos pegamos el gran chasco! . . .

La representación consistía en una película muda corriente, de argumento y artistas japoneses. Pero a ambos lados de la pantalla, en los palcos próximos a ella un grupo de personas hablaba por los actores tratando de interpretar su acción.

Además de que no entendíamos palabra, el espectáculo nos resultaba artificioso y ridículo.

La perla cultivada.—En una de mis excursiones diarias llegué hasta los lindes del antiguo pueblo de Hiogo, actualmente anexado a Kobe. A orillas del mar en una playita bien protegida de vientos y marejada pude observar la industria de la perla cultivada.

El procedimiento, aunque sencillo, requiere paciencia y meticulosidad. Se sacan del agua las ostras nuevas, y, abriéndolas con sumo cuidado, se les incrusta en un sitio determinado un diminuto grano de arena. A medida que la ostra crece y se desarrolla en viveros especiales, el nácar va cubriendo el granito como si formara parte integrante de la concha misma. Y así después de cierto tiempo se obtiene una perla de tamaño normal con todas las apariencias de una verdadera, salvo la diferencia de su esfericidad o redondez que en aquella no es perfecta, debido a que la parte que se ha mantenido pegada o adherida resulta ligeramente plana y sin nácar.

Tal es el motivo, porque no se usan para hacer collares. En cambio, montadas en prendedores y en colleras, su aspecto es el mismo de la perla verdadera. Son muchas las personas que se dedican a este negocio, vendiéndolas especialmente en el extranjero a muy buenos precios.

Es conveniente no confundir las perlas cultivadas con las perlas artificiales o falsas, ya que estas son hechas con materiales diversos que no corresponden al nácar de que aquellas están revestidas.

Osaka.—En nuestras andanazs fuimos un domingo a Osaka, que está cerca de Kobe y que es la ciudad más populosa después de Tokio y la más industrial del Japón, en donde hay edificios con grandes almacenes, oficinas y numerosas fábricas al estilo americano.

Los nipones la llaman la Venecia del Oriente, por tener como ésta anchos canales que dividen las grandes avenidas y por los cuales navegan sampanes de construcción arcaica que llevan las mercaderías a Kobe, que viene a ser el puerto de Osaka; pero en cuanto a edificios y paseos, seguramente está muy lejos de parecerse a la ciudad de los Dux.

Sin negarle nada de su gran valor industrial, Osaka no nos impresionó favorablemente en cuanto a sus atracciones turísticas.

Fiestas privadas.—En varias ocasiones me fué dado asistir a fiestas niponas privadas, y pude observar cuanta es la simplicidad y el carácter infantil del alma japonesa.

Recuerdo que en una de esas reuniones, las principales diversiones consistían en juegos de prendas de aquellos que llamamos nosotros: "el corre el anillo"... o el de "un buque cargado de...". etc., etc., que producían entre ellos gran regocijo coreado de sonoras carcajadas, a las que hacíamos coro también nosotros, sólo por "llevarles el amén" y no desentonar.

Y ello no revela frivolidad, ni falta de carácter y concentración de voluntad. Al contrario, así resalta aun más su hombría y su tesón en los afanes del trabajo durante la paz y de su heroísmo durante la guerra, que llega hasta el sacrificio de la vida en aras del patriotismo y de su honra.

Sabido es que, el japonés no tiene gran apego a la vida y son muchos los casos en que el "hara-kiri",—suicidio voluntario en que se abren el vientre con una daga,—les ha venido a redimir de todo reato, cuando han creído lesionado su honor o cuando alguna duda pone una tacha sospechosa en su conducta.

El cerezo.—El florecimiento del cerezo suscita gran alegría en el pueblo nipón. En esa época se celebran fiestas de índole variada...

Tuve la oportunidad de asistir a una ceremonia religiosa de carácter privado, en la que pude darme cuenta de su devoción y respeto por todo aquello que atañe a sus dioses, en quienes confían con la misma fe y fervor de sus antepasados. Así, el objeto de la aludida ceremonia que me causó honda impresión, era el de impetrar de sus deidades la protección de la futura cosecha del árbol y el fruto predilecto.

Alistamiento de la partida a Yokohama.—Al fin!... El 21 de Abril recibí noticias de Tokio que el cargamento del Ejército estaba listo, autorizándome para entenderme directamente con el sindicato "Tahei Kumiai".

Iniciadas las gestiones de su embarque, se resolvió que el buque se trasladara a Yokohama; y luego que recibí la orden respectiva del señor Ministro de Chile en Tokio, fijé la salida del buque para el 14 de Mayo.

Se había aprovechado la permanencia del buque en Kobe para hacerle algunas reparaciones; y al recibirse la orden de zarp, nos apertrechamos de consumos, víveres secos para seis meses y algunos artículos de maniobra, velas, etc., embarcando además 900 toneladas de lastre de arena, que, agregadas a las 600 que teníamos a bordo completaban un total de 1500, lo que permitía navegar al buque en buenas condiciones de estabilidad.

En vista de la experiencia anterior respecto al remolque del buque, esta vez firmé un contrato con la Casa Naka-gumi, en que ésta se comprometió a proporcionarnos un remolcador que, sacándonos desde el fondeadero, nos llevara hasta afuera del canal de

Kii, si era necesario, fijándose distintos precios, según la distancia que navegáramos juntos, siendo el máximo de 1400 yens para el mayor recorrido. *

Por último, el Sobre-cargo, señor Lobos, fué enviado en comisión a Yokohama para que, de acuerdo con el Cónsul General de Chile en el Japón, señor Arturo Larraín Lecaros, que residía en ese puerto, nos tuviera todo pronto a nuestra llegada: remolcador, fondeadero, aviso de los faros al avistarnos, etc., etc.

La partida.—El 13 de Mayo estábamos listos para zarpar. —Previa la visita sanitaria y demás trámites de la partida, me despedí oportunamente de las autoridades, del Cónsul y de los amigos y contertulios.

Nuestras relaciones con el Cónsul, señor Villegas fueron especialmente cordiales. Nuestro representante nos agasajó en repetidas ocasiones con fiestas de carácter social. A parte de ello, siempre fué solícito en atender a las necesidades del buque cada vez que requerimos sus servicios.

Habíamos permanecido en Kobe 4 meses, 25 días; y no obstante los deseos de visitar Yokohama, sentíamos al partir la emoción y tristeza de dejar quizás para siempre una tierra en que trascurrió parte de nuestra vida al calor del afecto de quienes nos honraron con su amistad y atenciones.

* Este recorrido correspondía más o menos al que habíamos hecho a remolque desde Mio-no-ura a Kobe y por el cual se nos hizo pagar 7.000 yens, lo que prueba el valor exagerado de dicho cobro, debido a las razones expuestas anteriormente.

CAPITULO V

DE KOBE A YOKOHAMA

Algunas reflexiones sobre navegación a la vela.—Aún frente a los temporales, un buque de vela que tenga el casco en buen estado y cuya carga esté bien estibada, parecerá al marino, más seguro en alta mar que en las proximidades de la costa, sobre todo si está rodeada de islotes o de rocas ahogadas. Y más aún si a lo anterior se une la circunstancia de encontrarse en una región de tempestades ciclónicas y de fuertes corrientes.

Por eso la navegación de Kobe a Yokohama, en que sólo se trataba de recorrer 350 millas,—como quien dice de Valparaíso a Caldera,—fue la parte más difícil de nuestra travesía.

Si observamos el croquis adjunto no tardaremos en darnos cuenta de las dificultades que presenta la configuración misma de la costa, con sus angostos canales y sus islotes, entre los cuales teníamos que navegar. Agréguese a esto la circunstancia de tratarse de una región de tifones y de fuertes corrientes que tiran hasta 4 millas por hora.

Como preámbulo basta. Prosigamos con nuestro relato que desearíamos amenizar lo más posible, congraciándonos así con nuestros lectores. Pero esta no es una novela, amigos míos. Tened paciencia y contentaos con las peripecias que en realidad nos ocurrieron.

Salida a la vela desde el fondeadero por haber fallado el remolcador.—Se recordará que antes de fijar la partida de Kobe contraté un remolcador con la firma "Naka-gumi", que debía sacarnos del fondeadero y llevarnos hasta salir claros del canal de Kii, si fuera necesario. A fin de aprovechar el máximo de la luz del día, habíamos convenido que aquél estaría listo al costado del buque a las 4 de la mañana del 14.

Todo el personal del buque de Comandante a paje, se encontraba a esa hora en el puesto respectivo, y el buque a un ancla listo para zarpar. Dieron las 5... Comenzaba a despuntar el día... Todos los anteojos se fijaron hacia el puerto interior, esperando ver de un momento a otro, la silueta de nuestro indispensable tractor... ¡Nada!... ¡Demonios!... Dieron las 6... Las 7 y las 8... ¡Y el remolcador, invisible! ¡No hay paciencia que soporte flemáticamente esta informalidad!...

¿Qué habrá pasado? nos preguntábamos con ira y extrañeza... ¿Por qué no llega?... ¿Se habrá descompuesto?... ¿Han olvidado la hora, acaso?

Abstraído en estas conjeturas estábamos, cuando senti soplar detrás de mis orejas una ligera brisa del N. E. Miro el cata-viento y observo en él tendencias a levantarse.

Ahora podríamos zarpar autonómicamente y sin que nadie nos tirara de la nariz. ¡Sí, podemos levar y zarpar aprovechando la ventolina que viene en nuestro auxilio!... Por muy insignificante que sea no la despreciaremos. Talvez el remolcador nos cruzará en nuestra ruta y así seguiremos con su ayuda. En efecto, levamos el ancla; y dando algunas velas, zarpamos decididamente... Pero ¡oh decepción! a los pocos minutos cesa la brisa y tenemos que fondear nuevamente!

A las 8 hs. 30 A. M. la brisa vuelve a soplar... Comprendiendo que si no zarpamos ese día ello podría reportarme algunos más de atraso, decidí levar otra vez y "dando la vela" zarpamos, confiando en que una vez afuera del puerto y libre de las colinas que lo circundan, la brisa aumentaría en fuerza y mantendría su dirección... ¡Afortunadamente! así fué; y con tan buena suerte, que la brisa, débil y variable hasta las 3 de la tarde, a las 4 se afirmó en un franco viento galeno del Norte, refrescando gradualmente de tal modo que, a pesar de la corriente en contra, que tiraba con bastante fuerza, pudimos pasar una hora más tarde a toda vela con un andar constante de cinco millas por el angosto canal de Izumi, de poco más de 1 milla de ancho...

Vencida la mayor dificultad, pues el canal se abre al Sur en una anchura de 5 millas, y notando que el viento continuaba refrescando, no pude menos que volver la vista hacia Kobe para enviarle "in mentis" mis agradecimientos a "Naka-gumi" por no habernos enviado el remolcador... Ello nos permitía economizar 1,400 yens. No supe nunca lo que ocurrió al respecto. La citada firma no dió señales de vida, ni yo traté de averiguar el caso... Si pretendieron burlarnos, ellos salieron burlados, y aquí calza como anillo en el dedo el proverbio francés que dice: "rira bien qui rira le dernier".

Hemos pasado el canal Izumi; y así desaparece la mayor dificultad del momento; pero aún tenemos que seguir hasta afuera del canal Kii... Decididamente la buena suerte nos acompaña o nos remolca; pues, el viento sigue refrescando, de tal modo que nos permite dar hasta 10 millas de andar horario durante toda la noche, quedando en la mañana del 15 a buena distancia de la costa y libres de todo peligro.

Navegando entre canales, de acuerdo con la Ordenanza, el Comandante no debe abandonar su puesto de mando, y así he pasado toda la noche en vela. Al amanecer he tenido la recompensa de presenciar el inefable espectáculo de la aurora!

La aurora.—En aquellas regiones la alborada es de una sublimidad única. . . .

Al ir amaneciendo, se divisa aún sobre el horizonte la sombra de algunas nubes negras de caprichosa forma alternando con claridades de un color verde claro.

A medida que el sol emite sus rayos oblicuos a la curvatura de la tierra, el cielo se ilumina; aparecen nubes horizontales de variados colores, desde el rojo escarlata hasta el amarillo pálido, que contrastan con el azul oscuro de la bóveda celeste.

Toda la gama del iris se representa en figuras irregulares hasta el momento en que tras la montaña asoma la radiante figura de Febo. A medida que éste va elevándose el cuadro multicolor desaparece y sólo queda el azul purísimo del cielo sembrado de copos blancos de nubes algodónadas.

Ante tal maravilla de la naturaleza, recuerdo las diversas partes del globo en que he contemplado el mismo espectáculo; y puedo comprobar así cuán variable nos resulta, según la región, de tal modo que cada paraje de la tierra nos parece tuviera un cielo propio.

Pero basta de ilusiones pictóricas. . . Si seguimos embelesados en los fenómenos de la naturaleza, nos exponemos a perder el rumbo y acaso a encallar. . . Sigamos nuestro relato.

Por entre canales.—Los días 16, 17 y 18 vamos navegando impulsados por vientos favorables que nos llevan hacia un semillero de islas e islotes. . . . Al enfrentar el de O'Simma, sólo a 60 millas de Yokohama, calmó completamente, estableciéndose después ventolinillas variables en dirección contraria a nuestra derrota, lo que nos obligó a hacer cortas bordadas entre los islotes y la costa de la península de Izu, separadas sólo por un espacio de 10 millas.

En estas condiciones nos mantuvimos puede decirse al garete hasta más o menos las 12 de la noche, hora en que estando próximo a la costa de Izu y habiendo dispuesto la maniobra para virar, a fin de hacer una bordada en sentido contrario, se declaró un fuerte viento del Este, que nos obligó a zafarnos lo más pronto posible del atolladero en que forzosamente estábamos metidos; y así salimos casi rozando el faro de la isla Mikimoto, pues pasamos sólo a una milla de distancia por el Sur, arrumbando en seguida al S 67° W y tratando de alejarnos de todo peligro.

Este fué uno de los trances más difíciles de nuestro periplo, tanto por la estrechez del espacio para maniobrar, como por el cambio continuo del viento, que se estabilizó por último en tal forma que nos vimos obligados a retroceder 60 millas en nuestra ruta. La oscuridad de la noche complicaba la maniobra y sólo la luz del faro de Mikimoto nos sirvió de auxilio, dándonos un punto de referencia para orientarnos.

Fondeados en Omai-saki.—Durante el resto de la noche se navegó al N. 75° W y en la mañana del 19, no teniendo viento favorable para seguir viaje y a objeto de no perder camino, decidí fondear en el bajo que queda en la prolongación de la punta en que está ubicado el faro de Omai-saki, donde a las 11 hs. 45 ms. A. M. largamos el ancla de estribor en 26 brazas de fondo con 5 grilletes de cadena y a tres millas y media de dicho faro.

A poco de fondear, se nos acercó una embarcación de motor y remos. De forma rara y popa cuadrada, venía tripulada por pescadores de la aldea próxima al faro. Nuestra conversación con ellos se efectuó por signos y algunas palabras japonesas que logramos archivar en la memoria durante nuestra permanencia en Kobe.

Con tan rudimentarios medios de trasmisión ideológica pudimos, no obstante, ponernos de acuerdo para que llevaran una carta dirigida a nuestro Cónsul en Yokohama, avisándole donde nos encontrábamos y exponiéndole los motivos de nuestro retraso, bien ajenos, por supuesto, a nuestra voluntad; y agregando que, si el viento nos fuera favorable, iríamos a saludarle personalmente en pocos días más.

Para agradecer a los pescadores su buena voluntad, le obsequiamos con algunos víveres y cigarrillos.

Nos parece oportuno decir que el servicio de correos y telégrafos está tan difundido en el Japón que lo hay hasta en el pueblucho más ínfimo y lejano.

La carta enviada al Cónsul le llegó oportunamente, y fué un alivio para él, pues era natural que se extrañara de no tener noticias nuestras después de cinco días de haber salido de Kobe. La navegación a la vela es tan eventual que burla toda exactitud y desbarata los horarios mejor prefijados!

Viajando en demanda de Yokohama.—En Omai-saki permanecemos fondeados hasta la 1 de la tarde del 20, hora en que aprovechando una brisa favorable del S. S. W. zarpábamos con rumbo al islote de Mikimoto,—el mismo que nos había servido de gula en la noche del 18—para seguir al golfo de Yedo y a Yokohama.

El viento nos fué favorable, y refrescó permitiéndonos llegar otra vez, hasta la cuadra de la isla O'Simma a las 4 de la mañana del 21; y casi en el mismo punto en que habíamos estado tres días antes nos volvió a calmar.

¿Había allí, acaso, una barrera invisible que se oponía a que siguiéramos adelante?

Fondeados en Futsu.—Durante toda la mañana y hasta las 2 de la tarde, aprovechando algunas ventolinillas, estuvimos haciendo bordadas entre la citada isla y las costas adyacentes. A esa hora, una brisa floja del S. W. refrescando paulatinamente,



Bote pescador japonés atracado a la "Lautaro" en el fondeadero de Omai - saki.

nos permitió hacer rumbo favorable y fondear a las 8 hs. 40 ms. de la noche del mismo día 21 de Mayo,—doble aniversario del marino y del chileno—en una caleta del golfo de Yedo, frente al puerto militar de Yokosuka y sólo a 15 millas de Yokohama.

Se largó el ancla en 13 brazas de fondo con 3 grilletes de cadena. Se situó el buque por embarcaciones a los faros y se braceó el aparejo al filo.

Diez minutos después de haber fondeado, el viento S. W. que había sido favorable a nuestra derrota, saltó bruscamente al N. E., descargándose fuertes chubascos de agua y viento de esa dirección.

Como no tratamos la lira a bordo, no pudimos entonar un himno de gratitud al dios Eolo, que tan munificente se había manifestado con nosotros, prestándonos su protección hasta el momento mismo de largar el ancla.

¿Qué peripecias hubiéramos corrido a no fondear tan a tiempo? Por lo menos habría tenido yo que soportar una noche de brega y vigilia.

En la mañana del 22 bajé a tierra acompañado del Capitán Herrera. Puse un telegrama avisando nuestra llegada y solicitando del Cónsul de Yokohama el envío del remolcador.

Visitamos así mismo a la primera autoridad del pueblo—algo así como un sub.delegado—quien se portó muy atento ofreciéndonos una taza de té verde y las consabidas roscas japonesas.

Aunque era el 22 de Mayo, a la hora del almuerzo celebramos a bordo la fecha magna que no habíamos podido conmemorar el día anterior; y a nuestros recuerdos de la heroica epopeya de Prat y sus compañeros, se unió el hecho del arribo a Futsu, nombre de la caleta en que habíamos fondeado.

A remolque a Yokohama.—A las 2 de la tarde de ese mismo día avistamos el remolcador; y a las 5 hacíamos rumbo a Yokohama.

A nuestro paso divisamos a medio canal varios islotes, al parecer artificiales, provistos de poderosos cañones que defienden la entrada del puerto. . . . Allá, a la distancia, a través de nuestros prismáticos admirábamos las grandes construcciones de los astilleros de Yokosuka.

En Yokohama.—En poco más de 4 horas navegamos a remolque las 15 millas que nos separaban de Yokohama fondeando a las 9 hs. 20 ms. P. M. fuera de la dársena con el ancla de estribor en 8 brazas de fondo y 2 grilletes de cadena.

El viaje de Kobe a Yokohama duró 8 días y medio.

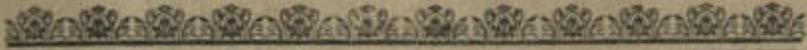
Poco después de fondear subió a bordo el señor Cónsul General de Chile en el Japón, don Arturo Larraín Lecaros, quien al pisar la cubierta lanzó un sonoro ¡Viva Chile!

Departimos gratamente. . . . Relatándoles las peripecias de nuestro viaje y haciendo reminiscencias de tiempos pasados, in-

ció el recuerdo de 1890, año en que ambos éramos alumnos del Colegio de los Padres Franceses en Santiago. Después de treinta años de mutua ausencia, el azar venía a reunirnos a bordo de un buque de la Armada Nacional!

¡Cuántas sorpresas nos depara el destino y cuán pequeño es el mundo!

Al despedirse el Cónsul Larraín después de media noche, nos anunció su visita oficial para el día siguiente.



CAPITULO VI

EN YOKOHAMA

Cambio de fondeadero.—Como dije en el capítulo anterior, en la noche del 22 de Mayo quedamos fondeados en el puerto exterior de Yokohama, lo que, dado el tiempo que debíamos permanecer en dicho puerto y las dificultades de la movilización, era peligroso por una parte y molesto por otra.

Con tal motivo nuestro Cónsul había obtenido de las autoridades marítimas que se nos ubicara en uno de los fondeaderos de la dársena protegidos así contra la marejada por un enorme molo en forma de media luna.

Con tal objeto en la mañana del 23 con ayuda del remolcador y según las instrucciones del Práctico, se cambió de fondeadero quedando en 5 y media brazas de fondo a 2 anclas con 3 grilletes en cada una.

Visita oficial del Cónsul.—Terminada dicha faena recibimos la visita oficial del señor Cónsul, a quien atendimos en la mejor forma que nos fué posible.

Lo recibimos en el portalón junto con el Segundo, los Oficiales y la tirpulación formada, de acuerdo con los honores debidos a su rango.

Después de la ceremonia de estilo desentendiéndose del protocolo nuestro representante consular recorrió los diversos departamentos del buque, conversando a su paso con los marineros en forma cordial y amena, y manifestando su interés por ayudarnos en lo que nos fuera necesario, de tal modo que dejó en el personal del buque la mejor impresión por su afabilidad y sus deseos de sernos útil, no sólo oficial sino también particularmente; y llevó su gentileza hasta el punto de ofrecernos su casa como si fuera la propia nuestra.

Momentos antes de partir se tomó el grupo en que los jefes y Oficiales del buque aparecen acompañándolo.

Nuevo cambio de fondeadero.—Tres días después, a causa de que debía fondear en la dársena próximo a nuestra ubicación el crucero francés "Destrex", a fin de dejarle el espacio conveniente, se nos cambió nuevamente de fondeadero en la mañana del

26; quedando, por fin, ubicados definitivamente durante el resto de nuestra setada en Yokohama en 5 1/2 brazas de fondo, a 2 anclas con 3 grilletes de cadena en la de estribor y 2 en la babor, frente al palo de señales de la Estación Horaria, a 5 minutos del muelle de pasajeros en espléndidas condiciones para nuestra movilización y asegurados contra la mar en los días de mal tiempo.

Visitas a las autoridades.—Los primeros días los dediqué a corresponder la visita de nuestro Cónsul General, señor Larraín, y en su compañía, efectué las visitas oficiales a las autoridades del puerto, las que fueron retribuidas a bordo donde se les recibió de acuerdo con las disposiciones de la Ordenanza Naval.

Naturalmente, fui también a Tokio, a visitar al Ministro de Chile, señor don Francisco Rivas Vicuña.

Una advertencia. A pesar de pertenecer la fragata "Lautaro" a nuestra Armada y de ir tripulada por personal de la Marina de Guerra, desde que llegué al Japón, creí conveniente manifestar que su misión era comercial; y que, por consiguiente, estimaba que debíamos atenernos sólo a tal carácter. Pero, tanto el señor Ministro como nuestros Cónsules en Kobe y Yokohama, se empeñaron en que accediese a sus deseos de presentarme oficialmente, y de que fuera agasajado conforme a ello. Dejo de esta gentileza agradecida constancia. Yo rehusaba, porque no quería atribuirme tales prerrogativas que, a mi juicio, no me correspondían y también, por el hecho de no disponer el buque de comodidades para retribuir las atenciones recibidas. Había, por último, una razón superior: carecíamos de fondos para gastos de representación, lo que no ocurre, como se sabe, tratándose de los barcos del Gobierno enviados en comisión oficial al extranjero. Nuestra misión comercial nos vedaba así todo gasto retributivo, y nos mantenía al margen del protocolo. No obstante hube de transijir, a pesar de que más tarde ello fué motivo de crítica y de algunos disgustos.

Libre ya de las visitas oficiales, pude dedicarme a recorrer el puerto y la ciudad.

El puerto.—Yokohama es un puerto de aspecto más moderno que el de Kobe; pero este le aventaja en movimiento comercial.

El puerto interior es de vastas proporciones, aunque de fondo somero; y está protegido, como dije, por un gran rompeolas en forma de media luna con una entrada en su medianía para el tráfico de los barcos. En cada extremo de esta parte del muelle de abrigo hay un pequeño faro que sirve para fijar el canal de acceso a la dársena durante la noche. Tiene además, buenos muelles de pasajeros y malecones de atraque para los barcos.

La Estación Horaria funciona cerca de la Gobernación Marítima; y, mucho mejor instalada que la de Kobe, cuenta con 8 cro-



La "Lautaro" en Yokohama.



El Cónsul Sr. Larraín con la Oficialidad de la "Lautaro".



La "Lautaro" en un atardecer en Yokohama.



El crucero francés "Destrex"

nómetros, y está bien atendida por un personal que habla inglés, lo que facilita naturalmente nuestra tarea. En cambio la oficina de los servicios meteorológicos es inferior a la de Kobe; y es sólo como una sucursal de la de Tokio, encontrándose ubicada en el recinto mismo de la Gobernación Marítima. Hay un palo de señales para atender a la previsión del tiempo local y otro mástil para las señales del tiempo general de las costas del Japón, que está ubicado al lado de la Estación Horaria, frente al Hotel Oriental.

Todas estas oficinas se encuentran próximas al muelle de la Aduana en muy cómoda situación para el personal que requiere sus servicios.

Observada desde el puerto, la ciudad es pintoresca, destacándose a primera vista hermosos edificios de estilo europeo o americano que ocultan con su altura las casitas japonesas, de tal modo que ello produce la impresión de una ciudad cosmopolita y no exclusivamente nipona.

En uno de sus extremos se alza una colina boscosa que avanza hacia el mar, asomando entre sus árboles alegres "chalets" y "bungalows", cuyo aspecto suscita el recuerdo de Playa Ancha (Valparaíso). Es el barrio residencial, preferido por los extranjeros y se llama "Bluff". En este barrio, tenía su casa nuestro Cónsul, hermosa residencia rodeada de árboles y jardines, en cuya puerta se destacaban el escudo y el pabellón nacional.

En el extremo opuesto a "Bluff" se divisan los grandes astilleros de las compañías constructoras de barcos mercantes.

La ciudad.—Yokohama tenía en aquella época una población de 400.000 habitantes.

La ciudad misma está compuesta de construcciones japonesas en su mayor parte; pero existen barrios netamente europeos o americanos, con calles bien pavimentadas y grandes almacenes, tiendas, bancos y negocios de toda especie.

Lo que más nos llamó la atención, es la extensa y arbolada avenida que va por la orilla del mar, a modo de explanada, provista de ancha calzada y buenas veredas en que pasean numerosos peatones.

Entre los edificios importantes ubicados en esta hermosa avenida están el "Gran Hotel", el "Hotel Orienteal" y el "Club Inglés", desde cuyas terrazas se divisa el mar de la dársena y puerto exterior hasta las colinas de la orilla opuesta del canal.

A veces contemplábamos desde la veranda del "Gran Hotel" la elegante y blanca silueta de nuestro barco, que se balanceaba gallarda y suavemente al ritmo de las ondas.

A medida que la visión de tales parajes deviene más nítida y precisa en mis recuerdos, pienso, ¿qué habrá sido de todos esos lugares que durante más de tres meses fueron los sitios predilectos de mi vida cotidiana?

Después del gran terremoto que tres años más tarde arrasó a Yokohama, acaso, si hoy volviera a esos sitios, me resultarían inconocibles. No dudo que las autoridades y los habitantes de ese pueblo esforzado habrá reconstruido ventajosamente la ciudad. Me dicen que se alza hoy más remozada y más bella. . . Pero, ¿tendría para mí el mismo encanto de entonces? Me la habrán cambiado?

¡Lo que se grabó en forma indeleble en mi retina, acaso ha desaparecido para siempre!

Las ciudades que más sufrieron con el cataclismo fueron Tokio y Yokohama, y en esta última, entre los grandes edificios que se derrumbaron se encuentra el "Gran Hotel", construcción altísima de que se enorgullecía la ciudad.

El incendio y el tifón consecutivos del brutal sismo arrasaron las casitas japonesas de madera y cartón, y los grandes edificios de cemento y metal cayeron desplomados formando parte del bracero general.

Es un Yokohama remozado el actual, sin duda alguna, pero ¡no el de mis recuerdos!

Siendo semejante los barrios japoneses y habiendo hecho ya la descripción de los que tuve oportunidad de ver en Kobe me permitirán mis lectores que sólo les hable del "Yoshyvara".

Barrio de "Yoshyvara".—Era éste el barrio dedicado a la prostitución.

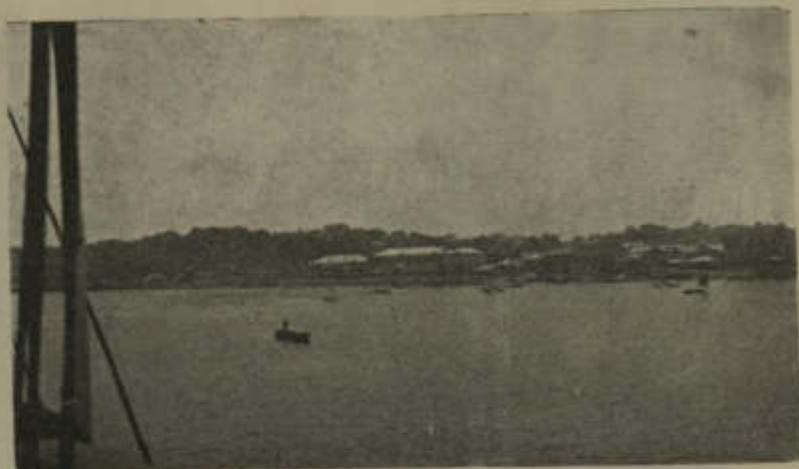
La prostitución está rigurosamente reglamentada en el Japón. Desde que la Liga de las Naciones logró que los diversos Estados estirparan de sus costumbres-seculares el vil comercio de la trata de blancas y de su exportación, puede decirse que dicho negocio se ha nacionalizado en todos los países del mundo que aun conservan el sistema llamado "De Reglamentación".

Este procedimiento ha sido estrictamente cumplido en el Japón, donde todos los prostibulos que albergaban mujeres extranjeras han sido clausurados.

Por otra parte de acuerdo con sus reglamentos, las autoridades niponas han circunscrito el negocio de la prostitución, destinándole grandes barrios que, no estando propiamente separados de la ciudad, forman, sin embargo, como una localidad aparte.

En Yokohama abarcaba una gran extensión; y como en todas las ciudades japonesas, se le designa con el nombre de Yoshyvara.

Es este un barrio de aspecto alegre, notándose el va y viene de un gentío que, ya sea, por refocilarse o yendo simplemente de paseo, invade sus calles adornadas con avisos de blanco lienzo que a conveniente altura cruzan de un lado a otro. Hay también banderas y gallardetes de vistosos colores con caracteres japoneses que parecen geroglíficos o notas musicales, y semejan un verdadero empavesado. Así mismo, los letreros luminosos, faroles eléctricos o chinoscos, durante la noche le dan a ese extraño barrio un aspecto de jarana y jolgorio permanente.



El barrio "El Bluff", en "Yokohama



Un día festivo en el parque de Yokohama.



Calle de los teatros en Yokohama



Venta de banderas chilenas en el parque de Yokohama.

Describamos una de las casas principales de estos mercados del placer. Ante todo, nos sorprende que su local esté dividido en dos partes. Se ven en una de ellas pequeñas piezas amobladas con todo confort europeo, provistas de baño, etc., y en la otra, nos encontramos con dormitorios de estilo japonés auténtico.

Las postulantes están en un recinto especial, especie de vestíbulo lateral, y no a la vista de los transeúntes, como sucedía antiguamente, habiéndose, abolido el sistema de la reja a la calle, desde la cual, los paseantes podían elegir su favorita antes de decidirse a entrar. Esto último significa en parte un progreso en beneficio de la dignidad de la mujer.

Obsérvase escrupulosa limpieza y orden en dichos locales, hasta el extremo de poder considerárseles como hoteles frecuentados por "gente bien". No hay borracheras, escándalos ni pendencias.

La impresión general que deja el Yoshiyara, es la de un sitio de alegría y de algazara, si se quiere, pero no de libertinaje ni de soez depravación.

El crucero "Destrex".—En la mañana del 27 fondeó cerca de la "Lautaro" el crucero francés "Destrex" y cambiáronse el mismo día las visitas oficiales entre los Comandantes de ambos barcos.

Debido al poco tiempo que permaneció dicho buque en el puerto, no tuvimos ocasión de frecuentarnos, y así nuestras relaciones se redujeron sólo a formalidades protocolares.

Lanzamiento del "Mutsu".—El 31 de Mayo el Oficial del Detall, Capitán Herrera acompañado de los Oficiales francos, invitados especialmente, asistió en el astillero militar de Yokosuka al lanzamiento del gran acorazado japonés "Mutsu" de 33.000 toneladas de desplazamiento, el mismo tonelaje del Latorre, quedando todos sorprendidos del gran poder de la Armada Japonesa al construir buques de guerra de tan enorme tonelaje. Y como si esto fuera poco, se les comunicó la noticia de que estaba en gradas otro dreadnought de igual o mayor tonelaje que sería lanzado en breve.

Aun cuando deseaba asistir a dicho lanzamiento, ello no me fué posible por encontrarme ligado a otros compromisos ineludibles de carácter oficial.

Visitas a las autoridades navales en Tokio.—En esos días tuve el honor de ser presentado por el plenipotenciario de Chile, señor Rivas Vicuña, a S. E. el Almirante Kato, Ministro de la Marina Imperial, quien me acogió cordialmente, a pesar de su ceño adusto y su fama de terco y poco efusivo.

Así mismo, fui presentado al jefe del Estado Mayor de la Armada, el Almirante y Barón de Shinamura, hombre de finos modales y de rostro paternal y bonachón que me trató como si fuéramos antiguos conocidos.

Comida ofrecida por Jefes y Oficiales de la Armada Imperial.

—Después de estas visitas protocolares, me invitaron a una comida japonesa en uno de los principales restaurantes de Tokio algunos Jefes y Oficiales de la Armada Imperial.

A esta comida que fué sólo entre camaradas asistí con el Capitán Herrera y los Oficiales francos. Nuestros anfitriones se esmeraron en atendernos finamente, y así pasamos un momento muy grato. Allí tuvimos oportunidad de hacer amistad con algunos de ellos, especialmente con el Capitán de corbeta, señor Yegashira. Este jefe semi.hablaba el español y estaba destinado a formar parte del personal del Estado Mayor de una escuadrilla de instrucción que daría la vuelta del mundo, debiendo pasar por Chile. Con tal motivo y a instancias nuestras estuvo a bordo de la "Lautaro" en repetidas ocasiones, que aprovechaba para practicar el castellano.

En cierta oportunidad nos honró con su presencia en compañía de su esposa, lo que, como es sabido, es muy raro entre los nipones tratándose de un festejo a bordo y sobre todo entre extranjeros.

Nuestras relaciones con el Capitán Yegashira fueron cada vez más amistosas, quien confraternizó también con el Capitán Herrera y los Oficiales repitiendo sus visitas a bordo; y así pudimos darle importantes informaciones sobre nuestro país, que le interesaban particularmente con motivo del proyectado viaje con escala en Chile.

Comida en el Club de los Pares ofrecida por el jefe del E. M. Barón de Shinamura.—El 2 de Junio recibí una atenta invitación del Almirante Barón de Shinamura para asistir a una comida dada en nuestro honor que tendría lugar a las 7 hs. P. M. del 4, en el Club de los Pares del Imperio.

Debido a la forma poco explícita en que se hizo la invitación no asistieron los Oficiales, concurriendo sólo el Capitán Herrera y yo. Asistieron a este banquete el Ministro de Chile, señor Rivas Vicuña y su secretario, señor Santiago Ossa MacKellar, varios Almirantes y jefes de la Marina Imperial, entre ellos el Almirante Funa-Koshi y su Ayudante, el ya citado Capitán Yegashira, quienes estaban destinados a la Escuadrilla de Instrucción de los cruceros que en su viaje alrededor del mundo visitó a Chile en 1921.

El banquete trascurrió en ese ambiente de confianza y camaradería que es propio de los marinos de todos los países del mundo.

A los postres, en vez de discursos, en un escenario expofeso, situado frente a la mesa del banquete, un grupo de eximios equilibristas nipones ejecutaron difíciles pruebas que nos asombraron tanto por su pericia suma, como por su originalidad misma.

お慰問者本日午後

七時赤坂三河屋に於て

粗筈差進度候に付

内事忙し候に付

此業由上と致
致具

大正九年六月二日

海軍省副官

野村吉三郎

Muy señores míos:
La presente tiene por objeto invitar a Ustedes, a una comida, que se llevará a efecto en Mikawayu, en Akasaka a las 7 hrs. P. M. de esta tarde.
Atentamente,

Kiuchitaro-Nomura.
Comandante.

ニマルファン少佐殿
エレーラ少佐殿
オヘーダ大佐殿
レイエス主計中佐殿
マヨルガ中佐殿
ソートウ少佐殿

M. Comandante: Martín
Comandante: Herrera.
- Teniente 1.º Ojeda.
- " 2.º Reyes.
- " 2.º Mayorga.
- Guardia Marina: Soto.

智利玉軍艦

艦長マルファン少佐殿

外務省

Buque de Guerra de Chile
Comandante: Martín y otros

Invitación a comer en el Club de los Pares
del Almirante Baron de Shinamura

Traducción

Junio 3 de 1920.

Señor Capitán de Corbeta

Don A. Marfán.

Estimado Señor:

Tengo el agrado de invitar a Ud., a comer el 4 de Junio (Viernes) a las 7 hs. P. M. en el Club de los Pares.

(Kazo-Ku-Kaikan). Yama-shitashc, Kojimachi -Ku,

Se agradecería cordialmente su presencia.

Suyo afmo.

Baron Hayao Shinamura

Jefe del Estado Mayor Naval

R. S. V. P.

拜啓來ル六月四日(金曜)午後七時〇分
 於テ粗餐差進度候間御來臨
 被下度此段御案内申上候
 敬具

大正九年七月二日

海軍軍令部長男爵 島村速雄

アレックサマルファン少佐殿

乞 貴 答



El Sr. Cónsul y su familia.



Cónsul General de Chile en el Japón
Sr. Arturo Larrain Lecaros.



Un puente sagrado en Tokio.



Casa del general Nogi.

La fiesta terminó después de media noche, y al retirarnos cada uno de los invitados recibimos el obsequio de un valioso abanico con la firma de todos los circunstantes.

Atenciones del Cónsul Larrain. — Nuestra permanencia en Yokohama, a pesar del continuo mal tiempo, de la época del "Niubai" y del verano, que es muy caluroso, se nos hizo gratísima debido a la cordialidad con que éramos recibidos y muy particularmente a la amabilidad del señor Cónsul General, don Arturo Larrain Lecaros, de su distinguida esposa, señora Sara Tagle de Larrain y de su simpática familia, quienes se esmeraban en hacernos arradable una vida que por el largo tiempo fuera de Chile, comenzaba a hacérsenos pesada y nostálgica.

Sus atenciones llegaban también a la tripulación, a quienes obsequiaron a menudo con comestibles, cigarrillos, etc., etc.

La casa del Cónsul quedó abierta tanto para mí como para el Capitán Herrera y los Oficiales, en tal forma que a instancias suyas no pasaba día sin que alguno de nosotros se diera el placer de sentarse a su mesa. Del mismo modo y como justa y sincera retribución, le teníamos a él y su familia frecuentemente a bordo.

Debo agregar que gracias a las gestiones del Cónsul, se consiguió el remolcador para entrarnos al puerto, cosa que aquí como en Kobe no es tan fácil obtener. Nos consiguió también el fondeadero dentro de la dársena sin pagar derechos, así como otros servicios de carácter oficial que pusieron siempre en evidencia su patriotismo y su buena voluntad.

El 11 de Junio nos dió un gran banquete y baile en su hermosa residencia de "Bluff", concurriendo todos los Oficiales, con asistencia de algunos Ministros extranjeros acreditados en Tokio y del Cuerno Consular de Yokohama.

Al día siguiente el diario de la Colonia Inglesa en esa "The Japan Gazette", daba cuenta de la fiesta en su crónica social, cuya traducción dice así:

"Yokohama, sábado 12 de Junio de 1920.

La comida más simpática de la temporada,—le clou de la saison,—fué ofrecida anoche por el Cónsul General de Chile, señor don Arturo Larrain Lecaros y señora de Larrain en su hermosa casa de la calle Bluff N.º 21 en honor del Comandante de la fragata chilena "Lautaro", señor don Alejo Marfán, y de su Oficialidad.

Adornaban la mesa en forma de herradura del gran comedor tapizado de brocado "vieux rose", hermosos canastillos de claveles y estaba alumbrada por velas con pantallas de seda rosada que proyectaban el mismo suave color de dichas flores. Las tarjetas del menú eran de cartulina crema, con el escudo de Chile impreso en letras doradas. Las tarjetas que designaban el lugar que debían ocupar los invitados eran caballetes de figuras de mujeres japonesas vestidas de felpa de seda. Había cuarenta cubiertos y cada manjar y las bebidas habían sido cuidado-

samente escogidos por mano maestra bajo la dirección del dueño y de la dueña de casa.

Una buena orquesta amenizó el banquete, ejecutando trozos escogidos, entre ellos varios aires españoles, incluyendo la Paloma, escrita por un compositor mejicano. Se tocó también la Canción Nacional Chilena.

En un corto "speech" el Comandante Marfán expresó el placer de encontrarse allí presente, y dijo que se sentía feliz al ver en franca cordialidad y alegría a personas de diversas nacionalidades, añadiendo que le era altamente honroso asistir a la manifestación con que se le distinguía tanto a él como a los Oficiales; y terminó brindando por los dueños de casa.

Después de la comida, los convidados pasaron a una carpa armada sobre el césped y alumbrada con faroles eléctricos adornados con la bandera chilena, bajo la cual se bailó con entusiasmo y en donde los convidados pudieron deleitarse en medio de tanto esplendor.

Se lucieron hermosos trajes entre los cuales se destacaba el de la dueña de casa, que era de raso "vieux rose". Ornaba su cuello un precioso collar de perlas con "pendentif" de brillantes. Allí se lucían los más elegantes vestidos de París, de tintes suaves, perlas, brillantes, tisues de oro y plata, etc., etc., todo lo cual formaba un delicioso cuadro bajo el tinte rosado de las luces.

El baile siguió hasta horas avanzadas de la noche y al final se sirvió un espléndido "buffet".

Sin duda, los asistentes conservarán por mucho tiempo un grato recuerdo de la manifestación de que fueron objeto el Comandante y los Oficiales de la fragata "Lautaro".

Además de los anfitriones asistieron: El Comandante Marfán, el Capitán Herrera y los Oficiales señores: Reyes, Mayorga, Soto y Lobos.

S. E. el Ministro de España, señor Caro.

S. E. el Ministro de Bolivia, señor Muñoz Reyes.

S. E. el Ministro de Méjico, señor Rojo.

Encargado de Negocios de Argentina, señor Aguirre y su hija señorita Aguirre.

Encargado de Negocios de Suiza, señor Gignoux.

Cónsul General de Francia, señor Dejardín y señora.

Cónsul General del Brasil, señor Ramos.

Cónsul General de Panamá, señor Royo.

