

CAPÍTULO QUINTO

ISLAS BALEARES.—VALENCIA

Minorca-Mahon, 26 de Mayo de 1852.

En la punta de la isla de Minorca se encuentra la pequeña ciudad de Mahon, con centenares de molinos de viento que son la imágen de la melancolía sin fin. El país entero me pareció desolado y sin una sombra de poesía. El famoso *Lazareto*, vasto edificio que ocupa la mitad de la longitud del puerto, solo sirve para aumentar esta impresion de tristeza y de soledad.

Los molinos de viento representan aquí un gran papel; por todas partes se ven girar sus alas, por todas partes se les oye gemir. Semejantes á los árboles secos ó como fantasmas gigantescos, aparecen en medio de la comarca desnuda y aumentan el disgusto que en ella se experimenta. Tanto como un molino de agua, con su espuma y su cadencioso ruido, parece bello, animado y poético, así un molino de viento, con su masa gris y sus largos brazos, se presenta feo, monótono é insípido. El primero anuncia la animacion y la frescura del agua; el segundo tiene la apariencia de un telégrafo, destinado a marcar los países áridos y desiertos; y en efecto, tal es el carácter de este suelo.

Leipzig y Berlin tienen tambien molinos de viento. Yo aconsejaria al viajero que los percibiese, que no hiciera lo que Don Quijote, yendo sobre ellos para traspasarlos de un lanzazo, sino ántes bien, que retroceda en su camino a la presencia del monstruo. Hay en mi concepto ciertas señales infalibles, que no pue-

den engañar a un viajero: si veis, por ejemplo, una ciudad con altas cúpulas y sombríos campanarios, entrad con confianza, encontraréis en ella vestigios de un esplendor antiguo y graves monumentos: si veis, por el contrario, una ciudad sin grandes edificios, en que todas las casas se parecen, en que ningun techo excede a otro, podeis entrar..... si teneis alguna negociacion de café, azúcar ó algodón; finalmente, si vuestros ojos perciben una vanguardia de tubos lanzando chorros de humo negro, altas chimeneas que se levantan a derecha é izquierda, no avanceis, huid como al aspecto de los molinos; porque la ciudad de las fábricas es la mas fastidiosa de todas: mata el espíritu y el corazón, y hace del hombre una máquina.

27 de Mayo de 1852.

El almirante Dundas, comandante de la armada inglesa, anciano verde todavía y despabilado, ha venido esta mañana a hacerme una visita. Es un hombre grande y hermoso, de una fisonomía infinitamente agradable, y que me agrada sobre todo, porque es marino en cuerpo y alma. Ha sucedido a Parker, y sale por primera vez de la estacion de invierno de Malta. Antes era miembro del alto Consejo del Almirantazgo, y tenia un asiento en la Cámara de los Comunes; hoy no es mas que almirante, pero lo es en toda la fuerza de la expresion, ejercitando constantemente su armada y visitándola con un celo infatigable. La conversacion se sostuvo en inglés, es decir, que por mi parte fué poco expedita; sin embargo, el almirante me pareció un hombre lleno de jovialidad, de bondad de corazón y de amabilidad. Quiere a sus marineros como a sus hijos, y tiene la mayor alegría, cuando despues de una larga permanencia en tierra, se vé en la necesidad de reembarcarse.

La visita de la *Britannia* fué para mí de las mas interesantes. Es un buque de tres puentes y de ciento veinte cañones que lleva la bandera del almirante. Este me recibió de la manera mas graciosa, en medio del estado mayor de su armada; y me condujo a su camarote, que es una pieza vasta y cómoda, situada en la primera batería, y provista de un largo balcon que forma su prin-

cipal adorno. El almirante me presentó a su esposa, lady Amalia que habia venido de Malta con él, y que debia reembarcarse próximamente para pasar la estacion de verano en Gibraltar, donde la volví a encontrar. Despues de haber cambiado algunas frases de urbanidad, visitamos el buque hasta en sus mas pequeños pormenores.

