

CAPITULO XII

Regreso de Francia a Nueva Granada.—Escala durante la travesía en Santiago de Cuba y en Kingston.—Otra travesía de Kingston a Chagres.

A fines del año 1840, volvía a partir de Francia con destino al Perú, pero esta vez no iba solo; me acompañaba una señora joven, con quien me había casado unos meses antes, que, aunque acostumbrada a la vida cómoda y elegante de París, no había vacilado en compartir los riesgos y fatigas de los largos viajes que implicaban mis funciones en el extranjero.

Para ir a mi nuevo destino había escogido la vía del istmo de Panamá, no sólo por ser más corta que la del cabo de Hornos, sino también por que me permitía conocer una de las provincias de la Nueva Granada, que con gran sentimiento mío, no pude recorrer durante mi primera estancia en Colombia.

Embarcamos en el Havre el 8 de diciembre, en un barco mercante, buen velero, el **Europa**, en viaje para Santiago de Cuba, puerto donde desembarcamos el 17 de enero de 1841, después de cuarenta días de travesía, sin hacer la menor escala y muy pocas veces tuvimos mal tiempo. En Santiago permanecimos una semana en espera de la llegada de un vapor correo inglés que hacía allí escala al venir de Europa y tomaba pasajeros para Jamaica, donde, teniendo en cuenta las relaciones frecuentes entre esa isla y el istmo de Panamá, estaba seguro de encontrar, sin necesidad de tener que esperar mucho, en buque que nos condujera a Chagres.

La estancia en Santiago fue para nosotros muy agradable, gracias a la amabilidad de una simpática familia francesa que vivía allí y que con esa obsequiosidad a veces un poco fuera

de lugar con que en las colonias se suele acoger al extranjero, nos colmó de atenciones, sin que tuviésemos carta alguna de presentación; el jefe de esta familia, señor de Ribeaux, rico negociante, informado de nuestra llegada por el capitán del **Europa**, con quien tenía relaciones de negocios vino a visitarnos a la posada próxima al puerto, donde horas antes nos habíamos instalado; en modo alguno consintió que siguiéramos en ella sosteniendo que no estaríamos bien y que además se encontraba en un barrio malsano, donde los europeos que no estuviesen aclimatados no podían permanecer sin detrimento de su salud; por lo tanto nos arrancó de allí, casi podría decirse que a la fuerza, nos hizo conducir a la parte alta de la ciudad y nos instaló en una casita amueblada, cuyo inquilino, ausente desde hacía mucho tiempo, la había puesto a su completa disposición hasta que se pudiera subarrendar y se vendieran los muebles. No se contentó con proporcionarnos una habitación, sino que envió por delante una cocinera y víveres para las primeras comidas y una mula para que, cuando quisiéramos dar algún paseo, la engancháramos a la carreta que había en la cochera de la casa. Como habíamos traído con nosotros de Francia un criado y una doncella, en seguida nos encontramos completamente instalados y tan cómodamente como podrían estarlo las personas que después de un viaje vuelven a su casa, donde encuentran el servicio organizado de acuerdo con sus hábitos de verdadera comodidad. Pero esta familia, que tan bien nos había acogido, no se contentó con ello; quiso que fuéramos con frecuencia a comer a su casa y llegaba en su amabilidad a enviarnos todos los días flores, frutas, mantequilla y dulces provenientes de las alquerías que tenía en el campo; en una palabra, no había atenciones que no nos prodigarán, especialmente la señora de Ribeaux, joven y encantadora criolla y su madre la señora Gerard, otra excelente criolla de Santo Domingo, que vivía con ella.

Lo que más me llamó la atención en Santiago, fue su puerto, vasta bahía de forma circular, rodeada de altas colinas, cuya entrada desde alta mar se ve solamente cuando se está frente de un paso relativamente muy estrecho entre dos mullones de rocas.