Cónsul General de Holanda, señor Quist.

Cónsul General de Méjico, señor Suárez.

Cónsul General de Cuba, señor Pérez Sentenat.

Vice-Cónsul de Argentina, señor Cardahi.

Secretario de la Legación de Bolivia y señora.

Secretario de la Legación de Méjico, señor Martínez de Alla.

Señor Champmorin, señora e hija.

" Brigel, ex-Cónsul de Chile en Japón.

" Christen y señora.



El Comandante de la "Lautaro" con la señora de Yegashira.



Señorita María Larrain Tagle y Mrs. Ray.



El Cónsul Sr. Larraín con su esposa y Madame Rugg, a bordo de la "Lautaro" en Yokohama.



Familias a bordo de la "Lautaro".

" Paul Blum y señora.

" Ruegg y señora, y muchos otros que no alcanzamos a anotar.

Otras atenciones.—Entre las personas de quienes recibí atenciones, recuerdo particularmente al señor José Brigel, ex-Cónsul de Chile, a quien correspondió recibir a la corbeta "General Baquedano" en el viaje de instrucción de Guardia-marinas bajo el comando del Capitán de Fragata don José M. Montalva el año 1918; así mismo, al señor Paul Ruegg y señora, al señor Cónsul General de Panamá, señor Royo, al Vice-Cónsul de Argentina señor Cardahi y al periodista norte-americano señor Ray y señora. Hay otras personas cuyo recuerdo tengo patente, pero los nombres se me escapan.

En cierta ocasión fui invitado también a tomar té en Tokio por la señora Sofia Walker de Rivas V., esposa del señor Ministro con quien y en compañía de sus hijas recorrimos la ciudad en auto, visitando especialmente la gran tienda de modas que rivaliza con la del Louvre de París, tanto por su magnificencia arquitectónica, como por el lujo y profusión de sus artículos.

Tokio.—En mi rápido paso por Tokio pude observar a la distancia el Palacio del Emperador. Situado en medio de un gran parque, rodean el recinto gruesas murallas y un foso de circunvalación, que recuerda el estilo de los antiguos castillos feudales.

Mis visitas a Tokio fueron siempre breves, de tal modo que no conservo recuerdos netos que me permitan describirla ni siquiera someramente.

En mi impresión general domina sin embargo, la idea de que es una gran metrópoli que alberga 2.186,079 habitantes, y en que, a semejanza de las ciudades más importantes del Japón, hay barrios nipones y europeos, admirándose en estos últimos magníficos edificios, amplias avenidas, confortables hoteles y todos los adelantos de las ciudades occidentales.

Visita del Ministro a bordo.—Una tarde estuvo a tomar el té a bordo el Ministro, señor Rivas Vicuña, su esposa e hijas; y, dentro de nuestros escasos medios y comodidades, nos esmeramos por agasajarles debidamente, retirándose, al parecer, complacidos no sólo de nuestras atenciones, sino también por el hecho de haber pisado por algunas horas la cubierta de un barco de la Armada Nacional a la distancia de miles de millas de Chile, ya que nuestro barco era al fin el símbolo flotante de la Patria lejana y ausente.

Excursiones.—Los Domingos salíamos en compañía del Cónsul y su familia en su auto particular a recorrer los alrededores de Yokohama, y así fué como en una de estas excursiones llega-

mos hasta el balneario de Kamakura, donde se encuentra el famoso Buda del mismo nombre.

Kamakura.—Fuera de la playa que es bastante extensa y del restaurant que compite en su rango con cualquier establecimiento europeo, la principal atracción es el recinto en que impera el célebre Buda.

De Kamakura, antigua capital de los Shogunes, destruida en una guerra feroz, sólo quedan algunas ruinosas pagodas diseminadas en bosques y colinas.

Lo más venerable que existe en ella es el Daibutsu o Gran Buda, que es una estatua de bronce de 25 metros de altura, hueca y provista interiormente de una escala caracoleada que permite subir hasta el nivel de sus ojos ligeramente entreabiertos, desde donde se puede contemplar el paisaje y el mar.

El Gran Buda tiene un aspecto hierático e imponente, y para los japoneses es la imagen más representativa que existe del Príncipe Gautama, el profeta más venerado de la antigüedad.

A los lados de su parte frontal, se encuentran dos imágenes espantables, una roja y otra azul, que representan al dios del Trueno y el de los Vientos. A su alrededor hay parques y jardines de pintoresco aspecto, entre los cuales asoman los techos arriscados de algunos templos. No faltan las misteriosas lámparas con rejillas llamadas "toro" y también hay algunas lagunas cruzadas por filas de grandes piedras planas separadas entre sí; pero no tanto que ello impida poder transitar por sobre ellas... Y allí se ven flotando sobre la superficie de las aguas tranquilas las amplias hojas de los nenúfares de color verde gris.

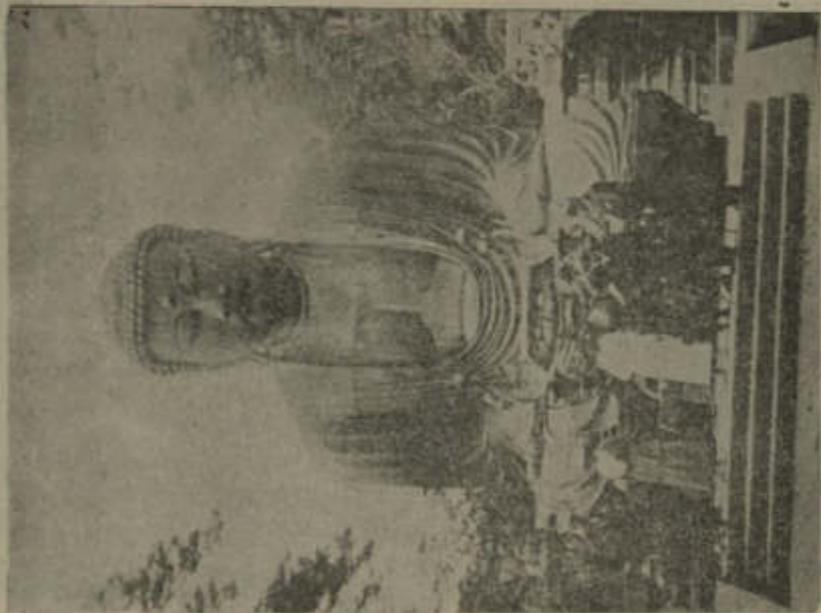
Volvemos a Yokohama a la caída de la tarde; e influenciados por la melancolía que produce la luz crepuscular, el espíritu divaga ante la majestad del ídolo y la religiosidad del pueblo japonés, que, apesar de su adaptabilidad al progreso moderno, gusta aún de sus antiguas tradiciones, base de su gloria y poderío.

Aunque en estos paseos, repetidos semanalmente, conocemos todos los suburbios de Yokohama, la visión nítida de ellos se esfuma en las lejanías del recuerdo.

Hakoné.—Cierta día fui a visitar la aldea de Hakoné, al borde del lago del mismo nombre.

Para llegar a ella es necesario hacer parte del recorrido por la avenida de Criptomeria, famosa por sus árboles tricentenarios, plantados de tal modo que sus troncos casi se tocan formando dos vallas de cedros gigantescos por entre las cuales va el camino que en toda su longitud abarca hasta cuarenta kilómetros. Es ésta una avenida única en el mundo.

El lago de Hakoné es de aguas mansas y está rodeado de cerros y colinas, destacándose a la distancia la elevada y siempre nivea cima del Fusiyama, que figura en las estampas y tar-



El Buda de Kamakura.



Alrededor de una lámpara japonesa llamada "Toro"



Al borde de una laguna en Kamakura.



Sobre un puente de piedras en una laguna de Kamakura.



Grupo de estudiantes japoneses en Tokio.



Una calle de los teatros en Yokohama.



Avenida de los "Criptomeros"



ALDEA DE HAKONÉ

Aldea de Hakoné.

jetas postales de los paisajes más populares y pintorescos de la tierra nipona.

En grata compañía, recorrimos el lago en una pequeña embarcación de dos remos, deleitándonos el ambiente de esa naturaleza pródiga en belleza y tranquilidad agreste.

Miyanoshita. — Tuve también oportunidad de ivsitar la estación termal de Miyanoshita, que nos parece una incrustación en el borde de una de las altas montañas que forman la hondonada.

Se llega en ferrocarril al pueblo que queda en sus proximidades; y desde allí, se hace el viaje en "Kuruma" por estrechos senderos que van en zig-zag escalando la montaña. El recorrido, aunque largo, no carece de interés, pues el paisaje que va quedando abajo en la llanura es de un aspecto paradisiaco. A los lados del sendero, el tupido follaje cruzado por algunas cascadas cuyo murmullo nos da una sensación de frescura, aplaca los nervios sobre-excitados por la lentitud de la subida y las continuas paradillas de nuestro "Kurumaya" y su "Push", que en este caso debido a la gran pendiente, se hace indispensable.

El trayecto demora más de dos horas, pero al llegar a Minayoshita experimentamos una gratísima satisfacción. El recinto del hotel, su pérgola, piscina y parques vecinos, forman un conjunto mágico, en que la alegría de los concurrentes agrega una nota más de fascinación a ese cuadro de por sí encantador.

Es la hora de la comida. El amplio comedor está iluminado con lamparillas de variados colores que avivan la belleza de las damas, mientras una orquesta de músicos filipinos ejecuta un programa de bailes, que, por supuesto, las parejas aprovechan desalzándose enlazadas sobre el fino "parquet", al ritmo sincopado de las danzas de moda.

Todo contribuye, pues, a suscitar esa sensación de placer que unida a la belleza del cuadro circundante, viene a ser reforzado por un exquisito y bien servido menú, rociado con los buenos vinos y licores que exaltan la viveza del espíritu y aumentan el ardor de la sangre.

La mayor parte de los circunstantes son extranjeros, predominando los ingleses y americanos.

Entre las damas nos llaman la atención dos jóvenes muy elegantes, altas, bien formadas, finas y flexibles, pero de tipo indefinido. Por sus modales y pronunciación parecen yanquis; pero su tez un tanto morena, el cabello negro, los ojos pardos, vivos y pequeños y sus facciones, recuerdan algo de las mujeres del Oriente Asiático.

Son dos bellas mestizas de padre americano y de madre japonesa, educadas en Yanquilandia. Esa mezcla resulta muy original y de un encanto exótico.

Mujeres ellas de tino diverso del que hasta ahora he conocido, me producen un efecto de admiración y embeleso extraños.

Después de la comida sigue el baile y a horas avanzadas de la noche, las parejas se sumergen en el agua templada de la piscina; y así calman el calor de la agitación de la danza en medio de esa cálida noche de verano.

Antes de retirarnos a nuestra alcoba, contemplamos la luna llena que al elevarse lentamente va filtrando sus pálidos rayos al través de los árboles del parque.

Al día siguiente regresé al barco y mis recuerdos de Miy-noshita divagaban en mi mente como si fueran escenas de un sueño inefable.

Dificultades sobre el cargamento del Ejército. — Desde que llegué a Yokohama, después de visitar en Tokio al señor Ministro de Chile, se me dió amplias facultades para ponerme de acuerdo con el sindicato del "Tahei-Kumiai" respecto del cargamento de armas y explosivos para el Ejército que debía llevar a bordo de la "Lautaro".

Luego que hablé con los jefes del "Tahei-Kumiai" pude imponerme de las dificultades que existían para su entrega inmediata. Y eran de tal carácter que debían solucionarse previamente en Santiago entre su representante señor Susawa y nuestro Gobierno. Me apresuré a cablegrafiar al Almirante señor Soublette, que mientras no se resolviera este asunto en Chile, no se haría entrega del cargamento que estaba listo y embalado, lo que pude comprobar yo mismo.

Tales dificultades provenían de una reclamación judicial que el "Tahei-Kumiai" hacía a nuestro Gobierno por la pérdida del armamento que anteriormente se había comprado a la misma fábrica, y que se perdió a causa del incendio y hundimiento del barco que iba a llevarlo a Chile, accidente que ocurrió en el propio fondeadero de la bahía de Tokio.

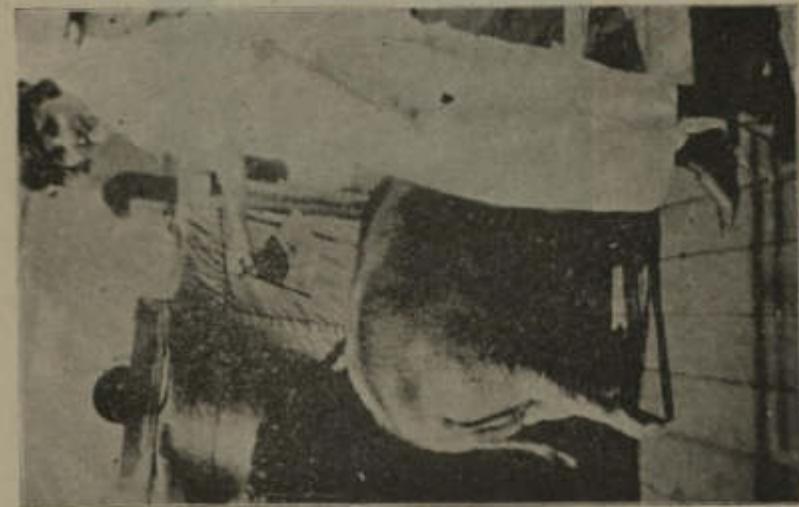
En tal emergencia no nos quedaba sino esperar órdenes, de acuerdo con la resolución que tomará el Supremo Gobierno.

Partida del Sobrecargo señor Lobos.—El 8 de Julio, el sobrecargo del buque, señor don Juan Lobos, por motivos particulares, tuvo que regresar a Chile renunciando su puesto.

Era el señor Lobos un hombre joven, de buen carácter, jovial y siempre dispuesto a cooperar en actos del servicio, aún cuando no correspondiesen estrictamente a los de su cargo. A pesar de no haber estado nunca embarcado, desde los primeros días de su llegada al buque, se asimiló fácilmente a la vida de a bordo.

Su instrucción general y su conocimiento del inglés lo hacían apto para cumplir las comisiones más variadas.

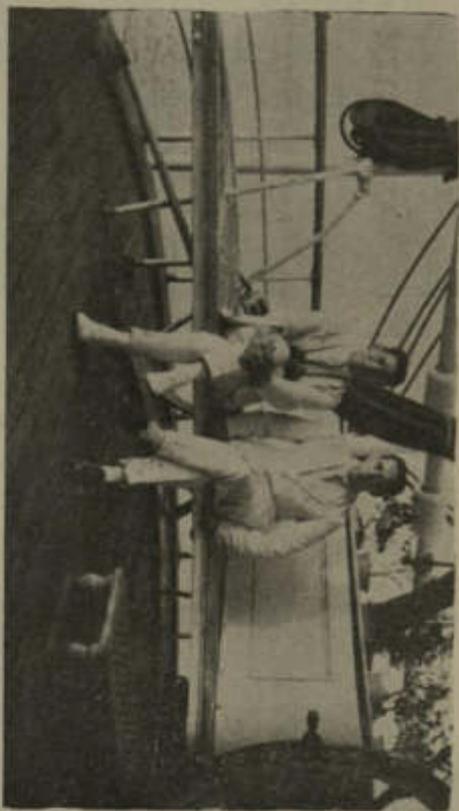
Y así, tan luego se le veía vestido de "overall", arreglando el motor de nuestra gazolinera, como de visita ante nuestro Ministro o Cónsules en el desempeño de alguna comisión del servicio, o bien dirigiendo la carga o descarga del barco con acu-



Mrs. Ray con nuestra "mascota".



La señora de Villegas y el Capitán Herrera con nuestra "mascota".



El Contador de la "Lautaro", Sr. Moisés Reyes y el Sobrecargo,
Juan Lobos.

ciosa fiscalización o sirviendo de intérprete de sus camaradas en los casos difíciles.

Sintetizando, podríamos decir sin exageración, que era un verdadero "Yoker", tan variados eran sus desempeños y su múltiple labor.

La partida del señor Lobos fué sentida no sólo por los jefes y oficiales del buque, sino también por el personal de la tripulación y por cuantas personas tuvieron ocasión de trafarte.

Antes de dejar el barco se le despidió como correspondía y en su reemplazo se nombró al ayudante del Contador, señor don Arturo Vilet, jóven que habia demostrado cualidades de entusiasmo y buena voluntad en el cumplimiento de sus deberes.

Con anterioridad a la partida del señor Lobos, también habian dejado el barco regresando a Chile, los señores Von Bergen y Martínez, que desempeñaron el puesto de sobre-cargos como representantes del fletador de la nave, señor Kaempffer. Debido a que dicho señor habia rescindido su contrato por no haber podido conseguir flete de vuelta, sus servicios eran ya innecesarios.

Fiestas, americana y francesa.—Durante el mes de Julio— el 4 y el 14—me tocó participar en la celebración de dos aniversarios: la independencia de los Estados Unidos y la toma de la Bastilla.

Dió ello motivo a grandes fiestas organizadas por las colonias de dichos países, cuyos miembros son muy numerosos en Yokohama.

El 4 de Julio se corrieron durante el día interesantes regatas de embarcaciones a la vela (pequeños yachts) en la dársena; y durante la noche se encendieron hermosos fuegos artificiales y se efectuó un gran banquete seguido de un baile en el Gran Hotel.

Los fuegos artificiales constituyeron una verdadera novedad tanto por efectuarse sobre el mar, como por la originalidad de las piezas pirotécnicas exhibidas. Presenciamos ese admirable espectáculo desde el Gran Hotel, donde después tuvo lugar el banquete y un animadísimo baile que duró hasta el amanecer.

Celebróse igualmente el 14 de Julio con una gran comida y baile en el Hotel Oriental.

Ambas fiestas fueron muy lucidas y dignas de los faustos acontecimientos que ellas celebraban.

Gestiones sobre el cargamento del Ejército.—Sólo el 26 de Julio se recibió una comunicación cablegráfica del señor Almirante Soublotte, avisándonos que se habian solucionado las dificultades entre el señor Susawa, representante del "Tahéi-Kumiai" y nuestro Gobierno, ordenando se procediera a embarcar el cargamento del Ejército y además dos mil toneladas de carbón por cuenta de la casa Gibbs y Cia., cuyo representante en Yokoha-

ma era la firma Samuel Samuel y Cia., debiendo mi buque regresar a Chile una vez listo, haciendo escala en Honolulu.

Como podrá verse por la fecha de la comunicación anterior, habíamos permanecido en Yokohama—y no por culpa nuestra—dos largos meses, desde fines de Mayo hasta fines de Julio; tiempo que no perdí, ocupándolo en estudiar sus servicios marítimos, así como en conocer las ciudades y sitios ya indicados.

Al recibir la orden de embarcar el armamento destinado al Ejército, me puse inmediatamente de acuerdo con los jefes del "Tahei-Kumiai", para fijar la fecha y día del embarque, acordándose que se haría en dos partidas: primera, artículos que podían cargarse dentro de la dársena, como ametralladoras y culotes de proyectiles, y la otra, es decir, los explosivos, que se cargarían en el puerto exterior, terminado ya el carguío del carbón y una vez el buque en franquía y listo para zarpar.

En todo estuvimos perfectamente de acuerdo, fijando "Tahei-Kumiai" el día 12 de Agosto para hacer la entrega del material que debía cargarse en la dársena y, respecto a los explosivos quedé de avisarles la fecha en que estaríamos listos para recibirlos, dependiendo ello del término del carguío del carbón.

Nuestras relaciones con dichos señores fueron cordiales, especialmente con los señores N. Suda, uno de los Gerentes del Sindicato y N. Shindo, que hablando correctamente el castellano, hacía de intérprete.

El señor Ministro Rivas Vicuña, con quien conferencé varias veces sobre el citado cargamento, a insinuación mía hizo poner el timbre de la Legación en todos los cajones que debían venir a bordo, así como también comisionó al Capitán de Ejército don Roberto Ahumada para que presenciara su embarque y estiba.

De acuerdo con las disposiciones gubernativas, los gastos originados por este cargamento correrían por cuenta de la Legación, donde había de pagarse la cuenta pasada por los contratistas, previo el V.o B.o del Comandante de la "Lautaro".

Aún a riesgo de que parezca inmodestia, y para que pueda juzgarse de la ingerencia que me cupo en esta negociación, copio los términos pertinentes de la nota N.º 59 C. del 5 de Agosto de 1920, de S. E. el Ministro de Chile en Tokio que dice:

"Séame permitido agregar la expresión de mi satisfacción por el temperamento de cordialidad inspirada en un patriotismo bien entendido con que Ud. ha cooperado al cumplimiento de las instrucciones recibidas por la legación en forma poco precisas y que han podido exponernos a un fracaso, si no hubiera mediado esta armonía".

A lo que me hice un deber en contestar en la siguiente forma. (Cito la parte correspondiente de mi nota N.º 72 del 6 de Agosto):

“Por último refiriéndome a la parte final de la nota N.º 59 C. me es particularmente grato recibir la expresión de la satisfacción de V. E. por el temperamento adoptado por el infrascrito en la cooperación de las instrucciones recibidas por la Legación de su digno Ministerio y puede estar seguro V. E. que trataré en todo momento de hacerme acreedor a la confianza con que V. E. me ha honrado.

“Con sentimientos de distinguida consideración, saluda a V. E. atentamente”.—Firmado: A. Marfán.

Embarque del cargamento del Ejército y del carbón.—A fin de dar cumplimiento a las disposiciones acordadas, con fecha 10 de Agosto se comenzó el deslastre del buque, tomando a su cargo la faena la firma Samuel Samuel y Cia. embarcadores del cargamento del carbón.

De acuerdo con lo convenido con el “*Tahel-Kumiai*”, el 12 se embarcó la primera partida del cargamento para el Ejército, que consistía, como se dijo, en ametralladoras y culotes de proyectiles, procediéndose a una rigurosa estiba, que fué presenciada por el Capitán de Ejército, señor Ahumada, como adicto militar de Chile en el Japon y especialmente encargado de ello por el señor Ministro Rivas Vicuña.

A raíz de dicha faena, debió seguirse con el cargamento de carbón, pero a causa de ciertas dificultades de la firma Samuel Samuel y Cia. hice presente al señor Ministro el retraso de mi partida a Chile que podía originarse con tal motivo.

El señor Ministro me contestó por la nota 62 C. del 14 del mismo mes, en cuya parte final decía:

“Debo dejar constancia una vez más del celo y diligencia de Ud. en esta ocasión y de que cualquier atraso en el cargamento del carbón no afecta en modo alguno a Ud.

“Con sentimientos de distinguida consideración, saluda Ud. atentamente”.—Firmado: Francisco Rivas Vicuña.

En los días siguientes se prosiguió con el deslastre; y a medida que iban descargándose las bodegas se procedía a la carga del carbón, terminándose aquella faena el 17 y ésta el 25 de Agosto.

Atenciones del “*Tahel-Kumiai*”.—Durante las faenas de cargar el carbón recibimos algunas atenciones de parte de los jefes del “*Tahel-Kumiai*”.

Entre estas, recuerdo un banquete a la japonesa, ofrecido tanto a los jefes como a los oficiales de la “*Lautaro*” en una de las principales casas de té de Tokio al borde de un canal o riachuelo muy pintoresco.

Como todas las casas de té verdaderamente japonesas, ella es también de construcción ligera (madera y cartón) con numerosas piezas separadas por divisiones corredizas de fina madera de color natural, pero en estado de rigurosa limpieza. El piso está

revestido de la esterilla finísima de los tatamis; y no se ven más muebles que los taburetes o mesas de los comedores.

A la entrada de la casa, se ve un patio central provisto de jardines y adornado con una fuente y pequeñas grutas artificiales y arbolitos, que, por un procedimiento especial, quedan enanos y cuya mayor altura es de un metro.

La vista de estos jardines produce el efecto de parques liliputienses.

Como un contraste de tanta pequeñez en la amplia sala que nos servía de comedor se alza en uno de sus costados un árbol de proporciones colosales.

En la sala misma sólo se veía el tronco de varios metros de circunferencia, que estaba recubierto de cierto barniz especial y cuya apariencia exterior no denotaba en nada se tratara de un verdadero árbol. Fué preciso que saliéramos al exterior viendo así el ramaje y la erguida copa que salían al través del techo y por encima de la construcción del edificio mismo del restaurant o casa de té.

Se nos explicó que dicha casa había sido construida expresamente alrededor de ese árbol, que con los años había tomado proporciones gigantescas.

La cena fué atendida por graciosas musmés, y de acuerdo con la descripción hecha anteriormente. No hubo discursos y al terminar se desarrollaron juegos y bailes de diversa índole en un ambiente de sana alegría y de efusivas manifestaciones de cordialidad.

Niko.—Como coronamiento de las atenciones prodigadas por el "Tahei-Kumiai", fuí invitado particularmente a conocer y visitar la ciudad de Niko, acompañado por uno de sus empleados superiores, nuestro antiguo conocido señor Shindo.

El viaje se hizo en ferrocarril hasta el pueblo, que en sí mismo no tiene valor especial.

Niko debe su fama a su montaña sagrada, provista de grandiosos y antiguos templos, a su parque de árboles centenarios y al hecho de que en sus vecindades se encuentra la residencia de verano del Emperador.

Como una manera aforística de expresar la admiración que el pueblo japonés siente por Niko el señor Shindo me dice:

Quién no ha visto Niko,

No puede decir Kiko.

Paradiando de esta manera el dicho español:

Quién no ha visto Sevilla.

No ha visto maravilla.

|(Kiko en japonés significa maravilla).

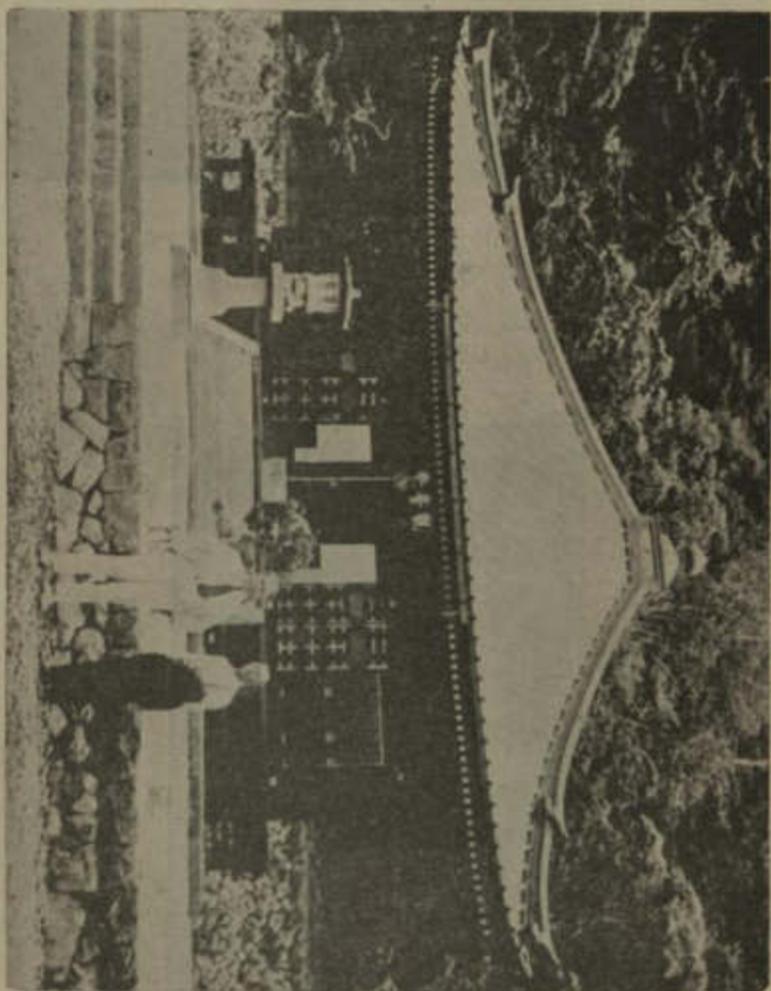
Para pasar del pueblo a la montaña sagrada, es necesario atravesar un riachuelo provisto de dos puentes: uno es para el público y el otro exclusivamente para el Emperador y su corte.



Puente sagrado en Niko.



La cascada de Kagon, en Niko.



El Sr. Shindo y el autor en Niko.

Ambos son curvos y el del Emperador, que se llama el puente sagrado, luce adornos de bronce áureo que se destacan sobre un fondo de laca de color rojo encendido.

Ascendemos por la montaña sagrada, visitando algunos de sus templos. Los hay de ambas religiones, budistas y shintoístas; y se encuentra en uno de estos el mausoleo del Shogun Yeyasu que debió su fama a la dominación ejercida por él sobre los señores feudales de su época, así como a la era de paz y de progreso que mediante su genialidad y firmeza política duró más de 250 años mereciendo la admiración y la gratitud de todo un pueblo, hasta el punto de que algunos historiadores le llamen el "Pericles japonés".

Nuestra peregrinación por la montaña sagrada dura varias horas. Saliamos de un templo para entrar en otro, subiendo por grandes escalas de piedra o recorriendo las avenidas ascendentes del parque por entre cedros gigantescos llamados criptomarios. A nuestro paso vemos grupos de farolas de granito tapizadas en su base de verde musgo.

El conjunto general del parque, entre cuyos árboles se destacan los techos arriscados de sus pagodas, sus avenidas, sus lámparas de granito, alguno que otro Buda aislado entre los senderos el follaje, el ruido murmurante de algunas de sus cascadas... y el panorama que se domina desde la altura de la montaña sagrada, todo es realmente maravilloso y ello corresponde bien al nombre de "Kiko".

Después de visitar la montaña sagrada, el señor Shindo me guía hacia el borde de un extenso lago rodeado de montañas, desde una de las cuales cae verticalmente un torrente de agua cuyo ruido se oye a la distancia. Ese salto de 100 metros de altura, es el torrente de Kagon llamado de "los suicidas", debiendo su nombre a la leyenda de que algunos descepcionados de la vida se han dejado arrastrar por él, buscando la muerte en el remolino que forman sus aguas al ir a caer con estrépito en las profundidades del lago.

En la orilla se ven pequeñas pagodas, frente a una de las cuales un fotógrafo ambulante nos enfocó, si la vista adjunta no miente.

Nuestra excursión ha durado toda una mañana, y a medio día regresamos al pueblo. En nuestro trayecto, por una de las avenidas lejanas divisamos una carroza de lujoso y singular aspecto, precedida y seguida de una pequeña escolta de caballería. En aquella va el Emperador que regresa a su palacio de verano. Nuestro ánimo, de pronto se sobrecoje de respeto al pensar que ha pasado un monarca de carácter divino, que domina sobre un pueblo de más de setenta millones de habitantes que le rinde homenaje de idólatrica admiración.

Seguimos nuestro camino al pueblo, donde almorzamos, y en la tarde regresamos a Yokohama, después de una feliz excursión

por la región del país dónde se conservan con mayor fervor los ritos y las tradiciones del viejo Imperio del Sol Levante.

Almuerzo en la Legación de Chile.—Pocos días antes de zarpar de Yokohama, el señor Ministro de Chile dió un almuerzo en su residencia en Tokio en honor del señor Almirante Funakoshi, su Estado Mayor y los Comandantes de los dos cruceros que formaban la "Escuadrilla de Instrucción" que debía dar la vuelta al mundo; al que fui invitado particularmente.

Después del almuerzo, que trascurrió en un ambiente de distinción y cordialidad, tuve el agrado de dar tanto a los Comandantes como al Ayudante del Almirante, el Capitán Yegashira, algunas instrucciones náuticas sobre la navegación por el Estrecho de Magallanes y los canales de la Patagonia Occidental, — donde había permanecido en exploración hidrográfica por más de un año — para lo cual a pedido del señor Ministro, llevé las cartas de navegación y derroteros de la región.

De esta conferencia los Jefes de la Marina Imperial allí presentes, tomaron algunas notas que, sin duda, pudieron utilizar a su paso por nuestras difíciles y peligrosas costas australes.

Antes de retirarnos de la casa del señor Ministro y al despedirme de los jefes y camaradas de la Armada Nipona nos deseamos mutuamente un "feliz viaje" y agregamos un "hasta luego", pensando que talvez nos veríamos en Chile, lo que infortunadamente no sucedió, pues, cuando llegué a Valparaíso el 25 de Enero de 1921, la escuadrilla japonesa había abandonado los puertos de nuestra costa, poco antes.

Embarque de marineros japoneses.—Recordarán nuestros lectores las molestias e inquietudes que había tenido que soportar con motivo de las desertiones de nuestros marineros en el puerto de Kobe y cuanto me había costado llenar algunas vacantes con marineros japoneses. Pues bien, pocos días antes de zarpar, como por encanto, se presentó un número tal de pretendientes que pude completar la dotación llenando las vacantes con un total de 18 marineros nipones. No dejó de sorprenderme la repentina solución de este asunto. Lo atribuí a que no habiendo podido precisar antes la fecha de nuestra partida los marineros cesantes del puerto al saberla aprovechaban la oportunidad de obtener ocupación. Pero no fué ésta la razón, sino la que expresaremos en el capítulo que trata de nuestra escala de vuelta en Honolulu.

Como dijimos el 25 de Agosto se terminó el carguío del carbón, habiéndose compelto 2.000 toneladas inglesas de dicho combustible.

Cambio de fondeadero y embarque de explosivos.—Ese mismo día a las 2 de la tarde, se cambió de fondeadero sacándonos de la dársena el Práctica y fondeándonos afuera en 6 brazas de fondo con el ancla de babor con 4 grilletes de cadena.

Los días 26, 27 y 28 nos ocupamos en embarcar el resto del cargamento del Ejército, es decir, los explosivos, quedando todo listo y bien estibado en la tarde del 28.

Se posterga la salida.—No nos quedaba, sino embarcar los víveres, algunos consumos, despedirnos del Cónsul, y en fin, preocuparnos de todos aquellos menesteres propios de la partida de un buque para un largo viaje. Pero el destino había resuelto otra cosa, y así fué como en la mañana del 31 de Agosto se quebró el cigüeñal de la bomba real del servicio de incendio, avería al parecer insignificante, pero no tal si se piensa que estábamos sobre un volcán latente de dos mil toneladas de carbón y unas trescientas de explosivos. . . En caso de estallar un incendio a bordo, ¿no tendríamos con que achicar el agua para apagarlo!

Ello nos obligó, por consiguiente, a postergar la salida, y tomando en cuenta el tiempo que los talleres de tierra tardarían en hacernos la nueva pieza de la bomba averiada, se fijó la partida para la mañana del 5 de Septiembre.

A este fin y dado el hecho de tener que navegar entre canales, se contrató un remolcador con la compañía del "Yokohama Dock", la misma que nos había servido para la entrada. Pero, como se trataba de remolcarnos a mayor distancia, es decir, hasta la salida del canal Uraga, (50 millas) y cuyo recorrido era conveniente hacer de día, me ofrecieron un remolcador de mayor poder, fijando un precio de 90 yens por hora, en vez de 60 que había cobrado por la entrada a Yokohama, contándose el tiempo de servicio desde el momento de tomarnos a remolque hasta el regreso del remolcador al puerto, lo que correspondió a un valor total de 1.350 yens, que fué la cuenta pasada al señor Cónsul, a quien dejamos los fondos necesarios para el objeto.

Visita a los astilleros del "Yokohama Dock".—Durante las gestiones del contrato del remolque, tuve oportunidad de conocer los astilleros del "Yokohama Dock", compañía naviera que se ocupa de la construcción de barcos para la marina mercante.

Había en gradas tres enormes buques; y fué grande mi sorpresa ante el espectáculo de miles de obreros dedicados ágilmente a las diferentes operaciones que constituyen la arquitectura de un barco.

Los cascos se alzaban ya a varios metros sobre la superficie de la tierra y semejaban verdaderos edificios en vías de construcción rodeados de su andamiaje correspondiente, donde el ruido del martillo de la remachadura de las planchas, el chisporroteo de la soldadura autógena, el giro de las grúas movibles, etc., etc., daban la impresión de una genial y febril actividad.

Con ojo escudriñador, tratamos de observar si entre los trabajadores había algunos extranjeros que les sirvieran de maestros, pero pudimos comprobar que todos eran japoneses auténticos.

Es digno de admiración el hecho de que en tan poco tiempo, posiblemente no más de 40 años, tanto los ingenieros navales

como el obrero nipón, hayan podido llegar a la altura del inglés o del norteamericano.

La razón no es compleja; mientras el Japón fué aliado del Imperio Británico, sus ingenieros y sus obreros invadieron los astilleros ingleses y los nipones con su poder de asimilación, tenacidad y constancia lograron formar un personal que hoy día es capaz de competir con sus propios instructores.

Otro punto nos llamó la atención; todo el personal del astillero :gerente, jefes, empleados superiores y obreros vestían el traje de "over-all" sin distinción de jerarquía, nivelando así las apariencias y enfocando el esfuerzo unánime en un sólo y gran objetivo: el trabajo.

Me retiré del astillero con el sentimiento mortificante de que siendo nuestro pueblo hijo de una civilización moderna más antigua y contando nuestro país con todos los elementos necesarios para desarrollar la construcción naval hayamos progresado tan poco en ese importante ramo de las actividades industriales.

Tales reflexiones me traen el recuerdo del lanzamiento de la escampavía "Meteor" en los astilleros de "Leever Murphy", en la caleta Abarca de Valparaíso, hace de ello más de 35 años... A pesar de sólo haberse armado en el país, trayendo las planchas y maquinarias del extranjero, ello significaba una feliz iniciativa y un buen principio. Pero... Todo aquello no pasó más allá y actualmente se construyen sólo algunos vapores de tonelaje modesto en los astilleros de Valdivia.

A este propósito, recuerdo que en 1920 la instrucción del personal de submarinos estaba en pañales en el Japón; y que habiendo contratado el Gobierno en la casa Ansaldo de Italia los servicios de los instructores especialistas, señores Maggi y Petrucci, de quienes fui amigo, les oía expresarse con admiración de la facilidad de los oficiales y marineros nipones para asimilar cualquier conocimiento por más difícil y engorroso que pareciera, y añadían que no se contentaban sólo con imitar o copiar, sino que también lograban inventar algún sistema o reforma que venía a perfeccionar una máquina o mecanismo, siendo su mayor orgullo el poder adjudicarle patente japonesa.

Hoy día no sólo se han desligado de los instructores extranjeros, sino que construyen los submarinos en sus propios astilleros.

Eso se llama saber aprovecharse de los conocimientos ajenos en forma práctica, trascendente y positiva y no sólo en lo que signifique apariencia, superficialidad y oropel.

Cómo conclusión de mis reflexiones, debo comprobar que en nuestro país se ha perdido el gusto y el estímulo de todo aquello que se refiere al mar. No parece sino que sólo interesara lo que pasa tierra adentro, en urbes y campiñas... ¡Nosotros que somos todo costa y océano!

Alistamiento para la partida

Los días comprendidos entre el 31 de Agosto y 15 de Septiembre, fecha fijada para la partida, se emplearon en alistar todo lo que fuera necesario para el viaje de regreso a Chile en materia de víveres, agua, pertrechos, consumos, etc. Así mismo, hubo de completarse el personal de tripulación para reemplazar a aquellos que habían desertado en los últimos días; y con el objeto de no exponernos a dificultades eventuales, se hizo la fumigación, se epasó la revista sanitaria, y se cumplió con los demás trámites de rigor al dejar el puerto, de tal modo que el 5 de Septiembre a las 8 de la mañana estábamos listos para zarpar a remolque por los canales hasta la salida del de Uraga, debiendo después seguir a la vela en viaje de regreso a Chile con escala en Honolulu.

Despedida del Cónsul.— El día anterior fui a despedirme del señor Cónsul, de las autoridades y de los amigos, habiéndolo hecho en los días anteriores de S. E. el Ministro en Tokio.

Al ir a casa del Cónsul Larraín tuvimos el sentimiento de encontrarle enfermo en cama; y, a pesar de estar delicado, se levantó a la hora de comida para asistir a la mesa en compañía de su familia y de nosotros. Fué esta la última vez que le ví. A su regreso a Chile, después de algún tiempo más de permanencia en el Japón, falleció en Santiago. ¡Rindo homenaje en esta ocasión, a su acendrado patriotismo, a su lealtad y hombría de bien!

Con motivo de la enfermedad del Cónsul, nuestra despedida fué triste y a ello se unía el sentimiento de abandonar una mansión que para nosotros había sido un hogar simpático, llano y afectuoso.

La partida.— Al día siguiente partíamos a la hora prevista. Navegamos durante diez horas por el canal de Uraga; y largando el remolque al atardecer, íbamos poco a poco perdiendo de vista la hospitalaria tierra del Gran Mutsu-Hito, donde duranae cerca de nueve meses la gentileza nipona se esmeró en colmarnos de atenciones y agasajos.

Quede constancia especial de nuestra gratitud y del recuerdo imborrable de las tierras del Sol Levante.

Largada ya la vela, en la toldilla del barco, en medio de las sombras de la noche, con un último adiós nos despedimos del país en que dejábamos una parte de nuestros afectos...

De nuevo nos internábamos en la inmensa soledad del Pacífico.

CAPITULO VII

DE YOKOHAMA A HONOLULU

Estudio de la derrota.— Siendo imposible ir directamente de Yokohama a Honolulu, debido a que en esa región soplan vientos contrarios, tuve que adoptar la derrota que pasando por una zona de vientos favorables aunque más larga, resultara práctica y posible.

Consultando las cartas de viento de Maury y el derrotero "North Pacific Ocean Directory" llegué a esta conclusión: una vez claro de las costas japonesas (Punta Nojima-saki y su costa Este) era necesario remontarse hacia el norte hasta tomar la ruta de los veleros que van a San Francisco de California, ruta que, en esa época del año, corresponde al paralelo 43° N., como término medio; y seguir por esta latitud hasta escapular las islas Hawaii, para bajar en seguida hacia el sur, aprovechando los vientos alisios del N. E. y E. N. E., recalando al este de Honolulu, pasando al norte de la isla Molokai por el canal Kaiui. Es decir, lo mismo que habíamos hecho en nuestra primera visita a ese puerto.

De acuerdo, con lo expresado al final del capítulo anterior, zarpamos a las 8 hs. A. M., del 5 de Septiembre, navegando remolcados hasta la boca del canal de Uraga a la salida del golfo de Yedo, y a las 6 de la tarde se comenzó a "dar la vela", largando la espia del remolque a las 6 1/2 P. M., a 5 millas de la costa sur comprendida entre Morano y Nojima-saki, y con una brisa del S. W. continuamos navegando arrumbados al S. E., tratando de apartarnos lo antes posible de la costa.

Navegando a impulsos de la corriente.— A las 4 de la mañana del 6, y claros de tierra unas 50 millas, el viento calmó. Desde el 6 hasta el mediodía del 7 no hubo viento, de modo que durante 32 horas estuvimos a merced de la poderosa corriente de Kurosivo, que nos dió 70 millas navegadas del 6 al 7, distancia deducida de los puntos obtenidos por observación astronómica.

