

bién parte en aquella fiesta de luces. Abajo el verde esmeralda alternando con los tintes azulosos de la turquesa, en el centro el amarillo de oro, y arriba el rojo púrpura, todos moviéndose y ondulando como los majestuosos pliegues de un inmenso cortinaje en el que se deslizaban también haces de color violeta, apareciendo así, con el contraste, aun más resplandecientes los otros bellísimos colores.

Por desgracia, en aquellas latitudes los buenos tiempos no duran mucho, y al comenzar su navegación hacia el Norte, cerca de la costa oriental del Continente africano, transformado hoy en isla gigante por el célebre canal de Suez, tropezaron los portugueses con las amenazadoras volutas del despiadado y negro torbellino de una terrible tormenta.

Oyóso de pronto un clamor inmenso, un grito terrible, un gran quejido en que se mezclaban el llanto del niño, el sollozo de la mujer, la protesta del hombre y el rugido del león bruscamente despertado por el látigo del domador.

Era la voz del mar que se estremecía y se quejaba al sentir la presencia de su incansable enemigo, el viento huracanado.

Llegaba éste furioso, rasando las aguas, y por lo tanto envolviendo á aquellos barcos, entre cuyas jarcias silbaba, contra cuyas velas pro-

ducía ruidos como de disparos de cañón, á los cuales contestaba con notas que á la vez semejaban burlonas y siniestras carcajadas, ó voces airadas de amenaza y exterminio. Y con él llegaron la lluvia á torrentes, y la tiniebla densa y el despiadado frío.

En esos momentos se oyó en el San Gabriel la voz serena de Vasco de Gama mandando la maniobra, y los marineros tuvieron que subir á lo alto de los palos para recoger y asegurar las velas.

Entretanto seguía dominando los ruidos todos el pavoroso lamento que venía de muy lejos, y surgía de cerca, y rodeaba por todos lados á las carabelas, como tomándolas por testigos de la terrífica protesta de aquella inmensidad, obligada á su pesar á la más espantosa lucha.

El color azul transparente del mar se había transformado primero en gris sucio, y poco después en un negro opaco surcado sin cesar por estremecimientos de colores lívidos y cárdenos.

Las olas inmensas se perseguían unas á otras formando valles y montañas ó chocaban entre sí con ímpetu espantoso, lanzando á increíbles alturas chorros de siniestra espuma. En lo alto, las negras y gruesas nubes eran incesantemente rasgadas por el zig-zag de los relámpa-

gos y la seca descarga del rayo, á la que acompañaba el sonoro retumbar del trueno.

Y el viento, cada vez más enfurecido, bramaba, ó rugía, ó silbaba con notas agudas y estridentes ó ampliamente sonoras ó de una discordancia inconcebible, y las maderas de los barcos rechinaban, y las cuerdas gemían, y los lienzos estallaban, y desde la quilla hasta la cubierta, y desde popa hasta proa, las pobres carabelas se estremecían como si sintieran que iban á deshacerse.

En medio de aquel cataclismo, el Capitán mayor con su bocina seguía dando tranquilamente las últimas órdenes, y los hombres, en lo alto de los mastiles, horriblemente balanceados, que de repente parecía que iban á sumergirse en las olas y bruscamente ascendían en seguida á una gran altura, calados por la lluvia, con las manos entumecidas por el frío, rodeados de tinieblas, agarrados con toda su fuerza al palo, acababan de enrollar las velas, apretaban los nudos y descendían temblorosos de frío y muertos de cansancio, pero con su heroico deber cumplido.

Y el ruido aquel, grave y cavernoso, continuaba sonando en los oídos de aquellos hombres, que no podían dormir, que apenas comían y cuyas fuerzas se agotaban en tan tremenda lucha.

Poco á poco, después de varios días, la furia del viento fué disminuyendo, los ruidos modificándose, los movimientos del mar haciéndose menos bruscos y más amplios, los gemidos de los barcos menos acentuados, y el grito imponente de terror calmándose cada vez más, hasta no producir sino la nota grave, tranquila y serena de las olas de alta mar. Las nubes, agotadas, desaparecieron; empezaron á lucir de nuevo los rayos del sol, y el viento, que había llegado por fin á tomar posesión de la tierra africana, de donde la elevación de temperatura había expulsado á su antecesor, acariciaba ahora al inmenso Océano que respondía estremeciéndose y coronando de espumillas de plata sus majestuosos oleajes.

A favor del viento fresco reparóse pronto el tiempo perdido, y después de tocar en Zambeze y en Mozambique, donde no fueron bien recibidos y algunos peligros corrieron, llegaron los portugueses á Melinde, con cuyo Rey cultivó excelentes relaciones el Capitán Mayor, quien le dió una fiesta en el San Gabriel recibiendo á su real huésped con una salva de artillería.