La ciudad, una de las primeras que fundaron los españoles en la isla de Cuba, fue durante muchos años la capital, has-

ta que la Habana la superó en densidad de población y en importancia comercial; se levanta al fondo del puerto y se escalona en forma de anfiteatro por las laderas de las colinas; sus calles, fuera de las que van por terreno llano a la orilla de la plaza bordeando los muelles, son tortuosas, en cuesta y, cuando nosotros estuvimos allí, no tenían pavimento o había muy pocas que lo tuvieran y además estaban muy sucias. Las casas antiguas, de un piso por lo general, eran de estilo moruno, con rejas en las ventanas, en su mayor parte carecían de cristales, que estaban reemplazados por trozos cuadrados de cañamazo o de muselina; todo, absolutamente todo, excepción hecha de algunas tiendas, estaba herméticamente cerrado durante las horas de calor. El forastero que recorre en esos momentos la ciudad, no encuentra en las calles más que hombres o mujeres de color que son trabajadores o sirvientes; pero cuando a la caída de la tarde el calor ha disminuído, las contraventanas se abren, las persianas se levantan y la vida exterior de las altas clases sociales empieza: por las calles y paseos circulan muchos coches; los carruajes son generalmente unos grandes cabriolés que se llaman cale-sinas o volantas, con adornos de plata, y decorados con pinturas finas o con guirnaldas de flores, que entrelazadas con arabescos dorados, enmarcan algunas veces medallones de porcelana también pintados; estos lujosos vehículos, cuando no se utilizan, no se les mete en la cochera sino que se les deja en el portalón de la casa, donde las personas que van de visita pueden admirarlos al entrar. Las dos ruedas de altura prodigiosa, permiten a estos carruajes pasar con facilidad todos los desniveles y baches de que están llenos los caminos mal cuidados en las afueras de la ciudad. Van tirados por una mula de gran alzada, ricamente enjaezada, en la que monta el cochero, que casi siempre es un negro, vestido de librea. Cuando hace buen tiempo, en cada volanta, que lleva la capota bajada, van dos o tres criollas elegantes, cuyos vestidos puede admirar el observador desde el zapato que calza sus pies diminutos, hasta el peinado gracioso de sus cabelleras que, sin postizos, flota sobre los hombros que llevan al descubierto; suelen ir escoltadas por jinétes que rodean el carruaje, haciendo caracolear sus caballos. Después del paseo, las damas, sentadas en los zaguanes de sus casas o en la calle, a la puerta de las mismas, en unas mecedoras, con el abanico en la mano,

reciben las visitas de los caballeros que sucesivamente van de casa de doña Dolores a casa de doña Encarnación, y algunas veces se entra a los salones donde la gente joven organiza conciertos o balla. A esas horas del día, en que reina tanta animación, nos gustaba a mi mujer y a mí recorrer la ciudad, entreteniéndonos en ver al pasar, el interior de las casas y el espectáculo que ofrecían esas reuniones. Las habitaciones, muy amplias por lo general, están todas al rededor de un patio central y a veces bajo una galería con arcos; el mobiliario es muy sencillo: en los salones hay una mesa redonda con lámparas en el centro y alrededor sillas de madera barnizada o con asiento de rejilla y mecedoras; en las alcobas hay camas grandes con baldaquinos provistos de mosquiteros y en los sitios frescos, tales como los vestibulos, o las galerías de los patios, están colgadas las hamacas para dormir la siesta por la tarde.

Muy cerca de la casa en que vivíamos había un cuartel de infantería donde estaba alojado un regimiento de tropas españolas cuyos destacamentos veíamos pasar por la mañana y por la tarde por delante de nuestras ventanas; no sólo admirábamos la impecable disciplina y presentación de oficiales y soldados, sino también nos deleitábamos con la música del regimiento, que en la ejecución de los más deliciosos trozos de las óperas italianas no tenía nada que envidiar a la de las mejores tropas de Francia.