Esto vino a comprobarnos cuán arriesgada es la navegación en esos parajes, pues si no hubiésemos estado lo suficientemente claros de tierra al salir por el canal de Uraga, la corrien-

te podía habernos arrastrado hacia la costa Este de las penínsulas de Hatsusa y Awa, en cuyas proximidades nos habríamos visto obligados a fondear o en el caso de no encontrar fondeadero favorable, habríamos tenido que largar el ancla con unas 50 o más brazas de cadena para pescar fondo donde la suerte quisiera... Esta maniobra se considera como el último recurso de un velero que por falta de viento es arrastrado por la corriente o la mar hacia tierra; y, como se comprenderá, ello tiene sus graves inconvenientes, ya que el buque no fondea donde pueda quedar al resguardo de malos tiempos o marejadas ulteriores, sino donde encuentre la profundidad para que agarre el ancla a objeto de no seguir derivando hacia la costa y evitar así de estrellarse contra las rocas.

Felizmente en nuestra situación no era tal el caso, ya que habíamos tenido la previsión de apartarnos lo suficientemente de tierra para que la corriente de Kurosivo que bordea paralelamente las costas japonesas nos arrastrara mar afuera.

Desde el 7 al 17 navegamos sin novedad remontándonos hacia el norte y haciendo bordadas cuando el viento no era favorable a la ruta.

Un temporal.— El 17, a mediodía, el barómetro está muy bajo, 22 m/m. bajo la presión media del lugar y hay mal cariz, declarándose a las 4 de la tarde un mal tiempo con viento del N. W. 1/4 W., que luego se convierte en franco temporal. Por suerte para nosotros, éste es favorable a nuestra derrota; y así decidimos correrlo con el trinquete, dos velachos y dos gavias. Dejamos cazada también la trinquetilla, pues a pesar de que esta vela no trabajaba, nos servía para enderezar la proa cuando por cualquiera circunstancia el buque se salía de su rumbo.

Debido a la fuerza del viento, a las 6 hs. 30 ms. P. M. de ese mismo día se cortó la relinga de pujamen — que era de cabo — de la gavia alta, rifándose la vela y obligando a cargarla inmediatamente y aferrar en seguida para evitar que se inutilizara o se hiciera pedazos.

A este fin, y una vez cargada dicha vela, se mandó a la gente por alto a aferrarla. Esto, es tan fácil ordenar que con mal tiempo y sobre todo cuando la vela se ha mojado, presenta grandes dificultades, si se toma en cuenta que el bolso de la vela debe levantarse a mano hasta enrollarlo en la verga poco a poco. La fuerza del viento hace que la vela se escape de las manos de los marineros; y cuando está húmeda, la lona toma una rigidez tal que son necesarios esfuerzos inauditos para plegarla de modo que se adapte a la forma misma de la verga, amarrándola o haciéndola firme en seguida con los tomadores o la culebra.

Naturalmente, toda esta faena resulta más difícil y peligrosa si se considera que el marinero debe al mismo tiempo cuidar de su propia seguridad, no teniendo otra plataforma que un del-

gado marchapié que se encuentra a 20, 30 o más metros sobre la superficie del mar o de la cubierta del barco. Si a todas estas dificultades se agrega que es forzoso, a veces, ejecutar esta maniobra en noche obscura, como sucede a menudo, se comprenderá todo el esfuerzo y precauciones que es necesario tomar por parte del personal para evitar accidentes o desgracias que podrían ser fatales.

Aferrada la gavia alta, se siguió corriendo el temporal con las cuatro velas restantes hasta las 4 de la tarde del 18. hora en que el viento comenzó a amainar, rondando al W. N. W., y después al W. El barómetro subió y se estableció el buen tiempo.

Durante lo más recio del temporal, el barómetro bajó hasta 24,5 m/m., con respecto a la presión media local.

En esta ocasión tuve oportunidad de apreciar la pericia de los marineros japoneses recién embarcados.

Los marineros japoneses.— Como dije en el capítulo anterior, había contratado a 18 nipones para reemplazar el personal chileno que desertó en el Japón. De modo que de un total de 28 marineros propiamente dicho, sólo me quedaban 10 chilenos.

Los nipones resultaron muy buenos veleros. No sé si tendrían experiencia anterior; pero el hecho es que subían por alto con agilidad de simios y se espedían en la maniobra como avezados hombres de mar, demostrando coraje e inteligencia; y su pericia resultaba más evidente, si se toma en cuenta que no poseían el idioma, lo que, seguramente, les impedía comprender las voces de mando, ejecutando las órdenes por mera intuición.

Parodiando a Lord Cochrane cuando decía que un marinero chileno valía un inglés, diré que los marineros japoneses de la "Lautaro" eran tan buenos como los chilenos.

Entre ellos venía un tal Hakoda, cuyo carácter y personalidad conservo aún patente, tanto por tratarse de un audaz marinero, como porque desempeñaba también el puesto de timonel; y así tuve con frecuencia oportunidad de observarle pegado como lapa a la rueda del timón, avizorando con ojo vivo el flameo del trapo para evitar que el aparejo se tomara en facha en los momentos de caqueo o para mantener el rumbo con regular acierto al correr un temporal, cuando las grandes guiñadas producidas por inmensas olas desviaban el barco de la ruta prefijada.

Era Hakoda un tipo moreno, de auténtico rostro nipón; aunque de estatura muy superior al promedio de su raza, tanto que podía pasar por un gigante japonés. Siempre de buen carácter y con la sonrisa en los labios, agregaba a sus buenas cualidades tal espíritu de disciplina y compañerismo que luego se granjeó la buena voluntad de sus jefes y la simpatía de sus camaradas.

Correr un temporal.—Viene bien aquí una somera explicación de lo que significa "correr un mal tiempo o temporal".

Consiste dicha maniobra en dirigir el barco en tal forma que reciba el viento "por la popa" o "a un largo", es decir, por atrás o por la aleta.

En tales condiciones el viento azota las velas en el ángulo más favorable para su andar máximo. La mar, que generalmente se orienta según la dirección del viento, contribuye también a impeler el buque en el mismo sentido.

Cuando se corre un temporal, como el viento es muy fuerte, a fin de que los mastelerillos no trabajen demasiado, se cargan y aferran con anticipación las velas altas, es decir, juanetes y sobres, y también las velas del palo de mesana que entorpecerían el buen gobierno del barco, así como la vela mayor para que no le quite el viento a la de trinquete o contribuya a la orzada, según los casos, ya sea que se vaya corriendo en popa cerrada o a un largo. También permanecen aferrados los focos y velas de estay, porque su acción no es necesaria. A lo más se deja la trinquetilla para los efectos de evitar las grandes guñadas en las salidas de rumbo que pueden producir las olas que pegan por la popa o la aleta del buque.

Hay casos, bastante raros, en que al fallar las velas cuerdas, se corre un temporal con las velas de estay o cuchillas; pero no es lo corriente.

Se impone "correr un temporal" cuando la fuerza del viento es tanta que pelagra la seguridad de las velas estando "a la capa", pues, así, teniendo el buque mayor arrancada al navegar con el viento por la popa o aleta, el aparejo no sufre tanto.

Por otra parte, el inconveniente de tal maniobra es que, si el viento no es favorable a la derrota, puede perderse mucho camino en tal sentido. Ello fué lo que nos sucedió en el tifón del 24 de Noviembre de 1919. En cambio, si es favorable como ocurrió en esta última ocasión, se gana tiempo y espacio, acercándose rápidamente al punto de recalada o puerto de destino.

Bordadas.— Desde el 18 se navegó en buenas condiciones hasta la mañana del 24, en que el viento comenzó a acortar rondando al N. E., obligándonos a navegar al S. E. Y como continuara rondando el viento al E. N. E., no pudiendo navegar en el sentido de nuestra ruta, nos vimos obligados durante los días 25, 26 y 27 a hacer bordadas al sur y al norte hasta el 28, en que un viento favorable nos permitió continuar nuestra derrota en circunstancias normales.

Un día más.— Así, como lo recordará el lector atento, cuando navegábamos hacia el W. en dirección al Japón, tuvimos que suprimir un día de nuestro calendario, ahora, por razones diametralmente opuestas, ya que navegábamos hacia el Es-

te, teníamos que agregarle un día más; de modo que se dió el caso insólito de tener dos días con la misma fecha del 28 de Septiembre, o sea un día con 48 horas; ¡el más largo de nuestra vida!

Navegando en buenas condiciones.— Desde el 28, impelidos por vientos favorables, la navegación transcurrió en circunstancias normales, avanzando siempre hacia el Este, hasta el 10 de Octubre, en que habiendo escapulado las islas Hawaii, aprovechamos los vientos alisios del N. E., propios de esa región y bajamos decididamente al sur, haciendo muy buenas singladuras, para tomar el canal Kaul por el Este.

Se toman fotos de la "Lautaro".— Una tarde, a favor de un viento moderado, paramos el buque orzando a una banda y poniendo el aparejo del mayor en facha a fin de arriar un bote para tomar una fotografía del barco con todo su velamen desplegado.

Detenido el barco y arriado el bote, embarcóse el capitán Herrera, que lo gobernaba y el contador Reyes, que hacía las veces de fotógrafo. Claro ya el bote del costado, volvimos a darle movimiento al barco, y así en marcha fué como el Contador Reyes, tomó las fotografías intercaladas en el texto. En ellas aparece la silueta de la "Lautaro" en tres posiciones distintas: dos que muestran la disposición de su aparejo navegando, "a un largo" ligeramente braceado por babor y estribor, y otra vista de costado con viento por la popa ostentando particularmente las velas cuchillas y la cangreja.

Obtenidas las vistas y a una señal del bote, volvió a detenerse el barco para reembarcar a nuestros artistas improvisados y seguir viaje.

Conducta y sacrificios del personal.— La navegación por las altas latitudes — llegamos hasta la de 44° N. — puede considerarse feliz, pues no tuvimos sino un temporal y algunos malos tiempos, sin mayor consecuencia ni averías. No obstante, debido a la baja temperatura, a las lluvias y a los continuos chubascos propios de esa región, ello impuso al personal considerables sacrificios. La ropa de agua, las botas y el següeste, formaban ahora parte de su indumentaria permanente. El rigor del frío, las vigias y el servicio de guardia corrido puso una vez más a ruda prueba su vigor físico y su espíritu de abnegación.

Sólo desde el 10 de Octubre, es decir, después de más de un mes de nuestra salida de Yokohama, al aproximarnos a la zona de los vientos alisios del N. E., pudimos disfrutar de una temperatura agradable y de las delicias de un tiempo despejado y estable. Así con los alisios, nos parece ir navegando a vapor, tan constante es su dirección e intensidad.

Como observación profesional, debo atestiguar que comprobé la exactitud de las cartas de Maury en la zona que navegamos.

Fallecimiento de nuestra mascota.—

Durante este trayecto ocurrió una desgracia que condeñó especialmente a la tripulación, fué el sacrificio obligado de nuestra "Mascota", el náutico paquidermo que hacía más de un año habíamos embarcado lechoncito allá en Lota y que estaba ahora transformado en un voluminoso y gruñidor cerdo, promisor de estupendos jamones, y abundante tocino.

Con motivo de la limpieza de la cubierta del barco, se había preparado "chichimucho" en una tina especial. ¿Qué es eso? Pues una mezcla de soda cáustica con agua. En un momento de descuido la "Mascota" sació su sed con ese tóxico merjunje; y, por supuesto, quedó condenada a morir quemada intestinalmente. En tal emergencia, ¿qué otra cosa podíamos hacer sino sacrificarla para aprovechar así sus rosadas y sabrosas carnes?

Nuestro fiel compañero de viaje y peripecias vino pues, a perecer en la forma usual de todos los individuos de su especie, trasmutándose a poco nuestro dolor en deleite del paladar.

¡Qué jamones, pernils y morcinas los de la pobre "Mascota"!

Durante cerca de una semana nuestro monótono "menú" anterior, fué amenizado con la más deliciosa carne de porcino.

Para que no quedara el buque sin "Mascota" se reemplazó el difunto por una paloma blanca, que no recuerdo cómo llegó a bordo.

Recalada y fondeo en Honolulu.—El sábado 16 de Octubre, a las 9 hs. 30 ms. A. M. se avistan las islas Maui y Molokai, situándose inmediatamente el buque por demarcaciones a puntos de tierra, dando su posición con respecto a la del punto observado o astronómico, sólo una diferencia de 1½ milla de longitud, haciendo, así, una recalada estupenda.

Durante el resto del día continuamos navegando a impulso de los alisios y se gobierna para tomar el canal "Kauai", que embocamos a las 8 horas P. M. y con ayuda de los faros a la vista y aprovechando las buenas condiciones del tiempo, entramos al puerto exterior de Honolulu, de noche, fondeando a las 0 hs. 30 ms. del 17 en el surgidero que queda al frente del canal de acceso a la dársena, a una milla de distancia de los malecones de atraque con el ancla de babor en 20 brazas de fondo, con 4 grilletes de cadena, después de 42 días de navegación desde Yokohama.

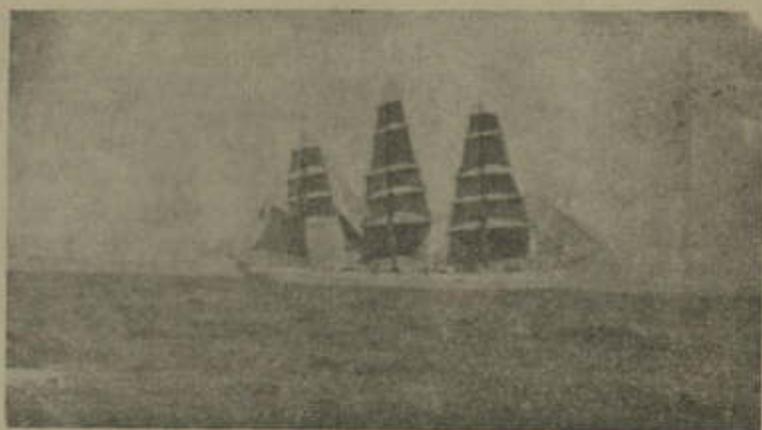
Como algo casual y raro, diré que tanto la fecha de salida de Chile y la del Japón y la de nuestras llegadas a Honolulu



La "Lautaro", navegando "a un largo" por babor.



La "Lautaro", navegando en popa.



La "Lautaro", navegando "a un largo" por estribor.



El sacrificio de nuestra "mascota". Al medio se ve al timonel Cerón, que hizo de matancero.

casi coinciden, habiendo sólo una diferencia de un día. En efecto zarpamos de Iquique el 4 de Setiembre de 1919 y de Yokohama el 5 del citado mes de 1920; nuestro primer arribo a Honolulu fué el 18 de Octubre de 1919 y el de nuestra vuelta el 17 del mismo mes de 1920.

Volvíamos, pues, a nuestro oasis del Pacífico, un año después de haberme despedido desde la toldilla pensando en un pronto regreso.

Unos presentan el aspecto abigarrado de un pez con cabeza de caballo; son los hipocampos. Otros tienen cierta semejanza con la cara de un hombre degenerado. Los hay con manchas a la manera del tigre o de la pantera; vemos algunos rayados como la piel de las zebras y otros que tienen largos flecos a modo de melena de león. Por último, los más horripilantes, llamados torpedos, con sus ojos fosforescentes, que llevan en la base de la cabeza un aparato eléctrico que produce descargas capaces de adormecer la mano de quien pretenda tomarlos y que utilizan para matar a los peces de que se nutren...

Después de recorrer durante unas dos horas este muestrario de vida submarina, nos retiramos con la convicción de que si bien el acuario de Honolulu no es el que contiene el mayor número de peces, merece la primacía por la variedad y rareza de sus ejemplares.

Del acuario nos trasladamos al jardín zoológico que está próximo. Entre sus animales, no faltan los que poseen todos los zoos del mundo: leones, tigres, elefantes, caimanes, kangurús, tortugas, pavos reales y una variedad de monos de Guayaquil, África y otras regiones.

Nos interesaron particularmente dos animalitos muy raros, talvez de la raza de los antilopes, cuyo cuerpo semeja al de la mula, pero tienen las pezuñas partidas; y su cabeza de caprino está provista de un par de cuernos que le nacen de la frente misma, y están encorvados en forma extraña.

Después de retirarnos del zoológico y antes de regresar a la ciudad, dedicamos el tiempo en recorrer el parque del "Moana Hotel" y la playa de Waikiki. En el parque pudimos contemplar el famoso "koa", árbol de proporciones enormes que parece formado por la agrupación de varios troncos. Bajo su ramaje, que se eleva hasta la altura de la parte superior del hotel, y que se extiende hasta la orilla misma del mar, se ve el ir y venir de los paseantes, y numerosas mesitas artísticamente dispuestas invitan a las parejas a merendar. Todo contribuye al solaz y animación de esos sitios.

En la plaza de Waikiki se ve un escenario acuático en que centenares de bañistas nadan o yacen en la arena tomando baños de sol; y allá en la lejanía marina, sobre las rompientes, se divisan los más audaces exhibiéndose en el difícil deporte de "Heenalu".

Regresamos a la ciudad para comer en el "Young Hotel" y volver más tarde a nuestra casa flotante.

Visitas en tierra y a bordo.—El lunes 18 visité al Cónsul, Sr. J. W. Waldron, acompañado de algunos de los Oficiales, quien nos acogió con la misma gentileza de antes, demostrándonos su buena voluntad y poniéndose a nuestra disposición.



Visitantes en compañía del Comandante de la "Lautaro", en Honolulu.



Tarjeta indicadora de los asientos en una comida dada por el Cónsul, Sr. Waldren, en su casa en Honolulu.

Recibí en los días siguientes algunas visitas de las autoridades del puerto, que me apresuré a corresponder. Tuvimos también a bordo a los Comandantes y Oficiales de los submarinos yanquis recién llegados, a quienes interesó particularmente la derrota a la vela de nuestro barco a través del Pacífico, considerando con alguna extrañeza que perteneciendo al servicio activo de la Armada, hiciéramos cruceros de esta naturaleza. Como marinos prácticos dedicados exclusivamente a una de las especialidades más eficaces del arte bélico, no concebían que nos aplicáramos al ejercicio de una de las actividades náuticas ya tan en desuso tratándose de un personal perteneciente a la marina de guerra. Hube de explicarles que, siendo Chile un país de pocos recursos y de escasa marina mercante, se veía obligado a usar sus barcos auxiliares y transportes de guerra en viajes comerciales, llevando salitre y trayendo de retorno algunos artículos de consumo que no poseíamos en el país, o que, por carencia eventual, teníamos que importar. Así, el cargamento de carbón que traíamos, se debía a que en aquella época, a causa de una huelga de los mineros de Lota y Coronel, se tomaban precauciones para evitar la paralización de los ferrocarriles y de las fábricas que empleaban dicho combustible.

Comida en casa del Cónsul.—Una noche, vispera de nuestra partida, al Cónsul Waldron me invitó a comer en su casa, junto con el capitán Herrera y algunos de los oficiales francos, en compañía de su familia y de algunas damas norteamericanas.... Había también allí una chispeante y graciosa "demoiselle" parisina. Y ella fué la que con algunas frases ingeniosas y cómicas dió al carácter protocolar de la comida un jiro de franca y simpática llaneza. Las reuniones entre personas extrañas resultarían graves y monótonas si no mediara alguien cuya vivacidad y simpatía despertara esa especie de confraternidad sana y familiar de la camaradería.

Por otra parte, hicimos los honores a los esquisitos manjares indicados en el "menú". En lugar de vino,—cosa puritanamente prohibida,—se nos sirvió una preparación especial de jugo de uvas con diversas frutas desmenuzadas de agradable sabor.

Dato curioso, el asiendo de los comensales había sido indicado por una tarjeta y sobre el nombre de la persona respectiva se veía una linda foto-miniatura de la mansión del Cónsul.

Se sirvió el café en la veranda, y en el silencio de la noche oíamos el suave rumor del agua cantarina de una pequeña cascada que caía sobre una laguna que, entre el ramaje de los sauces que la circundaban, nos daba la impresión de una noche de égloga.

Después de algunas horas de sobremesa, nos despedimos encantados de una acogida tan cordialmente amistosa.

Deserción en masa.—Como nuestro paso por Honolulu era sólo para refrescar víveres y hacer aguada, desde el primer momento se procedió a ello, fijando la partida para el 21 a medio día. Pero no habíamos contado con la huéspeda. Ocurrió, pues, la sorpresa desagradable.

¡Cosa grave, por cierto! Desertaron en corporación, por decirlo así, 16 tripulantes del barco: 3 chilenos (1 marineró, 1 mozo y 1 ayudante de cocina) y 13 marineros japoneses. Lo último me dió la clave de la decisión de los nipones al embarcarse en Yokohama pocos días antes de zarpar.

Según supe, en Honolulu, como en todos los estados norteamericanos, desde algún tiempo, estaba prohibida la inmigración japonesa, y así los súbditos del Mikado se valían de medios furtivos para contravenir tal prohibición. En consecuencia, dada la forma en que se produjo dicha deserción, es indudable que nuestros marineros japoneses tenían el deliberado propósito de engancharse en nuestro barco sólo como un medio expedito para poder instalarse en Honolulu. Y así nosotros inconscientemente auspiciábamos su intento. Pero aún a sabiendas ¿qué habría sucedido si no los contrato? Sencillamente, no habría podido navegar.

De los 18 marineros japoneses quedaban, pues, a bordo sólo 5 y estos me instaron hasta el último momento recabando permiso para bajar a tierra a lo que no accedí tanto por la norma que me había trazado de sólo autorizar permisos a medida que fueran reintegrándose a bordo los que estaban fuera, como para no exponerme a que se produjesen nuevas deserciones. Sólo así pudimos retener a bordo los pocos que quedaban.

El problema era neto; teníamos que reemplazar a 16 tripulantes, de los cuales 14 eran marineros, quedando por consiguiente a bordo sólo igual número para la atención de la maniobra.

En tales condiciones ¿me era posible emprender un viaje tan largo y penoso como el de nuestro regreso a Chile? Sin duda no. Tal fué el motivo que me obligó a quedarme dos días más en el puerto a fin de contratar nuevo personal.

Comenzaron los ajetreos, y se pusieron en movimiento el Comandante, el Capitán, el Contador y algunos sub-oficiales y sargentos, y con la intervención del Cónsul, que recurrió hasta a la Alcaldía de la Cárcel, pudo completarse nuestra tripulación.

Torre de Babel.—Sólo así logramos embarcar 16 individuos que aunque no todos eran o habían sido marineros, podrían utilizarse en la maniobra de halar cabos y adiestrarse poco a poco en las regiones de vientos regulares por donde debíamos navegar al principio. Después, pasada la zona de los alisios y de las calmas ecuatoriales y ya en la región de los malos tiempos, esos

reclutas habrían seguramente adquirido cierta pericia y práctica marinera.

Con un personal así embarcado, la "Lautaro" se transformó en una torre de Babel flotante, pues la nueva tripulación estaba compuesta en su mayoría de hawaianos, filipinos y japoneses, sin que faltara un alemán, 1 italiano, 1 ruso y 2 ingleses.

Entre el personal marinero del abigarrado conjunto que formaba parte de la tripulación de la "Lautaro", sólo quedaban 9 chilenos, de los 28 que constituían la dotación inicial, y así los 19 restantes eran extranjeros. Por suerte, entre los que seguían acompañándonos se contaba el lobo de mar Cerón, nuestro fiel conavegante ya citado con elojio en el capítulo tercero de estos recuerdos. También nos quedaba Hakoda, el experto timonel japonés.

Cambio de fondeadero.—Mientras se hacían las gestiones del embarque de los nuevos tripulantes, el jueves 21, a las 2 de la tarde, después de las visitas de estilo, los viveres ya embarcados y provistos los estanques de aguada, tomamos el remocador y salimos de la dársena, fondeándonos fuera a un ancla con 3 grilletes en 20 brazas de fondo. De esta mane a estábamos que los antiguos tripulantes que aún nos quedaban aprovecharan la tentación de la tierra inmediata para salir de la coo desertar.

Una noticia alarmante de la prensa. — La medida de desbracarnos del "Pier" y salir de la dársena fué también muy oportuna por otro motivo. Al día siguiente, un diario local dió la noticia alarmante de que la "Lautaro" traía explosivos a bordo, y que en consecuencia, según los reglamentos del puerto, no debía haber entrado a la dársena.

Como se recordará, al comenzar el capítulo, dije que la inspección de la Aduana había sido menos estricta que la de nuestra primera visita a Honolulu. Efectivamente, cuando se nos pidió el manifiesto de la carga, pudieron imponerse los agentes que sólo traíamos 2,000 toneladas de carbón y 750 de armamento para el Ejército. En nuestros papeles no se especificaba que trajéramos explosivos a bordo, de modo que los aduaneros no extremaron su inspección, dándonos en seguida el pase libre para atracar a uno de los "piers" de la dársena.

Por otra parte, y a fin de que no se nos molestase, había ordenado a la tripulación por intermedio del Capitán y de los oficiales que guardaran estricta reserva respecto de nuestros explosivos. Este secreto logró mantenerse por algunos días; pero a última hora no faltó algún infidente; y así fué como sólo después de haber salido de la dársena la prensa dió la voz de alarma. Felizmente tal comentario no tuvo mayores consecuencias.

Al decidir entrar a la dársena con explosivos, lo hice deliberadamente. Tomé en consideración que a los buques de guerra les es permitido hacerlo, ya que estos explosivos van dispuestos y estibados en la Santa Bárbara especial para ese objeto; y, aún cuando nuestro caso no era el mismo, como yo tenía plena conciencia de que los explosivos que llevaba a bordo estaban enteramente a cubierto de cualquier accidente o peligro de incendio, no tuve reparo en contravenir la consigna general que se impone a los buques mercantes.

Por otra parte, como dije antes, si hubiésemos tenido que permanecer en el surtidero exterior del puerto, la movilización del personal, la provision de víveres y agua, así como todos los trámites propios de un buque cuya estada en el puerto es de algunos días, se nos habría hecho más difícil, y los gastos de transporte habrían sido superiores a lo que se paga por atracar a los "piers", donde todo se hace más fácil y expedito.

La partida.—Por fin, el sábado 23 en la mañana se instalaban a bordo los individuos recién contratados y a las 2 de la tarde del mismo día zarpábamos con ayuda del remolcador, por tener viento contrario, y estando a cinco millas de la costa, comenzamos a dar la vela, largándose el remolque a las 3 hs. 15 ms. P. M. arrumbando al S. E.

Nuestra segunda estada en Honolulu habría sido tan grata como la anterior sin las contrariedades que nos produjo la deserción de gran parte del personal y los trajines y diligencias para reemplazarlo. Aparte de esto, nos inquietaba la duda y desconfianza ante el hecho de llevar a bordo gente de tan diversas nacionalidades, cuyo origen y conducta era para nosotros una verdadera incógnita.

Dejábamos definitivamente la seductora y pintoresca ciudad de Honolulu para aventurarnos en los mares del sur, donde alternativamente debíamos pasar por las zonas de los vientos alisios cruzadas por la de las calmas ecuatoriales, para en seguida colarnos por entre las innumerables islas que forman los archipiélagos de la Oceanía, y por último enderezar rumbo a Chile, siguiendo la ruta de los veleros que viajan desde Nueva Zelanda o Australia a los puertos de nuestra costa.

Aunque se trataba de la etapa más larga y penosa, al pensar que era la última y que cada milla que avanzábamos iría acercándonos al terruño, se acrecentaba en nosotros la fé en el éxito de nuestra empresa; y ya creíamos columbrar en la lejanía nuestro viejo "Pancho". (*) nuestro Valparaíso, donde reposa-

(*) "Pancho" es el sobrenombre con que nuestros marineros designan a Valparaíso, y proviene de que desde hace mucho tiempo ha sido considerado como el "San Francisco" de la costa occidental de Sud América y de ahí ha pasado a ser sencillamente Francisco o sea "Pancho".

ríamos de los desvelos y sinsabores del accidentado periplo que aún ocultaba quizá más de una acechanza contra nuestro intrépido velero.

Aún, lamentando alejarnos de las hospitalarias costas del puerto que por dos veces nos había servido de refugio y oasis en nuestra ruda travesía a través del Pacífico, un sentimiento de alegría embargaba nuestro ser. . . . Y bajo estas impresiones, impulsados por una leve brisa del N. E. pusimos rumbo al sur.

CAPITULO IX

DE HONOLULU A VALPARAISO

Estudio de la derrota.—Esta navegación en buque de vela es tan poco frecuente entre nosotros que la "Lautaro", según nuestros datos, es el único buque chileno que la ha hecho directamente.

Por tal circunstancia no disponiendo de antecedentes de origen nacional para el estudio de la derrota, tuve que atenerme a las instrucciones del derrotero inglés "North Pacific Ocean Directory" y a las recomendaciones de los Prácticos de Honolulu, fundadas estas últimas en los viajes que suelen hacer a Chile algunos "Schooners" americanos.

Consistía esta derrota en dirijirse al sur con ayuda de los alisios del N. E. hasta llegar a la zona de las calmas ecuatoriales, pasando ésta por la parte más ancha; después de lo cual debía seguir por la región de los alisios del S. E. avanzando siempre en la misma dirección hasta empalmar con la ruta que hacen los veleros de Australia a Valparaíso.

Pero antes de adoptar esta derrota, pensé que el viaje podría hacerse zarpando de Honolulu para tomar la ruta de los veleros que van a San Francisco de California, y antes de llegar a su costa próxima, seguir por la ruta de San Francisco a Valparaíso.

Medida la distancia en la carta de vientos por la ruta probable, me resultó 900 millas más larga que la indicada por el derrotero, notando además un mayor porcentaje de calmas, sobre todo en la región ecuatorial, donde, como se sabe, mientras más se avanza al este es mayor el ancho de esa zona.

La ventaja de esta derrota sería, sin duda alguna, la falta de peligros costeros, islas y arrecifes; pero, no habiendo antecedentes oficiales que la recomendaran como algo práctico y corriente, para los veleros en viaje directo de Honolulu a Chile, me decidí por lo que indica el "North Pacific Ocean Directory" en la página 1259 y que recomiendan también los Prácticos de Honolulu.

Detallamos la navegación por esta ruta a fin de facilitar su estudio.

Ella puede dividirse en cinco partes, pues las dificultades de carácter náutico que hay que vencer son completamente distintas.

1.º Zona de los alisios del hemisferio norte, desde Honolulu hasta el paralelo de latitud 10° N.

2.º Zona de calmas ecuatoriales desde el paralelo 10° N. al de 5° N.

3.º Zona de los alisios del hemisferio sur desde el paralelo 5° N. hasta el de 20° S.

4.º Zona de calmas y vientos variables del cuadrante S. E. hasta el paralelo 42° S.

5.º Zona de vientos favorables del N. al S. rondando por el W. para navegar hacia el E. con rumbo a Chile por entre los paralelos 42° S. al 48° S. hasta llegar al meridiano 90° W. y de ahí a Valparaíso, acercándose a la costa de Arauco para tomar los vientos del sur.

De acuerdo con esta distribución, pasaré a explicar la forma en que navegamos por cada una de estas zonas.

1.º Por los alisios del hemisferio N.

Habiendo zarpado el 23 de Octubre, como dije en el capítulo anterior, largado el remolque poco después de las 3 de la tarde, con toda la vela desplegada, arrumbamos próximamente al S. E. a fin de pasar claros de la isla Hawaii, a una distancia de 30 millas de ella.

En esa forma se navegó hasta el 25; pero ese día el viento comenzó a acortar rondando al E., motivo por el cual no pudimos seguir en la dirección conveniente. Y así continuamos hasta el 31 de Octubre.

Advirtamos que el derrotero recomienda barloventear hasta el meridiano 148 W., antes de dejar la zona de los alisios del hemisferio N. a fin de pasar el Ecuador por esa misma longitud; pero, ello es, sin duda relativo, porque si estos vientos se cargan al E., como nos acaeció, ello es materialmente imposible. Es éste uno de los gajes de la navegación a la vela; y así, no siempre es posible navegar por donde se quiere sino por donde se puede, es decir, por donde disponga el dios Eolo.

2.º Por la zona de las calmas ecuatoriales.—

A pesar de la dificultad anterior, era, absolutamente necesario barloventear en tal forma que pasáramos al Ecuador en longitud 148°W. a 150°W. a los ménos; alejándose lo más posible de la isla Chirstmas, pues, en sus proximidades la corriente ecuatorial tira hasta 60 y 70 millas por día, como lo indica la carta de "Maury" del mes de Noviembre, y, en uno o dos días de calma se puede estar encima de ella, siendo muy difícil alejarse después porque además de la corriente en contra, se opondrían a ello los vientos alisios del S. E.

Otra de las razones para barloventear de modo que se pasé el Ecuador por el meridiano 148°W. es la de asegurar la navegación por los pasos más anchos del archipiélago de de la Sociedad y por enter lo sarchipiélagos de Cook y Tubai. Y si no se barloventeara en esa forma con la debida anticipación desde la latitud correspondiente al Ecuador, se correría el riesgo de sotaventarse, viéndose obligado a dar una vuelta muy larga hacia el W. y mucho más al sur.

En consecuencia, de algún modo hay que navegar al E. para pasar por un meridiano comprendido entre el 148°W. y 150°W. en el Ecuador, y para conseguir esto hay que avanzar por lo menos hasta el 148°W en la región de la contracorriente ecuatorial, bajando en seguida al sur con los alisios del S. E. a una derrota conveniente y desahogada.

La contra corriente ecuatorial. — Para vencer las dificultades enunciadas vino en nuestra ayuda la contra corriente ecuatorial que nos hizo avanzar bastante al E.

En esta navegación ocupamos 18 días en plena región de calmas! Sólo navegábamos al impulso d eventollas variables— en su mayor parte del S.,—y eficazmente ayudados por la contracorriente ecuatorial que corre entre los paralelos 4°N y 8°N, lo que pudimos comprobar netamente, pues las singladuras del 5 al 9 de Noviembre en que se navegaron 435 millas, estas se hicieron puede decirse, debido exclusivamente a dicha corriente. Todo ello pudo verificarse con exactitud por la situación astronómica del barco, que se hacía todos los días.

Es de advertir que aún cuando hubiéramos deseado bajar antes al sur, para pasar al Ecuador por un meridiano más al W. del 150°W., no habríamos podido hacerlo, porque no tuvimos vientos favorables hasta el 9 y sólo por un día, volviendo a presentarse la ocasión para navegar hacia el sur el 17, 18, 19, 20 y 21; pero dando singladuras insignificantes, de modo que puede decirse sin exajeración que desde el 31 de Octubre hasta el 21 de Noviembre tuvimos calma. En total 22 días.

Temporal inesperado. — Como un contratiempo inesperado en esta región, debo citar un mal tiempo con todas las características de un temporal que tuvimos en la noche del 3 al 4 de Noviembre con viento variable del cuadrante S. E. cuando nada hacía preverlo, pues, se declaró con barómetro alto y en menos de una hora. A las 7 hs. P. M. del 3 comenzó a refrescar y a las 8 hs. estaba declarado un temporal con fuertes chubascos se rifaron algunas velas, que no se habían alcanzado a cargar, debido a la forma sorpresiva en que se declaró el mal tiempo, y que se cargaron y aferraron en cuanto fué posible a fin de evitar su pérdida total.

Para apreciar el tiempo perdido durante las calmas que tuvimos que soportar, bastará decir que en los 22 días de su duración, avanzamos sólo 480 millas en nuestra derrota, como quien dice: de Valparaíso a Taltal distancia que un vapor con un andar de sólo 10 millas por hora habría recorrido en 2 días.

Cruzamos el Ecuador en el meridiano 148°W., exactamente por donde nos habíamos propuesto.

Mis impresiones sobre las calmas. — ¿Os imagináis lo que significa permanecer 22 días en calma? Los que hayan pasado por tal trance, sólo ellos podrán comprenderlo bien. Los demás nó. Los que van en cómodos vapores, viajando por placer, no podrán apreciarlo. A impulso de la hélice nada detiene ni coarta su libre avance.

Pues bien, con pleno conocimiento de ello, puedo decirlo, lectores míos, que no hay nada más aburrido ni monótono. No os deseo tal trance a ninguno de vosotros.

Es una situación desesperante.

A mil millas del mundo civilizado más próximo en medio del océano, sin barcos a la vista, ni nada que pueda distraernos... La mar boba, lenta y obstinada remece el barco, que da grandes tumbos de babor a estribor en medio de una calma chicha. No sopla la brisa más leve y un calor sofocante deprime el ánimo y aniquila las energías del cuerpo y del espíritu.

Los continuos balances y la falta de vientos hace que las velas den fuertes gualdrapazos sobre los palos y la jarcia; y, para evitar que se ríen se cargan sobre sus vergas respectivas. Los objetos móviles de cubierta deben trincarse fuertemente, los utensilios de los camarotes, libros de la Biblioteca y de los Oficiales, así como el servicio de mesa, deben asegurarse debidamente en sus estantes y calzos. Sólo asegurados en tal forma puede evitarse su deterioro completo... Los cocineros deben avivar el oilo para evitar que las ollas salgan de sus anillos y se produzca el desparramo. A las horas de comida el uso de los violines, se hace indispensable en las mesas de las cámaras del Comandante, Oficiales y Sub-Oficiales. El personal de marinería tiene que comer a pulso. Los animales en pié que van sobre cubierta, tienen que hacer esfuerzos extraordinarios para mantenerse en equilibrio afirmando las patas sobre listones clavados ex profeso.

Ante este cuadro penitente, el tedio nos invade y todos se sienten malhumorados marcándose en el semblante un gesto foso y combativo.

Lanzamos continuas miradas a los catavientos para ver si una leve brisa consigue animarlos... Pero como avergonzados mantienen su punta hacia abajo.

Por momentos aflora una esperanza, el cataviento más cercano se yergue bruscamente... Vana ilusión! es el movimiento

mismo del buque que en uno de sus balances ha hecho que la presión del aire lo levante por momentos para volver a plegarse tristemente sobre sí mismo...

Los marineros, llamando al viento silvan en forma especial, pero, sordo a sus clamores no acude y la inacción continúa amargando nuestras horas, nuestros días...

En medio de tan enervante situación, repentinamente una ventolina endereza los catavientos, y sentimos en las orejas su suave frescura. Renace la esperanza y todo el mundo se pone en observación. Se cazan algunas velas para verificar su intensidad. Estas apenas se hinchán. Sin embargo, no desesperamos y seguimos a la expectativa de que la brisa aumente... ¡Oh decepción!... ha sido sólo una travesura de Eolo, que parece empeñado en poner a prueba nuestra paciencia. La ventolina se calma y los catavientos vuelven a quedar cabibajos como si confesaran su impotencia.

Las noches son insoportables... ¿Cómo dormir con ese calor y con los tumbos que nos zarandean en la litera?... A este respecto los más favorecidos son los marineros, porque duermen en coy y los tumbos sólo los mecen y arrullan el sueño. Algunos de los oficiales los imitan colgando coy en cubierta, sin embargo no las tienen todas consigo, pues bruscamente un chaparrón se descarga sin aviso previo obligándolos más que de prisa a cobijarse bajo techo.

Los chubascos que se descargan repentinamente en la zona ecuatorial son torrenciales. No son gotas, amigos, las que caen sino mangas de agua.

El agua cae con fuerza brutal inundándolo todo. Las escotillas de las cámaras y departamentos que se han dejado abiertos para airear dichos locales deben cerrarse rápidamente a fin de evitar se inunden.

También deben cerrarse los escotillones de las bodegas donde vá el cargamento de carbón, los que deben ventilarse diariamente para evitar la combustión que puede producirse en caso que el carbón contenga gran cantidad de gaz grisú. ¡Figúraos lo que sería un incendio a bordo con 250 toneladas de explosivos! No quedaría ni el boleto, como dicen nuestros marineros.

La única ventaja de estas verdaderas avalanchas es que se aprovechan para recoger agua en los botes, en las tinas y en cuanto tiesto se encuentra a mano. Aún siendo insípida y desagradable como bebida, servirá para el aseo personal y para lavar la ropa; y así economizaremos el agua dulce de nuestros tanques, que tenemos que distribuir con particular tacañería si no queremos exponernos a perecer de sed en una travesía cuya duración no es posible predecir con certeza...

Pasan los días sin variación alguna...

¿Cómo matar el tiempo ante tan desesperante monotonía?

Por mi parte, durante el día, tendido en una chaise-longue, previamente sujeta, para afianzar su estabilidad, leo la voluminosa obra que trata de la vida del gran político español "Canalejas", escrita por el célebre orador y hombre público, su compatriota y secretario Franco. Para variar y así mantener mejor la atención imaginativa, paso después de algún tiempo a las aventuras de los "Tres mosqueteros" de Alejandro Dumas (padre), obra que apesar de haber leído en mis épocas de colegial, me interesa nuevamente. Y así alternando entre uno y otro libro logro matar el tiempo. Pero por instantes todo me aburre y la imaginación carente de un objetivo preciso, divaga entre esto y aquello; y al fin el sopor se apodera de mí. Cierro los ojos y rindo tributo a Morfeo.

¡Seis días han transcurrido en la zona de las calmas!

Hemos avanzado muy poco en el sentido de nuestra ruta. A veces al fijar el punto de mediodía resulta que nos encontramos aún rezagados con respecto al día anterior. . . Por fin, la contracorriente ecuatorial nos ha tomado por su cuenta desplazándonos hacia el Este, lo que en algo nos beneficia, ya que gracias a su concurso podremos cruzar el Ecuador por una longitud conveniente.

En la misma forma se repiten los días siguientes, y en mis reflexiones íntimas siento al arrepentimiento de haber tomado esta derrota. ¡Tal vez me habría ido mejor haciendo el viaje por la ruta de San Francisco! Pero aquí está la carta de vientos de "Maurv" para demostrarme que hemos emprendido el paso de la zona de las calmas ecuatoriales por su parte más angosta. De todos modos ya estamos metidos en ella, y de algún modo tendremos que salir. . . ¿Cuándo? He aquí la duda mortificante y el enigma persistente.

... **La pesca del tiburón.**— Una tarde, un grito de sorpresa y alegría lanzado por un grumete, viene a interrumpir mi lectura y cavilaciones.

—¿Qué ocurre? — indago.

—Un tiburón a la vista, mi Comandante. Ahí se ven las aletas, observe. Viene hacia el barco por la popa.

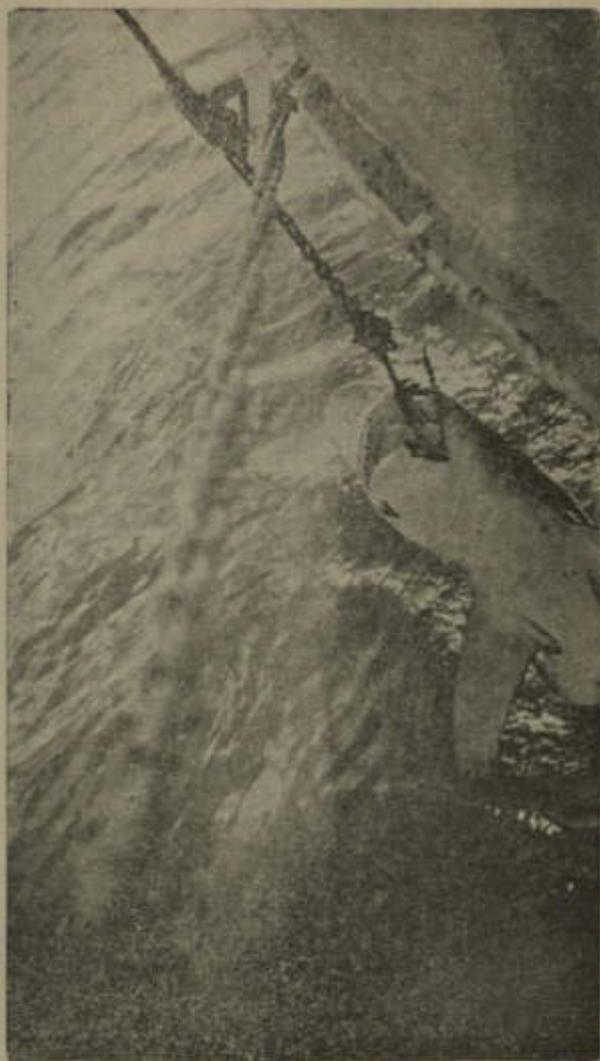
Efectivamente, veo deslizarse con lentitud las dos aletas características del enorme escualo, tierra de los mares.