Los hombres de la tripulacion estaban en las baterías sentados en sus bancos: unos dormian, otros leían los diarios, y ninguno pareció preocuparse demasiado con nuestra presencia: todos tenian el aspecto de la fuerza y de la salud. Admiré la limpieza y el buen estado de las baterías, la belleza de los cañones y de sus afustes siempre listos para el servicio. Al pié del bauprés estaba escrita con letras de oro la expresion sublime y famosa de Nelson: *England expects that every man will do his duty*.¹ Inglaterra es la única nacion de los tiempos modernos que ha sabido hacer de sus grandes hechos históricos el patrimonio comun de la humanidad.

En la segunda batería se encuentran el salon y las habitaciones de los oficiales: todo allí es espacioso y perfectamente cómodo. Los ingleses son hábiles, y saben bien que miéntras mas agradable se hace a bordo la vida del oficial y del *midshipman*, mas amor tienen estos a su buque, y pueden olvidar mas fácilmente la tierra, disposicion muy necesaria en el marino: éste se halla aquí como en su casa y nada mejor tiene que desear, porque dificilmente encontraria un inglés en otra parte una vida mas agradable. En otros países se convierte el navío en un cuartel de Lacedemonia; pero entónces es imposible que inspire cariño a ningun hombre que aprecie en algo la elegancia; y ¿qué otro atractivo puede encontrarse a bordo de un buque? No debe reinar en él un lujo frívolo, que tampoco convendria a la vida militar; pero sí comodidades buenas y sólidas. En el *man of war* inglés, las mesas de los camarotes son de caoba maciza; la vajilla de porcelana ó de plata, es rica y elegante; todos los objetos son útiles y escogidos; un vapor especial trae a bordo los diarios que se renuevan incesantemente; la cocina y la bodega son excelentes. Cuando la armada está en la mar, dos grandes vapores trasportan alternativamente

¹ La Inglaterra espera que cada uno cumpla con su deber.

cargas enteras de bueyes vivos. Quizá el digno almirante abusaba un poco manteniendo en la segunda batería dos vacas lecheras, sin hablar de varios caballos de silla que conserva a fin de poder satisfacer su pasion por la equitacion. Sin embargo, su buque es su verdadero salon, por lo cual todo en el interior está admirablemente distribuido y de una manera muy práctica; cada objeto está colocado en su lugar, y todo se halla al alcance de la mano. La *Britannia* es la imágen en pequeño del poder y de la grandeza de la marina inglesa, y aunque este navío no está construido conforme al mas moderno sistema, puede servir de modelo para la práctica.

El almirante hizo desfilar delante de nosotros á su tripulacion: era aquel un espectáculo que complacia: vimos pasar un millar de hombres de aspecto marcial y contentos con vivir en la mar. Figuraban en primera fila los treinta y cinco *midshipmen* ó aspirantes, excelente almáciga destinada a producir oficiales que serán un dia capitanes y almirantes: son jóvenes de trece a veinte años, y los mas pequeños serian capaces de mandar la maniobra en el mayor navío de línea como viejos capitanes. Habitados a la independencia, familiarizados desde la infancia con el peligro, el trascurso del tiempo los convierte en hombres hábiles é intrépidos. No son mas altos que una bota cuando ya mandan á todo un peloton de viejos marineros, como si jugasen con muñecos, y saben obtener la obediencia mas absoluta. Crecen y se instruyen en la mar; no como en otros países que los jóvenes hacen su educacion en tierra, en los colegios, sin haber visto jamás un puerto, si no es en algun raro paseo; y despues de haberse formado teóricamente delante de una mesa, cuando llegan a la práctica, se ven obligados a andar a tientas como los ciegos, y no son buenos para nada en los primeros tiempos, a pesar de todas sus teorías.

La escuadra de estos jóvenes, así como el peloton de los marineros, desfilaron sin marchar a compás y sin la rectitud de la disciplina, por grupos, con paso libre y fácil, como conviene a marineros. Cuando se desencadena la tempestad y se sacude el navío, el marinero debe volar sobre las vergas para salvar al buque del naufragio, y no hacer conversiones ni despliegues sobre un terreno de parada.

«Cada uno tiene su lugar,» es la máxima de los ingleses. Después de los aspirantes y de los marineros, se adelantó la infantería, como si fuese un solo hombre, con una rectitud y una regularidad enteramente militares, tal vez con mas precision que muchos regimientos de línea del continente.