A pesar de que no bien llegué a Santiago me enteré de que la fiebre amarilla hacía estragos, me guardé muy mucho de decir una palabra de ello a mi mujer con objeto de no alarmarla y de acuerdo con la experiencia que tenía respecto de las precauciones que había que adoptar me limité a recomendarla que no saliese a las horas de calor y que no comiese muchas frutas, sobre todo por la tarde; pero lo que trataba de ocultarla, no tardó en saberlo de manera inopinada. Un médico francés, joven, a quien había conocido años antes en Bogotá, y que después se estableció en Santo Domingo, vino amablemente a hacerme una visita de cortesía; en la conversación, le pregunté si trabajaba mucho y con la mayor candidez me dijo que tenía que estar a la fuerza encantado ya que siendo el clima uno de los peores siempre había muchos dolientes que visitar y que en la actualidad entre ellos no contaba con menos de treinta enfermos muy graves, de fiebre

amarilla. Si el indiscreto galeno no hubiese mirado tanto a mi mujer mientras lanzaba la malhadada noticia, hubiera podido ver por la cara que yo le ponía, que lejos de compartir su satisfacción, con gusto le hubiera mandado al infierno; por fortuna mi mujer a pesar de tener una constitución un tanto delicada, poseía una gran energía moral, que la impidió entregarse, con motivo de la epidemia, a esa serie de preocupaciones que atraen la enfermedad por el mismo miedo que sienten las personas recién llegadas a los países intertropicales. En fin, llegó el día de la marcha, sin que nuestra salud ni la de los criados se hubiese resentido lo más mínimo.

Los negros, cuya trata, para vergüenza de la humanidad, ha sido durante tantos años autorizada por los gobiernos europeos, y se ha prolongado en las colonias españolas más que en todas las otras, constituía en la isla de Cuba, cuando estuve allí la masa de la clase social baja y media; la mayor parte de ellos seguían siendo esclavos; los más afortunados desempeñaban los oficios de criados en las ciudades, los otros seguían trabajando en las haciendas en las rudas faenas de la agricultura o en las minas.

Aun cuando las leyes prohibían matar a los esclavos, infringirles castigos que pudieran causales heridas y hasta imponerles, cuando cometían alguna falta, castigos severos, puede observarse que se toleraba abiertamente que los amos ejercieran sobre ellos todas esos actos de barbarie, contra los que, en nuestra patria las leyes protegen hasta a los animales; así, una mañana, mientras me paseaba por Santiago, vi a dos negros tirando de un carro cargado con pesados fardos haciendo titánicos esfuerzos para subir por una calle empinada, aunque a pesar de sus súplicas, eran molidos a latigazos por un bárbaro europeo que iba con ellos, conducta que entre los transeúntes ni suscitó la menor indignación ni el menor ademán de intervenir para evitar tan atroz crimen. Los blancos que vivían en Cuba decían, para disculpar su manera de tratar a los esclavos, que si no se hiciesen temer y si no conservaran la facultad de reprimir los desmanes de su mala índole con castigos corporales ni les respetarían, ni habría manera de conseguir que hiciesen nada. ¿Cómo extrañarse entonces de que, cuando esas gentes tal maltratadas y degradadas logran sacudir sus cadenas, no usen contra los que les habían tratado así de represalias como las que causaron las

primeras víctimas en los colonos franceses de la isla de Santo Domingo, cuando en 1791 la sublevación de los esclavos se vio favorecida por la revolución que se desarrollaba en Francia?

Por la mañana del noveno día de descanso que llevábamos en Santiago el buque inglés que se esperaba, procedente de Europa, entró en el puerto para dejar pasajeros y tomar los que iban con destino a Jamaica; pocas horas después, embarcamos y nos hicimos a la mar.