Gran revuelo y algazara a bordo. Todo el mundo se reúne en la toldilla; y el Contramaestre provisto de un gran anzuelo de fierro trata de enganchar el cebo, un gran trozo de carne salada.

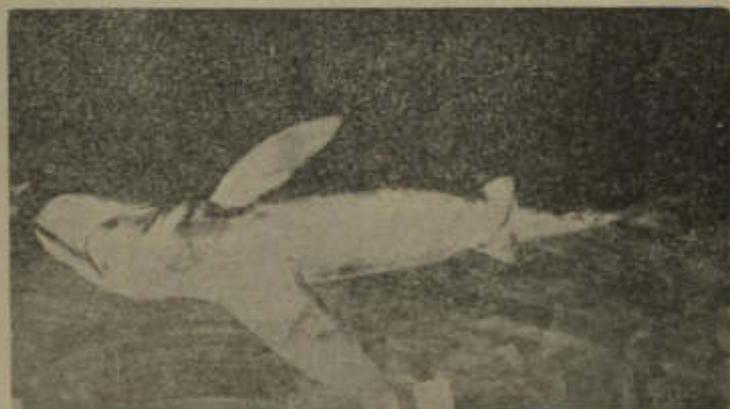
Se arría el anzuelo por uno de los costados, lo más a por na posible, casi en el coronamiento mismo. Todos los ojos están fijos en las aletas que vienen acercándose al barco. Ya a pocos metros de la popa, en la mar tranquila y transparente se divisa



El Oficial de Navegación, Piloto Sr. Ojeda, observando el sol en un día de calma chicha. (Puede observarse el cataviento con su punta hacia abajo).



Un tiburón en el momento de ser izado a bordo.



Un tiburón muerto sobre la cubierta de la "Lautaro".

la silueta enorme del pez voraz... A poca distancia de él, por delante, se oyó el chapoteo del agua, y se vé la estela que va dejando el piloto que lo guía, un pequeño pez no mayor que una sardina.

El enorme pez marino se acerca al anzuelo y varias veces pasa rozándolo... Ahora parece recelar; después vira como alejándose. ¿Fluctúa entre la prudencia y el apetito?

La emoción es grande, y la ansiedad se refleja en todos los semblantes... Nuevamente se aproxima al cebo... ¿Picará o no? Por último, impetuosamente da media vuelta sobre sí mismo y se traga vorazmente el anzuelo y la carnada. El piloto ha desaparecido, ¿qué ha sido de él? Lo sabremos después...

El tiburón se debate con furia tratando de sumergirse; pero ya no es tiempo. Una docena de vigorosos muchachos nada corriendo hacia la popa, y la bestia herida, dando enormes colazos, emerge del agua verticalmente hasta quedar tendido sobre la cubierta de la torulia. Ahí, se desespera y brinca dando saltos y contorsiones en medio de la cólera y del dolor. Su cola es una verdadera arma que esgrime contra quienes se le acercan; pero todo es inútil. La superioridad de sus enemigos le vence definitivamente. A fin de no prolongar su agonía, dos o tres marineros armados de gruesas cabillas de fierro, le dan de golpes en la cabeza hasta dejarlo exánime. Ya muerto, todo el mundo se acerca sin temor para examinarlo detalladamente. Se le da vuelta por todos lados, se le abre el enorme hocico provisto de varias corridas de poderosos dientes; y al levantarse una de las gualletas laterales, aparece escondido y temeroso el pilotín que aun está vivo y parece darse cuenta de la tragedia.

La atención se reparte entre el gran escualo de dos metros de largo y el simpático pecesillo, no mayor de 15 centímetros.

Mientras se desarrollan estas escenas, nuestro fotógrafo aficionado, el contador Keyes, no permanece inactivo, y gracias a él podéis ver el tremendo pez en el momento mismo en que es izado a bordo y cuando sin vida, nos muestra su enorme hocico. ¡Por la boca muere el pez!...

Después de haber satisfecho nuestra curiosidad — era el primer tiburón que veíamos de cerca — los marineros anastrándolo por la cubierta, lo remolcaban hacia proa. Ahí le razgan el vientre; encuentran en su interior los objetos más extraños, cajas de fósforos y cajetillas de cigarrillos vacías, tarros de conservas y todos los desperdicios de comida que se arrojan por la borda.

En seguida, los viejos lobos de mar cortan la cabeza para colocarla en el capero! — la parte más a proa del casco — lo que según la tradición sirve para atraer el viento. Algunos de ellos, los más lobos, le sacan cuidadosamente los lomos para co-

cinarlos y comérselos; variando así el monótono menú, de todos los días con tan exótico beefsteak.

En cuanto al piloto, acompañante y parásito del escuño, el capitán Herrera lo sumerge y encierra en un trasco lleno de alcohol; tiene el propósito de obsequiarlo al Director del Museo de Valparaíso.

Esta aventura inesperada nos ha servido de distracción durante varias horas, amenizando la inercia desesperante de las calmas.

Desde ese momento el personal se propone reiniciar en la pesca del tiburón.

A contar de ese día el anzuelo, debidamente cebado, permanece colgado de la popa; y dos o más de los grumetes, se mantienen al acecho de nuevas víctimas, ansioso la aparición de las aletas del pez marino.

Sus actividades no se ven defraudadas; y durante varios días la escena anteriormente descrita, viene a repetirse y llegamos a pescar durante nuestro recorrido por esa región unos seis tiburones de dimensiones varias.

La pesca del "Nautilo".— En una ocasión, contemplando con mirada vaga la superficie del mar, divisamos en las proximidades del barco, casi en su costado mismo, un objeto que parecía la silueta de una pequeña vela que se deslizara a impulsos del viento. Mi curiosidad se aviva, y comunico al Capitán Herrera mi visión.

Es un "Nautilo", me dice; e inmediatamente con una red de pescar, en forma de cambucho, de las que se usan para atrapar jaivas, se dispone a cogerlo. Después de varias tentativas lo consigue; y, ya a bordo, podemos observar con sorpresa las características de ese molusco cefalópodo, llamado también argonauta, que tiene la particularidad de mantenerse entre aguas o de salir a la superficie a voluntad. Cuando está sobre el mar, aflora parte de la concha a modo de vela, que orienta al viento aprovechándose de él para desplazarse a su impulso. En cambio, cuando quiere mantenerse entre aguas sumerge su caparazón que no tiene más de 10 centímetros; y se fondea por medio de unos pesos de materia córnea con unas que van unidas a su cuerpo por medio de largos y delgados trozos cartilajinosos, como pequeñas espinas de pescado, unidos entre sí y dispuestos en forma de cadenillas.

La impresión que nos causa tan original cefalópodo no es la de un animal, sino, más bien la de un barquito de juguete, con su casco, vela y anclas para fondear. En varias ocasiones recogimos a bordo algunos de estos moluscos, pudiendo observar cada vez el largo de sus cadenillas de fondeo que alcanzan a varios metros, y cuya longitud no concuerda con la proporción de sus pequeñas dimensiones.

Nuestra vista se distrae también en la contemplación de los peces voladores, que emergen del agua recorriendo algunos metros en el espacio para caer nuevamente en el mar.

Estas sorpresas nos sirven para vencer el tedio, y son para nosotros como verdaderos días de fiestas en la reclusión de nuestra cárcel flotante pues, no otro término puede corresponderle a nuestro barco en aquella ocasión, ya que completamente aislados, sin radiotelegrafía que nos permita saber lo que pasa en el mundo, flotamos sobre el mar a la deriva teniendo como único albergue una plataforma de ochenta y seis metros de eslora por doce de manga — dimensiones correspondientes al largo y ancho de la "Lautaro" — pareciéndonos nuestro pequeño departamento y camarote de a bordo, una especie de celda de prisión cercada por el océano y el horizonte.

Tormentas.— De vez en cuando para engañar nuestro aburrimiento, la naturaleza se encarga de sorprendernos con algunas tormentas o tempestades eléctricas que, como lo dicho antes, al principio nos impresionan por su magnificencia; pero que, a fuerza de repetirse, concluyen por perder sus brillantes atractivos y su poder de sugerencias.

Por otra parte, estos fenómenos, producen gran alarma entre nuestro personal recién embarcado en Honolulu; y ante el zig-zag de los relámpagos y el fragor del trueno, algunos de ellos en el paroxismo del terror se prosternan elevando los brazos al cielo, otros se tienden sobre cubierta, rogando a sus respectivas divinidades que aplaquen la furia de los elementos y su combate diabólico.

Las constelaciones.— También tuvimos oportunidad de admirar noches espléndidas de luna, tachonadas de rutilantes estrellas, desde la línea del horizonte hasta el cenit de la bóveda celeste. En tal ocasión sentíamos no saber pulsar la lira para entonar líricos himnos... Hubimos de concretarnos, pues, a nuestros estudios de astronomía, despidiéndonos de la Polar, las Osas mayor y menor, las Pléyades, la Lira y otras constelaciones del hemisferio boreal y saludando como a antiguas amigas a las del hemisferio austral: Antares, Escorpión, Centauro, la Cruz del Sur y otras que, por más de un año habíamos dejado de contemplar.

Así mismo, agradecíamos a las "Tres Marias" de la constelación de Orión, su fidelidad en acompañarnos durante toda nuestra travesía, ya que por estar en el Ecuador celeste podemos contemplarlas desde ambos hemisferios.

Pero todo tiene su término...

Salida de la región de las calmas.— Después de 17 días comienzan ligeras brisas a impulsarnos hacia el sur; y como dijo:

mos, a contar del 17 de Noviembre hasta el 21, lográbamos avanzar en tal forma que abandonábamos poco a poco y como a empellones la zona de las calmas, para internarnos después en la región de los alisios del hemisferio sur, a fin de emprender la navegación por la tercera etapa de la derrota prefijada.

Habíamos permanecido durante 22 días en las calmas, pasando por su parte más estrecha. ¿Qué habría sido de nosotros si hubiéramos tenido que cruzarla por su parte más ancha?

Después de esta prueba de paciencia me inclino a pensar que es preferible afrontar un temporal con todos sus riesgos antes que soportar la inacción y la monotonía de una larga permanencia en la región de las calmas.

En un temporal la mente se siente estimulada por una preocupación continua; y, en medio de esa actividad y acción, el tiempo transcurre velozmente. El peligro mismo es un incentivo que aviva el espíritu de lucha, sintiéndose después el orgullo de la victoria contra los elementos y la satisfacción del deber cumplido.

En cambio, contra la calma no hay nada que hacer, sino armarse de paciencia y conformidad...

En fin... ¡No pensemos más en ese marasmo desesperante del espíritu!

3.º— Por entre los vientos alisios del hemisferio sur.

Desde el 21 hasta el 30 de Noviembre se navegó en muy buenas condiciones; aprovechando los alisios que en aquella parte soplaban cargados del Este, permitiéndonos hacer un rumbo directo para ver modo de tomar después el paso que queda entre las islas Mophea y de Maiputi, pertenecientes al grupo de las de Sociedad, cuya capital es Tahiti.

..A la vista de la isla Carolina.— Durante el trayecto anterior, el día 27, pasamos a la vista de la isla Carolina, a 4 ½ millas al W. de ella; pudiendo comprobar, en esta, como en ocasiones anteriores, la bondad del estado absoluto de los cronómetros, pues la longitud calculada por medio de los astros correspondió exactamente a la determinada por demarcaciones tangentes al contorno de la isla. Las características de ella concuerdan con los datos del derrotero. Es boscosa y con tiempo claro visible a 15 millas, distancia a que fué avistada.

Provisto de nuestros gemelos, la observamos con detenimiento; vemos algunas casas en forma de galpones, en una de las cuales está izada una bandera cuyos colores no alcanzamos a distinguir. Suponemos sea la británica por ser esta isla posesión inglesa. Para corresponder a esa manifestación de reconocimiento

to y simpatía, nos apresuramos a izar el pabellón nacional en el pico de mesana.

La vista de la isla y el acercamiento a tierra, que era la primera que avistábamos después de más de un mes de navegación, causa a bordo singular alegría.

Todo el mundo la observa, proveyéndose de anteojos y se suscitan comentarios diversos. ¿Quiénes viven allí? ¿Qué clase de vida llevan? ¿Verán nuestra bandera?...

Durante estos momentos de agitación insólita, nadie ha notado algo grave, por cierto. Se ha producido una deserción... Sólo después, cuando la tranquilidad ha vuelto al barco nos damos cuenta de ello. ¿Quién ha osado desertar en alta mar? Nadie podía ser sino nuestra mascota N.º 2, la blanca palomita que había recibido la misión de velar por nuestra suerte después de la muerte del cerdo de marras. La simpática avecilla sintió acaso nostalgia de tierra y de bosques, de palomares, de convivencia y de amores; y al ver la isla próxima no vaciló en emprender el vuelo, abandonándonos para siempre... Si hubiéramos previsto la fuga de nuestra ingrata mascota, habríamos podido aprovecharla como mensajera para enviar un saludo amistoso a los habitantes de aquella isla abandonada.

En reemplazo de la mascota fugitiva, se designó como tal a un ágil e inquieto macaco que uno de los tripulantes había adquirido en el Japón.

La isla Carolina permaneció durante seis horas ante nuestra vista contemplativa... Seis horas que fueron solaz de nuestra interminable y monótona navegación... Pero...

A la vista de la isla Mophea.— Desde el día 30 el viento comienza a acortar, cargándose al S. E., de tal modo que nos obliga a variar el rumbo, pasando el 4 de Diciembre por el oeste de la isla Mophea, por el angosto canal que media entre ella y la de Scilly en vez de hacerlo por el ancho paso que queda al E., como pensáramos al fijar la derrota. Pasamos así a cinco millas de Mophea, la que es perfectamente reconocible. Su aspecto a tal distancia semeja un gran grupo de buques de vela fondeados y ello es el efecto producido por la refacción y los numerosos árboles que suscitan la ilusión de mástiles. A medida que nos acercamos, su aspecto cambia y Mophea parece formada por muchos islotes diferentes, debido a que los bosques no son continuos, estando separados, al parecer, por hondonadas y barrancos.

A la vista del islote Mauki.— El viento del S. E., sigue sofocándonos hasta el 8 de Diciembre, forzándonos a pasar por entre los islotes de Mauki y Mitiero del grupo de las islas Cook, el día 6; en que avistábamos el de Mauki a 15 millas, pasando a la cuadra sólo a 6 millas de distancia por el W.

Este islote es también boscoso, y por el mismo estilo de los avistados anteriormente. En la parte norte de su costa W. hay una casa que bien puede ser sanatorio u hospital, lo que sirve para reconocerla a la distancia, de acuerdo con la vista publicada en el derrotero inglés del "Pacific Islands, Volumen III".

Como puede observarse en la ruta seguida y marcada en el derrotero general del viaje, el viento S. E., nos desvió de la derrota proyectada, que era la de navegar por los pasos anchos de los archipiélagos de la Sociedad y entre los de Cook y Tubai, obligándonos a hacerlo por pasos estrechos y rozando islas o islotes. Pero en toda esta parte del viaje la buena suerte nos acompañó, permitiéndonos navegar por entre dichos peligros de día y con vientos de intensidad y dirección uniforme y regular. A no ser así, y no contando con la ayuda de estas circunstancias, habríamos tenido que trazar rumbo por el W de los archipiélagos de Sociedad y Cook, alargando mucho la navegación, puesto que la vuelta para poner en seguida proa al E., habría sido mucho mayor.

El paso por las proximidades de la isla Mophea y de Mauki produjo entre los tripulantes de la "Lautaro" el mismo entusiasmo que el avistamiento de la isla Carolina, repitiéndose las escenas y comentarios propios de un personal que vive obligadamente enclaustrado; y así cualquier acontecimiento que le saque de su vida uniforme y rutinaria, es una novedad que causa alegría y distracción. Un barco que pasa, un islote a la vista, una ballena que aflora en la superficie, en fin, cualquier cosa que varíe su existencia, es un motivo suficiente para regocijarse a un grupo de hombres que por semanas y meses están reclusos inexorablemente entre el cielo y el mar.

Al perder de vista la isla de Mauki, nos internábamos de lleno en las inmensidades del Pacífico sur, donde por mucho tiempo dejaríamos de ver tierra hasta el momento ansiado de la llegada a Chile.

4.º Al sur del paralelo de latitud 20° S. — Zona de calmas y de vientos variables.—

Del 8 al 17 de Diciembre experimentamos varios días de calma y vientos variables que nos dieron singladuras muy insignificantes, pasando el día 13 por entre las rocas Haymet y el banco Orne.

Capeando y corriendo un temporal.— Del 17 al 23 navegamos sin novedad con buen viento y aprovechando, para perder barlovento lo menos posible, de modo que al llegar al paralelo 42° S., arrumbásemos al E. Pero el 23 a mediodía, se declaró un recio temporal del N. E., que descompajinó nuestro proyecto.

Habiéndonos puesto a "la capa" para no perder camino, la fuerza del viento nos rifó un velacho, cargándose éste y aferrándose inmediatamente. En tal emergencia y, a fin de evitar que las velas siguieran rifándose, decidí abandonar "la capa" y correr el temporal, arastrándonos al sur. 130 millas. El buque embarcaba grandes olas y el barómetro bajó hasta 747 m/m., 2, es decir, 9 m/m., 2 bajo la presión media local, terminando la tempestad en la tarde del 24, durando en total 30 horas.

Comportamiento de los marineros embarcados en Honolulu.

En este temporal se estrenaron en la región de los malos tiempos los marineros bizoños de heterogénea nacionalidad que habíamos embarcado en Honolulu; y, lo decimos con satisfacción, su comportamiento correspondió plenamente a la instrucción que recibieron sólo durante poco menos de dos meses.

Desde nuestra salida de aquel puerto, bajo el cargo inmediato del Contraмаestre, 2.º Juan León, su instrucción y entrenamiento constituyeron una de las principales preocupaciones del Capitan Herrera y del Oficial de Maniobras, piloto señor Mayorga.

Todas las mañanas en el cuarto de guardia de 4 a 8 A. M., que durante todo el viaje correspondió hacer al Capitan, los reclutas subían por alto adiestrándose en forma gradual y progresiva. Primero subían sólo hasta la cofa, después de algún tiempo hasta las crucetas y por fin hasta el tope de los palos. Una vez diestros en estas practicas preliminares, se les hizo salir a las vergas y, por último, comenzaron a tomar parte en las maniobras generales con buen tiempo, hasta quedar aptos para desempeñarse en cualquier emergencia.

No dejare pasar esta oportunidad sin referirme a la labor del Contraмаestre León, quien a sus buenas condiciones disciplinarias y cualidades marineras, unia especiales aptitudes de instructor.

Sin arrestos espectaculares, pues era de natural modestia, sin animosidad ni violencias, fué imponiéndose paulatinamente a a sus nuevos subalternos, en forma que estos seguían sus consejos e instrucciones con vivo interés. Y si era necesario, aun cuando por su plaza de contraмаestre no estaba obligado a ello, subía por alto a la cabeza de su lote de reclutas, enseñándoles prácticamente las faenas y ejercicios propios de las diversas maniobras marineras, ya fuera para largar los tomadores, amollar un escotín o aferrar las velas, etc.

Es así como, cuando llegamos a la zona de los malos tiempos ya pudimos confiar en ellos, y en el temporal de referencia, su arrojo y destreza correspondió plenamente a los esfuerzos gastados en su instrucción, disipándose desde ese momento la

sombra de duda que al engancharles se había apoderado de mi ánimo.

Así mismo pude imponerme con satisfacción de que, no obstante pertenecer a tan distintas razas, confraternizaban como si los uniera un solo vínculo patrio. No todos... el veterano Cerón, no ha hecho buenas migas con el personal extranjero, especialmente con los británicos; y, para manifestar su disgusto, no duerme ni come en el departamento de la marinería, instalando sus lares en el puente del Chinchorro, próximo al palo de trinquete, donde cuelga su coy para dormir; y, desde donde sólo con agacharse y estirar el brazo, recibe la comida en su plato y en su cacharro personal. Aún cuando tal conducta no fuera enteramente correcta, hago la vista gorda por tratarse de un viejo marinero de temple y lealtad probados.

5.º—Por el paralelo de latitud 45° S., con proa hacia Chile

El temporal más formidable de mi vida náutica.— Desde el 24 navegamos sin novedad y de acuerdo con la derrota rumbo al E., próximamente por el paralelo 45° de latitud S., hasta el 3 de Enero, fecha en que aguantamos el temporal más fuerte de esta penosa travesía.

El mal tiempo se inició con viento del N. N. W., a mediodía del 3, en que el barómetro empezó a bajar gradualmente. Además, el cariz del cielo cubierto de grandes y negras nubes de forma irregular que bordeaban el horizonte, presagiaba un temporal a toda orquesta.

Ambas circunstancias correspondían a los siguientes proverbios náuticos:

“Barómetro que baja lentamente,
Es que gran viento presiente”, y
“Nubes barbadas,
Viento a carretadas”;

los que se vieron ampliamente confirmados.

Como precaución se cargaron y aferraron las velas inútiles en tal emergencia, y alistamos todo para recibirlo, poniéndonos a “la capa” con dos gavias, dos velachos, el trinquete y la trinquetilla, que hacía las veces de trinqueta de capeo. En esta forma se aguantó durante todo el resto del día y la media noche un viento furioso que por momentos iba aumentando y cuyas violentas rachas hacían peligrar la seguridad de las velas. El barómetro sigue bajando, la mar es arbolada y se encapillan algunas olas.

En esta situación, el ojo marino y avizor de Cerón nota una ligera rifadura en el trinquete, no mayor que un ojal, la vela tensa trabaja con todo esfuerzo; y, si seguimos así capeando, al rifarse la vela completa y bruscamente se descargará la proa,

exponiendo al buque a tomarse en facha y producir un desarbólo cuyas consecuencias pueden ser funestas.

Aún a riesgo de perder camino en nuestra derrota, nos decidimos a "correr el temporal" y ponemos la caña de arribada, braceando el aparejo por estribor.

El viento parecía haciendo correr el barco a 9 millas por hora con solo las cinco velas citadas, ya que la trinquetilla casi no trabaja por llevar el viento a un largo, casi en popa; y sólo gracias a esa velocidad el buque escapa de las enormes olas que lo persiguen.

Sin embargo, la rifadura del trinqueté aumenta poco a poco, y se presiente su pérdida completa, lo que disminuirá el andar del barco exponiéndolo a ser inundado por el embate furioso de las olas que lo azotan obstinadamente por la aleta. En tal emergencia y próximo a fallar el trinqueté, a fin de no disminuir la velocidad, ordeno cazar una de las cuchillas de gavia para contrarrestar la falta de la vela averiada; pero al cazar a aquella, la fuerza del viento impide una maniobra rápida y a medio izar comienza a dar tales guadrápazos sobre sí misma, que se rifa, obligando a cargarla nuevamente. Seguimos, por consiguiente, en las mismas condiciones con la circunstancia agravante que la rifadura del trinqueté sigue aumentando, siendo su pérdida inevitable e inminente. Antes que ello se produzca, como último recurso y con la intención de salvarla, siquiera en parte, ordeno cargarla; pero, en el momento de hacerlo, a las 2 hs. 40 ms. A. M., se destroza completamente quedando sólo la relinga. Hemos perdido una vela de gran importancia en estos casos. Quedamos, pues, con las cuatro velas ya citadas y la trinquetilla que con la desaparición del trinqueté entra a su vez en viento.

Seguimos corriendo azotados implacablemente por las olas... Por suerte, a pesar de la pérdida del trinqueté, la velocidad no ha disminuido en forma sensible y el buque conserva el andar suficiente para que las olas no lleguen a romper sobre el casco.

Así seguimos durante el resto de la noche y la mañana, hasta mediodía del 4, en que el viento comenzó a calmar y el barómetro a subir estableciéndose el buen tiempo en la tarde del mismo día. El temporal había durado 24 horas justas.

Es éste, sin duda alguna, el temporal más formidable en que me he encontrado, tanto por la intensidad del viento que se apreció con fuerza 10, — escala de Beaufort — lo que corresponde a 57 millas o sea 106 kilómetros por hora; como por la altura y fuerza de las olas.

Durante el tiempo que corrimos, se navegó una distancia de 45 millas casi al sur verdadero, de modo que el punto astronómico del 4 a mediodía resultó en la latitud de 45° 48' S., o sea, prácticamente de 46° S., desviándose en consecuencia un grado

de latitud más al sur de la ruta que nos habíamos propuesto seguir. El barómetro bajó hasta 744, m/m. 2, o sea. 14 m/m. bajo la presión media local.

Durante mis quince años de marino embarcado, nunca espectáculo alguno me impresionó tanto como el de este inolvidable temporal digno de la epopeya lusitana de Camoens.

No era sólo la fuerza del viento mismo, sino las inmensas olas que como enormes rollos de masa líquida unos tras otras, perseguían fatidicamente al buque. En tales condiciones, y a medida que se acercaban a él levantaban la popa en su cresta embicando la proa en su seno en tal forma que a cada momento parecía que iba a irse por oído. Sin embargo, sus espléndidas cualidades marineras y su flotabilidad admirable le permitían salir cada vez zairoso de la embestida; y nuevamente su proa volvía a levantarse con mayores bríos. Y esta escena se repitió durante las doce horas que corrimos el temporal. El mayor peligro habría estado que se hubieran rifado las velas que le daban arrancada al buque, pues, en tal caso habría perdido velocidad quedando como una boya a merced de las olas que al reventar sobre el casco lo habrían inundado.

Por suerte, las velas restantes aguantaron, lo que nos permitió salir del paso, después de las inquietudes propias del trance más peligrososo que hayamos experimentado en nuestra vida náutica. Hubiera bastado que un descuido en el gobierno del buque o una avería en el timón lo atravesaran, para que pudiera haberse ido a pique.

Al considerar mis declaraciones sobre la situación anterior, acaso más de un profesional, se hará la reflexión de que, sin embargo, hay veleros que corren un temporal a palo seco. Sí; pero estimo que en el presente caso, dada la magnitud y fuerza de las olas, ello no habría sido posible.

Aprovechando la calma de la tarde, se cortaron los envergues de la relinga de grátil de la vela trinquete perdida en el temporal, recogiéndose sus despojos y envergándose otra en su reemplazo.

Desde el 4 de Enero tuvimos viento favorable hasta el 7, en que un mal tiempo con viento duro del N. N. E., nos hizo bajar un poco al sur. El barómetro se mantuvo relativamente alto; y el mal tiempo se capeó, durando hasta el día 8.

Desde el 8 al 12 no hubo novedad digna de consideración.

Otro temporal.— Del 12 al 13 nuevamente se declaró un temporal, soplando viento del N. W., de fuerza 8, el cual, por permitírnos llevar un rumbo favorable se corre con el trinquete, dos gavias, dos velachos y trinquetilla. El descenso del barómetro 17, m/m., 8 bajo la presión media local, es el mayor que tuvimos durante aquella parte del viaje; pero el temporal, a pesar

de haber sido de fuerte, viento y con mar gruesa, no guardó proporción con semejante baja. El buen tiempo comenzó a establecerse en la media noche del 13, habiendo durado la tempestad 36 horas.

La mayor singladura.— Desde ese día hasta el 22, el viento se muestra favorable, permitiéndonos hacer buenas singladuras y seguir la derrota prefijada. El 20 tuvimos una singladura de 198 millas de punto a punto, una de las mayores de todo el viaje, correspondiendo a un andar horario de 8.25 millas. Es de advertir que en varias fases de nuestro periplo, hubo momentos en que debido a fuertes chubascos nuestro barco con todo su aparejo largo, dió fácilmente 12 y a veces hasta 15 millas. Hayo presente tal circunstancia porque parecía raro que un buque con tanto velamen y dado su tonelaje sólo rindiera un andar de 8.25 millas en sus mayores singladuras. Pero es conveniente distinguir entre la velocidad de un momento y la que resulte como media durante las 24 horas.

Dificultades de última hora. Vientos contrarios y calma.— Como dije anteriormente, mi idea sobre la derrota era que, una vez próxima, la costa de Arauco, tomáramos los vientos sur allí predominantes en aquella época del año — mes de Enero — pero estando el 22 en buena situación para cambiar el rumbo hacia Valparaíso, contra todo lo esperado tuvimos viento del norte, no permitiendo hacerlo hasta el 23 con una ventolina del W., que después calmó. En la tarde del 22 estando a 60 millas de la costa y a la altura de Talcahuano, alguien de a bordo creyó ver en forma difusa el contorno de las Tejas del Bío-Bío; pero aun que aquello no sea imposible en días claros de luminosidad especial, me imagino más bien que ello fué una mera ilusión y tal vez el resultado de un comprensible anhelo de ver cuanto antes tierra chilena.

El 23, como dijimos, el viento había cesado, quedando durante 18 horas en completa calma frente a la costa sur del cabo Carranza, hasta las 12 de la noche del 24. Dado los inconvenientes que se nos presentaron en estos últimos días para llegar al puerto de nuestro destino que estaba tan cerca, era de pensar que un hado fatal se empecinaba en contra nuestra poniendo a prueba toda la paciencia de que éramos capaces.

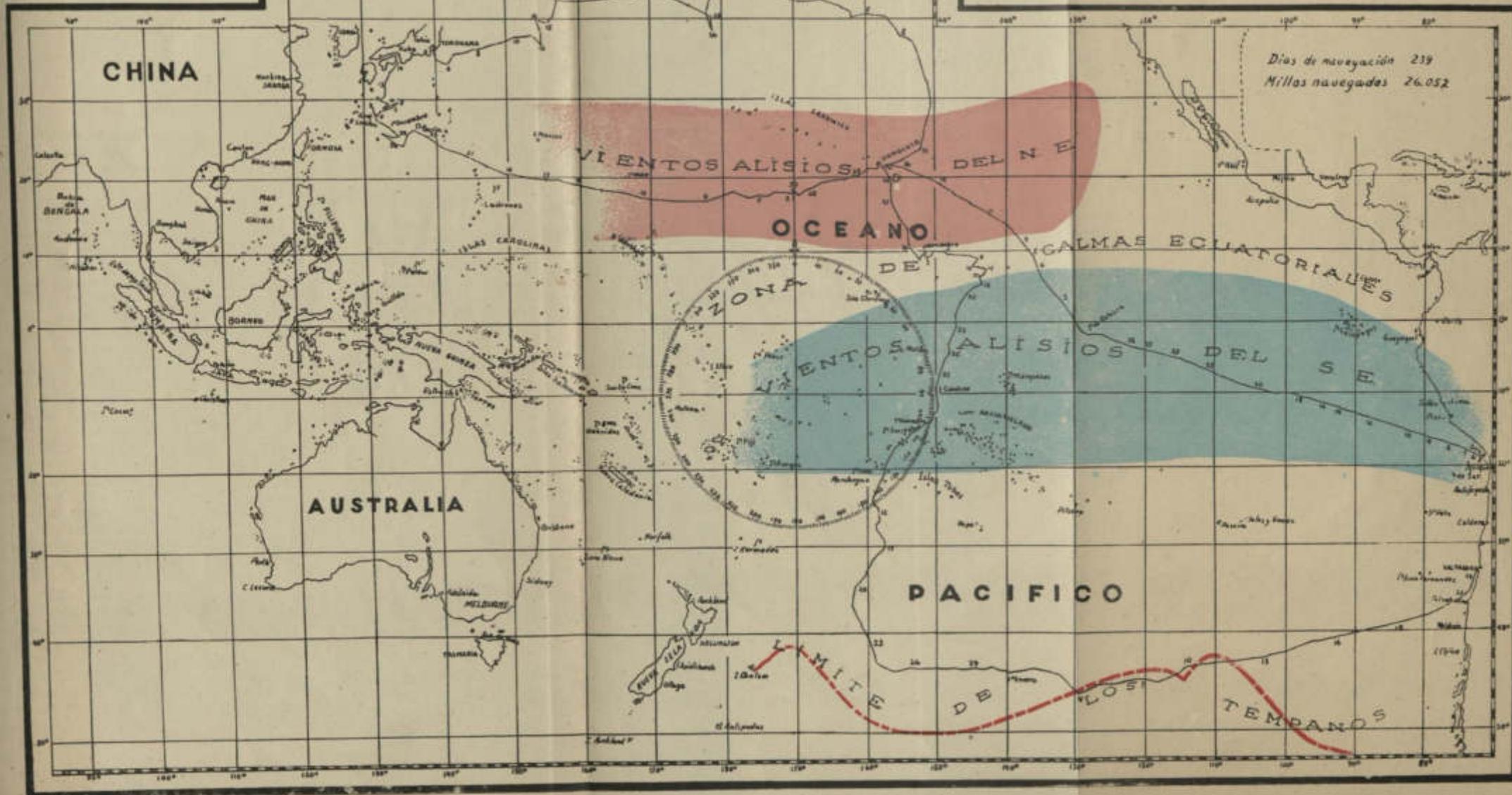
Por fin, a media noche del 24, se declaró el esperado viento sur, cargando ligeramente al S. E., el que aumentando en intensidad nos permitió seguir navegando en espléndidas condiciones haciendo rumbo directo al faro de Curaumilla.

Recalada matemática.— A la 1 hs. A. M. de esa noche el Oficial de Navegación, Piloto Sr. Ojeda, desde la cruceta del

FRAGATA LAUTARO

DERROTERO DEL VIAJE AL JAPON

AÑO 19-20



CAPITULO X

EN VALPARAISO

Más de una vuelta alrededor del mundo.—Estábamos fondeados nuevamente en Valparaíso después de 1 año 9 meses y 9 días de ausencia. (Desde el 16 de Abril de 1919 hasta el 25 de Enero de 1921).

Durante ese tiempo navegamos 17 días en la costa de Chile y 8 meses en el Océano Pacífico, incluso los 8 días de Kobe a Yokohama recorriendo en total 28,000 millas. (*)

Para apreciar mejor lo que tal distancia significa, bastará decir que desarrollada sobre el ecuador terrestre equivale a una vuelta completa alrededor del mundo más un cuarto.

En los días de nuestra permanencia en el mar tuvimos ocho grandes temporales, de los cuales uno fué un verdadero tifón. Y conste que no tomamos en cuenta los malos tiempos de cierta importancia que no escasearon, por cierto. En puerto sobre-fondeados, aguantamos un total de 25 temporales.

El total de averías se redujo a las siguientes velas perdidas por haberse rifado en temporales: un trinquete, una gavia, un velacho y un petifoque. Hubo muchas otras velas rotas susceptibles de ser compuestas o remendadas.

Ello en lo que se refiere a perjuicios de carácter material, pues en lo que atañe a desgracias personales no hubo ni una sola, salvo el fallecimiento normal del veluero Orellana en un sanatorio para físicos en las montañas de Kobe (Japón).

Me es satisfactorio en esta oportunidad dejar constancia de que las enfermedades corrientes, así como los pequeños accidentes o heridas que hubo entre el personal fueron atendidas por el Practicante, señor Anibal Farías, con verdadero interés y éxito.

Dificultades en nuestro periplo.—Entre las consideraciones que estimo conveniente destacar, sólo con el mero objeto de dar más relieve y realidad a las dificultades mismas que tuvimos que vencer, diré:

(*) La diferencia de millas navegadas con las que figuran en el Derrotero General del viaje se debe a que en éste no están incluidas las navegadas en la costa de Chile, ni las de Kobe a Yokohama.

Que fué éste el **primer viaje comercial al Japón** auspiciado por nuestro Gobierno.

Que siendo la "Lautaro" un buque muy marineró, de un casco que, a pesar de sus años, estaba en perfecto estado y de sus excelentes cualidades de flotabilidad, su velámen dejaba bastante que desear, pues la mayoría de las velas eran viejas, muchas de ellas tenían más de seis años de uso continuo, habiendo cumplido por consiguiente el doble de su vida hábil.

Que carecía de instalaciones y de confort modernos. Así, no tenía radiotelégrafo, frigoríficos para guardar víveres, caloríferos, ventiladores, ni luz eléctrica. Su alumbrado era de vela y aceite, y en el Japón se adquirieron unas lámparas de gas de parafina para las cámaras, que sólo dieron un resultado mediocre.

Que no llevábamos médico cirujano.

En resumidas cuentas, en pleno siglo XX, salvo las mayores dimensiones del barco, la mayor resistencia de su casco, la mejor calidad de los víveres y el perfeccionamiento de los instrumentos y artículos de navegación, el viaje se hizo en las mismas condiciones en que cruzaban el mar los navegantes de una época remota.

Tal fué la realidad.

Descarga del buque.—A los pocos días después de nuestra llegada a Valparaíso, hicimos entrega del material y explosivos que traíamos para el Ejército que fué embarcado en faluchos especiales contratados por las autoridades militares del puerto y recibido en perfectas condiciones.

Una vez desocupados de ese cargamento, fuimos remolcados por el "Gálvez" y atracados por uno de los Prácticos de la bahía al muelle del Barón, a fin de proceder al desembarque del carbón que traíamos para los Ferrocarriles del Estado.

Dicha operación duró varios días, pues la gran resaca que bordea la costa próxima y el muelle mismo, hacía difícil la faena, debiendo interrumpirse a veces porque había momentos en que las grúas quedaban fuera del alcance de los escotillones de las bodegas. Como una prueba de la fuerza con que allí tira la resaca me bastará decir que, amenudo, se cortaron varias espías de amarra y en cierta ocasión el molinete de popa del barco fué completamente destrozado o hablando más gráficamente triturado por la espía que laboreaba a su alrededor, a pesar de lo cual ésta no se cortó.

Tales contrariedades que en un buque a vapor o moto-nave no tienen mayor importancia, porque en un momento de peligro puede hacer uso de sus máquinas desabracándose del muelle a voluntad, para nosotros la tenía y tanto que nos obligaba a permanecer con el ojo vijilante para impedir que el buque, cortadas sus amarras, se

atravesase y se fuera encima de los vaporcitos y faluchos fondeados en las inmediaciones, obligándonos a pasar nuevas espías.

Después de varios días, entregamos las dos mil toneladas de carbón de los ferrocarriles, y a medida que iba descargándose el buque, se embarcaba en las bodegas vacías la cantidad de lastre (arena) necesaria para la estabilidad conveniente del barco.

Terminada la descarga de carbón, el Práctico nos remolcó y fondeó nuevamente, quedando amarrados en las mismas boyas de nuestro tenedero anterior, donde, habiendo dado término a nuestra comisión, quedamos en espera de órdenes.

Felicitación del Almirante Soublette.—En esos días y antes que se me fijara nueva destinación, tuve el agrado de imponerme de la siguiente nota que mi jefe directo, el Almirante Soublette, dirijía al señor Director General de la Armada:

Valparaíso, Marzo de 1921.

"Tengo el honor de dirijirme a US. para informar sobre el desempeño del capitán de corbeta don Alejo Marfán Montel, durante el tiempo que ha servido bajo mis órdenes.

El capitán Marfán ha sido comandante de la fragata "Lautaro" durante dos años y un mes, durante cuyo tiempo hizo un viaje en la costa de Chile cumpliendo una comisión de la Dirección General de la Armada y un viaje comercial al Japón, con recalada de ida y vuelta en Honolulu.

En ambas comisiones, así como en las negociaciones para el embarque del armamento para el Ejército, que trajo en su buque, dió fiel cumplimiento a las instrucciones impartidas por esta oficina, desempeñándose a entera satisfacción del infrascrito y mereciendo mis particulares felicitaciones.

En consecuencia cumplo con el deber de dejar constancia del éxito en el cumplimiento de las importantes comisiones a que me he referido, tanto en la parte comercial como profesional del viaje.

Por otra parte, tanto el capitán de corbeta don José A. Herrera, como los demás oficiales, pilotos segundos señores David Mayorga y Salustio Ojeda, el piloto tercero señor Tomás Soto y el contador segundo señor Moisés Reyes, se han portado a satisfacción del comandante, quien expedirá los certificados de acuerdo con los reglamentos vijentes. Saluda a US.

Gmo. Soublette."

Esta nota de mi jefe directo, que estaba detalladamente al tanto de las peripecias de la travesía de la "Lautaro", así como de las diversas actuaciones de su Comandante, nota en que se mostraba plenamente satisfecho de mi desempeño en el cumplimiento de las importantes comisiones conferidas, tanto en la parte comercial como profesional del viaje, me colmaron de júbilo, disipando todos los sinsabores que en más de una ocasión habían embargado

mi ánimo. Es así como una palabra de aprobación franca y noble reconforta al marino y le estimula más que si recibiera una cuantiosa gratificación o un premio de carácter material.

Para mí personalmente, las elogiosas palabras del Almirante Soubléte tenían un doble mérito, pues, aunque bondadoso y sensible, tenía aspecto hurano y era muy poco efusivo y sumamente parco en sus opiniones sobre actos del servicio.

Conducta de la Oficialidad y de la tripulación.—Esta felicitación por el éxito del viaje me correspondía por el hecho de ser yo el Comandante del barco. Sabido es que en el combate el jefe se lleva todo el honor de la victoria, debiendo cargar también con toda la responsabilidad del fracaso; pero sería injusto si pretendiera atribuirme exclusivamente la gloria de nuestra afortunada empresa. Debo manifestar aquí cuánto debo a la cooperación entusiasta y abnegada de la Oficialidad y de la tripulación.

Cooperación. Sí, es este el gran factor del éxito de cualquier empresa. Y lo declaro; la tuve espontánea y amplia de parte del Capitán Herrera y de la Oficialidad toda, así como del contingente modesto que forma el personal de Sub-Oficiales, Sarjentos y marinería.

Me viene la tentación de hacer el elogio amplio de algunos de ellos. Pero me arredra la convicción de que voy a herir su modestia. Me limitaré sólo a breves frases.

El capitán Herrera, con su buen criterio y acuciosidad en el servicio, supo mantener en todo momento la disciplina del personal, preocupándose igualmente del bienestar de todos. Atendió así mismo a la organización general del buque y a la conservación del material.

El Contador Reyes, de temperamento sereno, mesurado y paciente, supo corresponder a la confianza depositada en él tanto en el aprovisionamiento como en el manejo de los caudales del buque rindiendo sus cuentas en forma correctísima, sin que mereciera la más mínima observación de parte de la Comisaría General de la Armada.

El Piloto. Sr. Mayorga, a cargo de la maniobra del buque, la que mantuvo siempre en estado eficiente; y con su experiencia y larga práctica de la navegación a la vela, preveía oportunamente las mejoras o reparaciones que era necesario hacer en el aparejo.

El Piloto, Sr. Ojeda, que tuvo a su cargo la parte más árdua, se desempeñó como el mejor oficial especialista en navegación, haciendo recaladas matemáticas, debido a su admirable control de los cronómetros y a sus observaciones y cálculos náuticos rigurosamente exactos.