Contemplaba yo con alborozo aquellos marineros, cualquiera de los cuales hubiera podido pasar por modelo del verdadero marino: aquella mirada libre y franca que iluminaba sus nobles rostros; aquel aspecto decidido é intrépido; aquella altivez que al mismo tiempo que es natural tiene conciencia de sí misma; aquellas formas esbeltas y vigorosas; aquel traje tan práctico, todo esto debía agradar al corazón de un marino.

Sí, el verdadero marino tiene razon para ser orgulloso: el mundo le pertenece, el Océano es su patria, su espíritu no conoce otros límites que los de la vasta esfera; tiene derechos de ciudadano en todos los países de la tierra, y en cualquiera parte es recibido como amigo: sin embargo, jamás abandona su suelo, porque el navío es una porcion de la patria, que hasta en los antípodas le sirve de fortaleza poderosa y temible. En lucha incesante con los elementos, rodeado de continuos peligros, adquiere un carácter serio y enérgico: educado en el seno de las privaciones, permanece niño bajo muchos respectos, y goza de las cosas mas pequeñas con candor y sencillez. En cambio de tantas virtudes, tolerémosle el humor un poco sarcástico que le inspira el extenso mundo: perdonémosle que vea bajo un aspecto ridículo la vida mezquina y monótona de los pobres *ratones de tierra* confinados en las casas.

Desde el balcon del almirante asistimos a una *regata* entre las chalupas de dos navíos de línea. Lo que mas me divirtió en aquel torneo, fué el interes que todos, comenzando por el mismo almirante, tomaban en la lucha. Sin embargo, las dos personas que se entregaban á las manifestaciones mas animadas, eran los capitanes de los buques que habian puesto en línea sus chalupas: el que perdió no pudo disimular su disgusto, y nos abandonó.

Me agrada semejante emulacion; ella es el mejor estímulo para la educacion de los marineros.

Uno de los capitanes nos hizo la galantería de mandar a bordo

de la *Novara* su música turca, a la que tenia en grande estima, como si fuese notable por algun título.

El almirante nos acompañó a comer, y se entregó a toda la expansion de la jovialidad como verdadero inglés de pura sangre.

28 de Mayo de 1852.

Hoy visité los otros navíos de la armada: el buque de línea, *el Albion*, construido por el sistema Symond, y la fragata *Phaeton*.

No esperaban visita de extranjeros a bordo del *Albion*, y sin embargo encontramos todo en un orden ejemplar en aquel magnífico buque. El capitan estaba ausente: habia salido con sus camaradas acompañando al almirante y a lady Dundas en una excursion a caballo por la alta montaña llamada *Nuestra Señora del Toro*, que segun nos dijeron, está situada en medio de la isla; pero no los pudimos percibir, sin duda porque la atmósfera no estaba bastante clara. El almirante nos habia invitado a tomar parte en esta expedicion, y nos excusamos lo mejor que pudimos.

Cada navío de línea inglés tiene una especie de vicecomandante; el del *Albion* nos sirvió de guía: era un hombre grueso, de presencia amable y franca, que a juzgar por su rubicunda nariz, parecia ser un marino consumado en el capítulo de la diva botella. La visita que recibia no le hizo salir en lo mas mínimo de su calma, como sucede siempre con los ingleses: este es un privilegio que las gentes de su raza deben a su constitucion flemática y a su educacion independiente.

Visitamos el buque hasta en sus menores partes. En las pequeñas marinas, principalmente en las que están formándose, se tiene una idea de todo punto falsa del capitan, en cuanto a la manera con que se maneja en las grandes marinas. El capitan inglés es el soberano de su navío; lo conduce a la mar, lo hace regresar al puerto, y lo dirige en el combate; mira a sus súbditos con ojos de superior y con verdadera *grandeza*. Mas, respecto de los asuntos secundarios, deja obrar a los demás, segun su grado, permaneciendo él dias enteros sin subir a cubierta: un largo aprendizaje y una larga práctica le dan la firme seguridad de que el servicio se ejecuta puntual y severamente, como debe hacerse. No apare-