A bordo tuve el gusto de encontrarme con uno de los hombres más distinguidos de Nueva Granada, el señor Juan de Francisco-Martín, a quien había conocido en Bogotá en 1830 en la época en que todavía existía la república de Colombia y que a la sazón era miembro del Congreso reunido en esa ciudad. Las persecuciones contra los antiguos partidarios de Bolívar, entre los que él se contaba, le habían obligado a salir de su patria para buscar, con su familia, refugio en Jamaica. Regresaba de Francia y como nosotros, se dirigía a Kingston, donde había fundado una casa de banca y de comercio y donde, sin que pudiera presumirlo, nos iba a prestar servicios tan útiles como los que acabábamos de recibir en Santiago de la familia de Ribeaux. (1)

El buque se llamaba el "Eclat", era magnífico y estaba muy bien cuidado, pero su capitán era de malos modales que no correspondían a lo que debía esperarse de un hombre al que se había confiado el mando de un vapor correo destinado al transporte de viajeros; viejo inglés, rebosante de orgullo nacional exagerado, era muy altivo, y hasta grosero para con todos los pasajeros que no fueran compatriotas suyos, y principalmente para con los franceses a los que parecía odiar especialmente. Tuve por lo tanto que decararme con él para que comprendiera que le consideraba como un tío muy mal educado.

Al día siguiente de nuestra salida de Santiago, 27 de enero, entramos hacia las once y media de la mañana, en la rada de Port-Royal, pasando por delante de una veintena de navíos de guerra ingleses que estaban allí fondeados; luego,

(1) Este J. de Francisco Martín es el mismo que después de haber liquidado su negocio en Jamaica, fue enviado años más tarde como ministro plenipotenciario de Nueva Granada al Perú y que luego residió muchos años en París con el mismo cargo: murió hace algunos años, dejando una gran fortuna hecha con sus especulaciones comerciales y con la explotación de minas de esmeraldas en Muzo que le fueron dadas en arriendo durante algún tiempo.

navegando por una especie de canal o brazo de mar inmenso, de más de seis millas de largo, que es el puerto comercial, fondeábamos a la una y media a muy poca distancia de Kingston; era domingo, día consagrado exclusivamente al descanso, como es de rigor en todos los países ingleses; la ciudad parecía muerta; hubiéramos podido creer que todos sus habitantes se reducían a aquellos cuyas funciones les obligaban a subir a bordo del "Eclat" para llenar las formalidades de inspección u otras que son de rigor a la llegada de un buque antes de su admisión a libre plática.

En el momento de saltar a tierra, me pareció que no era una pretensión exagerada pedir al capitán del "Eclat", que no debía hacerse de nuevo a la mar sino al cabo de algunos días, que guardase mi equipaje a bordo, hasta que pudiera mandar por él aquella misma tarde o al día siguiente, cuando hubiera conseguido habitaciones en alguna posada; pero, usando del derecho que tenía de verse libre de mí, sin demora, lejos de consentir en lo que le pedía, hizo desembarcar inmediatamente todos mis baúles y cajones (que eran unos cuarenta) dejarlos en el muelle, frente al edificio de la aduana, donde, decía, debían ser registrados y almacenados antes de que yo pudiese disponer de ellos. Pero como era domingo, según he dicho, día en que nadie trabajaba en la ciudad, no había un solo mozo de cuerda en el muelle y además las oficinas de la aduana estaban cerradas; así que no sé cómo hubiera podido arreglármelas, si el señor de Francisco-Martín no hubiera acudido en mi ayuda: este excelente amigo a pesar de la prisa que naturalmente tenía, después de una larga ausencia, de ir a su casa a ver a los suyos, no se limitó a ocuparse de mi equipaje sino que gracias a la consideración de que gozaba en Kingston, logró que alguien fuera a buscar a uno de los empleados que tenía las llaves de los almacenes que le reservaban en la aduana, e hizo almacenar provisionalmente todo mi equipaje por unos cinco o seis negros que también logró reunir para este trabajo. Verdad es que los buenos de los negros me hicieron pagar en esta ocasión caros sus servicios, pues aunque no hubiese más que unos cien pasos desde el sitio del muelle donde estaban los bultos al almacén, exigieron, teniendo en cuenta el carácter extraordinario del trabajo en domingo, un dólar, es decir cinco francos por bulto; sólo al cabo de tres horas de estancia en el muelle, a

pleno sol, con un calor capaz de cocer un huevo, mi mujer y yo pudimos dirigirnos hacia la ciudad no sin echar pestes del capitán del "Eclat", de la administración de la aduana, y de los cargadores, que nos habían dado a conocer los inconvenientes que ofrece el desembarcar en Jamaica en un día feriado.