Por último, el Piloto. Sr. Soto que, apesar de su juventud, —al comenzar el viaje, recién había egresado de la escuela de

Pilotines que funcionaba antes en la misma "Lautaro", obteniendo el grado de Piloto 3.º, — tenía la experiencia de los dos viajes anteriores a Australia y a Méjico, desempeñándose con la eficacia de un viejo marino. Las embarcaciones menores que corrían a su cargo se mantuvieron siempre en buen estado y listas para cualquier evento.

Además de las labores de su cargo, tanto el Capitán Herrera como los Pilotos citados hacían su turno de guardia para atender a las maniobras corrientes del buque durante la navegación. El Capitán hizo la guardia de 4 hs. a 8 hs. de la mañana todos los días durante el viaje y los tres Oficiales restantes se turnaban cada cuatro horas en servicio de mar a tres guardias.

Su desempeño en dicho puesto fué siempre plausible, demostrando previsión, serenidad en el peligro e iniciativa y competencia en la acción.

Queda así esbozada a grandes rasgos la cooperación del personal de Oficiales de la "Lautaro", que más que subalternos fueron mis compañeros de viaje, de quienes conservo el mejor recuerdo.

Al traer a la memoria tales remembranzas, quiero también que conste aquí la penosa impresión que un tiempo después produjo en mi ánimo la noticia del fallecimiento trágico del Piloto Sr. Ojeda, debido a un accidente en que murió ahogado en el puerto militar de Talcahuano.

En cuanto al personal de Sub-Oficiales, Sarjentos y Marinería, ya he citado en el trascurso de esta obra la acción más destacada de algunos de ellos; y respecto a los demás tripulantes, debo declarar que en general su actuación fué correcta, disciplinada y eficaz.

Me es particularmente grato recordar después de 17 años a todos los que me acompañaron compartiendo conmigo las peripecias y sacrificios propios de una larga navegación, así como también algunas de las satisfacciones que se experimentan; ya sea, al visitar países desconocidos y de una civilización distinta a la nuestra, o la del arribo a un puerto después de una penosa travesía, o aún, cuando más no sea, la del deber cumplido después de la lucha con los elementos en recio temporal.

Cooperación del Jefe y Oficialidad de la "Sección Transportes. — Cumpló así mismo con el deber imperioso de dejar otra constancia. En esta obra colectiva de cooperación, aunque de distinto orden, cupo parte principal al jefe de la "Sección Transportes de la Armada" Sr. Almirante Soublette de tan recordada memoria, y a sus ayudantes, el Ingeniero de Navío, Sr. Juan 2.º Montenegro y Contador 1.º Sr. Julio Angulo, que me proporcionaron las facilidades del caso, contribuyendo en las repara-

ciones del material y en la acción administrativa respectivamente al mejor desempeño de mi comisión.

Algunos cargos y decepciones. — Pero, como en la vida alternan la luz y la sombra, el optimismo y las decepciones, aun cuando me sea molesto recordarlo, debo decir que después de las elogiosas felicitaciones de la Superioridad, tuve el disgusto de imponerme de algunos cargos que se hacían desde lejos a mi actuación en el Japón.

Eran en su mayor parte fútiles y de poca importancia. Pero uno me afectó bastante por ir contra mi dignidad personal. Se dijo que durante mi permanencia en Yokohama, tanto yo como la oficialidad de mi barco, habíamos atizado la discordia y enemistad que existían desde antes de mi llegada a ese puerto, entre el señor Ministro de Chile y el Cónsul General, Sr. Larrain, acreditados ante el Gobierno del Mikado. Se agregaba que habíamos formado una camarilla con este último funcionario para desprestigiar al señor Ministro ante los representantes de las demás naciones sudamericanas en dicho país.

Como a este respecto mi conciencia no me reprochaba ninguna bajeza ni deslealtad, cuando el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Sr. Schroeder, que había sido nombrado fiscal para practicar a ese respecto una investigación sumaria, me formuló tal cargo, quedé sumamente sorprendido. Conservé, sin embargo, mi tranquilidad de espíritu, y me permití pedirle autorización para ir a bordo en busca de ciertos documentos... Al volver le presenté la nota en que el Sr. Ministro de Chile en el Japón, pocos días antes de mi partida, dejaba grata constancia de la cordialidad y armonía que siempre había reinado entre nosotros, y en pos de esta afirmación emitía el representante de Chile muy elogiosos conceptos a mi favor... Ante tal documento y otras declaraciones verbales expuestas por mí al Sr. Fiscal sobre los demás cargos que se me hacían, la Dirección General de la Armada archivó el sumario, y así quedó esclarecido en mi favor el designio oculto de esa sombra torpe e insidiosa que añagaba tachar mi conducta.

Otro sinsabor que me impresionó amargamente fué la nueva destinación que me confirió la Superioridad Naval: Oficial de Maniobras del acorazado "Latorre", recién llegado a Chile. Aun cuando desempeñaba dicho cargo hasta ese momento un Capitán de Corbeta de mayor antigüedad, iba yo a ocupar un puesto subalterno en que tendría cinco jefes sobre mí... Y esto después de haber sido durante más de dos años Comandante de buque independiente en un viaje llevado a cabo con éxito plausible a través del Pacífico.

Me sentía herido en mi dignidad profesional; y al reclamar respetuosamente ante el Sr. Director General de la Armada, éste

me explicó que, por haber navegado mucho tiempo a la vela, necesitaba tomar nuevo contacto con las actividades de un buque de guerra moderno y navegar en Escuadra. Lo primero no me significaba ningún progreso, ni experiencia o novedad, ya que las actividades que me corresponderían desempeñar en dicho acorazado, se concretaban a hacer el inventario del cargo del "Oficial de Maniobras", a echar al agua e izar las lanchas a vapor por la grúa y a alistar el buque para las faenas del carbón.

En cuanto a lo de navegar en Escuadra, no había hecho otra cosa durante mis quince años de embarcado que precedieron a mi designación de Comandante de la "Lautaro" y ello ¡cuando las Escuadras navegaban! Así, había formado parte de las Escuadras comandadas por los Almirantes: Señoret, Fernández Vial, Goñi, Wilson, Aguirre, González, y Nef, y de los Comodoros Fuenzalida y Stüven.

Todas estas razones que, por supuesto, hice valer, no influyeron en el ánimo del Sr. Director General de la Armada y hube de cumplir la orden.

Y para colmo de la ironía de mi destino, cuando un año después entregué el cargo de "Oficial de Maniobras" del "Latorre" ¿queréis saber quien era mi reemplazante? Pues un Teniente 2.º que cinco años antes había sido alumno mío en la Escuela Naval.

Esto venía a comprobarme cuan poca importancia se le daba a dicho puesto... En fin, no quiero insistir a este respecto.

Anomalía reglamentaria.— A dicha decepción vino a unirse una anomalía reglamentaria, que me perjudicó enormemente en mi carrera. El transcurso de embarcado durante dos años como comandante de la "Lautaro", se me contaba según los reglamentos vigentes, sólo como la mitad del tiempo de servicios, por el hecho de no ser dicho barco propiamente de guerra.

Es de advertir que cuando cumplí un año de embarque en la "Lautaro" estaba en el Japón, y, previendo la situación perjudicial que se me iba a presentar, elevé una solicitud desde aquel país, en la que manifestaba que no dependiendo de mí el dejar el buque en el extranjero para hacer mi tiempo de embarque en un buque de guerra, y dada la importancia de la comisión que desempeñaba, se me considerase el total de tiempo de servicios como efectivo. A pesar de las poderosas razones que hice valer y que bien podrían equipararse a circunstancias de fuerza mayor, dicha solicitud fué mal informada, y, por consiguiente, fué fallada con el "no ha lugar" respectivo.

De modo que todas las vicisitudes experimentadas durante más de dos años, por obra de la magia reglamentaria, debían ser consideradas como reducidas o abreviadas a un solo año!

Tal fué el premio, tal la recompensa de mis desvelos y esfuerzos durante el largo y penoso periplo de la "Lautaro". Fuera

de las buenas palabras del Almirante Soublotte en su nota de felicitación, obtuve lo que con acierto se denomina en nuestra jerga satírica "el pago de Chile. . ."

Según el criterio de la Superioridad Naval, la aplicación del reglamento debía ser rígida e inamovible y así tácitamente se concedía mayor mérito y se apreciaba más la actuación de un Jefe en un puesto subalterno de un acorazado, por el solo hecho de llevar cañones y torpedos, aún cuando su movilidad se limitara escasamente a navegar de Valparaíso a Coquimbo o Talcahuano o como máximo a Mejillones, que la desarrollada en una navegación cuyo recorrido era superior a la vuelta al mundo.

Pues bien, por muy respetable que fuera el anterior criterio al aplicar los reglamentos; discrepo en absoluto de tal modo de pensar y estimo que — salvo el caso de ser especialista en artillería, torpedos o comunicaciones, que no era el mío, que siempre me había desempeñado como oficial de navegación — la preparación y experiencia del marino se adquiere navegando y que mientras mayores sean las dificultades que tenga que vencer, mayor es su valor, residiendo por consiguiente el mérito, más en la importancia de la comisión desempeñada que por la clase de buques en que está embarcado. Así, pienso que es mucho más importante ser Comandante de una modesta escampavía que esté continuamente recorriendo los canales patagónicos de nuestra costa austral que comandar un submarino — que reconozco es la más complicada de las máquinas de guerra, y de manejo más difícil — si éste permanece amarrado a los molos sin navegar ni practicar los ejercicios propios de su objeto.

Debo agregar aquí que tal escamoteo de un año de mando en la totalidad de mis servicios, más tarde, cuando me llegó la hora del retiro de la Armada, me fué tan perjudicial que no alcancé a hacerlo en el grado de Contra-Almirante como debió haberme correspondido.

Sospecho que estas digresiones de carácter personal no serán del agrado del lector profano, pero acaso tengan algún interés para el profesional. Fundándome en tal suposición, ¿me permitís dar mi opinión sobre lo que significa navegar a la vela?

Mi opinión sobre la navegación a la vela.— La navegación a la vela por su naturaleza misma es de mayores dificultades que la de vapor. Para justipreciar esto no se necesita ni siquiera ser marino, cualquier lego lo comprende.

Además, tomad en consideración que hay momentos en que la maniobra de la vela exige resoluciones rápidas, y que ello contribuye a desarrollar la iniciativa, la percepción y el ojo marino para pareciar las dificultades y el modo de remediarlas o vencerlas.

Por otra parte, las largas travesías templan el carácter e imponen las virtudes inhibitoras de la paciencia y la conformidad.

Por último, la necesidad permanente de observar las fuerzas de la naturaleza: el viento, las corrientes, el estado del mar, el aspecto del cielo y del horizonte; todo ello requiere el estudio constante de la meteorología de las diversas regiones del globo, estimulando en el Oficial de Marina el gusto por tan importante ramo de la ciencia náutica.

Podría argumentarse que los buques de vela tienden a desaparecer. Posiblemente, pero mientras estos existan a flote, todo marino debe poseer los conocimientos necesarios para desempeñarse eficazmente en el comando de ellos.

Y como comprobación de esta tesis me bastará citar dos ejemplos históricos correspondientes a la gran guerra de 1914 a 1918, ellos demuestran como Jefes y Oficiales de la Armada alemana que, seguramente, dentro del desarrollo normal de su carrera, jamás se imaginaron que en pleno auge del buque moderno de combate se verían obligados a navegar miles de millas en modestas goletas cuyo único motor era la vela.

Odisea del 2.º Comandante y personal del "Emden".— El siguiente episodio es un resumen vertido al castellano del capítulo "La mort de l'Emden", de la obra de Claude Farrère y Paul Chack, titulada: "Combats et batailles sur mer", que, por la nacionalidad misma de los autores, siendo ambos franceses, y por consiguiente, enemigos de los actores de esta odisea; le dan mayor mérito y relieve.

"Después de varado el "Emden" al término del combate naval de la isla de Cocos con el crucero "Sydney" de la Marina Británica, el 9 de Noviembre de 1914, el 2.º Comandante del glorioso crucero alemán, Capitán de Corbeta von Mücke, que había bajado a tierra a cargo de dos oficiales y un destacamento de 46 hombres con el objeto de destruir el poste de la estación radiotelegráfica y cortar la línea del cable, logró escapar del poder de los ingleses, aparejando la pequeña y misera goleta "Ayesha", de sólo 100 toneladas, cuyo casco estaba podrido. Sin cartas, sin víveres y casi sin agua, se lanzó al mar con sus hombres, y venciendo innumerables dificultades y sufriendo vicisitudes dignas de la leyenda, largó anclas en el puerto Emma, fondeadero de la ciudad de Padang de la isla Sumatra en la tarde del 27 de Noviembre, después de 18 días de navegación a la vela haciendo un recorrido de 900 millas.

"Al presentarse a las autoridades holandesas del puerto, que querían internar la "Ayesha" por considerarla como buque mercante el Capitán von Mücke protesta enérgicamente enrostrándoles su proceder contra un buque de guerra alemán;

“ y con la arrogancia de un Comandante de acorazado los apostrofa en la siguiente forma: “Mirad el “Ayesha”... ¿Acaso no cumple con todos los reglamentos? Todos sus tripulantes son marineros de guerra inscritos en el anuario de los Oficiales de Su Majestad Imperial o en el rol de sus tripulaciones. ¿No véis en el tope de su mástil el pabellón blanco con la cruz negra? Seguramente que su nombre no figura en la lista de los buques de la flota de guerra alemana. Es posible; pero es sólo a mis jefes a quienes respondo de la captura de este buque y de los acontecimientos que me han determinado a comandarlo.

“Después de tan enérgica defensa de sus fueros hecha por el Capitán von Mucke, las autoridades se deciden a considerar a la débil goleta como buque de guerra, autorizándola a quedarse en el puerto 24 horas, proporcionándole los víveres y pertrechos necesarios para hacerse a la mar al día siguiente.

“Mientras tanto von Mucke no pierde el tiempo y, ayudado eficazmente por el Cónsul alemán en esa localidad, ha conseguido que uno de los buques allí fondeados, el “Choising”, viejo carbonero del Lloyd, de 1.600 toneladas, se reúna con él en un “rendezvous” previamente fijado en latitud 3° 20' Sur y longitud 99° 20' Este.

“Después de haber conseguido su objeto von Mucke zarpa en la tarde del 28, es decir, al cumplir las 24 horas reglamentarias, otra vez a bordo del “Ayesha”, en dirección al “rendezvous” convenido donde llega el 4 de Diciembre. Después de una larga espera de 10 días, el 14 de Diciembre ve aparecer por fin al “Choising” con quien se reúne. Tráspasa a todo su personal a dicho barco, al abrigo de la isla Pageh Sud y no siéndole útil la “Ayesha”, la echa a pique.

Tal fué el destino fatal de la frágil e ignorada embarcación que, por la hazaña de los últimos días de su existencia, logró la celebridad en los fastos de la historia naval.

“El “Choising” se dirige al puerto de Hodeidah al Sur de Arabia donde fondeó el 8 de Enero de 1915. El Capitán von Mucke se desembarca con sus hombres en dicho puerto que, por suerte, está en poder de los turcos, sus aliados. Estos ayudan a la columna alemana a dirigirse por tierra hasta Yabana y el 14 de Marzo logra embarcarse en dos samboucs árabes de 14 metros de eslora por 4 de manga. Nueva y dura odisea. Los días de la “Ayesha” parecen ahora los de un paraíso perdido. El 17 pasando a la altura de Marka casi se van a pique; pero impulsados por una brisa favorable del sur, logran llegar a Kounfoudah. Allí von Mucke consigue de los turcos un lugre, (pequeño velero) con el cual se dirige hacia Djedah; pero estando dicho puerto vigilado por los aliados, sus enemigos, desembarca el 24 de Marzo en el Lid. De ahí por tierra y combatiendo con los beduinos del desierto llegó a Djedah el 4 de

"Abril, dejando muertos en los campos de batalla a un oficial y dos individuos de tropa.

"Cinco días después se lanza al mar nuevamente en un bergantín y después de tres breves escalas en la costa y 10 días de navegación a la vela, llega a Cherm Munaibura el 28 de Abril.

"De ahí por tierra se dirige a la estación de "El Ula" donde toma el ferrocarril que le lleva a él y su destacamento a Aleppo y de ahí, después de atravesar el Taurus en coche, a Constantinopla, donde llega el 23 de Mayo de 1935.

"Después de seis meses 15 días el Capitán von Mucke, Segundo Comandante del crucero "Emden", de la Armada alemana y parte de sus hombres, pues, como se ha dicho, algunos cayeron en los combates con los beduinos del desierto, logran reunirse a los buques de la Escuadra alemana que operan en los mares turcos, poniéndose nuevamente a su servicio".

Cuatro de las etapas de esta difícil empresa fueron hechas a la vela, sumando un total de 63 días o sea dos meses 3 días, con un recorrido aproximado de dos mil millas.

La goleta "Tinto".— Otro ejemplo muy conocido, por tocarnos más de cerca, es el de la fuga de los marinos alemanes, naufragos del "Dresden", después de haber sido echado a pique por los ingleses en la isla de Juan Fernández, e internados en la Quiriquina; que abandonaron a Chile desde Puerto Montt en la goleta "Tinto" y pasando por el sur del Cabo de Hornos, después de varios meses de navegación a la vela llegaron a un puerto de Noruega, desde donde les fué fácil restituirse a su patria.

¿Quién hubiera dicho a los brillantes jefes y oficiales de la Marina Imperial Alemana, acostumbrados a pisar la cubierta de acorazados, cruceros y destroyers provistos de poderosas máquinas que algún día se verían impelidos a navegar en miserables goletas y cruzar los mares sólo al impulso de las brisas marinas?

Reglamento de la Marina Alemana.— Para mayor abundamiento, y como un testimonio que la instrucción y práctica de la vela no debe ser abandonada, agregaré que la marina de guerra alemana, que en materia de instrucción naval y preparación para la guerra marcha a la cabeza en lo que se refiere a iniciativa y modernización de sus servicios, mantiene la práctica de la navegación a la vela en los programas de instrucción de la Escuela Naval y así podemos leer en la sección "Informaciones" de nuestra "Revista de Marina" (N.º 476, correspondiente a los meses de Enero y Febrero de 1937), el siguiente párrafo:

“Formación de los oficiales de la Marina Alemana”

“Actualmente los candidatos admitidos en la Escuela Naval de Stralsund, permanecen allí tres meses, durante los cuales comienzan a su desbastamiento. En seguida se embarcan por tres meses a bordo de los veleros “Gorch Fock” y “Horst Vessel” (este último recién puesto al servicio) y en ellos realizan cruceros de corta duración a lo largo de las costas alemanas, etc.

Mi idea sobre la instrucción velera.— Al extenderme sobre tal tópico de la instrucción naval, no abrigo la intención de propender a introducir reformas en los programas de nuestra Escuela Naval; pero estimo que en el grado de Guardiamarina de 2.ª clase debiera dedicarse un período de tres meses a la práctica de la instrucción a la vela a lo largo de nuestra costa en bergantines-goletas de casco de madera que podrían ser construídos a poco costo en los astilleros de Valdivia. Y ello sin dejar de proseguir su preparación profesional en un crucero de estilo “Jeanne d’Arc” que, en caso de guerra, pudiera desempeñar sus funciones propias de buques de combate.

Al elegir el bergantín-goleta como buque de instrucción para práctica de la vela, he tomado en cuenta que su aparejo consta de velas cuadras y cuchillas a la vez.

Esta ya larga disertación sobre instrucción velera, encierra el propósito de aportar algo de mi experiencia adquirida, al caudal de la preparación naval de los futuros oficiales de la Armada — actuales cadetes — a quienes he dedicado el presente libro y en cuya redacción no he perdido nunca de vista el deseo de serles útiles y de propender a estimular su vocación. . .

* * *

Adiós a la “Lautaro”.— Prosiguiendo mi interrumpido relato, debo decir que poco después de haber sido designado como Oficial de Maniobras del acorazado “Latorre”, hice entrega de la “Lautaro” a mi Segundo, el Capitán Herrera, con el sentimiento de abandonar su cubierta donde había puesto a prueba durante más de dos años parte de mis actividades profesionales. . . Y al alejarme de ella en la embarcación que me llevaba hacia otro destino, me despedí para siempre del viejo casco; conservando en mí el recuerdo neto de su elegante silueta, de su erguida y recia arboladura y de su alterosa y fina proa que a impulsos del viento surcó el Pacífico, yendo a estrechar los lazos de una doble amistad política y comercial con el lejano Imperio del Sol Levante.

¡Banzai!

**RELACION DEL PERSONAL DE OFICIALES Y TRIPULACION
DE LA FRAGATA "LAUTARO" A SU LLEGADA A CHILE,
DESPUES DEL VIAJE AL JAPON**

Comandante: Capitán de Corbeta: Sr. Alejo **Marfán** Montel.
Of. del Detall: Capitán de Corbeta: Sr. José A. **Herrera** Acevedo.
A cargo de la Contabilidad: Cont. 2.º: Sr. Moisés **Reyes** Pereira.
Oficial de Maniobras: Piloto 2.º: Sr. David **Mayorga** Imaray.
Oficial de Navegación, Piloto 2.º: Sr. Salustio **Ojeda** Barria.
Oficial de Embarcaciones menores: Piloto 3.º: Sr. Tomás **Soto** L.

EMPLEADOS CIVILES

Sobrecargo del buque: Sr. Arturo **Vilet** Anguita.

SUBOFICIALES, SARGENTOS Y CABOS

Contramaestre mayor: Jorge **Fabre** Lors.
Practicante mayor: Anibal **Fariás** Vidal.
Maestre de Viveres de 1.ª clase: Zenón **Fonseca** Barrera.
Preceptor 2.º: Belisario **Señoret** Uribe.
Cabo 1.º Fogonero: Pedro J. **González** Chávez.
Contramaestre 1.º: Pedro **Márquez** Arteaga.
Contramaestre 2.º: Juan León **Moraga**.
Carpintero 2.º: Teófilo **Riveros** Arce.
Guardián 1.º: Miguel **Santander** Contreras.
Panadero: Julio **Ruiz** Acuña.

SERVIDUMBRE Y OTROS SERVICIOS

Mayordomo 1.º: Onofre **Gutiérrez** Gómez.
Mozo 1.º: Pedro A. **Figueroa** Cabezas.
Mozo 2.º: Zacarías **Valenzuela** (Filipino)
Cocinero 1.º: Juan E. **Rodríguez** Iturriaga.
Cocinero 2.º: Luis A. **Cáceres** Pastenes.
Ayudante de cocina: Procopio **Saldoal** (Hawaiano)
Ayte. del Of. del Detall: (Grumete) Aniceto **Márquez** B.
Enfermero: 1.º: Exequiel **Jofré** Encina.

MARINERIA

Marinero 1.º: Juan Cerón Perán	(Chileno)
Marinero 1.º: Saturnino Gómez Triviño	(Chileno)
Marinero 1.º: Pedro Hurtado Muñoz	(Chileno)
Marinero 1.º: Abraham Martínez Villazón	(Chileno)
Marinero 1.º: Fred Niemann	(Alemán)
Marinero 1.º: Manuel Carvallo	(Filipino)
Marinero 1.º Sixto Joaquín	(Filipino)
Marinero 1.º: Norman Grindley	(Inglés)
Marinero 1.º: Eduardo Williams	(Inglés)
Marinero 2.º: Gume cindo Arenas López	(Chileno)
Marinero 2.º: Iseías Segura Iturra	(Chileno)
Marinero 2.º: Carlos Valdivia Araya.	(Chileno)
Marinero 2.º: Osca Villarreal González	(Chileno)
Marinero 2.º: Benjamín 2.º Rivera Soto	(Chileno)
Marinero 2.º: Absalón Sedentario	(Filipino)
Marinero 2.º: Leoncio Lecadman	(Ruso)
Marinero 2.º: Plácido Bohal	(Hawaiano)
Marinero 2.º: Marcos Anselmi	(Italiano)
Marinero 2.º: Miguel Catorín	(Hawaiano)
Marinero 2.º: Teodoro Albor	(Hawaiano)
Marinero 2.º: Feliciano Sánchez	(Filipino)
Marinero 2.º: Florencio Beltrán	(Filipino)
Marinero 2.º: Willie Antono	(Hawaiano)
Marinero 2.º: Chikajichi Hakoda	(Japonés)
Grumete: Catudo Fayizaba	(Japonés)
Grumete: Yonosuke Endo	(Japonés)
Grumete: Temishichi Kukuuchi	(Japonés)
Grumete: Torao Suzawa	(Japonés)

TOTAL: 54 tripulantes, de los cuales 28 eran los marineros que atendían la maniobra divididos en dos turnos de 14 cada uno.

NOTA: Entre este último personal habían individuos de las siguientes nacionalidades:

- 9 chilenos
- 5 japoneses
- 5 filipinos
- 4 hawaianos
- 2 ingleses
- 1 alemán
- 1 italiano
- 1 ruso

—
Total: 28 marineros.

ANEXOS

Advertencia respecto de los anexos:

Anexo: I. Odisea del Pontón "Majestic".

" II: Una ascensión al "Yunque".

" III: De cómo un témpano pudo influir en la carrera
de un Oficial de Marina.

" IV: La vida profesional del marino.

" V: Mi retiro de la Armada.

" VI: Definición de las palabras nauticas usadas en la
presente obra.

ADVERTENCIA RESPECTO DE LOS ANEXOS

Como dije anteriormente, la presente obra se propone revelar al público algo de la psicología y actividad del Oficial de Marina; y para contribuir mejor a este objeto, he creído conveniente finalizar mi trabajo con algunos episodios vivaces y pintorescos debido a varios Jefes de la Armada, hoy en retiro, que tuvieron actuación descollante en ellos, o que ponen en evidencia las dificultades de la carrera naval.

En el **anexo I**, se trata de la "Odisea del Pontón Majestic" en un viaje de Punta Arenas a Talcahuano, narrada por uno de sus propios testigos, el Guardiamarina de 2.ª clase don Roberto Chappuzeaux C., que con pluma espontánea cuenta las dificultades vencidas y las penurias que sufrieron sus tripulantes.

Esta narración pone también de manifiesto el férreo concepto de la disciplina de esa época, en que el rigor primaba sobre la reflexión y el raciocinio, debiendo una orden superior cumplirse aunque fuera evidentemente irrealizable.

A mi juicio tal viaje, que sin duda ignora la mayoría de mis lectores, es digno de recordarse, tanto por la lección experimental que pueda deducirse de él, como por tratarse de dignificar la memoria de los Comandantes Whiteside y Font de la Vall, poniendo de relieve su valor y pericia; asimismo ello evidencia la briosa y juvenil cooperación de los Guardiamarinas Chappuzeaux y Sotomayor.

¿No es ello, acaso, un ejemplo y un buen estímulo para la generación actual de nuestra oficialidad joven, ansiosa de pundonor prestigio y temple recio?

Tal es el motivo superior que me ha decidido a incluir ese episodio náutico en la presente obra con el beneplácito de su autor, a quien agradezco su amena e interesante colaboración.

En el **anexo II**, se destaca una proeza del Capitán de Corbeta y 2.º Comandante del Caza-torpedero "Uribe", don Alberto

Hozven, al efectuar la "Ascensión del Yunque, (Isla de Juan Fernández)".

Y digo proeza, dándole su significado de llevar a cabo una acción animosa o un acto de valor.

Y, ¿cómo calificar de otro modo esa arriesgada y atrevida prueba del péndulo?

El narrador dice con singular haneza: "resolví cruzar ese abismo haciendo el péndulo, operación que suele verse en la pantalla y en los circos"... Pero, tomemos en cuenta que el abismo vertiginoso, formado por dos bloques de piedra casi verticales, que separan diez metros de ancho, tiene una profundidad de 400 metros. Pensemos por un momento en nuestro estado de ánimo si nos viéramos suspendidos a tal altura y pendiendo sólo de una débil cuerda.

¿Es o no proeza la del que así exponía la vida sólo por dejar bien puesto el nombre del "Uribe"?

Y si no fuera por el periodista extranjero, señor Camilo Branchi, que dejó constancia de este episodio en su libro "La isla de Robinson Crusoe", talvez tan atrevida ascensión habría quedado para siempre desconocida.

Tal es la razón que me ha inducido a divulgar un hecho que debiera servir de estímulo a nuestros andinistas, y a los que cultivan en Chile ese deporte... ¡Ojalá! que en las excursiones veraniegas que suelen hacer a la isla de Más a tierra los vapores de la P. S. N. C. y Co., resolviera nuestro Club de Andinistas confiar a sus socios más aptos y entusiastas la renovación de la proeza de Hozven y el nuevo escalamiento del famoso y erecto "Yunque".

Agradezco al Comandante Hozven un relato que me permite presentar un acto que significa para él y sus modestos acompañantes un esfuerzo viril y de decidida voluntad.

En el **anexo III**. "De cómo un témpano pudo influir en la carrera de un oficial de Marina", relato del Capitán de Navío en retiro don Javier Angulo, en aquella época simple Guardiamarina, quiero dejar de manifiesto las vicisitudes de un joven oficial que con la escasa experiencia adquirida en ese grado, estuvo expuesto a verse excluido del servicio de la Armada por motivos enteramente ajenos a su previsión, es decir, por una serie de incidencias que en un momento dado parecían confabularse siniestramente en su contra. La fatalidad vino entonces a cristalizar en la forma de un témpano de hielo que arremetió contra la frágil cañonera "Pilcomayo", a los pocos momentos de haberse recibido de la guardia.

Ello pone asimismo de manifiesto el rigor de los castigos que se aplicaban entonces y las condiciones deplorables en que actuaban nuestros hidrógrafos al emprender los trabajos preliminares para llevar a cabo el proyecto de canalización del istmo de Ofqui.

Doy mis agradecimientos al Comandante Angulo por haber accedido a mi petición de contribuir a relatar ese episodio naval que demuestra los peligros a que están expuestos nuestros barcos en las regiones australes de nuestra costa.



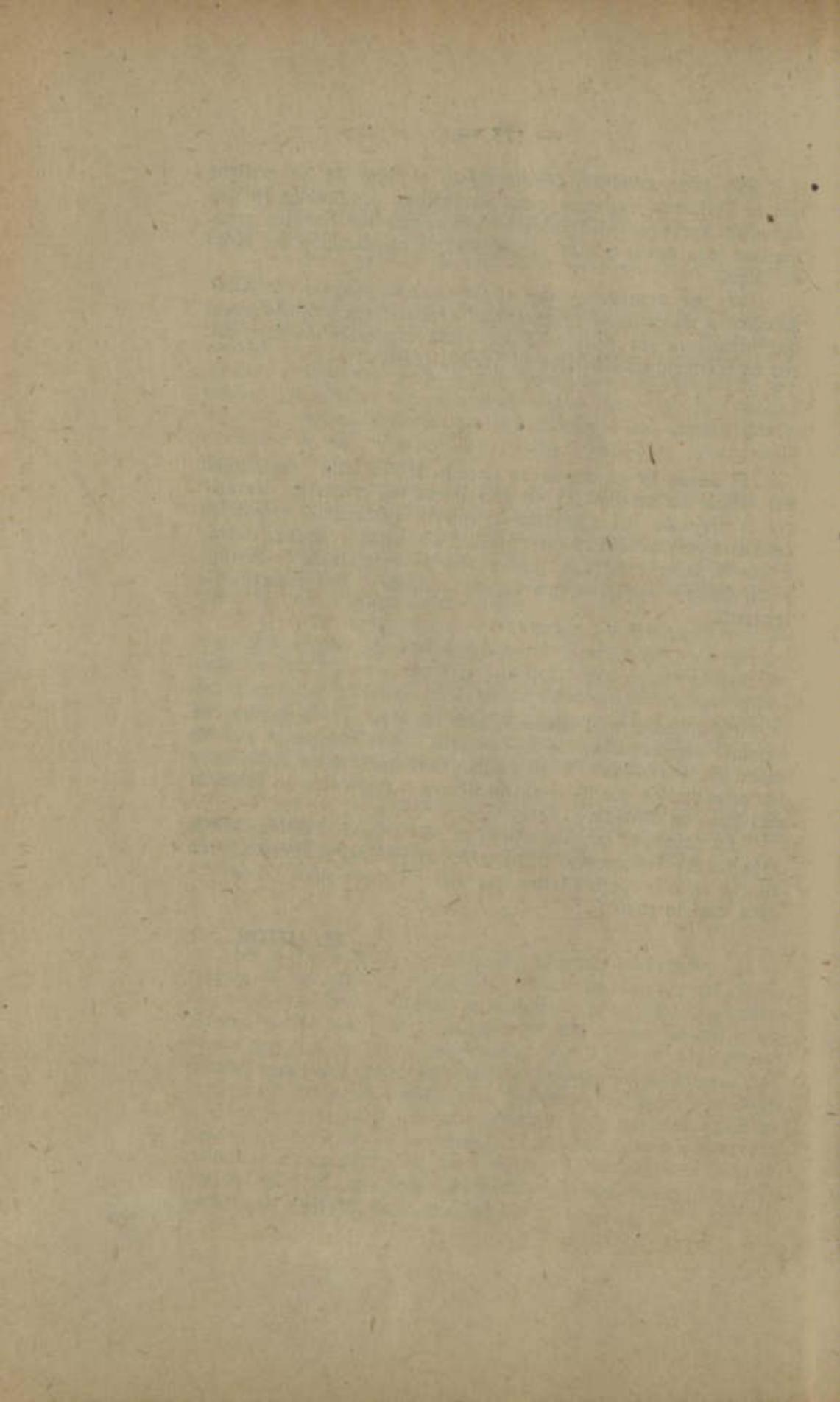
El **anexo IV** es una breve síntesis de "La vida profesional del Oficial de Marina", y en esas líneas me propongo desvanecer el prejuicio tan difundido de que la existencia de nuestro oficial se desliza sólo en un ambiente de fiestas y jarana. Debido a que su labor técnica se realiza allá a bordo, lejos de la urbe y del bullicio mundano, permanece invisible y por consiguiente ignorada.



Por último, en el **anexo V**, sólo me guía el propósito de exponer documentalmente los motivos que influyeron en "Mi retiro de la Armada". Y así quedan desvanecidas las versiones y los comentarios que los espíritus ligeros o suspicaces no vivieron escrúpulo en difundir.

En resumen, mi sólo objeto es aclarar una situación dudosa a la luz de documentos oficiales irredargüibles, acogiéndome en ello al viejo proverbio latino que dice: "Cuique suum" o sea "A cada cual lo suyo".

EL AUTOR.





Comandante del transporte "Angamos", Capitán de Fragata don
Arturo Whiteaside.



Comandante del Pontón "Majestic", Piloto 1.º don Juan Font
de la Vall.



Cadete Roberto Chappuzeaux C.
(Tres años antes del viaje del Pontón "Majestic").



Guardia-marina de 2.ª Clase, Sr. Manuel Sotomayor Torres,
tripulante del Pontón "Majestic".

ODISEA DEL PONTON "MAJESTIC"

En su viaje de Punta Arenas a Talcahuano, relatada por uno de sus tripulantes el guardia-marina de 2.^a clase señor don Roberto Chappuzeaux Cienfuegos, actualmente contra-almirante en retiro

Eran los años de la vieja escuela náutica, aquellos en que el alumnado carecía casi de entretenimientos y diversiones juveniles que le hiciera más llevadera la vida y más grata su permanencia en la Escuela Naval.

Todos los de nuestra época anhelábamos salir cuanto antes de ese formidable cerco de murallas recias que circundaban nuestro plantel de educación, ávidos de ir pronto a pisar la cubierta de los buques, para gozar de una libertad más amplia y de una educación más humana y comprensiva, distinta de la que recibíamos en la Escuela....

Al fin el año 1900, pudimos cargar con orgullo y llenos de esperanzas y quimeras, los laureles de guardia-marina de 2.^a clase, siendo destinados a servir a bordo de los buques de la Armada.

Llegados a bordo y mediante los buenos consejos de los "motes" (1) más antiguos, fuimos poco a poco habituándonos a las contrariedades y sinsabores de la vida náutica, y día por día íbamos adquiriendo práctica y experiencia en las diversas actividades que requiere el buen servicio de un barco de guerra.

Después de varios meses a bordo, vinimos a darnos cuenta, con honda decepción de que casi nada había cambiado de nuestra situación anterior, y sobre todo respecto de la mayor libertad que esperábamos encontrar en nuestra vida de guardia-marina.

¡Ilusión falaz!.. El duro régimen a que estábamos sometidos los jóvenes oficiales era semejante al que imperaba en el torreón naval del Cerro de la Artillería. Se bajaba a tierra una vez a la semana; y tenían derecho a ello solamente aquellos que no habían incurrido en alguna falla en el servicio o que hubieran cometido alguna falta, por leve que fuera, pues tal hecho anulaba toda franquicia.

(1) Los guardia-marinas eran designados por "motes", nombre que corresponde a los pequeños peces que en cardúmen pululan en la cercanía de los muelles y malecones de Valparaíso.

La vida de los "motes" a bordo del "O'Higgins" en 1901 era, pues, de desesperante monotonía. . . . Terminados los ejercicios y trabajos del día, había que recurrir a la sola distracción,—si así puede llamarse,—de pasearse por la cubierta, mirando con envidia la animación del tráfico de Valparaíso al atardecer. . . . Iban los botes al muelle con Oficiales y tripulaciones francas; y nuestra imaginación juvenil seguía tras ellos y se adentraba en las calles centrales del puerto. . . .

Para matar el aburrimiento, en las noches interminables nos encerrábamos ocultamente en la Sala de Cartas, donde un grupo de 8 o 10 guardia-marinas pagaban casi noche a noche el caro aprendizaje del juego de naipes. Según el entusiasmo de los asistentes, las sesiones duraban hasta las 2 y 3 de la madrugada, rodeados de un silencio profundo; y alumbrados sólo por candiles o el brillo del cigarrillo de los fumadores, a fin de no despertar las sospechas de la randa.

Era un día Jueves del mes de Febrero. Formaba yo rueda en el tapete verde con mi amigo Sotomayor. . . . Noche de buena suerte. En pocas horas habíamos obtenido una ganancia de \$ 50.00 cada uno! Nos miramos varias veces, y bastó un signo de inteligencia de uno de nosotros para que ambos diéramos por terminada la partida del juego; y así, con el botín bien seguro, bajamos a la toldilla del "O'Higgins".

Entre charla y charla dominados por la tranquilidad de esa noche de luna y el brillo hipnótico de las luces de Valparaíso, ¡cómo anhelábamos compartir la vida de juerga nocturna la que, seguramente, animaba los diversos barrios del puerto! . . . Y en medio del andar monótono dentro de nuestra cárcel flotante, súbitamente prendió en nuestra imaginación el punto rojo de una idea loca. . . .

Pasaba en esos momentos por el costado del "O'Higgins" un serení de la "Esmeralda" que iba al muelle. . . . Se movía lentamente en medio de la claridad de la luna y de las apacibles aguas de la bahía, como si nos invitara a bajar a tierra.

Así fué: Sotomayor y yo, decidimos sin reparar en nada, fugarnos de nuestro barco para ir a participar del ajeteo nocturno del Valparaíso galante, rompiendo con el círculo estrecho en que nos mantenía una cruel incomprensión de la vida juvenil.

En voz baja dijimos al marinero del serení que nos esperara, y en pocos minutos, disfrazados de civiles, nos escurrimos por la escalita de gato que tenía el "O'Higgins" al término de la toldilla y seguíamos con rumbo al muelle del Arsenal. . . .

Una vez en tierra, recorriendo algunas calles y al cruzar las calzadas, teníamos que escondernos en las entrantes de las casas, pues por momentos creíamos divisar aquí o allá la silueta de algún Oficial de a bordo. . . .

Trascurrieron las horas sin mayor contratiempo, y nos divertimos bastante a la usanza de esa época.

Al despuntar los primeros rayos del día regresábamos a bordo en uno de los tantos botes—cachuchos—que en el muelle Prat esperaban a la jovial muchachada de los barcos.

Satisfechos y orgullosos de nuestra calaverada, volvíamos llevando pequeños calientes a nuestros compañeros, y dábamos instrucciones al fletero respecto al costado y escala por donde debía atracar, tratando así de evitar ser sorprendidos y reconocidos en el momento de restituírnos a bordo. En todo caso, contábamos con la complicidad del guardia-marina de entrepunte, quien a esa hora—6 de la mañana,—recorre el buque de quilla a perilla. Así, el abordaje se hacía fácil.

Llegamos a bordo del "O'Higgins" y fuimos recibidos por nuestro compañero, el guardiamarina Del Sol, a quien con todo afecto hicimos entrega del paquete de pequeños. Nos respondió agradecido y agregó: "los pillaron".

Segundos después llamaba al timonel y daba orden de avisar al Oficial de guardia, Teniente Vergara, que los guardia-marinas Chappuzeaux y Sotomayor acababan de llegar de tierra.

¿Qué había ocurrido? ¿Qué fatal casualidad había hecho fracasar nuestra nocturna escapada? ¿Algún soplón? . . . Nó, nada de falsía ni delación por parte de nuestros compañeros. . . Todo fué obra de una serie de coincidencias fortuitas.

El centinela del puente de popa, que era un concripto, al ver que dos civiles se embarcaban a las 11 de la noche en un sereni, cumpliendo las órdenes recibidas comenzó a gritar: "¡Cabo de guardia!!" "¡¡Cabo de guardia!!"

El guardia marina de servicio que debía estar en la cubierta a esas horas de la noche, ya que el Teniente se encontraba en la Cámara, no se había mantenido en su puesto; y a los llamados alarmantes que daba el centinela, acudió el Sargento de guardia, quien al preguntar al centinela qué sucedía, recibió la siguiente contestación: se han fugado de a bordo dos mozos de las cámaras.

El Sargento sin inmutarse dió cuenta al Teniente de guardia. Y éste, sagaz y experto en la vida náutica, se dirigió sin titubear hacia los coyos de los guardia-marinas y después de una lijera inspección pudo comprobar que a bordo del buque insignia faltaban dos guardia-marinas cuyas letras en los coyos correspondían a los "midshipmen" Sotomayor y Chappuzeaux.

Fué así como el mismo día de nuestro regreso a bordo, poco antes del meridiano, nos encontrábamos ubicados en sendas torres de combate de proa y popa y sometidos a un racionamiento de pan y agua, en espera de la espada de Damocles.

Trascurrían los días. . . Los rumores más pavorosos llegaban a nuestros oídos. ¿Qué castigo disciplinario iban a aplicarnos? El rumor que tenía más visos de verdad era el de que el Comandante Valenzuela del "O'Higgins" había pedido nuestra expulsión del servicio de la Armada.

Después de 10 días de castigo, en que pasamos con la tensión nerviosa que es de imaginarse, llegó a bordo el fallo inapelable del Director General de la Armada; los guardias marinas Chappuzeaux y Sotomayor, como sanción de la gravísima falta cometida, debían embarcarse en el "Angamos" con rumbo a Punta Arenas para trasladarse al Pontón "Majestic" (deposito carbonero de la Armada), el cual debía ser traído a la vela a Talcahuano y después de aparejario ser entregado a la Escuela de Grumetes bajo el nombre de "Lautaro".

La orden del Director General de la Armada era que el "Angamos", tomara a remolque al "Majestic" en Punta Arenas llevándolo por el estrecho de Magallanes hasta cien millas al oeste de Cabo Pilar, para que desde ahí hiciera el viaje con sus propios medios hasta Talcahuano.