ce mas que en las grandes circunstancias para sostener la reputacion del buque con brillantes maniobras ó con la victoria, ó tambien, como *Jupiter tonans*, para inspirar con su presencia el terror y el respeto. Por el contrario, en las marinas que comienzan a formarse, el capitan es todo: parece el genio universal, el socorro indispensable en los momentos dificiles, el *factotum* en actividad perpétua. Debe mandar y ejecutar al mismo tiempo; montar por sí mismo la guardia, aunque tenga a sus órdenes numerosos oficiales; sin esto, su propia vida y la de la tripulacion, no se consideran en seguridad. Debe servir de pedagogo para la juventud, y de carcelero para los insubordinados; debe hacer la ronda y asegurarse de que sus órdenes se han cumplido; debe enviar en persona a la tripulacion para que ejecute la maniobra en todas las partes del buque; debe vigilarlo todo, y hasta izar las banderas con sus propias manos, como si fuese un cadete. El peor inconveniente de semejante estado de cosas, es que con el tiempo, capitan y oficiales se acostumbran, y que naturalmente estos no adquieren jamás la confianza en sí mismos que es tan necesaria al marino. Pronto se dejan vencer por la pereza inherente a la naturaleza humana, y contentos con su posicion, deponen fácilmente el peso de la responsabilidad sobre los hombros de su gefe, quien por su parte, encuentra insensiblemente placer en ocuparse de los mas insignificantes pormenores, y dispuesto siempre a elogiarse a sí mismo, no tiene mas que palabras amargas para ponderar la impericia de los oficiales y de los cadetes. ¿Pero, cómo podrán estos aprender nada, cuando no se deja movimiento al desarrollo de su espontaneidad, y no se miden los progresos de su educacion? ¡Es una triste necesidad que entre los pequeños todo sea fatalmente pequeño!

Mallorca-Palma, 30 de Mayo de 1852.

Hemos comenzado el dia oyendo una misa en catedral; celebrá-bamos la festividad del santo rey Fernando. El año pasado, cuando hice decir esta misa en la Catedral de Sevilla, junto a la tumba del gran rey, no podia figurarme que despues de un año me habia de ver otra vez en España y habia de celebrar la fiesta de

mi santo patrono en este templado país, sobre el cual reinó durante su vida. Sí; héme aquí de nuevo en la hermosa Península: en sus viejas catedrales mi alma se siente inclinada a la piedad. Una débil y misteriosa luz se extiende por el templo; el pueblo asiste bajo sus bóvedas majestuosas con el mayor recogimiento al mas sublime de los sacrificios. En las iglesias góticas, la oracion es tan elevada y tan pura, que se tiene orgullo en ser cristiano; se siente uno firme en su fe y se tranquiliza a la sombra Omnipotente del Espiritu eterno.

Valencia, 1852.

El sol de la mañana inundaba el horizonte con sus rayos dorados: las torres y las cúpulas de la ciudad floreciente, de la ciudad de la poesia y de la historia, brillaban y resaltaban magnificamente en medio de la fértil llanura que ha recibido el nombre de Huerta; parecia un efecto de espejismo, un sueño encantado. Bogá-bamos en una mar azul hácia la ribera bañada de luz, y contemplá-bamos a la ciudad que flotaba radiante sobre las aguas. Yo me sentia conmovido y alborozado en el momento de ir a ver en semejante Eden a los amigos que habia conocido en mi querida patria, léjos de mí hoy. Me encontraba en un estado del alma que no se puede describir; experimentaba una paz serena, una aspiracion hácia alguna cosa superior y brillante, una alegría que rejuvenece el corazon y lo hace palpitar; se producía en mí esa especie de sentimiento de triunfo que nace en un viaje cuando se ha hecho la conquista de alguna novedad maravillosa.

Con estas impresiones llegué al *Grao* que es el fondeadero de Valencia. Segun las reglas del idioma marítimo, este lugar no mereceria el nombre de rada, es una especie de mégano, una costa abierta, sobre la cual aparece una hilera de casas, como en Pireo, formando la vanguardia de la ciudad que se halla a distancia de una legua. El anclaje es muy imperfecto y aun peligroso cuando está malo el tiempo, lo que es muy perjudicial al comercio. Desembarqué al punto con el corazon lleno de emocion y de alegría; buscamos un vehículo y escogimos una de esas monstruosidades peculiares del país que se llaman *tartanas*. Es un largo