La posada donde nos instalamos no tenía por dentro ni por fuera un aspecto atractivo y con gusto hubiéramos ido a buscar otra, a no ser porque el señor de Francisco-Martín, quien nos la había recomendado, me dijo que era una de las mejores de Kingston y que además el dueño era un antiguo colono francés; que en cuanto a comida habría de servirnos más en consonancia con nuestros gustos, que cualquier otro hostelero inglés; de modo que nos quedamos en ella; pero cuáles no serían mis aprensiones, cuando a los cuatro o cinco días de estar allí me enteré de que se me había ocultado con todo cuidado, que el marido de nuestra patrona había muerto la antevíspera de fiebre amarilla, epidemia que causaba en aquella época tantas víctimas en Kingston como en Santiago!

Esta enfermedad por grave que fuese, no me hubiera preocupado si yo hubiera estado solo, pero no podía menos de alarmarme ante el peligro de que mi mujer, que no estaba aclimatada como yo a la insalubridad de los climas tropicales, la adquiriera; así que, renunciando a aguardar la salida de un buque correo inglés que debía hacerse a la mar para Chagres un mes más tarde, me decidí, a pesar de estar a bordo más incómodos y de tener que soportar un día o dos más de navegación, a tomar pasaje en un velero mercante de escaso tonelaje que debía llevar la carga con destino a aquel puerto, de un momento a otro.

Aparte del interés que Kingston ofrece como centro mercantil de gran importancia, esta ciudad, capital de la Jamaica, desde todos los demás puntos de vista carece de atractivo para los viajeros que no tienen en ella intereses o negocios. La población es de unas treinta a cuarenta mil almas; pero la alta clase social es muy escasa; las principales autoridades civiles y militares residen en Spanish-Town y en Port-Royal, y la mayor parte de los ricos negociantes que tienen en la ciudad oficinas o almacenes viven lejos de ella, en casas de campo, desde donde vienen en coche por la mañana después del desayuno, para regresar hacia las cuatro o las cinco de la

tarde; por lo general los empleados, los dueños de los tenduchos, los artesanos y demás gentes que integran las bajas clases sociales, son los que realmente viven en Kingston. Lo mismo que los grandes almacenes y las casas de banca, todos los comercios al por menor cierran a la caída de la tarde, y sólo quedan abiertas las tiendas de ultramarinos, las tabernas y las farmacias; el número considerable de estas últimas nos llamó la atención y nos pareció muy poco tranquilizador. Por la noche las calles muy mal alumbradas, por lo menos cuando yo estuve allí, se quedan casi desiertas y el silencio que en ellas reina contrasta con el ruido y movimiento extraordinario que se advierte durante las horas del día, en las que, lo mismo que en nuestras grandes ciudades de Europa, infinidad de vehículos se cruzan en todas direcciones. Las calles, bastante anchas y tiradas a cordel, no están pavimentadas y las casas, salvo raras excepciones, tienen un piso alto y son mitad de ladrillo, mitad de madera, están construídas sobre aceras de un metro, poco más o menos, de elevación sobre el nivel del centro de la calle; desde el primer piso la fachada de las casas forma un saledizo, tan ancho como la acera, que está sostenido por postes y forma una galería baja por la cual transitan los peatones a la sombra; las tiendas dan a esas galerías; la altura de las calzadas obedece a la necesidad de mantener entre ellas, formando una especie de canal, las aguas lluvias y de acelerar el desagüe de las calles cuando en invierno la lluvia y los torrentes que bajan de la montaña, inundan la ciudad. Las viviendas elegantes, con jardín y cocheras, están en barrios alejados del centro comercial; están revestidas de caoba o de otras maderas finas y tienen muchas ventanas, todas ellas provistas de persianas cuyas tabillas móviles preservan de los rayos del sol durante el día y permiten entrar al aire durante la noche; todas estas casas tienen una escalinata de varios escalones; en una de ellas vivía el señor de Francisco-Martín con su señora, dos niños y uno de sus hermanos, familia ésta que nos acogía siempre con la mayor amabilidad cuando íbamos a tomar el té o a comer. En muchas ocasiones el señor de Francisco-Martín ponía a nuestra disposición uno de sus carruajes y esto nos permitía dar paseos muy agradables por el campo; unas veces íbamos del lado del hipódromo por caminos anchos que pasaban delante de casas de recreo y encantadoras casas de cam-