Llegamos a Punta Arenas a mediados de Marzo de 1901, y nos embarcamos en el "Majestic", juntamente con el Piloto 1.º Font de la Vall, que hacía las veces de Comandante. Se comenzó por preparar el barco para la travesía, dándole 500 toneladas de lastre de arena, pues la superficie del casco del buque que sobresalía del agua, hacía las veces de un verdadero velamen al carecer de la carga normal de 3,000 toneladas con que hacía los viajes a la costa de Chile en sus mocedades.

Aparejo en el "Majestic" casi no había. Como se pudo, con velas viejas del buque y de la "Pilcomayo" que estaban depositadas en tierra, se procedió a vestir las vargas mayores y gavias de los tres palos; y con algunas cuchillas y cangregas se consideró, a juicio del Comandante en jefe del Apostadero de Magallanes, terminada la labor de aparejar el "Majestic" para su viaje a la vela a Talcahuano. En cuanto al pliego de peticiones, que con verdadero conocimiento náutico hacía el Piloto Font de la Vall, fué archivado. Como toda notación se le proporcionó a los dos guardias marinas castigados y 18 individuos, incluyendo un cocinero y un mozo.

El "Angamos", comandado por el hábil Whiteside, procedió a entregarnos un comparador, un cuarterón de Talcahuano y golfo de Arauco, una carta general de corrientes de la América del Sur, algunas banderas del Código y por último nos habilitó como se pudo con una rosa náutica ya excluida del servicio, la que colocada en el mortero del compás del "Majestic" marcaba bien las orientaciones del barco sólo en aguas tranquilas.

La idea del viaje del "Angamos" remolcando al "Majestic" fué irreflexiva y como una improvisación del pensamiento de un hombre obscecado que no meditó antes de dar esa orden en que todo faltaba para darle cumplimiento con éxito. Tanto en el "Angamos" como en el Apostadero de Magallanes, se carecía de casi la mayor parte de los implementos náuticos que requería la labor de proveer a otro buque; y, por otra parte, la orden del Director

General de la Armada era precisa y perentoria: el barco debía zarpar el 16 de Marzo de 1901.

En tan desmedradas condiciones zarpamos, haciéndonos a la mar el día indicado remolcados por el "Angamos"; pero al promediar los 2 calabrotos del remolque, debido a una mala manobra del Oficial que atendía las adujas en la toldilla del "Angamos", la hélice pescó el seno de uno de los calabrotos, quedándonos al garete en medio del Estrecho de Magallanes. Las máquinas quedaron sin movimiento.

El buzo de a bordo tuvo que hacer prodigios durante toda la noche soportando el oleaje del estrecho, para con la ayuda de los botes, de hombres y cuchillos especiales amarrados en el extremo de perchas de madera, poder cortar cortar el calabrote enredado en dos partes alrededor de la hélice, dejando al "Angamos" libre nuevamente y apto para cumplir la difícil comisión encomendada a la pericia y responsabilidad de su Comandante.

Continuamos la navegación en línea de fila con 200 metros de remolque y en la tarde del 17 entramos a Fortescue, fondeando el "Angamos", a fin de pasar allí la noche.

Las rachas de viento norte hacían por momentos que el "Majestic" abordara al "Angamos"; pero con la ayuda de las velas cuchilas lográbamos separarnos sin mayor dificultad.

Al día siguiente debía el "Angamos" cumplir su cometido, esto es, llevar al "Majestic" a remolque por la boca del estrecho y largarlo a la ventura a 100 millas al oeste del Cabo Pilar... para de ahí seguir, durante el resto de la navegación a Talcahuano, con sus propios recursos.

La estada en Fortescue permitió reflexionar y comprender cuan arriesgada sería tal empresa en medio de un estado del tiempo que no era del todo favorable. El Comandante Font de la Vall fué a bordo del "Angamos" y rogó al Comandante Whiteside que no abandonara el buque 100 millas afuera del Cabo Pilar. Le insistió hasta convencerlo, afirmando que cumplir esa orden era lisa y llanamente llevar al "Majestic" a una pérdida segura; pues, un barco de tan enorme tonelaje provisto de un velamen totalmente viejo, sin medios de navegación, falto de lastre y en la época del comienzo de los temporales de esa zona, harían casi segura la deriva del buque arrastrándolo a regiones donde, sin duda, después de dos meses se agotarían los viveres secos... exponiendo la vida de sus tripulantes.

Sólo un fuerte concepto de la responsabilidad y su pericia náutica, influyeron en el ánimo del Comandante Whiteside para que desobedeciera abiertamente la orden del Director General de la Armada, y así el experto marino, corriendo el riesgo de tronchar su carrera náutica, emprendió el remolque del "Majestic" por los canales de la Patagonia Occidental hasta el de Trinidad afuera.

Al anochecer del día siguiente, el "Angamos" en pleno temporal fondeó en el surjidero de afuera de la bahía de Sholl

y con tan mala suerte que el tiranteo del remolque del "Majestic" le impedía casi toda maniobra, y así al acercarse buscando fondo apropiado con buen tenedero, quizá rozó algún bajo fondo. En esa situación y ya de noche, hubo de levar ancla nuevamente, la que agarrada en una roca partida, no permitía zafar el buque. Además la máquina se mantenía inmóvil ante el peligro de que la hélice tomara nuevamente el seno del remolque.

En tan desesperada situación ordenó el Comandante del "Angamos" largar los remolques del "Majestic" quedando así nosotros virtualmente al garete en medio de canales desconocidos, sin cartas de navegación y en una noche de temporal que arastró el buque por entre rompientes, a las cuales hubo de sacarles el cuerpo usando velas mayores y cuchillas para enfilarse los pasos, quedando expuestos a cada momento a vararnos y como consecuencia a perder el barco. En tal emergencia, se preparó bitadura en cubierta, como se pudo se largó para seguridad del buque el ancla con 100 brazas de cadena para que pudiera pescar fondo antes de que nos fuéramos a estrellar contra las rompientes.

El "Angamos", perdido ya de vista en medio de la bruma del temporal, hubo de largar su ancla por la mano por no haberla podido zafar, y libre ya de los bajos de Sholl, comenzó a maniobrar en el canal buscando el paradero del "Majestic".

Una fogata encendida a bordo de nuestro barco, alimentada con aceite, brea y cabos viejos, sirvió de guía al "Angamos". Después de tres horas de búsqueda en medio de los mayores peligros que puede afrontar un marino en esos parajes, el Comandante Whiteside dió con el "Majestic", atracando a la 1 h. de la mañana a su costado como si lo hubiera hecho en pleno día y con calma chicha.

Quedamos abarloados al "Angamos" y para poder navegar fué preciso que el "Majestic" largara su ancla y cadena, ya que el molinete del buque, movido a mano, era impotente para virar la cadena filada junto con el ancla.

Salvados todos estos obstáculos, el Comandante Whiteside arriesgando sus botes y su tripulación arrió dos de ellos, provistos de los elementos necesarios y de carbón para encender una fogata, en las rocas de Ancud, para que le sirviera como un punto de referencia. En efecto, ella le sirvió de faro durante la noche tempestuosa, pudiendo mantenerse así navegando en sus proximidades mientras llegara la hora de aclarar y poder seguir viaje. Ya en la mañana, con la claridad del día, pudo recoger sus botes y tripulación, siguiendo con el "Majestic" abarloado por entre los canales hacia el norte hasta el de Trinidad y después por éste, con rumbo al Océano.

El día subsiguiente al atardecer, salíamos del canal Trinidad, habiendo dejado horas antes nuestra condición de abarloados para navegar nuevamente con los dos remolques por la po-

pa del "Angamos", mar afuera y en medio de un fuerte temporal del noroeste.

El 21 de Marzo a las 5 de la tarde, estando a 100 millas afuera de la boca del Trinidad, el "Angamos" debía terminar su cometido. Y así ocurrió, largó sus dos remolques, puso rumbo al norte y por medio de la señal internacional por banderas, se despidió deseándonos un ¡feliz viaje! ¡Qué ironía!... Desde ese momento quedamos abandonados a nuestra propia suerte.

El servicio de guardias había quedado establecido desde nuestra salida de Punta Arenas en dos turnos, compuestos de un guardia-marina, un guardián, un timonel y seis hombres, de los cuales no todos eran marineros fogueados. Entre ellos había varios que, contratados en la Gobernación Marítima de aquel puerto, eran viejos desertores de otros buques. El Comandante, Piloto 1.º, Font de la Vall, permanecía de guardia casi constantemente.

Izadas sólo las velas mayores y unas cuchillas, nos dispusimos a mantenernos "a la capa", mientras se recogían los calabotes de remolque: operación que vino a terminarse al oscurecer y en la que tuvimos que soportar el contratiempo del temporal, yéndonos a la deriva hacia el sur, mar afuera. Así pasamos la noche.

Empleamos el nuevo día en remendar las velas rotas, que habían demostrado ser incapaces de soportar fuertes vientos, debido al haber permanecido tantos años arrumbadas en las bodegas del Apostadero de Magallanes, donde se habían inutilizado por la acción del tiempo.

Habiendo amainado el viento noreste y despejado algo la atmósfera, pude observar el sol y determinar con mi escasa práctica de pilotaje, que nos encontrábamos más de 70 millas al sur de la latitud de Trinidad y a unas 140 millas al oeste de la costa.

En esas condiciones continuamos dos días más sin avanzar al norte, dedicándonos más bien a preparar el buque y a reforzar las velas utilizables a fin de evitar de que éste perdiese totalmente su velamen y no pudiésemos proseguir viaje.

Gracias a una brisa del sur, comenzó el "Majestic" a ganar camino hacia el norte, lo que en tal ocasión constituía nuestro único objetivo, por cuanto en esa época — fines de Marzo — los vientos norte y noroeste en esas regiones pasaban a ser cotidianos; y en tal caso, llevándonos de ronza hacia el sur, nuestro arribo a Talcahuano se haría casi imposible, al menos de aventurarnos a salir 300 millas afuera de la costa, donde la escasez de los víveres sería nuestro peor enemigo.

En los primeros días de abril principió a soplar un viento noroeste, que poco a poco fué aumentando hasta convertirse en furioso temporal del W. El avance del buque hacia el norte era casi nulo, y en tales condiciones, lo que más nos interesaba era de mantenernos "a la capa", procurándonos sólo de su segurí-

dad. Los tumbos que daba el "Majestic" al encontrarse completamente de través en los senos de las olas, eran enormes. Las velas quedaron hechas girones en su mayoría, solo tres o cuatro cuchillas y la cangreja pudieron aguantar los dos días que duró el temporal.

La tripulación atemorizada, se negó a toda maniobra; pues, con los tumbos que daba el barco varios marineros habían sido lanzados contra sus amuradas, recibiendo contusiones y, por consiguiente, al salir a cubierta se corría un serio peligro.

Y como si todo esto fuera poco, en un momento, debido a los grandes tumbos, una de las vergas de acero del "Majestic" rompió su arbotante, y sin él, colgando sólo de un amantillo, comenzó por efecto de los balances a dar furiosos golpes que semejaban hachazos sobre el costado, rompiendo la borda de acero hasta la altura de la cubierta y poniendo en peligro el resto del casco mismo. El Comandante Font de la Vall, todo un marino y hombre de estoica serenidad, no encontró más solución ante la expectativa del trágico fin a que podía llevarnos esa situación, que la de abandonar momentáneamente el gobierno del buque; y, acompañado del guardia.marina Sotomayor, del narrador de estos recuerdos, del timonel y del guardián, provistos de hachas y espeques, abalanzarse a cortar el amantillo de cadena de la verga, operación que logramos realizar después de dura brega contra la furia del mal tiempo y los tumbos enormes del buque. Sólo en esa forma pudimos zafar la verga, que se perdió en el mar, dejándonos con grandes daños materiales, a la vez que nos privaba de un elemento valioso que podía habernos asegurado la posibilidad de una navegación a la vela más confiada y segura. La tripulación, que seguía aterrorizada y escondida bajo el castillo, no nos había prestado cooperación alguna...

Calmado el temporal, después de dos días de verdadera sobra, pude fijar la situación del buque... ¡Qué sorpresa!!... Ello al principio nos pareció un absurdo. ¡Estábamos ya al sur de la isla Huamblin y sólo a 20 millas de la costa!... El caso le pareció verdaderamente raro al Comandante y vi un signo de estupor en su rostro curtido... Si ello era efectivo, a no mediar la suerte de un franco y bien establecido viento del sur, el "Majestic" iba a terminar su vida fatalmente en las costas del golfo de Penas o de sus alrededores.

No había caso de salir mar afuera. El viento del W. o del S. W., presionando sobre un casco enorme sin lastre y casi sin velamen, obligaría a nuestro velero a irse a la deriva, resistiéndose como un animal enfermo a caer entre el semillero de isletes y rocas de esa región, donde podría encallar triste y silenciosamente. Y así, quizás por muchos años, se ignoraría el destino fatal del "Majestic" y de sus tripulantes... ¡No había duda!... A la claridad de la puesta del sol pudo divisarse la silueta de la isla Huamblin; y antes que llegara la hora aún incierta del dra-

ma que el Comandante Font de la Vall veía sobrevenir, hizo encender fogatas en el castillo, colocó las banderas internacionales de auxilio y se dispararon durante la noche los seis cohetes rojos que nos había entregado el "Angamos".

Buscábamos auxilio de remolque, cualesquiera que fuese para salir de ese trance dramático. Nadie acudió. Sólo el destino pudo cambiar la faz de la situación. El nuevo día se abrió con un viento suave del S. E., que se tornó horas más tarde en un sur neto, y que felizmente se hizo cada vez más intenso.

El "Majestic" comenzó a ganar millas hacia el W. sin navegar al norte, a fin de separarnos lo más pronto de las proximidades de la costa. Y así, seguimos con tan buena suerte emendando poco a poco el rumbo hacia el N. W., que tres días después, a pesar de nuestras escasas velas remendadas — el trinquete, dos gavias, foques, cuchillas y cangreja — aprovechando bien la fuerte brisa del sur, llegábamos a colocarnos a 180 millas al oeste de la costa y en latitud de la isla Huafo. ¡Respiramos!

La sonrisa y la confianza del Comandante nos auguraba el éxito, a menos que algo inesperado viniera otra vez a renovar las situaciones angustiosas de antes.

Transcurrieron así varios días más o menos en buenas condiciones de tiempo, hasta que llegamos a la altura de la isla Mocha, donde cambiamos rumbo dirigiéndonos a la isla Santa María.

La semana siguiente se caracterizó por la firmeza del viento S. W., el cual nos hizo dar hasta cinco millas por hora, bien medidas por medio de una tabla que largada en el bauprés y tomando el tiempo que tardaba en recorrer el largo del buque hasta pasar por la popa, nos permitía determinar el andar del buque. Nos teníamos que valer de este medio, pues, carecíamos de correderas así como de otros instrumentos náuticos de que se proveen los buques para navegar.

Por fin, después de 28 días de navegación, avistamos la isla Santa María y al atardecer oíamos claramente los disparos de los ejercicios que hacían los buques de la Escuadra en el golfo de Arauco.

Mantuvimos izada desde Huambín hasta llegar al golfo de Arauco la señal internacional. "**Buque de la Nación, necesita auxilio**"; sin embargo, como no encontramos a ningún barco en nuestra ruta, nadie acudió en nuestra ayuda. Las dos banderas que correspondían a dicha señal eran de tamaño grande y nos habían sido cedidas generosamente por el Comandante Whiteside; pero, como se verá más adelante, en ningún caso nos fueron útiles.

La llegada del "Angamos" a Talcahuano cinco o seis días después de haber largado el remolque al "Majestic" a la altura del canal Trinidad, dejó, por la relación del Comandante Whiteside, una inquietante duda sobre la suerte que podía correr ese

DERROTERO DEL PONTON "MAJESTIC"





Capitán de Corbeta don Carlos Alberto Hozven, (Segundo Comandante del cazatorpedero "Uribe").

El "Yunque" de la isla "Mas Adentro" del Grupo Juan Fernández



UNA ASCENSION AL "YUNQUE" EN LA ISLA DE JUAN
FERNANDEZ

A pedido de mi distinguido amigo y compañero, Alejo Marfán, relato un hecho en que me tocó actuar hace ya algunos años.

Me encontraba embarcado a bordo del cazatorpedero "Almirante Uribe" (ex Brooke) el año 1921, como segundo comandante. Su jefe era el Capitán de Fragata don Luis Díaz Palacios, que tenía fama de ser un experimentado hombre de mar, lo que se vió ratificado en más de una ocasión. Por el entusiasmo que sabía inculcar en sus subordinados y por el ojo marinero para dirigir la nave, bastaban estas cualidades para hacernos grata la permanencia a bordo; y cada uno se esmeraba por contribuir al prestigio del buque, el ex "Brooke", barco que por sus tradiciones de glorias obtenidas en la Gran Guerra europea, parecían estimular nuestro celo profesional.

Ese estímulo por sobresalir, hacía fácil toda operación por difícil que fuera. Reinaba el espíritu de cuerpo, y de leal camaradería que supo inculcar Díaz Palacios.

Me vienen a la memoria muchas comisiones y faenas marineras que en aquella escuadra del recordado Almirante Gómez Carreño nos tocó desempeñar y entre otras el salvamento de los hidroaviones extraviados al norte de Coquimbo, en su primer vuelo de escuadrilla, de Valparaíso a dicho puerto. Pero sólo relataré el hecho que me pide Marfán.

Era el mes de Diciembre de 1921. Se encomendó al "Uribe" realizara un viaje a Juan Fernández a fin de conducir una comisión compuesta de dos personas venidas de Santiago ex-profeso para estudiar el problema de la propagación de la langosta.

Ya en la isla, bajamos a tierra de paseo, después de almuerzo. Allí me encontré casualmente con un joven amigo a quien había conocido dos años atrás a bordo del "Orcoma" en viaje a Europa. Este amigo, Camilo Branchi, nos habló con sumo entusiasmo de sus numerosas excursiones por la isla, agregando que sólo lamentaba tener que alejarse de allí sin haber podido dar cima a su más grande aspiración: ascender al "Yunque", montaña casi inaccesible.

Me contagié su anhelo; y le prometí que haría todo lo posible para que realizara esa ascensión, para lo cual me ofrecí a acompañarlo, debiendo él buscarse el guía, Uberlindo Andaur, en

quien por sus buenas referencias pensé desde ese momento sería el técnico de esa empresa.

Insistí en que no se preocupara de los detalles y preparativos de la excursión, por cuanto correría todo de mi cuenta y le invité a comer a bordo para seguir conversando sobre nuestro proyecto.

Aquella tarde al regresar a mi buque, formé a la tripulación y le expuse mi intención de ascender al "Yunque". Y el caso era perentorio; intentaría tan difícil empresa al amanecer del día siguiente (14 de Diciembre).

Pregunté: ¿Quién desea secundarme? Toda la tripulación de cubierta y máquina dió un paso al frente. Los semblantes y después de un momento escogí sólo uno de las 100 hombres que sin vacilar parecían decirme: ¡Elijame! ¡Estoy listo!

Tenía como norma exigir diariamente se hiciera en las mañanas, a la hora de gimnasia, entre otros ejercicios, no sólo práctica de subir por las jarcias, sino también a pulso por la cuerda que se aseguraba a doce metros de altura. Conocía, en consecuencia, perfectamente la aptitud de la tripulación y la disposición de cada uno para tal o cual ejercicio.

Por esta razón escogí al marino Silva, dando las gracias a los restantes que habían demostrado sin titubear sentirse dispuestos a arriesgarlo todo al lado de su jefe.

Fijé la orden de partida para las 3 $\frac{1}{2}$ de la madrugada. A las 4 ya estábamos en tierra y en disposición de marcha. Cuatro personas constituían la comitiva. Camilo Branchi y Andaur, que nos esperaban cerca del desembarcadero, el que escribe estas líneas y Silva.

Los útiles suministrados por el buque eran: Dos trincas de coy por persona (Vaivén de manila sin alquitranar, de 8 metros de longitud cada una), una bandera nacional, una caramayola por barba con líquido estimulante, un revólver y algunos sandwiches para matar el hambre. Branchi me facilitó un altímetro, que nos indicaría el progreso de nuestra ascensión.

Cerca de las cinco apareció el sol. Saludamos al astro rey... La marcha repechante aún no nos fatigaba. Ibamos escalando cerros por partes cada vez más difíciles. Pronto me dí cuenta de que el amigo Branchi flaquearía antes que nosotros; era gordo, es decir, de mayor peso y empezaba a jadear.

Eran las 9 horas. Primer descanso, que aprovechamos para devorar un sandwich. Habíamos alcanzado a un punto conocido con los nombres de "Portezuelo del Yunque" o bien de "Camote".

¿Habíamos hecho uso de la cuerda? Sí; pero no por sernos de verdadera necesidad, sino más bien, para adquirir un poco de práctica que más adelante nos sería útil.

Lo que restaba de la ascensión sólo ahora empezaba a mostrarse difícil. Para llegar a este punto habíamos demorado; ¡cerca de cinco horas!

Transcurridos veinte minutos, propuse la tentativa de continuar. Andaur y Silva estaban dispuestos a hacerlo; no así Branchi. Hubimos de dejarle allí algo fatigado y un tanto nervioso. Nada podía sucederle. Pero, ¡cuidado con intentar descender sin ayuda de tercero! Se sentó nuestro amigo sobre una gruesa rama de laurel; y allí, en ese mismo sitio, lo encontramos ocho horas más tarde.

Por nuestra parte, proseguimos la tarea de la ascensión, que a poco de andar empezó a hacerse difícil.

Se trataba de hacer el péndulo.

Para salvar un abismo de unos 400 metros o más, Andaur, que hacía de guía, se descalzó, y, deslizándose valerosamente por la ladera de aquella montaña cortada a pique, pudo cruzar ese difícilísimo paso alcanzando al otro canto del precipicio que tendría unos 10 metros de abertura.

Aquí las trincas de coy anudadas, nos sirvieron admirablemente.

Atamos al guía por la cintura y le lascábamos vaivén a medida que avanzaba. Así no había peligro alguno para él por cuanto en la orilla nuestra éramos dos los que estaríamos sujetando en caso de necesidad. Reuníamos en total más de 60 metros de dicho cabo.

Ya él instalado en aquel sitio, la cosa resulta sencilla.

Habíamos establecido el orden o disposición de la marcha en la forma siguiente:

1.º Andaur; 2.º el suscrito y 3.º Silva.

Por mi parte, no estaba en condiciones de repetir la prueba de Andaur; y así, para mayor seguridad resolví cruzar el abismo haciendo el péndulo, operación que suele verse en la pantalla o en los circos.

Andaur aseguró el chicote fuertemente en una roca y quedó esperando mi lanzamiento al vacío. Efectuado éste, trepé por la muralla a pique, y con ayuda del cabo, logré reunirme con Andaur. Allí, esperamos que Silva hiciera igual cosa, operación que efectuó sin inconveniente alguno.

Ya estaba realizada una de las operaciones difíciles de nuestra empresa.

Continuamos la marcha; y pronto hubimos de trepar por una cuchilla que tenía un declive de 40 a 50 grados. Era tan delgada que, para mayor seguridad, hube de treparla a horcajadas, pues era dable montarse sobre ella. Encontramos en este camino mucho musgo, y la ascensión demoró alrededor de una hora. Nos vimos envueltos a veces por nubes que nos ocultaban la vista de la bahía Cumberland, en donde estaba fondeado el "Urbe" que divisábamos cada vez más diminuto. Esta marcha fué soberbia por el panorama espléndido que allá quedaba a nuestros pies; y a cada lado de esta cuchilla, orientada al occidente, veíamos abismos que se perdían allá abajo en la oscuridad del bosque de helechos, palmas, chontas y otros árboles...

Terminada la ascensión de este declive, comenzó la tarea más difícil. Escalar por medio de cuerdas el macizo vertical del "Yunque". Andaur, ágil, descalzo, trepaba siempre adelante como un simio.

Asegurados con las trincas de coy que íbamos lascando a medida que él escalaba por la pared vertical de la montaña, lograba llegar a un punto que le permitía detenerse y afirmar el chicote del vaivén que él conducía. Sólo entonces nos avisaba ¡listo! y nos disponíamos a emprender la ascensión los números 2 y 3.

Muchas veces hicimos esta misma operación teniendo siempre el cuidado de que las piedras que rodaran pasaran claro de nosotros.

Creo que eran las 13 horas cuando alcanzamos la cima.

Gran satisfacción fué la que experimentamos al ver realizada nuestra penosa y árdua faena; y para Andaur lo fué mucho más al encontrar el mudo testimonio del mismo trapo blanco que seguía tremolando al viento, allí amarrado a un palo que él mismo clavara en ocasión anterior.

Ese trapo fué reemplazado inmediatamente por nuestra bandera. Nos cuadramos militarmente, y se exhalaban del pecho tres hurras sonoras y un ¡Viva Chile!... Hubo después salvas: varios tiros de revólver y un festejo de merienda con sendos tragos.

Allí descansamos una hora; y recorrimos esa meseta cuya extensión era de 50 metros de largo por 1.20 de ancho. Tan angosta era que, acostado sobre ella quedaban la cabeza y los pies en un vacío de 600 metros o más.

El altímetro registró un poco más de 800 metros de altura sobre el nivel del mar. Notamos escasa vegetación y no divisamos cabra alguna en nuestra ascensión.

Antes de iniciar el descenso tomamos nuestra bandera, y comenzamos a bajar a las 14 horas. Ahora alteré el orden de la marcha. El primero en descender sería el número 3, (Silva); quedando siempre en el medio el suscrito, y dispuse que el último en hacerlo fuera Andaur, que era el más diestro. El tenía que aguantar y sostener el chicote del vaivén hasta el postrer momento. Una vez reunido el N.º 2 en el sitio que se encontraba el 3, avisábamos al 1 para que iniciara su descenso. Más de una vez dicha operación no pudo efectuarse así, porque el punto de apoyo en que se encontraba el 3, era tan estrecho que sólo daba cabida a una persona, debiendo tomar medidas especiales para evitar una desgracia.

Sin embargo, en otras partes, podíamos deslizarnos por la cuerda hasta los 60 metros de longitud. Fué rápido el descenso, y era de ver como se las componía Andaur para arriarse él mismo; mientras por nuestra parte, íbamos cobrando el vaivén que lo aseguraba por la cintura.

El cruce por el abismo y la cuchilla fué salvado en la forma ya dicha.

A las 17 horas nos juntamos con Branchi; a quien encontramos un poco abatido por la larga espera de ocho horas en aquellas soledades a pesar del consuelo de los sandwiches y la cantimplora que le habíamos provisto.

A las 20 horas estábamos en el desembarcadero y después a bordo.

Sencillamente, debo declarar que el éxito de esta ascensión lo debemos a Andaur.

Años más tarde (1929) este modesto ciudadano, siendo el suscrito Gobernador Marítimo de Valparaíso, solicitó de mí un apoyo o recomendación para un puesto que deseaba ocupar en la isla de Juan Fernández. No vacilé en recomendarle con toda la confianza que me inspiraban sus cualidades, desgraciadamente, no fui escuchado; y ni siquiera se tomó en cuenta mi recomendación.

Al dar término a esta exposición quiero consignar aquí mis agradecimientos más sinceros a mi buen amigo Alejo Marfán, que así me brinda esta oportunidad para relatar un hecho que sólo realicé animado del propósito de contribuir al prestigio del cazatorpedero "Uribe", nave que años más tarde me tocó en suerte comandar.

Carlos Alberto Hozven
Capitán de Navío en retiro.

*

Escrito lo anterior he tenido la oportunidad de leer la interesante obra titulada "La isla de Robinson", por el señor E. C. Branchi en que refiriéndose a la ascensión del "Yunque" por el Capitán Hozven y sus acompañantes, dice lo siguiente:

Una mañana subimos al "Yunque".

La sierra había sido dominada por dos deportados por delitos comunes — Clavel y Negrete — en 1795, a los cuales el entonces gobernador les había prometido la libertad. La empresa era entonces mucho más terrible que hoy.

A las dificultades del escalamiento se agregaba la pavorosa leyenda que en los bosques del "Yunque" blancos fantasmas caracoleantes sobre veloces corceles se arremolinaban lanzando gritos y emitiendo lamentos.

El "Yunque" permaneció desde entonces viudo de planta humana hasta nuestros días, en que un esbelto y vigoroso porteño — Uberlindo Andaur — desde hace poco en la isla, intentó la ascensión, lográndola solamente después de la séptima tentativa. Más, el pobre joven había encontrado en la incredulidad de sus auditores, la tumba de su empresa.

(Sólo con el Capitán Hozven ha podido Andaur comprobar su hazaña indicando la inscripción de su nombre en la corteza

de una palma chonta y su bastón con un pañuelo blanco clavado por él en la cumbre).

Con la venida del cazatorpedero "Almirante Uribe", mi sueño de escalamiento ha podido realizarse. Mis palabras en una comida a bordo tuvieron la fortuna de entusiasmar al Capitán Alberto Hozven, quien me deja el recuerdo de otro viaje lejano.

En la mañana del 14 de Diciembre, a las 4, armados de cuerdas, cuchillos, e instrumentos científicos, partimos de la casa Recart, el amigo capitán, el joven Andaur, un marinero llamado Silva y yo.

La ascensión por el Valle de Lord Anson, en los boscajes de las acacias, donde trinan los picaflores y pasan volando innumerables colibris salvajes y zorzales a través de la plazoleta descubierta que un grupo de eucaliptus corona, por el bosque silvestre de altos troncos donde el helecho se asoma — fué magnífica y rápida.

La ascensión se hace difícil por la cuesta pastosa acolchonada de estratos viscosos y putrefactos de plantas muertas desde siglos, sobre los cuales se yerguen las vivas. Alcanzamos, bañados totalmente de rocío, al límite arbóreo, ahí donde la piedra se eleva a pique y donde fueron necesarias las cuerdas para seguir al límite suspendido sobre el abismo. Andaur, como una ardilla, subía y amarraba la punta de la cuerda que a fuerza de brazos nosotros seguíamos hasta encontrarnos todos juntos al extremo. Subidas de noventa grados, tal vez, sobre piedras que nuestros pies hacían rodar con grave peligro para los compañeros que estaban debajo; tierra que se precipitaba cegándonos, abandono de cordeles que nos dejaba por algunos instantes en el vacío.

A las 9 llegábamos sobre el portezuelo del "Yunque" en el corto paso del "Camote" y paramos para el almuerzo. La magnificencia de un paisaje encantado se aparece a la mirada bajo la vertiente de Villagra, donde es esfumaba en el horizonte el islote luminoso de Santa Clara.

Sentados en el breve espacio de dos metros sobre un tronco de laurel que nacido de una ladera plegaba sus ramas sobre la otra, permanecemos pocos minutos. Pero cuando haciendo algunos pasos, vi bajo de mí un bártro desnudo de 400 metros y la roca sobresaliente de pocos centímetros solamente por apoyo tuve el vértigo que fué más fuerte que mi razón y que mi coraje. Como una fuerza sobrehumana, con los ojos desorbitados en el vacío, retrocedí venciendo la fascinación que me atraía hacia él.

Y comprendí que mi ardor sin límites que aun había hecho escribir páginas soberbias sobre otras tierras y otros mares, tenía su talón de Aquiles en esta obsesión del vacío que se llama vértigo.

Y los otros prosiguleron.

¿Por qué precipicios, por qué pendientes, por qué peligros, pasaron mis compañeros durante estas ocho horas de terrible espera?

No lo sé. Sé solamente que a la una pasado meridiano algunos disparos de revólver retumbaron en el valle y la bandera del cazatorpedero izada sobre la segunda y más alta cima fué saludada por tres hurras en honor de la patria chilena.

El capitán Hozven puede destruir dos leyendas; aquella de la altura que mi altímetro marcó en 800 metros y aquella del cráter volcánico que no existe, porque la cumbre no es otra cosa que un breve espacio triangular donde no crecen sino pocas hierbas tenaces, continuamente azotadas por el viento.

*
* * *

Cerro "Yunque"—Culmina los valles de Cumberland que hay al sur. Se levanta como un gigante entre los otros montes llegando a una altura de 805 metros sobre el nivel del mar.

Su subida es casi inaccesible por la aspereza de sus laderas y la inclinación a veces del 90% de sus rocas. Necesítanse cuerdas y la guía de Huberlindo Andaur para hacer la tentativa de llegar a su cumbre.

El macizo consta de tres cordones, uno de los cuales baja al sur limitando el valle de Villagra. La cumbre es formada por tres vetas que dibujan como una estrecha meseta triangular sin vegetación arbórea y casi desnudas por la violencia con que los vientos las azotan. La suposición de que la cumbre no era sino un cráter adonde podía encontrarse las últimas plantas del sándalo, fué destruida por el Capitán de Corbeta Alberto Hozven que subió el día 14 de diciembre de 1921 (leer artículo "De monte en monte").

La primera ascensión que recuerda la historia fué la de los reos Negrete y Clavel en 1795; después su cumbre fué vencida tres veces en 1921.

El Portezuelo del "Yunque" se levanta a 540 metros sobre el nivel del mar. El pasaje más difícil se encuentra desde el Portezuelo hasta el alto de "Camote", donde se departe una lámina de cordón tan sutil que necesita pasarla cabalgando sobre ella por 40 metros suspendidos sobre precipicios a pique de 400 a 500 metros.



Guarda-marina de 2.^a clase, Sr. D. Javier Angulo G.
(Dos años antes de su aventura del ténpano).

DE COMO UN TEMPANO PUDO INFLUIR EN LA CARRERA DE UN OFICIAL DE MARINA

Era a principios de 1905. Nos encontrábamos en Puerto Mecas, como se titulaba el surgidero al N. de la laguna de San Rafael Seno de los Elefantes, en el istmo de Ofqui.

(Posteriormente, sin duda, encontrando poco estético el nombre, se le cambió por el de San Rafael).

La Comisión Hidrográfica que aquí trabajaba, era formada por la "Pilcomayo" y el "Pisagua". Por el sur, en la bahía San Quintín, operaba la "Magallanes".

El trabajo consistía en el levantamiento del plano hidrográfico de la región, y la exploración consiguiente, para determinar la posibilidad de abrir el istmo de Ofqui.

El fondeadero que tuvo que tomar la "Pilcomayo" se encontraba en la extensa bahía de Mecas; pero, por ser muy baja, hubo que largar el ancla en una especie de canalizo donde había más fondo, canalizo formado por el continuo arrastre de los témpanos que bajaban de la laguna San Rafael. Estos témpanos se formaban en el ventisquero que desemboca en la laguna nombrada.

El tenedero, por lo tanto, no era de lo más apropiado y el barco se debía mantener a dos anclas, sin grillete giratorio, creo porque no había a bordo, y a merced de las corrientes de marea. Con el objeto de que las cadenas de las anclas no se tomaran vuelta, se tenía fondeado un anclote por la popa, del que se cobraba o arriaba en cada cambio de la corriente, para hacer virar el buque cada vez por el mismo lado.

La fuerte corriente de baja, arrastraba gran número de témpanos, los que, como se ha dicho, seguían el curso del mayor fondo que formaba el canalizo, con el consiguiente peligro de irse sobre el buque. A fin de evitar que estos témpanos chocaran con el buque, lo que habría ocasionado además la cortadura de las cadenas, se tenía una chalupa con su tripulación lista para embarcarla, a la que se hacía salir oportunamente al encuentro de los témpanos, que fueran así peligrosos, y enganchándolos con un rezón, los remolcaran desviándolos y haciéndolos pasar claros del buque.

Dadas estas circunstancias, se comprenderá que la situación de los oficiales de guardia se hacía de lo más inconfortable.

ta del Comandante, que significaba lisa y llanamente el término de su carrera naval.

El Almirante lo oyó con todo detenimiento, lo amonestó por la falta de disciplina que significaba la insubordinación contra su Comandante, le expresó que apreciaba la franqueza y veracidad con que le había narrado lo acontecido y ordenó una nueva destinación en el servicio de embarcado.

De no mediar el buen criterio del Almirante, que sin duda apreció el caso dándole el verdadero carácter que tenía, tratándose de un joven Guardiamarina sin experiencia suficiente, y las circunstancias especiales que la vida en esa región aislada de todo centro civilizado le proporcionaba, contribuyendo de este modo a alterar los caracteres más firmes; el rigorismo de las Ordenanzas y las exigencias disciplinarias deberían haber dado por terminada ese mismo día la carrera de un oficial.

LA VIDA PROFESIONAL DEL MARINO

Dado el rudimentario conocimiento que tiene el público profano de la vida del marino — lo que he podido comprobar personalmente, tanto por las preguntas realmente insólitas que se me dirigen en repetidas ocasiones, como por las erróneas apreciaciones con que suelen abordarse los temas relativos a nuestra Marina de Guerra — estimo conveniente exponer en líneas generales, como un complemento a mi relato del "Viaje al Japón", las diferentes fases de la profesión naval.

He de referirme particularmente a la vida del Oficial de Marina, que antiguamente se llamaba de guerra y que hoy día se denomina ejecutivo, por ser la que más conozco, puesto que la he vivido desde adolescente; sin dejar de reconocer el mérito que cada una de las otras ramas de la institución naval y su importancia dentro del conjunto que forma nuestra Armada Nacional.

Como advertencia previa, debo decir que mis comentarios abarcan más o menos el período de mi permanencia en la Armada, (1895 a 1931). A ello me obliga la consideración de que en ese lapso, tanto la ideología de las nuevas generaciones de oficiales como los métodos navales han ido cambiando con la evolución natural que se produce en las instituciones vivas a través de los años y del ejercicio continuo de sus actividades.

Por otra parte, y antes de entrar en materia, debo declarar sin embajes y francamente que, a pesar del afecto que profeso a la carrera naval, no trataré de hacer su apología. Sólo me guía el propósito de dar a conocer con la mayor fidelidad posible, cuales son sus labores, sus dificultades, sus sacrificios y sus satisfacciones, pues, no se me escapa y sospecho que en las actividades de la vida humana todos tienen sus preocupaciones, sus contrariedades, sus infortunios y sus beneficios o galardones.

Sin embargo, tengo la convicción de que ninguna carrera es tan variada ni ofrece tantos contrastes como la del marino, y así tendrá que ser según los casos, náutico, militar, diplomático, juez, abogado, ingeniero, mecánico, explorador y a veces hasta practicante. En su vida errante alternarán los fastuosos recibimientos de las autoridades y de las diversas sociedades que lo acogen. Y así, el cortejo de los banquetes y de las brillantes recepciones vendrá a contrarrestar con los rigores de una vida en-

claustrada y sometida a severa disciplina; con los sinsabores y zozobras propias de la lucha con los elementos en plena tempestad y con las prolongadas ausencias de la paz afectuosa del hogar.

Planteada así la cuestión, veamos expuesta a grandes rasgos, la vida profesional de un Oficial de Marina.

En la Escuela Naval

Más o menos entre los 13 y los 15 años se iniciaba como cadete naval sentando plaza de Sargento de Mar de 1.^a clase con el requisito previo de haber cursado en el Instituto Nacional, liceos o colegios particulares el 2.^o año de humanidades. Permanecía en la Escuela cuatro años divididos en cursos semestrales, que formaban un total de ocho. Más tarde se modificó este sistema, necesitando haber cursado el primer ciclo de humanidades (3er. año) para el ingreso, estableciéndose el régimen de los cursos por años con un total de cinco.

Imperaba en nuestro plantel un estricto y severo régimen militar. Exijíase el sometimiento a una férrea disciplina; y se robustecía el cuerpo y la voluntad con ejercicios físicos de carácter militar y náutico que no se adoptan en otros establecimientos de enseñanza porque naturalmente no los necesitan. El toque de diana resonaba en los enormes y helados dormitorios a las 4½ de la madrugada en verano y media hora después en invierno; y del lecho se saltaba al baño de lluvia fría en toda época, y de vez en cuando, en la primavera y verano se hacía natación en la poza de la Escuela, en la caleta de Las Torpederas, o en los baños llamados del Taqueadero. Diariamente se subía por alto en el barco encallado que existía en el patio grande y que llamábamos el "No te muevas"...

Los dos cursos superiores de cadetes (7.^o y 8.^o) se embarcaban por 15 días en uno de los transportes de la Armada para hacer un viaje de instrucción por la costa y a las islas de Juan Fernández, donde desempeñaban las funciones de timoneles y practicaban ejercicios de boga y otros servicios de carácter náutico. (En la exposición de estos detalles me refiero a mi tiempo, pues actualmente las cosas han variado).

Mi propósito de insistir en la diferencia de la Escuela Naval y de los demás establecimientos docentes, es dejar en claro que la vida enclaustrada del cadete naval carecía de los alicientes, distracciones y de la relativa libertad del estudiante externo, que vive en su casa o en la de alguno de sus parientes disfrutando de los pasatiempos de la ciudad y del afectuoso ambiente familiar que le rodea. Ni aún la vida del alumno interno de otros planteles — excepción de la Escuela Militar — podía compararse al régimen y a la rigidez férrea de la disciplina de la época.

Las antiguas leyes de retiro incluían los años de permanencia en la Escuela para los efectos del expediente de jubilación; y

ello era muy justo en atención a esas razones de rigor militar estricto en que vivíamos y también porque estábamos asimilados a una plaza de rango naval como era la del Sargento de Mar.

Debo agregar a lo dicho, una circunstancia agravante especial que sorprendía al joven recién ingresado a la Escuela.

Sus primeros días eran de verdadero martirio, pues, al hecho de abandonar su familia en temprana edad, se sumaba la brutal recepción de sus camaradas y la rigidez de una disciplina hasta ese momento extraña para él.

¿En qué forma eran recibidos los cadetes nuevos de aquella época? No está demás relatar algo de ello para satisfacer la curiosidad de los que ignoran éso.

So pretexto de "hacerlos más hombres", fuera de la pelea o pugilato tradicional en que forzosamente debía salir vencido, porque si por desgracia resultaba vencedor o la contienda no se definía en forma clara, ésta debía seguir hasta que alguno de los matones le hiciera mascar el polvo de la derrota, dejándolo con un "ojo en tinta", sordo de algún oído, o sangrando de las narices. La hostilidad continuaba durante todo el tiempo del noviciado, y así el nuevo cadete era víctima de una persecución continua y sistemática en los recreos y en todas partes en que pudiera burlarse la vigilancia del oficial de guardia. Por cualquier causa, o, aún sin ella, era zamarreado y sometido a burlas que ofendían su dignidad personal.

Ante tal recepción tubo cadetes que a la semana de su entrada en el establecimiento rogaban a sus padres que los retiraran de la Escuela; otros menos pacientes trataron de emprender la fuga, frustrada por la oportuna intervención de los porteros y del personal de sargentos y cabos.

¿Era ese en realidad un medio eficaz para hacer a los muchachos más varoniles? Según mi concepto, no! Se producía el efecto contrario; y así el cadete se transformaba en un ser tímido, pacato, y dispuesto a tolerar todas las crueles fantasías de sus camaradas a título de ser alumnos más antiguos que él.

Estas reflexiones no son, por cierto, meras futilidades, ya que tal acojida formaba una tradición; y así los que habían sido víctimas, a su vez, como represalia, cuando pasaban a los cursos superiores seguían poniendo en práctica con los recién ingresados los mismos procedimientos que se habían usado contra ellos, y en más de una ocasión tales abusos fomentaron odios profundos que persistieron aún después de la convivencia escolar.

Suele decirse que la juventud es generosa. Si ello fuera verdad debiera demostrarlo cooperando a hacer más llevadera la vida del cadete novato que abandona a su familia para emprender una nueva vida, lleno de ilusiones y esperanzas, las que no deben ser defraudadas por una actitud cruel y sistemática de sus camaradas en el momento mismo de pisar los umbrales del plantel que debiera cobijarlo bajo su techo como un nuevo hogar.