El Rey de Melinde proporcionó á Gama, deseoso ya de abandonar la navegación cerca de las costas africanas y aguijoneado por el pen-

samiento fijo de llegar pronto á la India, un habilísimo piloto, moro de Guzerate, llamado Kanaka, quien dejó admirado al Capitán, cuando mostrándole éste un astrolabio de madera, aquél le contestó que los habitantes del mar Rojo lo usaban mucho más perfeccionado.

Resolvió entonces el Capitán Mayor ponerse de nuevo en marcha, y despidiéndose de su amigo el Rey de Melinde, en cuyo territorio habían gozado de tan benéfico descanso sus tripulaciones, dióse á la vela el 23 de Abril de 1498, con rumbo al Norte, y cruzando á poco la línea equinoccial, puso la proa directamente á la costa de Malabar.

En aquellos mares volvíase á contemplar la limpidez y la transparencia de profundidad considerable. Desde las aguas que acariciaban al barco hasta allá, muy lejos, en el horizonte, la misma tersura, el mismo color, turquí ó de lápizlázuli ó de azurita, y en aquel inmenso espejo reflejándose con una nitidez incomparable las nubecillas plateadas ó de nácar que vagaban por el cielo, ó las bandadas de chillonas aves marinas, de grandes alas franjeadas de blanco y negro, que se adelantaban á los barcos rumbo á la costa. Y al ponerse el sol, agigantábase el globo de fuego sobre aquellas olas como incendiadas, y las nubecillas más cerca-

nas al horizonte, de bizarras formas, adquirían los tintes del rubí; las más elevadas parecían de oro fundido y resplandeciente sobre un fondo de oro mate, y las otras se franjeaban de amarillo anaranjado ó del color de la rosa de Alejandría.

Del punto en que se ocultara el astro, esparcíanse por todo el cielo haces de rayos luminosos que iban pasando gradualmente por todos los tonos del iris, en tanto que en el horizonte opuesto otros rayos en igual número, pero de menor intensidad luminosa, ofrecían á los admirados ojos los colores de la esmeralda, los de la turquesa ó el violeta inimitable de ciertas amatistas. Después, todo aquello desaparecía en el seno de una obscuridad tenue y límpida, y comenzaban en seguida las estrellas á fulgurar como en ninguna otra región del globo, y el mar mismo encendía infinitas y trémulas luces en toda su extensión, que brillaban un momento, para apagarse y encenderse de nuevo en las crestas plateadas de las olas, y subir de repente á lo largo de algunas cuerdas para ir á posarse un instante en el tope de los mástiles de las carabelas portuguesas.

Por fin, el 20 de Mayo de 1498, el piloto Kanaka se presentó en el camarote del Capitán Mayor de Portugal, para anunciarle que su

ideal estaba realizado, y que en la falda de la gran montaña que se tenía á la vista, estaba asentada la famosa y gran ciudad de Calicut.

“La ruta marítima de las Indias,” dice con tal motivo el distinguido escritor español Sr. Auñón y Villalón, “quedaba ya trazada sobre el mar por la estela gloriosa de la nao San Gabriel, como la ruta del nuevo continente lo había sido algunos años antes por la estela no menos gloriosa de la Santa María de Colón; como la vuelta en torno de la Tierra había de ser trazada, años más tarde, por la nao Victoria de Magallanes y de Elcano.

“España y Portugal, sigue diciendo, las naciones hermanas en que se hallaba, como hoy, dividida la Península ibérica, podían con razón considerarse depositarias de una gloria, que ni entonces pudo ni es ya posible que iguale nación alguna de la Tierra.”

El Capitán Mayor fué nombrado á su regreso, después de haber sufrido en la travesía el supremo dolor de ver morir á su hermano Paulo, Conde de Vidigueira, y dos años más tarde Almirante, con cuyo título realizó su segundo viaje á la India, al volver del cual permaneció en su país en el olvido y abandono más completos, durante veintiún años, hasta que el rey

Juan III, arrancando de aquella frente que tanta gloria y poder había dado á su patria, la corona de espinas del indiferentismo y del aislamiento, ciñóle en cambio la de Virrey de las Indias.

Con tan honroso título emprendió su tercera expedición, de la que no había de regresar, pues murió tres meses después de su llegada á aquel vasto imperio de las Indias que él fundara para honra y bien de su querida patria portuguesa.

Es fama que en este viaje, al acercarse á las costas de la India, inesperadamente, en un bellísimo día y bajo los rayos acariciadores de un sol esplendoroso, sin que soplaran sino ligeras y frescas brisas, comenzaron á agitarse las olas en tumultuoso movimiento, hasta convertirse en verdaderas montañas que chocaban unas con otras en medio de gran estrépito y ponían á las naves en gravísimo peligro de naufragio.