po rodeadas de magníficos parques o de prados llenos de ganados; otras, seguíamos la orilla del mar bajo las bóvedas que formaban las altas plantas tropicales o los magníficos árboles, algunas de cuyas ramas, cargadas de flores y de frutos se inclinaban hasta tocar el agua, sitios estos coquetamente salvajes de cuya conservación y adorno la naturaleza era la única encargada.

Había en esta época en Kingston un teatro con una compañía, según se decía, de buenos actores, pero ni mi mujer ni yo tuvimos la curiosidad de asistir a ninguna función, por temor al calor y tal vez también por miedo a exponernos al contagio de la fiebre amarilla.

Por distracción iba yo algunas noches a uno de los mercados principales instalado en una inmensa galería cubierta, muy bien, iluminada y limpia; los vendedores estaban agrupados con el mayor orden y los grandes espacios libres que quedaban entre los puestos permitían a los compradores circular con toda comodidad.

A mi juicio ofrece siempre alguna curiosidad ver reunida en un país extranjero, tal cantidad de artículos y de productos cuya mayor parte tienen las características de la localidad. El sábado por la noche, los mercados de Kingston estaban mejor aprovisionados que los demás días de la semana y también había muchos más compradores, pues como a las doce de la noche empezaba el descanso dominical, ya no se encontraba ninguna tienda abierta donde comprar las cosas más indispensables para la vida, y hasta el lunes siguiente; hasta las panaderías estaban cerradas.

Cuando, a falta de buque correo, tuve que decidirme a tomar pasaje en uno mercante, encontré dos que tomaban simultáneamente carga para Chagres; uno de ellos, de ochenta toneladas, al mando de un capitán francés y el otro, de cuarenta, al mando de un mulato de Nueva Granada. Pensando que el mayor debía preferirse, no hubiera dudado en tomar pasaje a bordo de él, a no ser porque el señor de Francisco-Martín, a quien hablé de ello, me hubiera aconsejado embarcarme en el más pequeño a cuyo capitán conocía por haber utilizado en diversas ocasiones sus servicios y por que además, añadió, como llevaba haciendo desde hacía muchos años la travesía de Kingston a Chagres, tenía, ya que no mucha ciencia sí por lo menos una gran práctica en ese trayecto.

sobre todo como piloto de cabotaje a la vista de tierra. A estas consideraciones, vino a sumarse otra que contribuyó a decidirme definitivamente por el barquito del mulato; acababa de enterarme de que tendría por compañero de viaje a un inglés llamado Luis Lewis, uno de mis antiguos amigos de Bogotá., quien después de haberse dedicado al comercio al por mayor, acababa de trasladar sus negocios a Panamá.

El dos de febrero, día señalado para hacernos a la mar, salimos de Kingston a las seis de la mañana en una barca que necesitó casi dos horas para llevarnos hasta la goleta la "Carolina", anclada en Port-Royal, en ya que ya nos había precedido nuestro compañero de viaje el señor L. Lewis. A poco de haber subido nosotros a bordo, se levaban ancias y nos hacíamos al mar.