Eso era en mi tiempo y aún hasta hace pocos años. . .

Mientras fui Director de la Escuela Naval (1927-1931) no omití palabras ni consejos para tratar de extirpar tan funesta tradición; y tuve que aplicar severos castigos a quienes a pesar de todo infringían mis órdenes expresas. ¡Tan fuertemente enraizada estaba en la mente de los cadetes la idea de que así contribuían a virilizar a sus nuevos compañeros!...

Y no se crea que yo desconozco la conveniencia de que los jóvenes desarrollen el espíritu combatiivo, sobretudo tratándose de quienes van a dedicarse a la carrera de las armas. Convengo en que en ciertos momentos puedan suscitarse grescas o querellas entre ellos y aún que estas es diriman a bofetada limpia. Estimo, así mismo, que el box, la esgrima y el "jujitsu" deben formar parte de sus deportes predilectos. Lo que no admito, lo que condeno francamente, es el abuso sistematizado, y la opresión del fuerte contra el débil.

En cuanto a la disciplina, la creía exagerada; (*) viviendo los cadetes continuamente bajo la influencia del temor al castigo.

Era tal el rigor de esa disciplina de los viejos tiempos, que la Escuela Naval había adquirido la fama de un reformatorio o establecimiento correccional, de tal modo que cuando los padres de familia tenían entre sus hijos alguno de carácter discolo e incorregible, lo enviaban allí para domar sus malos sentimientos o defectos.

Tal tratamiento, a mi juicio, deprimía las cualidades viriles del joven, menoscabando su personalidad e inculcando en su mente, antes que el cumplimiento consciente de sus deberes, la preocupación de no desagradar a sus jefes o superiores. Y así, más tarde, ya en el servicio de la Armada, **los de temperamento altivo, independiente o de iniciativas propias** se veían subyugados por el ambiente predominante.

Y permítaseme aquí explicar lo que entiendo por **altivo**. Este calificativo no lo aplico al rebelde o contumaz, o al insubordinado por sistema, siempre dispuesto a criticar, protestar o desobedecer las órdenes de sus superiores, sino al oficial que consciente de sus deberes y derechos sabe hacer respetar sus fueros y defender su dignidad personal.

Llamo **independiente** al que se atreve a abandonar viejos prejuicios, que muchos acatan sólo porque así lo hicieron sus antecesores. El independiente no sigue con pasividad servil las pautas impuestas más por la costumbre que por la reflexión o el raciocinio. (**)

(*) Hoy día con la experiencia que dan los años lo creo con mayor razón porque estimo que anula la personalidad.

(**) Citaré sólo un ejemplo para que se comprenda bien a lo que me refiero: el concepto erróneo de que el Comandante debía vivir a bordo completamente aislado, sin tener ningún contacto con los oficiales, ni con el personal, de tal modo, que no se podía estudiar su modo de ser y de pensar, ni imponerse de sus aspiraciones o necesidades.

También puede incluirse en esta categoría al que no busca para surgir la protección de círculos o camarillas formadas al amparo de un jefe, sino a quien confía sólo en su trabajo y en sus propios méritos.

Al decir **iniciativas propias** no me refiero al vanidoso re-dentor que pretende reformarlo todo por el solo prurito de innovar, sino a quien sea capaz, por sus conocimientos sólidos de aportar ideas claras o de elucubrar proyectos sensatos en beneficio del servicio y del interés general de la Institución; o se aquel que, seguro del éxito de una empresa, justifique su actitud con hechos. Así Nelson en el Combate de Copenhague, cuando habiéndose izado la señal de "Cesar el fuego", en el buque jefe de la Escuadra, que comandaba el Almirante Parker y de la cual aquel era jefe de una división, fingiendo como que miraba por el anteojo con su ojo ciego, dijo con la mayor frialdad: "Yo no veo la señal" y mandó proseguir el combate a vida o muerte, obteniendo el más completo triunfo.

Después de esta digresión, volvamos a nuestras apreciaciones sobre la educación y disciplina impuesta a los cadetes navales de nuestra época.

¿Habremos de condenar la actitud de los educadores de entonces? No; porque ellos se regían por el concepto que en aquellos tiempos se tenía de la rigidez pedagógica que imperaba en los establecimientos de enseñanza, sin que fueran una excepción los colegios dirigidos por las congregaciones religiosas en que dominaba plenamente el régimen "del guante", no del guante blanco por supuesto; sino de aquel que hinchaba las manos por la fuerza y violencia de sus azotes; en los colegios particulares británicos, en que se martirizaba a los muchachos golpeándolos con reglas de madera en la punta de los dedos unidos; y ni siquiera en el Instituto Nacional, que con toda su fama de liberalidad, no había abolido el castigo de mantener de rodillas a los escolares. Y si bien es cierto, que tales "penitencias" no se aplicaban en la Escuela Naval, existían, sin embargo, la reclusión, en pequeñas celdas con puertas de hierro, privándose a los cadetes de una parte de su ración de comida y hasta del sueño.

¡Era el sistema docente drástico en la época!...

Tal sistema disciplinario tenía además el grave inconveniente de formar escuela entre el personal de Oficiales; y sólo por la evolución de las costumbres y la reflexiva serenidad que aportan los años, se lograba atenuar, a veces — no siempre — principios tan fuertemente arraigados. Es posible que esos errores sólo vengán a apreciarse con nítida imparcialidad en la tarde serena del retiro, ya alejados del servicio. ¡Cuán exagerada y contraproducente nos parece la férula de antaño!

Podrían aducirse al respecto muchas otras reflexiones, pero no quiero insistir demasiado.

Como resumen de esta disquisición retrospectiva sólo diré que, a mi juicio, la disciplina que mejor cumple con sus objeti-

vos es la que se basa en la comprensión del verdadero concepto de los deberes, y en la tendencia a formar cooperadores de una misma doctrina y de un ideal común, evitando el peligro de hacer de nuestros oficiales subordinados autómatas o serviles.

Tales divagaciones no son vanas. Siendo la disciplina que se inculca en la Escuela Naval la base del desempeño futuro del Oficial de Marina los errores que se cometan en su formación ideológica son de una trascendencia tal que influyen en la consituación misma del espíritu que ha de dominar más tarde en el servicio naval.

De Guardiamarina de 2.ª clase

Egresado de la Escuela Naval, el cadete pasaba a prestar sus servicios en la Armada como Guardiamarina de 2.ª clase, haciendo un viaje de instrucción de un año en la corbeta "General Baquedano", en la que seguía un estricto régimen de estudios y ejercicios náuticos, y así subía diariamente "por alto" y practicaba las maniobras de vela a la par de marnieros y grumetes.

Por supuesto no tenía camarote, debiendo dormir en "coy", especie de hamaca de lona colgada entre los baos, y a las 6 hs. A. M., debía alzarse al toque de diana para seguir el régimen del día, cualquiera que fuese el tiempo o la región en que navegara el buque.

El régimen no lo exime del servicio de guardias diurnas y nocturnas a plena intemperie, como ayudante del Oficial de guardia ni de la vigilancia directa de la instrucción del personal de marinería a sus órdenes.

Por lo expuesto se comprende que las comodidades del Guardiamarina a bordo son muy reducidas. Hubo casos en que la cámara, que es el único sitio en que viven, comen, estudian, asisten a conferencias, etc., llegó a ser el recinto de 30 Guardiamarinas. Para lavarse al saltar del coy, sólo había 12 lavatorios; y así se imponían tres turnos, de modo que muchos de ellos solían quedarse en ayumas para no faltar a la revista de aseo que diariamente pasaba el instructor.

Después del viaje de instrucción de la "Baquedano", pasaba el Guardiamarina de 2.ª clase a prestar sus servicios a bordo de los acorazados o cruceros, en donde desempeñaba las funciones de ayudante del Oficial de Guardia y de los Oficiales de cargo de artillería, torpedos, de minas o del de navegación y señales, siendo a su vez instructor de los marineros de la especialidad respectiva; y también como ayudante del Oficial de División (Compañía en el Ejército) en las revistas diarias al personal, así como en los diferentes zafarranchos: de combate, de incendio, de abandono de buque y ejercicios de artillería, botes, infantería, gimnasia, etc.

En las faenas de carbón los guardiamarinas al igual que los marineros, bajaban a palear junto con ellos o en trozos separados para aclarar las lanchas.

Las actividades anteriores no les eximia de seguir sus estudios bajo la supervigilancia de un Teniente, que hacía las veces de Instructor y que debía revisarles sus libros de cálculos y apuntes profesionales semanalmente, poniéndoles el V. B. sin cuyo requisito no podían bajar a tierra con permiso.

Después de un mínimo de dos años en el grado, se presentaba a dar 12 exámenes de ramos profesionales en la Escuela Naval, para optar al grado superior. Algunas de estas pruebas eran orales y escritas y el ascenso estaba subordinado a las vacantes y la nota media general obtenida, habiendo casos en que éste se producía, seis meses o más después de dar el examen.

Largo sería entrar en detalles de lo que era la accidentada vida del guardiamarina, así como los castigos que se le imponían. Me parece que con lo bosquejado a la ligera basta para formarse una idea de lo poco regalona ni confortable que era su existencia. Verdaderamente se necesitaba estar en la flor de la juventud y tener gran espíritu de abnegación y entusiasmo profesional para poder sobrellevarla.

De Guardiamarina de 1.ª clase

En este grado, equivalente a subteniente de Ejército, continuaba su carrera de Guardiamarina ingresando a la Escuela de Artillería, Torpedos, Electricidad y Minas submarinas, donde hacía un curso de seis meses a bordo del blindado "Cochrane", del crucero "Esmeralda" o del buque que se habilitaba para el caso. Este curso era teórico y práctico, haciéndose los ejercicios propios de cada ramo. Al final se rendían los exámenes correspondientes, debiendo repetir el curso los que salían reprobados.

En seguida, aquellos que lo hubieran terminado con éxito, eran trasbordados a otro blindado o crucero, donde desempeñaban el puesto de ayudante del Oficial de guardia, del de algunos cargos y del de División, con las obligaciones ya descritas para el Guardiamarina de 2.ª clase, teniendo, sin embargo, mayor amplitud en el comando. Podían también ser designados como Guardiamarinas de entrepuente.

El Guardiamarina de entrepuente desempeñaba las funciones de ayudante del Oficial del Detall, preocupándose especialmente de la conservación del material y de la limpieza del buque, para lo cual desde la hora de diana de la marinería 4 $\frac{1}{2}$ hs. o 5 de la madrugada, según la estación del año y clima de la región en que estaba el buque, debía atender los servicios matinales, baldeo de las cubiertas y limpieza general del barco.

La mayor parte de los Guardiamarinas de 1.ª clase eran destinados a tripular buques chicos; destroyers, escampavías o torpederas, donde las comodidades eran siempre escasas, y en que

tenían que dormir en estrecha litera en una cámara común donde vivían hacinadas cuatro o cinco personas, sirviéndoles ese departamento único, de dormitorio, comedor, sala de trabajo y de salón. Me refiero a los antiguos destroyers de sólo 300 toneladas de desplazamiento, cuyas cámaras de oficiales no tendrían más de cuatro metros de largo por cuatro de ancho y dos de altura, dimensiones que corresponden a una pieza para una sola persona en la vida civil.

En estos barcos los Guardiamarinas, hacían servicio de jefes de guardia y desempeñaban los cargos de navegación, artillería, torpedos y maniobras.

Y conste que, por ser de menor tonelaje, las cámaras de las escampavías, eran aún más reducidas. Así las del tipo "Huemul" eran naves de 130 toneladas, si bien es cierto que el número de oficiales que formaban su dotación no pasaba de tres.

Los destroyers, generalmente formaban parte de escuadras en número de cuatro, con un cazatorpedero como buque-jefe; y practicaban ejercicios de tiro de combate y lanzamiento de torpedos. En cuanto a navegación, se movilizaban a lo largo del litoral en reconocimiento de costas, puertos y canales.

Las escampavías, destinadas a las regiones australes tomaban parte en exploraciones y levantamientos de planos hidrográficos o atendían el servicio de provisión de víveres y cambios del personal de los faros.

Las torpederas hacían de buques-tenders de los barcos en que funcionaban las escuelas de artillería y torpedos, para ejercitarse en la práctica de lanzamientos de estos últimos.

La permanencia de los Guardiamarinas a bordo de los destroyers y escampavías era a lo menos de seis meses, no siendo sin embargo, raro el caso de prolongarse por un año y aún más.

Después de dos años en el grado, como mínimo, el Guardia marina daba exámenes de diez a doce ramos para optar al ascenso inmediato de Teniente 2.º, dependiendo su promoción como, en el grado anterior, de las vacantes y de la nota media general obtenida en sus pruebas, siendo rarísimos aquellos que ascendían al término justo del tiempo de requisito.

Del Teniente 2.º

(Equivalente a Teniente de Ejército)

Más o menos a los 24 años de edad, logra obtener tal grado, y sólo entonces tiene el oficial derecho según la Ordenanza, a vivir en un camarote donde puede guardar su equipo y retirarse a reposar con cierta independencia en los momentos en que el servicio de guardia o las labores propias a su cargo, le dejan libres.

Su desempeño a bordo consiste en ser Oficial de guardia, en la atención del régimen del buque; y su servicio es de 24 horas

en puerto y de 4 horas en el mar, turnándose con los demás tenientes, que por término medio son cuatro, a veces cinco y otras veces tres; dependiendo la dotación, del tonelaje o sea del tamaño del barco.

Además, se desempeñaba como oficial de cargo, ya sea como oficial artillero, torpedista; o de navegación y señales, en los buques chicos, atendiendo a la instrucción del personal en los zafarranchos y diversos ejercicios.

Era también oficial de división, es decir, tenía bajo su mando un grupo de cincuenta a cien individuos de la tripulación, a quienes debía pasar revista de aseo personal, de ropas, de coyos, vigilar su disciplina, atender sus reclamos y supervigilar su instrucción general. Una vez al mes les repartía ropas y revisaba las libretas de pago, debiendo asistir a este acto en compañía del Oficial del Detall y Contador.

Durante dicha etapa de su carrera podía elegir una especialidad: artillería, armas submarinas, electricidad, comunicaciones, navegación o hidrografía, debiendo al efecto concurrir durante el tiempo reglamentario a la escuela respectiva, dando los exámenes correspondientes para obtener el título de especialista, y una vez cumplido tres años en el grado, dar los exámenes de los ramos citados, ajenos a la especialidad elegida y, además, los que corresponden a la instrucción general del Oficial de Marina, a saber: Construcción Naval, Máquinas a vapor, Maniobras de buques, Mecánica aplicada y faenas de fuerza, Ordenanza Naval y Procedimientos militares, Derecho internacional marítimo, Señales y otros que se me escapen, para optar al grado de Teniente 1.º, previa la vacante, que generalmente tardaba en producirse.

De Teniente 1.º

(Equivalente a Capitán de Ejército)

Más o menos a los 27 años de edad, obtiene el grado de Teniente 1.º, que puede considerarse como una especie de doctorado profesional, correspondiente a los títulos de Abogado, Ingeniero o Médico en las profesiones llamadas liberales, debido a que ya deja de dar exámenes generales, y ello después de 15 años de estudio, incluyendo los tres años del primer ciclo de Humanidades que necesita para poder entrar a la Escuela Naval.

Es, como se vé, la carrera más larga, pues, la de médico, que le sigue, requiere 13 años de estudio tomando en cuenta el año de internado y partiendo del mismo punto de origen.

Como Teniente 1.º debe permanecer en el grado durante cuatro años, a lo menos, desempeñándose como oficial de cargo en su especialidad o ingresando a las escuelas respectivas para obtenerla, sino lo hubiera hecho en el grado anterior.

Así como el Teniente 2.º, hace servicio de guardia diurna y nocturna a bordo y dirige la instrucción del personal de marina, desempeñando más o menos las mismas funciones, pero con mayor amplitud en el mando.

*
• •

Nos hemos detenido en esta reseña de las obligaciones y deberes del Oficial de Marina en los grados subalternos con el único objeto de demostrar que es la carrera más larga para llegar a obtener lo que podríamos considerar como título profesional, y ponerlo en evidencia ante los que con ligereza de juicio no se dan cuenta de los estudios y labor que exige la profesión naval.

¡Cuán equivocado es el concepto de la mayor parte de los que opinan sobre la vida del hombre de mar, en cualquiera de sus aspectos!

*
• •

Uno de esos aspectos especiales, que conviene destacar, porque generalmente pasa inadvertido, es el papel de educador que desde los primeros grados desempeña el Oficial de Marina en los contingentes de conscriptos que pasan por los buques de guerra para hacer su servicio militar obligatorio, a quienes no sólo instruye desde el punto de vista técnico, sino que educa en el sentido de enseñarles a vivir, inculcándoles hábitos de higiene y de civismo, en tal forma que muchos hijos del pueblo que han llegado a bordo completamente zafios, cuando regresan a sus hogares, han recibido una verdadera transformación cultural.

Por lo demás, no sería exagerado decir que el Oficial de Marina desempeña durante toda su vida profesional funciones de educador e instructor.

*
• •

No seguiremos detallando las obligaciones y deberes del Oficial de Marina porque ello sería demasiado extenso.

Diremos solamente:

Que en diversas épocas de su carrera debe formar parte de comisiones de trabajos hidrográficos, que consisten en levantamiento de planos, exploraciones y sondajes en zonas inclementes como las de Magallanes, de Chiloé o de la Patagonia Occidental; trabajos cuyas penurias y dificultades pueden apreciar sólo aquellos que los hayan realizados.

El Capitán de Navío Sr. Don Enrique Cordovez, Jefe del Departamento de "Navegación e Hidrografía" de la Armada, ha

publicado recientemente la interesante obra titulada: "Nuestros Hidrógrafos", en la que rinde un homenaje de justicia póstuma a los distinguidos jefes de nuestra Marina de Guerra que se sacrificaron en la ruda labor del levantamiento de la carta de nuestra costa austral, labor que por falta de divulgación sólo era apreciada por los profesionales, y que, sin duda alguna, es desconocida por la mayor parte de nuestros conciudadanos.



Que, toma parte asimismo, en largas campañas de instrucción en regiones desoladas como Mejillones, Caldera, Bahía del Inglés o Puerto Aldea, o en penosas y monótonas travesías a la vela.

Que en los grados de Capitán de Corbeta y Fragata, fuera de los cargos de responsabilidad como Oficial del Detall o Comandante de buque, debe presentar memorias profesionales para ascender al grado superior, y permanecer cuatro años en cada grado como minimum.

Que en los grados de Capitán de Fragata o Navio debe formar parte como alumno de un curso de la Academia de Guerra Naval, donde se estudian problemas de Estrategia y Táctica, así como tópicos de Política Naval, que sirven de preparación para ocupar los puestos del alto comando y de la especialidad de Estado Mayor. En cada uno de estos grados era forzoso desempeñarse por lo menos durante dos años como Comandante de buque; y la permanencia mínima era de cuatro años en cada grado.

Es de advertir que al referirnos al tiempo exigido en los diversos grados de la carrera del Oficial de Marina, hemos considerado, como se ha podido observar, el tiempo mínimo; siendo en la realidad mayor y aún sé de casos en que se duplicó.



Sólo después de tan largo proceso de obligaciones, deberes y responsabilidades, puede llegarse a obtener la banda azul del almirantazgo. Y, ¡no todos lo consiguen! De 17 cadetes que ingresamos a la Escuela Naval a mediados de 1895, sólo uno llegó a Contra-Almirante y son muchos los cursos en que ninguno de sus cadetes pudo obtener ese grado.

En los grados de Contra y Vice Almirante se desempeñan puestos de alto comando de gran responsabilidad, entre ellos el de Comandante en Jefe de la Escuadra, como Contra-Almirante.

Como podéis observar, no es tan fácil la carrera naval; y los que juzgan al oficial de marina sólo superficialmente y por las apariencias, se equivocan en forma lamentable. No hay que imaginárselo sólo vestido con vistoso y brillante uniforme, bailando

vals, shimmys o foxtrot, sino también con impermeable y botas de agua en un temporal, con chaquetón de pelo de camello en exploraciones hidrográficas en las inclementes y frías regiones de Magallanes o de la Patagonia, o de "overall" en una asfixiante faena de carboneo.

En esta relación no he hecho referencia a la vida del oficial en los submarinos porque no la conozco particularmente; pero cualquiera puede imaginársela como bastante penosa, incómoda y antihigiénica, debido tanto a las condiciones precarias de habitabilidad, como a la circunstancia de navegar debajo del agua, o sea en contra de las leyes naturales de la vida humana.



Como lo dije anteriormente, sin pretender hacer la apología del Oficial de Marina, me propuse demostrar en parte, que sólo se llega a los altos grados de la Armada después de una serie de jornadas de estudio, trabajo, preocupaciones y responsabilidades, pasando — por decirlo así — por un tamiz que pone en evidencia su labor y los servicios prestados al Estado que, sin duda, merecen alguna recompensa o compensación.

Dicha recompensa debe ser la de su jubilación con pensión completa, cuando llega el momento reglamentario del retiro, viéndose libre de la amenaza de una reducción o cercenamiento que le impida mantener el decoro de una vida que le afecta no sólo a él, sino también a su familia.

Al hablar de la jubilación permítasenos aún algunas reflexiones.

¡Cuánto se vitupera la existencia de los jubilados!

¡Cuántas veces yo mismo he tenido que soportar las impertinencias de conocidos y aún de buenos amigos que con sorna nos manifiestan su desagrado por la pensión que nos asigna el Estado!

Pues bien, a mi juicio — y también debe haber sido el de los legisladores que dictaron la ley respectiva — la jubilación es un derecho adquirido, porque al iniciarse en la carrera naval, el postulante firma un contrato en que pone su persona al servicio del Estado comprometiéndose a cumplir las leyes y reglamentos propios de la Armada; y, si ha cumplido en debida forma, justo es que aquel cumpla también con éste en el otorgamiento de los beneficios que le corresponden por ley y no por gracia.

Por otra parte, hay una ley que prohíbe a los jubilados ocupar puestos en la administración pública. Pues, en tal emergencia, ¿qué haríamos sin jubilación? ¿Vivir de la mendicidad o del hambre? o ¿morir de inanición?

Suele replicarse que los jubilados pueden dedicarse a actividades particulares. Sí, esto podrían hacerlo aquellos que se han

retirado jóvenes del servicio. Pero, ¿y los ancianos o los enfermos? ¿Sería justo exigir a los que han dedicado su vida entera al servicio de una institución, se vean obligados en el crepúsculo de su vida a desarrollar actividades ajenas a su profesión, fuera de la cual no tienen experiencia ni práctica alguna, exponiéndose así a un lamentable fracaso?

Hay que tomar en cuenta, además, que la pensión jubilatoria no es totalmente pagada por el Estado; y que parte de ella se debe al 8% del descuento del sueldo mensual del oficial mientras está en servicio, y después de su propia pensión estando en retiro.

Las personas que suelen vituperar así a los que se acogen al beneficio de la ley, son ricos contribuyentes, que gozan por lo general de suntuosas mansiones y de comodidades y regalías espléndidas. Cuando llueve o hiela se acogen al calor de las salas del Club o del propio hogar. ¡Si al menos hubieran sufrido algunas noches de zozobra y de intemperie!

Otra parte de los impugnadores la forman los fracasados de la vida; aquellos que ya sea, por mala suerte o por carecer de méritos propios no han podido surgir en sus actividades y se ven amargados en medio de tal condición, no aceptando que haya quienes puedan disfrutar de un beneficio legítimo debido a su esfuerzo y en parte a su extipendio mensual.

No por un sentimiento de represalia ni de animadversión doy curso a estas frases, sino por un impulso natural de defensa por los beneficios de una jubiación adquirida en buena lid por aquellos que después de cumplir el tiempo y requisitos reglamentarios, se acogen o se ven obligados a acogerse al retiro, después de haber dedicado los mejores años de su vida al servicio de la Armada, renunciando en muchas ocasiones a los halagos del hogar y soportando las responsabilidades y sacrificios de una profesión penosa y dura.

No sin razón en el último prospecto de admisión a la Escuela figuran las siguientes advertencias que tienen todo el significado de verdaderos aforismos:

1.— “Si no se siente capaz de albergar un alto y definido espíritu de abnegación y sacrificio, no ingrese a la Escuela Naval.

2.— “Si se siente incapaz de amar una profesión digna y útil; pero llena de múltiples incomodidades y sacrificios anónimos, siga otro camino. . .

3.— “Su preparación cultural debe acompañarse de una gran nobleza de alma, y exenta absolutamente de todo espíritu de lucro; si no es así, no ingrese a la Escuela Naval.

4.— “Si no ha previsto que, servir en la Marina es servir a la Patria, desde los buques de guerra, en que se posponen las comodidades materiales y toda clase de privaciones en su afán constante de perfeccionamiento profesional, siempre impulsado

“ de puro idealismo, visible carácter y creciente entusiasmo, siga otro camino.

5.— “Si no ha considerado debidamente que, desde que ingresa a la Marina contribuye con su propio perfeccionamiento individual a la educación moral que necesita su pueblo, no entre a la Escuela Naval; y

6.— “La grandeza de los pueblos descansa en la grandeza moral de sus instituciones”.

Estas pocas palabras forman todo un código de orientación vocacional, y si en todos los sectores de la actividad nacional se encarecieran de tal modo los objetivos de la vida de cada chileno, ¿cuántos errores se evitarían a causa de la mala elección de una carrera, de un oficio o de un trabajo cualquiera?

“The right man in the right place”.

Tal es el sabio lema que consolida las instituciones británicas. ¡Ojalá fuera también para nosotros el ideal práctico que evitara extraviar su camino tantos jóvenes engañados por falaces quimeras e ilusorios espejismos.

Buscar el verdadero rumbo, el que realmente corresponde a sus aptitudes, debe constituir la principal preocupación de la juventud chilena.



Has ta ahora sólo me he referido a los requisitos que debe cumplir y las dificultades que encuentra el Oficial de Marina en su carrera. Como contraste de este aspecto desfavorable debo también exponer las satisfacciones que suelen venir a estimular su esfuerzo y su persistencia en el cumplimiento del deber.

Entre éstas podríamos anotar:

La oportunidad que le da su profesión misma de conocer países diversos, en que siempre es acogido con simpatía por las autoridades y la sociedad.

Esto, aunque parezca frívolo, no carece de importancia, pues no hay nada que halague más al marino que las consideraciones de aprecio que se le prodigan. No olvidemos que en su carrera el aspecto lucrativo está enteramente supeditado por la ilusión honorífica y patriótica.

En sus viajes adquiere el marino cierta ilustración general que, redundando en su propio beneficio, contribuye también al prestigio de la Armada.

Llega a conocer, así mismo, su propio país, recorriendo los puertos de su largo litoral, donde igualmente le acogen con manifestaciones de afecto y cordialidad. Además, así aprende de visu todo lo que se refiere a sus diversas industrias, comercio y demás actividades, como también a sus recursos y a los productos de sus variadas zonas.

En ciertas oportunidades, ya sea en comisiones de estudio o simplemente de representación en el extranjero, cultiva relaciones con personas de elevada situación política y social, lo que halaga su espíritu y da prestigio a su personalidad. Son numerosos los jefes y oficiales de nuestra Armada que en diversas circunstancias han tenido que alternar con jefes de Estado, reyes y hasta emperadores, lo que no habrían podido hacer en su carácter de simples particulares. Y si digo esto, no es porque ello personalmente pudiera envanecerme, ya que no me encuentro entre los de ese caso; sino para poner en evidencia la situación privilegiada que se adquiere sólo por el hecho de pertenecer a la Institución Naval. Tal condición le permite asimismo, asistir a ceremonias oficiales de especial importancia y visitar palacios o recintos vedados aún a personas de gran capacidad económica y de elevada posición social.

Como contraste de lo anterior en más de una ocasión tendrá que alternar con modestos pescadores en algunas playas desamparadas o compartir su rancho y alojamiento en algunas de las caletas de la costa austral del país.

Por otra parte, dentro de la profesión misma, el marino experimenta profunda satisfacción cuando su labor es coronada por el éxito.

Así como el cirujano, después de la feliz operación de un caso interesante, como suelen llamar los médicos al de más gravedad, o bien como logra obtener el abogado después de un difícil y complicado litigio una sentencia favorable de los Tribunales de Justicia, así también el Oficial de Marina goza intensamente cuando en un ejercicio de tiro o en un lanzamiento de torpedos da en el blanco, cuando la recalada, después de una larga navegación le ha resultado matemáticamente exacta, o cuando el éxito de las evoluciones o maniobras de una Escuadra ponen de manifiesto su pericia profesional.

Todo esto da la sensación de un placer íntimo que se siente repercutir con extraño orgullo en todo el ser, porque ello pone en evidencia un mérito personal conquistado después de una larga preparación y de un rudo esfuerzo.

Sintetizando las diversas fases alternativas de la vida del Oficial de Marina, podemos confirmar una vez más la dualidad de impresiones que le sorprenden, ingratas algunas y otras satisfactorias.

Por último, haciendo un balance de esa mezcla extraña del debe y el haber de la vida que rigen los vaivenes de la suerte o el destino, puede quedarle al marino como impresión neta y predominante — siempre que su propia conciencia no se lo niegue — una suprema satisfacción: la del deber cumplido.

MI RETIRO DE LA ARMADA

—¿Pero, eres tú?... ¡Qué lleno de vida!... ¡Qué rozagante!... ¡Qué joven te conservas!... Dime tu secreto... Tales son las expresiones con que me abordan viejos amigos en calles y paseos.

A dichas frases, que envuelven simpatía o buena intención, no puedo responder sino mostrando buen cariz.

—Las apariencias engañan tanto. La procesión anda por dentro, mi amigo; el casco está bien retocado; pero las máquinas, la caldera y los condensadores... Mejor es que no hablemos de ello.

—Pero no puede ser. ¿Quién te va a creer?

—Esto de ser gordo y rubicundo tiene sus ventajas... y también sus desventajas; nadie cree en nuestros achaques.

Tampoco faltan personas que con cierta impertinencia o por lo menos con falta de tino, me espetan a menudo el siguiente reproche: —¿Será posible que a un hombre joven como Ud. y pletórico de vida, lo hayan retirado de la Marina... (*) ¡¡Es inconcebible!!... ¿Por qué recargar así el presupuesto con jubilados de su temple?

—Pero; si no me han retirado, me retiré, y precisamente lo hice porque mi salud no me permitía embarcarme. Además, no quise seguir vegetando en un puesto burocrático de la Armada, quitándole así la vacante a quien estuviera en condiciones de bregar en pleno mar.

Más de una vez he tenido que entrar en estas explicaciones que muchos toman por meras disculpas y muy pocos creen.

Tal es la razón, amable lector, porque me permito ocupar tu atención en un asunto exclusivamente personal; pero sobre el cual siento la necesidad de desahogarme. Y ahora entérate de la relación sucinta de mi retiro de la Armada. Pero antes permíteme una mirada retrospectiva; y volvamos al momento en que puse término al viaje que acabo de relatar.

Después de abandonar la fragata "Lautaro" a principios de 1921, fui embarcado en el "Latorre" como Oficial de Maniobras.

En el "Latorre", fuera de algunas navegaciones en nuestro litoral — a Mejillones, Coquimbo, Talcahuano y Coronel — me correspondió hacer el viaje a Panamá para carenar el buque en el

(*) Hay, también, quienes dicen que me han "echado".

dique de Balboa. Además, de las funciones de mi cargo fui desempeñado el puesto de Oficial del Detall debido a que el jefe que ocupaba dicho puesto inició su expediente de retiro poco antes de zarpar.

Al retornar a Valparaíso presenté la memoria profesional titulada: "Carena del Latorre en el dique de Balboa", la que aprobada por el Consejo Naval, me sirvió más tarde para mi ascenso a Capitán de Fragata.

A principios de 1922 fui trasbordado en calidad de Ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso. Ese mismo año, sin perjuicio del desempeño de dicho puesto, pasé a formar parte como alumno de un curso de Oficiales Superiores de la Academia de Guerra Naval, cuyo Director era el Capitán de Navío contratado en Inglaterra, don Jorge Tomlin, distinguido jefe en servicio activo en la Armada Británica, que había hecho cursos de Estado Mayor en su país, y que antes había sido Comandante del "Latorre" cuando éste barco pertenecía a la Marina inglesa y se llamaba "Canadá".

En 1923, dejé la ayudantía de la Gobernación Marítima, pasando a desempeñar el puesto de Ayudante del Comandante Tomlin en la Academia, durante el resto del tiempo que dicho jefe permaneció en Chile.

El año 1924, habiendo cumplido el Comandante Tomlin su contrato con nuestro Gobierno, asumió la dirección de la Academia, uno de los jefes más preparados de nuestra Armada, el Capitán de Navío don José Toribio Merino, quien me designó para desempeñar el cargo de Subdirector de dicho Instituto con el grado de Capitán de Fragata, al que había ascendido a principios del mismo año, después de haber permanecido por más de siete años en el de Capitán de Corbeta.

En 1925 obtuve la especialidad de Oficial de Estado Mayor y fui nombrado Director de la Academia; pero, debido a diversas causas, ésta quedó en receso; y pasé a prestar mis servicios en el Estado Mayor General, en calidad de Jefe de las Operaciones Navales, y más tarde como Subdirector de aquella repartición de la Armada.

En 1926 pasé a desempeñar las funciones de Mayor General de la Escuadra, como se designaba en la antigua Ordenanza a lo que actualmente se llama Jefe del Estado Mayor a Flote; cuyo Comandante en Jefe era el recordado y experto marino, Contra-Almirante don Braulio Bahamonde.

Se inició el período de instrucción, organizándose una escuadrilla formada por el crucero "O'Higgins, que era el buque jefe, y cuatro destroyers, que navegaron por todos los canales de Chiloé, de Chonos y de las Guaitecas, llegando hasta la entrada de Ana Pink. Terminada dicha navegación, de notoria utilidad en lo relativo a la práctica de navegación para Jefes y Oficiales y ya de vuelta en Valparaíso, el Almirante y su Estado Mayor se

Academia de Guerra Naval.

(Año 1922).



De izquierda a derecha:

Sentados: Capitán de Fragata, Don Juan Marshall.
Capitán de Fragata, Don Julio Dittborn.
Capitán de Navío, Don Jorge Tomlin (Director).
Capitán de Fragata, Don Luis A. Escobar.
Capitán de Fragata, Don Rafael Ruiz.

De pie: Teniente 1.º, Don Julio Habaca
Capitán de Corbeta, Don Alejo Marfán.
Capitán de Corbeta, Don Vicente Merino.
Capitán de Corbeta, Don Julio Merino.
Capitán de Corbeta, Don Jorge Cumming.
Capitán de Corbeta, Don Germán Valenzuela.
Capitán de Corbeta, Don Silvestre Calderón, y
Capitán de Corbeta, Don Jorge López V.

trasbordaron al "Latorre", donde se izó la insignia del Comandante en Jefe.

Durante el resto del período de un año que duró la escuadra del Almirante Bahamonde, se practicaron toda clase de ejercicios; y por primera vez en Chile se hicieron ataques de submarinos con torpedos de colisión sobre el casco mismo del "Latorre", y ejercicios de paravanes, cortando las líneas de minas fondeadas expresamente.

También se practicaron maniobras navales de guerra, lo que no se hacía desde el año 1913; y, por último, en Talcahuano se pasó revista con las naves en movimiento y en correcta formación, a 14 buques, entre los cuales figuraban: el "Latorre", 4 cruceros, 4 destroyéres, 3 submarinos y 2 minadores.

Durante las maniobras se navegó a las islas de San Félix y San Ambrosio y a las de Juan Fernández, y más tarde se hizo un crucero con toda la escuadra compuesta de doce buques, hasta Corral, donde no había fondeado ésta desde el año 1898, es decir hacía 28 años.

El año 1927, fui nombrado Comandante del destroyer "Williams", y pocos meses después del crucero "Blanco Encalada", en el que hice un viaje a "Más Afuera", llevando víveres y ropas a los deportados que vivían en aquella isla. En Puerto Aldea y Coquimbo se practicaron los ejercicios reglamentarios, finalizando el período de instrucción con el tiro de combate.

Estando en este último puerto, a mediados del mes de Agosto, debido al retiro de la Armada del Capitán de Navío don Enrique Spoerer, que era Director de la Escuela Naval, fui designado para desempeñar dicho puesto, del que sólo pude hacerme cargo el 21 de Septiembre.

Como Director de la Escuela Naval, cumpliendo las directivas del señor Ministro de Marina, de aquella época, el Comandante don Carlos Fródden; me correspondió llevar a cabo ciertas reformas en su organización y en el orden material y docente que por su trascendencia estimo oportuno mencionar **no para satisfacer un mero prurito de vanidad como pudiera pensarse, sino para volver por los fueros de la equidad, ya que no faltan quienes hayan tratado de desconocer los resultados ostensibles de tal situación, como si para exhibir méritos propios fuera necesario me nospreciar la labor de los demás.**

Bajo la tuición superior del Gobierno y de la Superioridad Naval de aquella época, se procedió a dar cumplimiento a la fusión de la Escuela Naval que formaba a los futuros Oficiales de Guerra (hoy día llamados ejecutivos) con la de Aspirantes a Ingenieros, que funcionaba en Talcahuano, que preparaba al personal de ingenieros de nuestra Armada, formándose así la "Escuela Unica". Esa fusión se establecía en el siguiente Decreto Supremo:

“Creación de la Escuela Unica para Oficiales de la Armada:
“N.° 585. Santiago, 23 de Marzo de 1927.

“Visto el proyecto acompañado, con lo informado por la Di-
“rección General de la Armada en oficio N.° 544, del 4 del ac-
“tual,

DECRETO:

“Apruébase el adjunto proyecto de creación de la “Escuela
“Unica para Oficiales de la Armada”.— Tómese razón, regístre-
“se y comuníquese.— **Figueroa.— C. C. Frödden**”.

En la relación de la labor que me cupo desempeñar en el cumplimiento del decreto anterior, cedo la palabra al Sr. Rolando Menares Garay, que en su “Monografía de la Escuela Naval”, dice:

“El 4 de Agosto de 1927 se retiró de la Escuela y del servicio
“el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío don Enrique
“Spoerer, sucediéndole el Subdirector, señor Capitán de Fraga”
“ta, don Luis A. Muñoz Valdés y siendo nombrado en propie-
“dad el Capitán de Fragata don Alejo Marfán, quien no pudo
“hacerse cargo de su puesto sino hasta el 21 de Septiembre de
“ese año.

“Durante el interinato desempeñado por el Comandante Mu-
“ñoz Valdés, se estudió el proyecto de construcción de nuevos
“locales y transformación de la Escuela para poder recibir 300
“cadetes.

“Los planos fueron hechos por el ingeniero arquitecto, se-
“ñor Exequiel Tapia Urizar, de la “Sección Arquitectura Naval
“de la Armada”, y los trabajos consistieron en habilitar el an-
“tiguu local de lavatorios para un dormitorio con capacidad pa-
“ra cien cadetes y construir en un local especial, edificado en el
“sentido perpendicular a los antiguas dormitorios y ganando es-
“pacio hacia el patio de deportes de la Escuela, el departamen-
“to de lavatorios para cadetes, en dos pisos, con baños nuevos
“de lluvia, W. C., nocturnos, etc., que dieran más confort y bien-
“estar a los cadetes.

“Además se elaboraron los planos de los nuevos Talleres,
“ampliándolos en tal forma de poder hacer más intensa la ins-
“trucción práctica de mecánica y carpintería para los cadetes
“ejecutivos, y poder corresponder a las necesidades de la ins-
“trucción de los cadetes que seguirán más tarde la rama de la
“Ingeniería Mecánica.

“Así mismo, se estudió la manera de ampliar los comedores,
“salas de estudio y otras secciones de la Escuela Naval para el
“aumento de cadetes consultados, que hacían llegar su número
“a 300, es decir, aproximadamente para cien cadetes más de los
“existentes.

“Dentro del plan de habilitar nuevos locales para las salas de estudio de los cadetes a fin de dejarlos con bastante luz natural y aire, hubo que demoler el local en que estaban ubicados el “Museo Naval”, y la “Sala de Dibujo”, guardando los objetos y artículos del primero, mientras se proyectaban nuevos locales donde pudieran funcionar ambos en el futuro.

“Desde el punto de vista de la educación e instrucción, también se llevaron a cabo algunas reformas, confeccionando un proyecto de nuevo reglamento que viniera a satisfacer las necesidades de la Escuela Unica y organizando para el año 1928 dos cursos semestrales en vez del 5.º curso por año, a fin de sacar a un mayor número de oficiales subalternos que correspondiera a las necesidades del servicio de la Armada Nacional, debido a su mayor amplitud con motivo de las nuevas especialidades, tanto de aviación, submarinos y comunicaciones, así como para remplazar a la gran cantidad de personal retirado del servicio.

“El 21 de Septiembre del año 1927, se hizo cargo de la Dirección de la Escuela su nuevo Director, Capitan de Fragata don Alejo Marfán, quien continuó con la obra iniciada durante el interinato del Comandante Muñoz Valdés, llevándose a cabo las construcciones planeadas y agregándose un 2.º piso sobre los comedores para instalar ahí la nueva Sala de Dibujo y el Museo Naval en el caso que no se habilitara otro local para la instalación de este último.

“El 31 de Diciembre de 1927, fué ascendido a Capitán de Navío, el Director del Establecimiento, Comandante Marfán.

“Durante el año 1928, se llevaron a cabo y terminaron los edificios y locales que se habían planeado durante el año anterior, quedando la Escuela lista para funcionar para 300 cadetes. Así mismo se organizaron los cursos semestrales para el 4.º y 5.º y se mandó al Ministerio de Marina el proyecto del nuevo Reglamento para su aprobación definitiva.

“Por otra parte, y para dar mayor impulso a la natación, tanto desde el punto de vista del deporte náutico, así como por su utilidad en la carrera del Oficial de Marina, se obtuvo del Supremo Gobierno y especialmente por la cooperación y ayuda del Ministro de Hacienda, don Pablo Ramírez, quien facilitó los fondos, y del Sr. Ministro de Marina, Capitán de Fragata, don Carlos Frödden, que dió su autorización correspondiente, la construcción de una piscina modelo, de 25 metros de largo por 14 de ancho, con techo para mayor protección y con un sistema de filtros para la mejor conservación y limpieza del agua; con calefacción tanto para temperar el agua, como el ambiente y con un gimnasio en su segundo piso.

“Esta obra que será de incalculables beneficios para los cadetes, está por terminarse, y dada la bondad de los materiales empleados en su construcción, será una obra de carácter per-

“manente que hará honor a su contratista, el señor Santiago Webb así como a los constructores, señores H. H. Hansen & Co., y al Ingeniero Arquitecto, señor O. L. Mac-Dermott.

“Entre otros trabajos, también de importancia ejecutados durante el año 1928, se pueden citar: el traslado de los antiguos talleres de Herrería, Calderería, Fundición, etc., al local en que funcionaba la clase de Artillería, y la de ésta a una sección del primer piso del nuevo local de los Talleres de la Maestranza; instalación en el local de los antiguos talleres, de la Lavandería con sus nuevas y modernas maquinarias y caldera y el Taller de Sastrería.