Sobrecogidas de terror las tripulaciones ante aquel fenómeno nunca visto, probablemente causado por un terremoto submarino, pero para ellas en lo absoluto inexplicable, cundió el pánico entre los marineros, que abandonaron las maniobras y cayeron de rodillas pálidos y descompuestos, gritando, gimiendo y tratando de orar.

Vasco de Gama, que tal vez tampoco comprendía lo que pasaba, pero que conservó en aquel supremo instante su tranquila serenidad de siempre, subió al puente de su navío y extendiendo el brazo para imponer la dignidad del silencio ante un riesgo desconocido, supo encontrar la frase, quizá demasiado enfática, pero la única inteligible y apropiada para tranquilizar en el acto á los valientes y rudos aventureros del mar, á quienes jamás había hecho palidecer ningún peligro.

“Nada temáis, les dijo, es el mar que tiembla ante nosotros.”

---

Cuando después de cuatro siglos se medita un instante sobre las dificultades y peligros de las hazañas realizadas por aquellos hombres sublimes de intrepidez y de fe, no puede menos que bendecírseles porque fueron los verdaderos precursores del inmenso desarrollo del comercio moderno, y de los extraordinarios adelantos de la Astronomía, de la Geografía física del mar, de la Meteorología y de la Mecánica aplicadas á la navegación, aplicaciones de las ciencias que son las más hermosas que se hayan hecho, al servicio de los intereses materiales de las naciones.

Los capitanes de los buques modernos, sin dejar de hacer la ruta con la estima, con cuyo fin van siempre provistos de la brújula en suspensión de Cardan, de la sondalesa, de la ampolleta y de las cartas marinas, saben practicar las observaciones astronómicas necesarias para dar á la navegación la seguridad y la rapidez indispensables en estos tiempos, determinando diariamente la posición exacta del navío, para rectificar la estima y evitar la acumulación de sus errores. No se hacen, pues, á la mar sino con el sextante, los cronómetros cuidadosamente arreglados con la hora del meridiano de origen, y los almanaques astronómicos.

Con estos elementos pueden determinar en un instante dado, la colatitud, el azimut y la longitud, por medio de la observación de los astros, sirviéndose también, para la longitud, de los cables submarinos que ligan los grandes centros comerciales, y que permiten obtenerla con una precisión muy superior á la de las mejores observaciones de la Luna.

En Geografía física del mar sabe más cualquiera de ellos de cuencas oceánicas, de profundidades del mar, y de la altura, amplitud y velocidad de las olas del Océano, así como de la teoría del nacimiento y propagación de las

mareas, que lo que pudieron sospechar jamás Colón, Vasco de Gama y Magallanes.

Todos ellos están provistos de excelentes cartas hidrográficas de las costas, y conocen á la perfección las causas generales de los cinco ríos oceánicos y del doble remolino del Océano Pacífico, así como las corrientes del Atlántico meridional y del mar de las Indias, la contracorriente del mar de las Antillas, y el equilibrio de las aguas en el Báltico, en el Bósforo, en la entrada del Mediterráneo y el Mar Rojo.

Nada se les oculta de la favorable influencia que ejerce la gran corriente de nuestro Golfo de México con sus aguas cálidas y veloces, sobre los climas de Inglaterra y de Francia y sobre los progresos del comercio entre los dos continentes.

En materia de Meteorología, la gran ciencia de la atmósfera, conocen la ley general de la circulación de los vientos, los alisios del Nordeste y del Sureste, las calmas del Ecuador, y los contra-alisios, las brisas de tierra y mar, y el simoun, el sirocco, el mistral y las tormentas.

Todos ellos hablan con autoridad de las lluvias tropicales y de las que caen en las regiones polares, así como de las especiales de cada una de las estaciones; de la altura de las nubes tempestuosas, de su marcha y de la distribución de

esos meteoros en las diversas regiones de la Tierra; del magnetismo terrestre, de la declinación, intensidad de movimientos é inclinación de la brújula, de las líneas isógonas y de las líneas isodinámicas.

Han estudiado los remolinos aéreos, la baja de la columna barométrica en esos casos, la espiral de los huracanes en los dos hemisferios, la teoría de los ciclones tanto del mar antillano como del Océano Indico, y las instrucciones náuticas para evitar los huracanes, á los cuales temen ya tan poco, que suelen hasta servirse de ellos para acelerar la marcha de sus embarcaciones.

Discuten en sus camarotes, en los que figuran la Astronomía náutica de Faye, la célebre Geografía del Mar del Comodoro Maury de la marina norte-americana, las obras del P. Secchi, y las de Descroix y la de Mohn, y las de Marié Davy, así como las cartas meteorológicas de los Estados Unidos y del Observatorio de Paris; si la famosa teoría de Maury de la circulación de los vientos por zonas, es la expresión exacta de las circunstancias normales, y si la circulación por centros diseminados no resulta sino de perturbaciones introducidas por influencias continentales, y aceptándolo así, unen las dos teorías, para formarse una justa idea de