Al mismo tiempo que la "Carolina", el buque del capitán francés, en el que no habíamos querido embarcar, se había hecho a la vela para navegar al tiempo con nosotros. El señor J. de Francisco-Martín, a quien ya teníamos que agradecer tantas atenciones y amabilidades durante nuestra estancia en Kingston, me había dado cartas de presentación para todas las personas con quienes mantenía relaciones comerciales o de amistad en las diversas ciudades que teníamos que visitar desde Chagres hasta Panamá.

Una vez a bordo, no pude remediar un sentimiento que casi fue de estupor, tanto al medir con la vista la pequeñez del esquife en el que me había aventurado con mi mujer, como al examinar a los negros vestidos de andrajos que constituían la tripulación. Me reprochaba con amargura el no haber embarcado, como fue mi primera intención, en el otro buque, que navegaba detrás del nuestro; me parecía, que por sus mayores dimensiones, debía ir más deprisa y ofrecer mayores seguridades en caso de que tuviéramos mar grueso; trataba de consolarme, viendo que el cielo estaba sereno, que el viento era favorable y considerando que si esta bonanza continuaba, podríamos en menos de cuatro días, llegar al término de nuestro viaje.

El único camarote, de ocho a diez pies cuadrados, que había en el entrepuente de la "Carolina", había sido reservado para mi mujer y para mí; pero por una serie de causas de las más desagradables que no sospechamos antes y que se pusieron de manifiesto desde la primera noche que pasamos a bordo,

no pudimos seguir utilizándole las demás noches. Debido a la clase de mercancía que de ordinario transportaba el buque, carnes saladas, azúcar, tabaco y maderas odoríferas, no sólo reinaba en el ambiente del camarote un olor de lo más nauseabundo, capaz de asfixiarnos, sino que se contaban por miles las cucarachas y las enormes hormigas rojas que invadían nuestras literas y hasta nuestras personas, de modo que al rayar el alba salimos de allí enloquecidos, a medio vestir y subimos a cubierta.

El día tres por la noche, como el viento soplaba a cada momento y como el mar empezaba a agitarse, las maniobras que a cada momento requerían los cambios en el velamen, impidieron que se levantara la tienda que el día anterior nos fue tan útil para resguardarnos de los rayos del sol.

A pesar de la lentitud de nuestra marcha, todavía nos manteníamos en buena dirección y la goleta francesa que había salido de Jamaica al mismo tiempo que nosotros nos seguía a poca distancia.

Cuando llegó la noche, el capitán nos cedió el camarote que ocupaba en el puente en uno de los lados del castillo, que en realidad no era más que una verdadera perrera de una altura de un metro aproximadamente, idéntica a la que al otro lado ocupaba el señor Lewis. Para entrar, había que ponerse a gatas y una vez dentro, no podíamos estar sino acostados o a lo más sentados. En rigor de verdad hubiera bastado para dormir si se hubiera podido conciliar el sueño oyendo estrellarse las olas con ruido ensordecedor contra las paredes y la techumbre de aquel zaquizamí, viendo filtrar las aguas por entre las rendijas de las mal unidas tablas que goteaban encima de nosotros; y por si eso fuera poco, las hormigas rojas, que nos picaban sin descanso.

El día 4 nos reservaban preocupaciones de otra clase: el viento que sopló en redondo, con furia y las corrientes, nos hicieron perder el rumbo. El capitán, que desde la salida de Jamaica, se había guiado sólo por la brújula, sintió la necesidad de tomar el punto y la altura para marcar la situación del buque; así que sacó de sus estuches dos sextantes cubiertos de orín y se puso a hacer las observaciones necesarias, con ayuda de un negro que hacía las veces de segundo a bordo; pero en cuanto quisieron fijar la posición en la carta no se pusieron de acuerdo y convencidos de que los hidalgos blancos,