“En cuanto al resultado de la educación e instrucción de los cadetes que egresaron de Guardiamarinas, puede decirse que el número de Guardiamarinas, ingresados a la Armada ha superado seguramente, al obtenido durante cinco o más años, pues, en Julio, es decir, a mediados del año 1928 salieron de la Escuela: 31 Guardiamarinas Ejecutivos y a fines del año, 49 y 13 Guardiamarinas Ingenieros, dando un total durante el año, de: 93 aspirantes egresados de la Escuela Naval.

“En cuanto a las futuras obras que deberán efectuarse durante el año 1929, se ha planeado:

“1.” Construir un edificio de tres pisos para alojamiento de la tripulación, cuya dotación alcanzará a 137 hombres, desde suboficial abajo. En dicho edificio se instalarán también una cocina y panadería modernas.

“2.” Adquirir los terrenos colindantes a la Escuela por el Oeste, para construir un Casino moderno para la Oficialidad de la Escuela, y

“3.” En el recinto actual del Casino hacer el “Museo Naval”, con entrada por la Avenida de Playa Ancha, para facilitar su acceso al público, a fin de difundir en forma objetiva nuestra Historia Naval y la actuación de nuestros antiguos marinos y héroes navales.

“En todas estas construcciones, como proyectos de nuevos reglamentos y orientación de la Escuela Naval Unica, se ha dejado sentir la influencia y decisión del espíritu reformador y progresista del Sr. Ministro de Marina, Capitán de Fragata don Carlos Frödden, quien ha auspiciado y puesto tanto su empeño, como buena voluntad, para llevar a cabo los trabajos, como modificaciones efectuadas; pudiendo decirse sin hacer alarde de optimismo, que para el año 1930, la Escuela Naval que reunirá en su educación la preparación de los Oficiales para las cuatro ramas del servicio de la Armada (Ejecutivos, Ingenieros Mecánicos, Artilleros de Costa y Contadores), seguirá funcionando con toda regularidad como antes de la época de las reformas efectuadas durante los años 1927-1927, que han sido “trascendentales y de evidente adelanto para el futuro”.



El buque "No te muevas" de la Escuela Naval.
(Fue aparejado el año 1896 y desaparejado y demolido el año
1916, prestando, por consiguiente, veinte años de servicios).



Piscina de la Escuela Naval construida en 1929

Tomando en cuenta que el libro del Sr. Menares fué escrito a fines de 1928, he de referirme a algunos de los proyectos anteriormente citados para establecer las modificaciones que sufrieron después y dar cuenta de su forma definitiva.

1.º— No se construyó el edificio del local para la tripulación, por no haberse dado los fondos correspondientes; sin embargo, en la actualidad existe; y, aunque no tiene la amplitud del proyecto primitivo, no carece al menos de las comodidades que su objeto requiere. Este, la cocina y panadería que también estaban incluidas en dicho proyecto, han sido edificadas durante la actual administración del Almirante Muñoz Valdés, con instalaciones de último modelo.

2.º— En 1930 se adquirió el sitio colindante a la Escuela; siendo inscrito ante el Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso y entrando así a formar parte integrante de su local.

3.º— No se llevó a cabo la idea de trasladar el Museo Naval Casino de Oficiales, tanto porque éste no pudo desalojarse mientras no se construyera el nuevo edificio en el sitio adquirido, por falta de fondos; como porque surgió el proyecto de trasladarlo al centro de la ciudad, lo que no se llevó a efecto por diversas circunstancias. Actualmente el Museo está ubicado en el Cuartel "Almirante Silva Palma".

Además de las innovaciones citadas en los párrafos publicados en la Monografía del Sr. Menares, debo dejar constancia de que durante el período de mi dirección se hicieron gestiones a fin de obtener embarcaciones propias para los ejercicios de boga y vela de los cadetes; recabándose además, la adquisición de góndolas motorizadas, en vista de mejorar así la movilización; y se encargó la necesidad de poner a su servicio un barco permanente destinado a la instrucción práctica. Estas medidas no llegaron a obtenerse en aquella época a pesar de todas mis instancias; pero después he tenido la íntima satisfacción de verlas realizadas.

Los servicios de Dentística y de Enfermería, y los de W. C., fueron totalmente cambiados y modernizados.

Se transformó, así mismo, la sala de Química en un moderno gabinete, con un departamento anexo en que se instaló un taller fotográfico.

Sería largo enumerar las demás innovaciones o mejoras de detalles que se hicieron, así como la adquisición de máquinas, artículos y ropas de que se proveyó al establecimiento.

Asimismo, antes de entregar el cargo de Director, a principios de 1931, quedó en construcción el nuevo edificio donde se instalarían después los Talleres de Herrería, Calderería, Fundición, etc.

Con las nuevas construcciones, puedo declararlo sin corteza ni petulancia, ya que se trata de la expresión neta de la verdad, la Escuela Naval fué remozada y modernizada, haciendo desaparecer de raíz el famoso "barrio chino", como se llamaba el sórdido local que los nuevos edificios vinieron a reemplazar.

En esta obra de transformación material, así como en su nueva organización, conté en todo momento con la eficaz cooperación de los Subdirectores que me acompañaron durante mi período directivo, los Capitanes de Fragata, señores Luis A. Muñoz Valdés y Guillermo del Campo; el primero de los cuales es hoy día Director, quien con su experiencia, su dón de gentes y entusiasmo profesional es garantía segura de éxito.

En la parte administrativa como en la formación de un curso de contadores, cupo al Capitán de Fragata Contador, don Julio Angulo, destacada actuación, siendo actualmente sus alumnos, oficiales distinguidos del cuerpo administrativo de la Armada.

En el orden docente se realizaron también reformas de importancia, revisándose los programas de todas las asignaturas, a fin de adaptarlos a las verdaderas necesidades de la profesión, distribuyendo las materias en forma escalonada de tal modo que la instrucción de la Escuela formara sólo la base de estudios posteriores progresivos en los grados del Oficial subalterno y en las escuelas de especialidades.

En esta labor renovadora tomaron parte tanto los oficiales encargados de los ramos profesionales, como también los profesores civiles de matemáticas, humanística y técnica.

Se reglamentó en forma expedita la prueba de los certámenes escritos trimestrales.

Y se confeccionó un texto de Historia Naval de Chile por el profesor del ramo, Sr. don Luis Novoa de la Fuente, que vino así a satisfacer una verdadera necesidad que sentían no solamente los cadetes, sino también los Oficiales subalternos de la Armada.

La parte relativa al bienestar, a los deportes y a la sociabilidad, no fué tampoco descuidada.

A fin de dar distracciones a los cadetes se instaló un nuevo biógrafo en una caseta de material incombustible, y así pudieron disfrutar semanalmente de variados films que se proyectaban en la sala especialmente habilitada para ese efecto; la que estaba equipada además, con una victrola y de asientos portátiles, adquiridos en los Estados Unidos.

A fin de evitar los reclamos sobre la comida, se autorizó a los mismos cadetes para que fijaran el menú semanal dentro del presupuesto alimenticio de la Escuela.

Se organizaban a menudo concursos atléticos y juegos deportivos de Foot-Ball, Basket-ball, Tennis, Box, Esgrima y Waterpolo y fiestas sociales que los mantuvieran en contacto con sus familias y amistades.

Abolió el viejo prejuicio de que el Director debía permanecer oculto y misterioso; y así diariamente hacía mi ronda por toda la Escuela, siendo una de mis principales preocupaciones la de visitar a los cadetes enfermos para contribuir a su mejor atención y poder imponer a sus familias de la marcha de sus enfermedades.

Para probar las aptitudes vocacionales de los cadetes, a partir del 2.º año se embarcaban durante las vacaciones por quince

HOSPITAL NAVAL DE VALPARAISO

Al Jefe del Laboratorio de Rayos, para que tome la Radio que se indica:

Nombre: *Comandante A. M. Maffei* Obs. No.
Sección Sala Cama No.

Datos clínicos:

Diagnóstico clínico:

Se solicita: *Radiografía torax.*

Firma del Cirujano

Copia
RESULTADO DEL EXAMEN

Resumen de la transparencia en los 3. inferiores del campo pulmonar derecho. Cámara hiliar derecha muy marcada

Nota: Este paciente fue tratado con 10 días después de haberse encontrado con la neumonía derecha.

Valparaiso,

Peterson 5 de 1934

HOSPITAL NAVAL DE VALPARAISO

Al Jefe del Laboratorio de Rayos, para que tome la Radio que se indica:

Nombre: *Comandante L. Rely Meryau* Obs. No.
Sección Sala Cama No.

Datos clinicos:

Diagnóstico clinico:

Se solicita:

Firma del Cirujano

Copia
RESULTADO DEL EXAMEN

ortodiagrama del corazón: Reducido vascular ensanchado en frontal. En D. A. D. la aorta aparece ensanchada, mas obscura que lo normal. (ver diámetros en el ortodiagrama) corazón aumentado de volumen especialmente en su diámetro longitudinal. (ventriculo izquierdo) ver ortodiagrama)

Valparaiso,

de 1926

[Signature]

o más días a bordo de un barco de la Armada que hacía un corto crucero por nuestra costa.

Tal fué la obra que me correspondió desarrollar en poco más de tres años que permanecí de Director de la Escuela Naval. Acaso, cualquier otro jefe habría llevado a feliz término esa misma serie de mejoras; pero me cupo en suerte realizarlas a mí, sintiendo con ello la satisfacción de dar vida a mis anhelos de progreso y modernización.

En los primeros días de Agosto de 1930 una violenta bronconeumonía me postró en el lecho, enfermedad que se agravó debido a una antigua diabetes que minaba mi organismo. Esa complicación me puso en peligro de un desenlace fatal; pero gracias a la solícita y eficaz atención profesional del médico de la Escuela, Sr. Enrique Torres y de los doctores del Hospital Naval, Srs. Merino Reyes y Katz, después de dos meses de convalecencia, pude volver a desempeñar las funciones de mi puesto en el mes de Octubre.

En tal circunstancia y habiéndose hecho cargo del Ministerio de Marina el Contra-Almirante, Sr. don Edgardo von Schroeders, se dictó una orden ministerial que exigía el examen médico de los jefes y oficiales antes de tomar comando de buques o de embarcarse.

Dicha orden determinaba los requisitos que debía comprobar ese examen, dependiendo de ello el embarque de los postulantes. Y así se exigía como condición perentoria que para prestar servicios a bordo debiera el Oficial de Marina encontrarse en perfectas condiciones de salud.

Establecía, además, respecto de los que no estuvieran en tales condiciones, su designación para ocupar puestos en tierra, pudiendo embarcarse cuando su salud mejorase; y, por último, ordenaba el retiro de quienes no pudieran desempeñarse eficazmente en el servicio por enfermedades crónicas de tardía o dudosa curabilidad.

En tal circunstancia y debiendo embarcarme y tomar comando de buque a efecto de cumplir con el requisito exigido para optar al grado de Contar-Almirante, hube de someterme a la revista médica cuando aún mi organismo no estaba del todo repuesto de la dolencia que me había tenido postrado durante dos meses. Agravó esta situación el hecho de que en el examen de rayos X y en otras pruebas a que fui sometido, se comprobó que padecía de aortitis e hipertrofia del corazón, todo lo cual vino a influir para que el informe respectivo fuera desfavorable. Y así fui clasificado en el inciso (d) del artículo 1.º de la citada orden, según el cual podía continuar en el servicio de la Armada desempeñando algún puesto en las reparticiones u oficinas de tierra.

Tal era mi situación cuando en una de las visitas de inspección que periódicamente hacía el Sr. Ministro a Valparaíso, me impuse por él mismo, que, dado el informe sobre mi salud, apesar

de que sus intenciones habían sido de nombrarme Comandante del buque escuela, corbeta "General Baquedano", en el próximo viaje de instrucción de Guardiamarinas, no podía hacerlo. Me ofrecía, en cambio, uno de los puestos vacantes en las oficinas de la Armada en Santiago.

Ante tal emergencia, pedí al Ministro 24 horas para reflexionar; y sólo después de pensarlo mucho, viendo cortada así mi carrera, le envié una carta particular a Santiago comunicándole que, como no podía embarcarme para tomar comando de buque, no me avenía a la idea de seguir ocupando un puesto en tierra; y que, por lo tanto, estaba dispuesto a elevar al Gobierno mi expediente de retiro, solicitando, al mismo tiempo que, como una compensación de mis largos años de servicios, se me nombrase Adicto Naval, ad-honorem, de Chile en Francia lo que me daría la oportunidad de atender al restablecimiento de mi salud en algunas de las afamadas clínicas de París.

Me inclinó a tal decisión el hecho de que, no estando en aptitud de desempeñarme a bordo por mi mala salud, lo que me impedía seguir mi carrera normalmente y aspirar a los galones de Almirante, debía dimitir y así no obstaculizar la carrera de los que me seguían en el escalafón.

Contestó a mi comunicación el Sr. Ministro con la siguiente carta particular, que doy a la publicidad sólo par desvirtuar la versión errónea que alguien propaló en ciertos círculos de la Armada. Se decía por ahí que mi retiro se debía a discrepancias con el Sr. Ministro por opiniones sobre ciertas reformas que éste deseaba implantar en los sistemas y métodos educacionales de la Escuela Naval.

La carta aludida decía así:

"Ministerio de Marina.

Diciembre 12/1930.

"Estimado compañero y amigo:

"Puedes creerme que es con mucho pesar que he leído tu carta y tu determinación.

"Creo que el destino ha sido duro al minar seriamente tu constitución e impedirte el cumplir tus requisitos para Contra-Almirante, galones que tenías sobradamente ganados por tus méritos y servicios.

"Será para mí una satisfacción el ayudarte en todo lo que me pides, nombrarte Attaché ad-honorem, darte pasaje y dejarte en la Escuela Naval hasta el 1.º de Febrero.

"Te saluda cariñosamente tu Affmo. amigo.

E. von Schroeders.

Por otra parte, y en forma oficial, había recibido con algunos días de anterioridad de la Dirección del Personal de la Armada el siguiente oficio, que concuerda con los hechos enunciados:



dic. 12/93.

Estimado Sr. amigo y amigo:
Puedo

ver que se ha mucho por lo que
he leído tu carta y tu determinación
Crea el destino he sido de un
permanente tu amistad y me impide
el cumplir tus requisitos para
esta - alonzo, personas que tú me
hadamente granados por tus
recursos y servicios.

Para para mi con
datos facción al ayudante

En todo lo que me
pides, nombra al attaché ad-
honoris, darte pasaje y
dejarte en la E. N. hasta
el 1 de febrero.

Te saluda con afecto

tu amigo

R. Schermer

Materia.— Se le comunica que en atención al certificado médico de su salud, no se le podrá dar mando de buque.

D. P. N.º 664.

Del Director del Personal de la Armada.
Al Sr. Capitán de Navío, don Alejo Marfán M.

1.º— Tengo el honor de comunicar a V. S., que en vista del certificado de su salud expedido por la Comisión de Cirujanos de ese Apostadero Naval, el Sr. Ministro de Marina por Providencia Reservada N.º 514, de fecha 4 del actual, comunica que no podrá dársele mando de buque, por la razón arriba expuesta, lo que lamenta el Ministerio de Marina.

2.º—Lo que comunico a V. S., para su conocimiento.
Saluda a V. S.

Héctor Díaz.

Capitán de Navío
Director del Personal.

Z Z Z

Tal es, y ello queda en plena evidencia, la verdadera razón de mi retiro de la Armada; y así quedan también desvanecidas las versiones suspicaces o malevolentes que suelen hacerse con ligereza aún de los hechos más ajustados a los cánones de la realidad.

En virtud de mi decisión, elevé al Gobierno mi expediente de retiro, que fué extendido con fecha 14 de Febrero de 1931, después de 35 años, 6 meses y 5 días de servicios, de los cuales aproximadamente 20 años fueron en calidad de embarcado.

A fines de Febrero el Ministro del Interior, Sr. don Carlos Fródden, me dió un almuerzo de despedida de la Armada, al cual concurrió un grupo de Almirantes y Jefes Superiores; y días después en los salones de la Academia de Guerra Naval era nuevamente festejado por numerosos Jefes, camaradas, ex-alumnos y amigos que me manifestaban tanto su afecto, como su sentimiento por mi retiro del servicio.

En esta última ocasión, el Capitán de Fragata, don Miguel Elizalde, en sentidas frases interpretó el significado de tal manifestación, dejando en mi alma imperecedero recuerdo.

A principios de Marzo, ya provisto de mi pasaje y pasaporte diplomático, y en víspera de mi partida a Valparaíso para tomar el vapor, fui a despedirme de S. E. el Presidente de la República, el General don Carlos Ibáñez del C., quien me recibió con fina atención, deseándome feliz viaje y pronta mejoría.

Aprovecho esta oportunidad para decir que S. E., durante el tiempo que fui Director de la Escuela Naval, me manifestó su más amplia confianza; y asimismo cumplo con el deber de declarar que en varias ocasiones al visitar dicho establecimiento, en las Reparticiones de Premios a los cadetes, o en otras oportunidades, siempre demostró un verdadero interés por el progreso de nuestro plantel naval, debiéndose en gran parte a su decidido apoyo la realización de las reformas y mejoras de todo orden que se efectuaron en la Escuela.

El 12 de Marzo de 1931 me embarqué en el vapor "Orduña" con destino a Francia, adonde iba destinado como Adicto Naval ad-honorem de la Legación de Chile en París, abrigando la intención de pasar allí algunos años; pero el destino me tenía preparada otra de sus sorpresas; y así fué como con la renuncia del Presidente Ibáñez, el 26 de Julio de ese mismo año y el advenimiento al poder del Sr. Montero, una de cuyas primeras medidas fué la creación del "control de cambios", que restringía la salida de fondos fuera del país, no pudiendo recibir en el extranjero mi pensión-jubilatoria, tuve que regresar al país a mediados de Octubre; arribando a Valparaíso a fines de Noviembre de ese mismo año.

Al llegar a Santiago en los primeros días de Diciembre, me presenté al nuevo Ministro de Marina, Contra-Almirante don Enrique Spoerer, a quien entregué como fruto profesional de mi permanencia en Francia, un informe de la visita oficial que hice al puerto militar de Tolón, junto con la versión al español, que traduje de un folleto que me fué obsequiado por las autoridades navales de aquel puerto, titulado "La práctica de la organización en el taller de máquinas de Tolón", que estaba en vigencia en 1930.

Me presenté igualmente al Sr. Jefe del Estado Mayor de la Armada, el Contra-Almirante, don Alejandro García Castelblanco, quien se manifestó satisfecho de mi desempeño de Adicto Naval en Francia y como una confirmación a tal aserto, pasó al señor Ministro de Marina, el siguiente oficio:

Sobre desempeño del Cap. de Navío en retiro Sr. Alejo Marfán M., como Agregado Naval en Francia.

Santiago, 13 de Enero de 1932.

Del Jefe del Estado Mayor de la Armada,

Al señor Ministro de Marina:

1.—Habiendo dado término por razones económicas a su comisión de Agregado Naval ad-honorem en Francia, el Capitán de Navío en retiro, don Alejo Marfán M., este E. M. A., se hace un deber en manifestar a V. S., que ha desempeñado una efi-

ciente labor y demostrado interés en el cumplimiento de su misión durante el corto tiempo que sirvió el puesto.

2.º— Debido al hecho de haber sido oficial de E. M., el señor Comandante Marfán, posee una preparación especial para el empleo de Agregado Naval, por esta circunstancia este E. M. A., siente el alejamiento de su puesto, seguro de que habría continuado sirviéndolo con el mismo acierto, y deja constancia de la seguridad que le asiste que en la misma forma sabrá cumplir cualquiera comisión similar que desee recomendarle la superioridad, ya sea en Francia o en cualquiera otro país.

Saluda a U. S.

Alejandro García Casteblanco.

Contra-Almirante Jefe del Estado

Mayor General de la Armada.

Después de dar cuenta de mi comisión a mis jefes navales respectivos, presenté mi dimisión al Ministro de Relaciones Exteriores, de quien dependía por desempeñar un puesto de carácter diplomático, quedando desde ese momento desvinculado completamente del servicio de la Armada, institución por la cual conservo un verdadero afecto, consecuencia lógica de haberme formado y vivido en su seno, experimentando las contingencias de la buena o mala fortuna.



DEFINICION DE LAS PALABRAS NAUTICAS USADAS EN LA PRESENTE OBRA

A fin de facilitar su comprensión a los no profesionales, doy en seguida la definición sucinta de las que figuran en el texto.

A

- ABARLOADO:** Se dice del barco que va remolcado por el costado de otro.
- A BESAR:** Acción de izar una verga o un peso hasta su mayor altura. También se dice: "A reclamar".
- A CEÑIR:** Se navega con el aparejo "a ceñir", cuando éste va más o menos formando un ángulo de 45 grados a contar desde la proa.
- ACODERAR:** Sujetar la popa de un buque fondeado, ya sea por medio de un anclote o de amarras a una boya.
- ACORTAR:** Decimos que el viento "acorta" cuando su dirección cambia desde una posición de más a popa hacia la proa. Cuando cambia en sentido contrario se dice que "alarga".
- ADUJAS:** El enrollamiento de un cabo sobre cubierta o en una cabilla.
- AFERRAR:** Plegar las velas enrollándolas sobre las vergas de modo que se ciñan a ellas lo más posible; faena que se hace por medio de los tomadores.
- A LA CAPA:** Se dice de la maniobra por medio de la cual se capea un temporal; y ella consiste en gobernar un buque de vela disponiendo su aparejo en tal forma que el viento le dé lo más a proa posible.
- A LA CUADRA:** Decimos de un objeto, punta, faro, buque, etc., que se demarca a 90 grados desde el buque propio.
- A LA SINGA:** Gobernar un bote o embarcación menor con uno o dos remos a popa que hacen las veces de timón y hélice.
- ALETA:** La aleta de un buque corresponde a la posición de 45 grados a contar desde la popa.
- AMADRINAR:** Se amadrinan dos objetos de alguna longitud cuando se colocan unidos en la misma dirección.

- AMAINAR:** El viento "amaina" cuando disminuye en fuerza o intensidad.
- AMANTE DE RIZO:** Pequeño aparejo o simple cabo que sirve para levantar las velas a fin de tomarles rizados para disminuir su superficie.
- AMANTILLO:** Cabo que sirve para sostener las vergas por sus extremos o penoles.
- AMOLLAR:** Aflojar un cabo que no corre fácilmente por sus roldanas, poleas, motones o cuadernales; y en general significa facilitar el movimiento de un cabo.
- AMOLLAR EN POPA:** Gobernar a la vela de tal modo que el viento le dé al barco más o menos en la popa o aleta.
- AMURA:** La amura de un buque corresponde a la posición de 45 grados a contar desde la proa. También se denomina así un pequeño aparejo o cabo que sirve para sujetar los extremos inferiores de las velas mayores hacia proa.
- AMURAS A BABOR:** Decimos cuando un buque de vela recibe el viento por babor.
- AMURAS A ESTRIBOR:** Decimos cuando un buque de vela recibe el viento por estribor.
- AMURADAS:** Armazón de madera o hierro que va a ambos costados de la cubierta superior de un buque para protegerlo contra el mar.
- APAREJAR:** Poner a una embarcación sus mástiles y jarcias. Se dice también de la acción de preparar un buque para emprender un viaje.
- APAREJO:** Conjunto de velas, vergas, y jarcias de una embarcación. Asimismo se aplica la palabra aparejo al conjunto de poleas por entre las cuales laborea un cabo, y que sirve para levantar pesos o para facilitar cualquier faena de fuerza.
- APROVECHAR:** Navegar con el viento a "ceñir", es decir, sacando el mayor provecho posible en el sentido de la derrota. Hay buques que aprovechan cuatro cuartas, otros sólo cinco, es decir que pueden avanzar con el viento a los 45 y 56 grados desde su proa. Las goletas suelen aprovechar hasta tres cuartas y media, o sea aproximadamente con el viento a los 40 grados desde la proa.
- ARBOLADURA:** Conjunto de palos de un buque.
- ARBOTANTE:** Pieza de hierro que sujeta las vergas mayores por su parte media a sus respectivos palos.
- ARRUMBAR:** Dirigir el buque por un rumbo determinado.
- A UN LARGO:** Un buque navega "a un largo", cuando el viento sopla más o menos en un ángulo de 45 grados a contar desde la popa.

B

- BABOR:** Costado izquierdo de un buque, mirando hacia proa.
- BARCA:** Buque de vela que usa velas cuadradas en los palos de proa y cangreja y cuchillas en el de popa.
- BARLOVENTEAR:** Ganar camino hacia la dirección del viento.
- BARLOVENTO:** Lado o banda de un buque o de cualquier embarcación por donde viene el viento.
- BERGANTIN:** Buque pequeño de dos palos que usa velas cuadradas.
- BEERGANTIN-GOLETA:** Buque chico de dos palos, en que el de proa lleva velas cuadradas y el de popa cuchillas.
- BICHERO:** Asta o palo largo con un gancho metálico (en la punta que sirve para atracar o desabracar las embarcaciones menores, a, o de un muelle o buque.
- BITADURA:** Cable o cadena del ancla dispuesta sobre cubierta antes de fondear.
- BOLSO de VELAS:** La bolsa que forma una vela cuando está colgando antes de aferrarla.
- BORDADAS:** Ruta en zig-zag que hace un buque a la vela cuando el viento no le permite ir directamente de un punto a otro.
- BOTAVARA:** Gruesa percha de madera que va horizontalmente por la parte de popa del palo de mesana en el sentido longitudinal del buque, y sirve para cazar la vela cangreja.
- BRACEAR:** Mover las vergas hacia proa o popa por medio de aparejos o cabos llamados brazas y contrabrazas; a fin de orientar las velas de tal modo que reciban el viento en el ángulo más favorable al avance del buque.
- BRACEAR AL FILO:** Se dice cuando se bracean las vergas de modo que enfilen con la dirección del viento, o lo más a proa posible, cuando este sopla desde esta dirección.
- BRAZA:** Unidad de medida igual a 1.83 metro, con que se indica la profundidad del mar.
- BRAZAS:** Aparejos o cabos que sirven para mover las vergas a proa o popa en sentido horizontal.
- BRIOLES:** Cabos que sirven para recoger las velas sobre las vergas.
- BUQUE en FACHA:** Se dice cuando el viento sopla por la parte de proa de las velas.
Tal emergencia es peligrosa con viento fuerte, porque los palos y masteleros tiene toda su firmeza dispuesta por la popa y costados, de tal modo que en un temporal o con un chubasco fuerte, cuando un buque se "toma en facha", puede producirse un desartelo.
- BUQUE-TENDER:** Es generalmente un buque pequeño agregado a otro par servirle de auxiliar en sus ejercicios o servicio.

C

- CABILLAS:** Trozos de bronce, de hierro, o bronce en forma cilíndrica que dispuestas en las amuradas o al pie de los palos sirven para amarrar los cabos de la manobra.
- CABILLERO:** Conjunto de varias cabillas dispuestas verticalmente y en fila en las amuradas, o en círculo alrededor de los palos.
- CABO:** Lo que se llama entre nosotros cordel y en España cable. A bordo no se usa ese nombre, sino el de cabo.
- CABULLERIA:** Conjunto de cabos de un buque.
- CALABROTE:** Cabo muy grueso que se usaba para remolque o amarras de buques. Hoy día las cadenas y los cables de alambre de acero lo reemplazan con ventaja.
- CALADO:** Es la medida de la parte sumergida de un buque. Generalmente va marcada en pies y pulgadas en la roda y el codaste, o sea en la parte de más a proa y popa del casco.
- CALAR:** Se dice cuando se bajan los masteleros de su posición normal.
- CANGREJA:** La vela que va a popa del palo mesana en el sentido longitudinal del buque y que a veces se usa en ayuda del timón para hacer caer la proa a una u otra banda. Su nombre de "cangreja" se debe a que también suele emplearse para hacer retroceder el barco.
- CAÑA del TIMON:** Aparato de hierro que, movido por una rueda, pone en acción el timón de un buque. Generalmente se da a la misma rueda el nombre de caña.
- CAÑA de ARRIBADA:** Cuando se gobierna poniendo la caña de tal modo que la proa del buque se desplace hacia el lado por donde no viene el viento, o sea hacia sotavento.
Cuando se gobierna hacia barlovento, o sea, para que la proa del buque se desplace del lado desde donde viene el viento, se dice: que se pone la "caña de orza".
- CAPEAR:** Lo mismo que ponerse "a la capa".
- CAPEO:** Acción de capear.
- CARENA:** Se dice del buque que entra al dique para limpiar sus fondos o efectuar reparaciones en seco.
- CARENARSE:** Limpiar y pintar los fondos de un buque.
- CARGADERA:** Cabo que se usa para cargar las velas cuchillas.
- CARGAR:** Recoger las velas.
- CARIZ:** Aspecto de la atmósfera o del cielo.
- CASTILLO:** Cubierta superior de los barcos, en la proa.
- CATAVIENTO:** Cucurucho de lanilla colgado a una asta de madera o al tope de los palos para ver la dirección del viento.

- CAZAR:** Tender o estirar las velas para ponerlas en viento.
- COFA:** Plataforma pequeña que va en la parte superior de los palos reales a la que se sujetan las jarcias de los masteleros.
- CONTRASTE:** Salto brusco del viento en sentido contrario del que soplabá o por lo menos de algunas cuantas cuartas.
- CORREDERA:** Aparato que sirve para medir la velocidad de un buque.
- CRESTA de la OLA:** La parte superior de ella.
- CRUCETAS:** Meseta en la cabeza de los masteleros en que se sujeta una parte de la jarcia de los mastelerillos.
- CUARENTENA:** Se pone un buque en cuarentena, cuando se le aísla por haber epidemia o enfermedades contagiosas a bordo, hasta que la autoridad sanitaria lo declara en libre plática.
- CUARTA:** Graduación de la brújula o compás que corresponda a 11°,25.
Así, 360° corresponden a 32 cuartas; 180° a 16 cuartas; 90° a 8 cuartas y 45° a 4 cuartas.
- CULEBRA:** Cabo que se pasa culebreando alrededor de las velas para aferrarlas rápidamente.
- CUMULUS:** Nubes binacas en forma de grandes copos, que generalmente indican buen tiempo.

CH

- CHAFALDETES:** Cabos que sirven para recoger las velas de gavia, juanetes y sobres.
- CHINCHORRO:** Bote pequeño que se usa para trasportar víveres.
- CHUBASCO:** Viento fuerte de corta duración que generalmente se descarga con chaparrones.

D

- DAR LA VELA:** Maniobra de cazar o estirar las velas y orientarlas de modo que el viento sople en el ángulo más favorable.
- DECLINACION del SOL:** Coordenada que fija la distancia del sol con respecto al ecuador celeste.
- DERIVA:** De un buque arrastrado por la corriente se dice que va "a la deriva".
- DERROTA:** La ruta por donde navega un buque.
- DESABRACAR:** Acción de separarse o desatracarse de un muelle, malecón o de un embarcación a que estuviese atracado un buque.

- DESARBOLO:** Se produce cuando la fuerza del viento derriba palos, masteleros y vergas.
- DESCARGAR la PROA:** Disminuir la vela en la parte de proa del buque.
- DESMANTELADO:** Se dice del buque de vela que ha sufrido un desarbolo o está sin su arboladura.
- DRIZA:** Aparejo o cabo que sirve para izar las vergas o velas.

E

- ENCAPILLAR:** Este verbo suele referirse al hecho de que un buque embarque algunas olas; pero su verdadero significado expresa la operación de colocar la jarcia respectiva en las encapilladuras o sea en los extremos superiores de los palos, masteleros y botalones.
- EMPUNIDURA:** Amarra que se hace en los penoles o extremos de las vergas para sujetar las velas.
- ENVERGUES:** Cabitos que se usan para sujetar la parte superior de las velas a las vergas.
- ESCALA de BEAUFORT:** Sistema convencional que sirve para graduar la intensidad del viento y cuyos límites son cero y doce, es decir, la calma y el huracán. Los números intermediarios corresponden a la diversa intensidad o fuerza del viento, siendo clasificado en: ventolina, brisa, viento moderado, galeno o fresco, duro, fuerte, temporal y huracán.
- ESCALA de GATO:** Pequeña escala portátil que se usa en los tangones para bajar a las embarcaciones menores cuando el buque está fondeado.
- ESCANDALOSA:** Vela pequeña de forma triangular que se usa sobre la cangreja.
- ESCAPULAR:** Se dice por la acción de pasar una punta de tierra un cabo, una isla, etc.
- ESCOTA:** Pequeño aparejo que se usa para sujetar la parte inferior de las velas mayores hacia popa.
- ESCOTIN:** Cabo que se usa para sujetar a las vergas la parte inferior de las velas de gavias, juanetes y sobres.
- ESLORA:** Largo del casco de un buque.
- ESPIA:** Cabo grueso que usan los buques para amarrarse a muelles, malecones, boyas o a otros buques.
- ESTADO ABSOLUTO:** Diferencia entre la hora del cronómetro y la hora media de Greenwich.
- ESTRATUS:** Forma de algunas nubes en fajas horizontales paralelas.
- ESTREPADAS:** Tirones que da un cabo, cadena o cable, por efecto de las rachas del viento, por un balance brusco o por cualquier otra causa.
- ESTRIBOR:** Lado o banda de la derecha de un buque mirando hacia proa.

F

- FALUCHO:** Embarcación de remos o remolcable que se emplea para transportar carga.
- FLAMEAR:** Ondear al viento las velas del buque o la bandera.
- FLAMEO del TRAPO:** Expresión vulgar que se usa a bordo para indicar que una vela está flameando.
- FONDEAR:** Acción de largar un buque el ancla en un puerto.
- FONDEADERO:** Sitio apto para fondear indicado en los planos o cartas marinas.
- FRAGATA:** Buque de vela de tres o más palos con aparejo de velas cuadras en todos ellos.
- FRANQUIA:** Se dice que un buque "se pone en franquía" cuando estando listo para zarpar, espera sólo un viento favorable que le permita salir del puerto.

G

- GALLARDETE NACIONAL:** Banderilla larga y angosta con los colores nacionales que, izada en el tope del palo mayor, sirve para indicar que el buque va mandado por un oficial de la Armada.
- GARETE:** Se dice que un buque o una embarcación "se va al garete" cuando sin gobierno propio lo lleva el viento, la corriente o la marejada.
- GARRAR:** Garra un buque fondeado cuando se desplaza debido a que su ancla resbala sobre el fondo del mar, por efecto del viento, corriente o marejada. Vulgarmente se dice: "Garrear".
- GOLETA:** Embarcación a la vela de dos palos, cuyas velas son todas triangulares.
- GRILLETE:** Medida convencional en que se divide la cadena del ancla; cuya longitud suele ser de 10, 12-½ o 15 brazas.
- GUALDRAPAZOS:** Golpes que da una vela contra los palos, la jarcia o sobre sí misma.
- GUINCHE:** Pequeño cabrestante o torno horizontal movido a vapor, que sirve para poner en movimiento la manobra de las plumas en la carga y descarga de los buques o en general para cualquiera faena de fuerza.
- GUIRADAS:** Movimiento brusco de la proa de un buque en el sentido lateral, que lo desvía del rumbo ordenado.

H

- HALAR:** Tirar de un cabo.

I

IMBORNALES: Agujeros practicados en las orillas de la cubierta, para evacuar el agua que se acumula por cualquiera causa.

IRSE POR OJO: Se dice que un buque "se va por ojo" cuando se hunde sumergiéndose por la proa.

IZAR: Levantar las velas, las vergas o algún peso por medio de aparejos o cabos.

J

JARCIAS: Cabos especiales que sirven para sujetar o afianzar los palos o masteleros hacia los costados.

JUANETES: Velas y vergas altas que van sobre las gavias.

L

LABOREAR: Acción de pasar un cabo por entre las poleas o motones y en general en la maniobra.

LEVAR: Levantar o elevar el ancla cuando se va a zarpar.

LINEA DE FILA: Formación de escuadra cuando los buques van uno tras otros.

LUGRE: Pequeño buque de vela de tres palos.

M

MANIOBRA: Conjunto de la arboladura, vergas, velas y cabullería de un buque de vela.

También significa la acción de evolucionar una escuadra o de hacer ejercicios tácticos y estratégicos.

Por último, significa: las diferentes faenas marineras de un buque de vela, como la de virar por avante, dar la vela, etc.

MAR ARBOLADA: Se dice cuando el mar está agitado y las olas se levantan a gran altura, con reventazón de sus crestas.

MAR BOBA: Hay mar boba cuando habiendo calma se produce un oleaje lento y sin una orientación bien definida.

MAR GRUESA: Es aquella con olas de gran altura, en forma de rollos.

MARCHAPIE: Cabos que van bajo las vergas, para que los marineros apoyen los pies al aferrar las velas.

MASTELERILLO: Palos delgados donde se sujetan las vergas de juanetes y sobres.

MASTELEROS: Palos que van entre los palos reales y los mastelerillos y donde se sujetan las vergas de gavias.

MIDSHIPMAN: Tomado del inglés, significa guardiamarina.

MOTON: Polea de madera por la cual pasa un cabo que se quiere hacer cambiar de dirección; o que forma parte de un aparejo.

N

NIMBUS: Grandes nubes negras de forma irregular, precursoras de mal tiempo o de tormentas.

O

OBENQUES: Cabos alquitranados que sirven de sujeción hacia los costados o hacia popa a los masteleros.

OBENQUILLOS: Cabos alquitranados que sirven de sujeción hacia los costados o hacia popa a los mastelerillos.

OSTAGA: Cadena que en combinación con la driza, sirve para izar las vergas de gavia.

ORZADA: indica que la proa de un buque de vela se desliza lateralmente en dirección al viento.

P

PALANQUIN: Cabo que sirve para cargar o suspender las velas mayores.

PALOS REALES: Los palos de más abajo que generalmente son de hierro, y cuya base descansa en la misma quilla del buque.

PANCHICA: Pequeño aparejo o simplemente cabo que sirve para suspender el bolso de las velas de gavia a fin de que queden bien aferradas.

PENOL: Extremo de las vergas.

PERILLA: Trozo redondo de madera que va al tope de los palos de un buque o de las astas de bandera.

PERIPLO: Viaje de circunnavegación alrededor de un mar u océano.

PICO DE MESANA: Percha de madera inclinada hacia arriba, que yendo sujeta por la popa del palo de mesana, sirve para izar la bandera nacional en los momentos de entrar o salir de puerto y donde también se sujetan las velas cangreja y escandalosa.

PLUMAS: Perchas de madera inclinadas hacia arriba que teniendo su parte inferior sujeta a los palos reales, sirven para cargar y descargar un buque.

POR ALTO: Subir "por alto" o sea subir por las jarcias a los palos o vergas.

POR LA CUADRA: Se dice cuando se demarca a los 90 grados con respecto al buque propio, un objeto, faro, punta, isla, etc., o bien a otro buque o a la dirección del viento o de la mar.

PORTAS: Agujeros cuadrangulares hechos en la parte inferior de las amuradas para que salga el agua que embarcan las olas.

PUJAMEN: Parte inferior de la vela.

PUNTAL: Distancia entre la cubierta superior y la quilla de un buque, medida en línea recta en su parte media.

R

RECALAR: Llegar a un punto determinado de acuerdo con la derrota.

RELINGA: Cabo o cable de alambre de acero que forma el contorno o perímetro de las velas. En la parte superior se llama de grátil; la de los lados, de caída, y la inferior, de pujamen.

REMOLQUE: Cable de acero especial, cadena o calabrote que se usa para remolcar una embarcación o buque. También significa: la acción de remolcar, así se dirá: "llevar a remolque" o "tomar a remolque".

RESACA: Movimiento de las olas cuando se retiran de la orilla.

RIFAR: La acción de romperse las velas.

RONZA: Se dice "irse de ronza", cuando un barco se desplaza lateralmente por efecto del viento o de la mar.

S

SAGUESTE: Expresión vulgar para designar el sombrero, casco o bonete impermeable que se usa en tiempo de lluvia. Es una adulteración de las palabras inglesas South-West. En Inglaterra se descargan las lluvias y malos tiempos con vientos del S. W., y ello impone el uso de dicho indumento.

SENO DE CALABROTE: El arco de un calabrote que se forma por efecto de su propio peso cuando está estirado.

SENO DE LA OLA: La depresión de la ola entre dos de sus crestas.

SERENI: Pequeña embarcación de dos remos para el uso de los oficiales de un buque de guerra.

SINGLADURA: Cantidad de millas navegadas durante 24 horas.

SOTAVENTARSE: Una embarcación se sotaventa cuando pierde camino por efecto del viento, yendo en sentido contrario de donde sopla. Ello es lo contrario de barloventear.

SURJIDERO: Fondeadero para las naves.

SCHOONER: Velero yanqui de sólo velas triangulares o cuchillas, es una especie de goleta; pero de tres, cuatro o cinco palos, de casco fino y de gran andar.

T

- TABLA de JARCIAS:** Conjunto de jarcias unidas entre sí por medio de cabos delgados llamados flechastes, que sirven a los marineros para subir por alto.
- TENERO:** Suele usarse como sinónimo de fondeadero o surgidero en general; pero particularmente indica el punto del fondo del mar en que agarra bien el ancla.
- TOLDILLA:** Cubierta superior a popa de la nave.
- TOMADORES:** Trozos de cabo tejido que colocados en las vergas sirven para aferrar las velas.
- TOMAR EN FACHA:** Decimos que un buque "se toma en facha" cuando el viento sopla sobre las velas por su cara de proa. Usase también la expresión de "tomarse por delante".
- TOPE:** El extremo superior de los palos.
- TRINQUETA DE CAPEO:** Vela especial de gran resistencia que se usa en el bauprés y sirve para capear un temporal.
- TRINQUETILLA:** Vela que se usa en la misma situación de la trinqueta de capeo en navegaciones normales.
- VELAMEN:** Conjunto de las velas del buque.
- VELAS CUADRAS:** Las que tienen forma cuadrangular.
- VELAS CUCHILLAS:** Las que tienen forma triangular.
- VELAS de ESTAY:** Son las velas cuchillas que van entre los diferentes palos y los masteleros.
- VELAS de GAVIAS:** En general son las que se cazan o estiran como si dijéramos en el 2.º y 3.º piso.
- VELAS DE JUANETE:** Son las del 4.º piso.
- VELAS MAYORES:** Son las que se cazan o estiran en el primer piso.
- VELAS de SOBREJUANETE:** Las más altas, o sea las del 5.º piso. Se designan por "sobres" en forma abreviada.
- VELAS TRIANGULARES:** Las que tienen dicha forma, se designan con los nombres de velas "latinas" o de "cuchillas".
- VERGAS:** Perchas de fierro o madera que se aseguran por su parte media en sentido perpendicular a los diferentes palos y masteleros para sujetar en ellas las velas. Toman el nombre de las velas y de los palos respectivos.
- VIENTO GALENO:** Un viento fresco y constante.
- VIOLINES:** Marcos de madera que se ponen sobre las mesas, durante los malos tiempos para evitar que se desplace el servicio.
- VIRAR POR AVANTE:** Virar un buque de vela contra la dirección del viento, de tal modo que éste pase por la proa.

VIRAR POR REDONDO: Virar un buque de vela a favor del viento, de tal modo que éste pase por la popa.

Z

ZAFAR: Cuando un buque ha encallado hay que zafarlo o desligarlo del fondo quedando así libre para moverse. Se aplica también este término cuando un ancla se desliga del fondo en que estaba agarrada.

ZARPAR: Zarpa un buque cuando deja el puerto o rada en que estaba fondeado.



VIRAR P

Precio \$ 35.00.