así nos llamaban, debían saber de todo más que ellos, nos invitaron al señor Lewis y a mí a ayudarlos para dirimir la diferencia. Confieso humildemente que aunque estudié matemáticas en el colegio, me sentí del todo incompetente en cuestión de astronomía náutica y creo que el señor Lewis no debía saber mucho más que yo en esa materia; sin embargo, con la esperanza de que con ayuda de una tabla de logaritmos que había a bordo, podríamos ordenar, aunque fuera un poco los cálculos, nos echamos juntamente con el capitán y su negro boca abajo sobre las cartas inglesas o españolas que cubrían el piso del puente y después cada uno de nosotros dio su opinión a la ventura, midiendo, bien con unas tijeras o con un compás, las líneas trazadas en las cartas. En resumidas cuentas, fue menos con la seguridad de haber tomado una buena decisión, que de acuerdo con la ciencia y sobre todo confiándonos a la divina Providencia, como determinamos la dirección del viento a que debíamos ponernos, es decir a sotavento o a barlovento.

Poco más o menos fue esta una repetición de la escena bufa que cuenta Chateaubriand, con más gracia que yo, en su *Itinerario de Paris a Jerusalén* cuando iba de Constantinopla a Jaffa, a bordo de un buque griego, cuyo piloto y tripulación eran todavía más incapaces que los nuestros de estimar el rumbo y la posición del buque, en cuanto habían perdido las costas de vista.

El buque francés que nos había seguido hasta el día 3 por la tarde había desaparecido de nuestra vista; ¿se habría orientado el capitán mejor que nosotros? Eso es lo que habríamos de saber más tarde.

Al amanecer el día 5, el viento se había calmado y volvió a sernos favorable y el mar estaba tranquilo; la alegría tornó a reinar en la tripulación, que en los ratos de descanso que les dejaba las pocas maniobras que había que hacer en el velamen, cantaban con voces roncadas a los acordes de una mala guitarra. Sin embargo, el capitán, poco tranquilo, lo mismo que a nosotros, en punto a saber si a consecuencia de las decisiones tomadas la víspera marchábamos o no en buena dirección, estaba tanto más inquieto por no tener tierra a la vista, cuanto que creyendo que la travesía sería corta, no había, por economía, embarcado provisiones de pan, de legumbres y de carne fresca más que para cinco o seis días,

y ya el pan empezaba a escasear y las carnes a corromperse. En cuanto al agua, que se llevaba en grandes vasijas, las cucarachas y las hormigas que se ahogaban en ella al acercarse para beber, la habían transformado en un líquido repugnante hasta para las abluciones del aseo. El señor Lewis y yo prescindíamos de ella como bebida, porque teníamos el recurso de beber buenos vinos de los que íbamos abundantemente provistos, pero mi pobre mujer, que dístaba mucho de poder soportar semejante régimen, no tardó en sentir los efectos del mismo, manifestados por una inflamación del estómago, que me causó días después, serias inquietudes. Nuestras penalidades a bordo no se limitaban a las que acabo de enumerar. La exiguidad de la parte disponible de cubierta era tal que para pasearse no se podía dar más que unos ocho o diez pasos; las comidas criollas que nos servían a bordo eran detestables; a falta de mesa, comíamos encima del techo bajísimo de la habitación del centro, sentados entre las fuentes y casi siempre en pleno sol, pues la tienda no podía ponerse más que muy pocas veces, para no entorpecer el cambio de amuras; otro de los inconvenientes era el de tener que soportar durante las comidas la compañía del capitán y del segundo de a bordo, que comían, muy suciamente, con los dedos y nos infestaban con el olor fétido que despedían sus personas.

Fácilmente se comprenderá la alegría que experimentamos al oír el día seis, muy de mañana en medio de un ruido confuso de voces, los gritos de tierra, tierra!. Durante la noche, dimos vista a las costas del istmo de Panamá; eran éstas tan familiares a nuestro capitán, que después de unos minutos de inspección, poniéndose él mismo al timón, corrigió lo que todavía había de error en el rumbo y hacia las doce anclábamos frente a Chagres, un poco arriba de la desembocadura del río de ese nombre.