

Impresiones de un Viaje Rapido

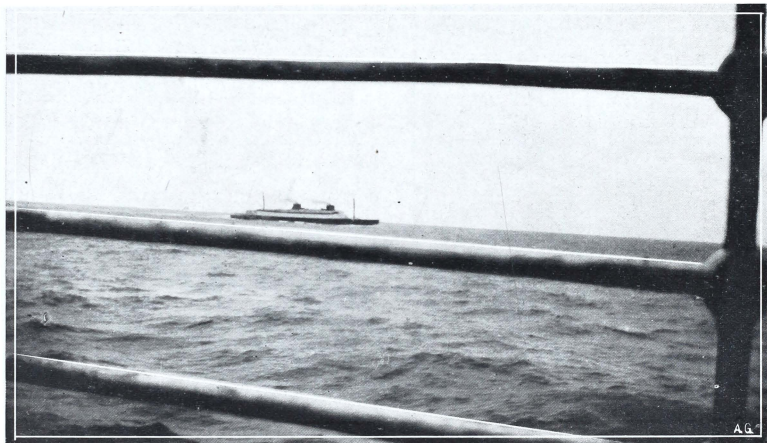
A bordo del «Leviathan», julio de 1930.

(Para EXCELSIOR)

Viajar es aprender. Siempre he creído yo que el mejor tratado de geografía es viajar fuera de su propio país, conocer ciudades nuevas, recorrer otras tierras, admirar costumbres, tratar a gentes extrañas, oír el lenguaje de pueblos extranjeros. Todo esto constituye un deleite inexplicable, que desgraciadamente no conoce aquí que no se puede ausentar de su patria para reco-

disponga de dinero suficiente para hacer un viaje por Europa y por América y no lo haga, merece que se le clasifique entre los retrógrados e ignorantes. Afortunadamente, en Filipinas hay personas que viajan continuamente, sobre todo los hacenderos de Negros e Iloilo.

Me encantan a mí los viajes por mar y no he podido olvidarme de la travesía que en 1910 hice



El «Bremen» Pasando al «Leviathan» en pleno Océano Atlántico.

rrer el mundo. Personalmente, pienso que es una verdadera lástima que Filipinas esté tan apartada de los grandes focos de civilización: Europa y el Continente Americano. Antes de llegar a estos lugares encantados tiene uno que coger un vapor y vivir sobre el mar treinta días o más. Son demasiados días para los que no gustan del mar y los que padezcan de mareo. Así y todo, vale la pena hacer un viaje sobre oscilante vapor para poder contemplar las grandezas de las populosas ciudades americanas y las bellezas de las históricas ciudades europeas. El filipino que

a bordo del «Claudio López y López», de Manila a Barcelona, un viaje pesado y fastidioso que duró 32 días cabales.

Ahora bien: entre aquel viaje a bordo del «Claudio Lopez», de 8,000 toneladas, y este que hago en estos momentos a bordo del «Leviathan» de 60,000 toneladas, va una diferencia inmensa. Dicen los americanos que este palacio flotante, dentro del cual estoy escribiendo estas notas, es el barco más grande del mundo. No sé hasta que punto será esto cierto; lo que sé es que este «Leviathan» tiene 10 pisos y posee

todas las comodidades habidas y por haber. El que lea estas notas se va a figurar que yo viajo en primera y que vivo como un sibarita. Nada de eso; yo viajo como viajan todos los americanos de la clase ilustrada, es decir, profesores, maestros, estudiantes, comerciantes y rentistas: en clase de turista. Somos más de 500 personas las que pertenecemos a esta bienaventurada clase, que es el núcleo mayor que lleva el barco. En primera, apenas van 200 personas, que se componen principalmente de millonarios y milenarios, personas toscas, hurañas y que miran al mundo por encima de los hombros. Todavía hay otra clase más, la de tercera, propiamente dicha, compuesta de 200 personas, aproximadamente, que



El vapor «Leviathan» en la rada de Cherburgo, Francia.

parecen pertenecer a una clase social mucho más baja.

De suerte, pues, que en el «Leviathan» la segunda clase ha desaparecido por completo, pues acaba de ser substituida por la clase de turistas. Se viaja en ella con la mayor comodidad. Las comidas son abundantes y muy buenas; tenemos cinematógrafo; toda clase de juegos deportivos; orquesta, compuesta de estudiantes de la Universidad de California; servicio de teléfono con cualquier casa en los Estados Unidos o en Europa—la conversación por tres minutos cuesta 21 dólares, oro americano—; servicio de radio a

todas horas del día y de la noche, y—esto es lo más importante para el sexo feo—nos acompaña una colección de mujeres americanas, que es capaz de quitarle el sentido al hombre más templado y más frío. Con semejantes compañeras de viaje no me importa gran cosa que el barco—a pesar de su grandeza—esté dando unos tumbos por el Océano Atlántico, que me recuerdan los que daba el «Claudio Lopez» en el Océano Indico. A las pocas horas de salir de Nueva York—ciudad babilónica, inhospitalaria y fea—empezó el movimiento, debido a una mar picada. Debo confesar que me llevé una de las sorpresas más desagradables de mi vida cuando el barco empezó a vibrar, lo cual se debe a la presión enorme de las turbinas y a la velocidad con que el barco se mueve hacia adelante, importándole un bledo las olas y el viento. Este barquito cruza el Atlántico en cinco días y 15 horas, habiendo días en que recorre 600 millas.

A las pocas horas de haber embarcado empecé a buscar, entre los 500 pasajeros y pasajeras, a alguna persona que hablara el dulce idioma castellano, porque no había duda que entre aquella multitud habría una o más que lo hablaran. No me equivoqué, y a las pocas horas trababa amistad con un sacerdote español, como de 35 años de edad, de Navarra, que era cura párroco en un pueblecito del Estado de California, muy cerca de Los Angeles y atestado de mexicanos, que volvía a España para ver a su familia y que pensaba regresar a los Estados Unidos para perfeccionarse en el idioma inglés, que apenas hablaba, ya que solo había estado en el país siete meses escasos. El sacerdote este había estado antes en Cuba y en México. Hice buenas migas con él y no quiero mencionar su nombre en estas notas, porque no me parece prudente hacerlo. Es un hombre ilustrado, con un criterio amplísimo en todo lo que se refiere a la cuestión religiosa y, para decir la verdad, fué una revelación para mí oír de sus labios ideas y opiniones que estoy seguro jamás expresarían otros sacerdotes en otros climas. De una cultura vastísima, al preguntarle yo si era partidario de la separación de la Iglesia y del Estado en España, me contestó resueltamente que sí, por varias razones. Primera: porque el Estado dejaría de subvencionar a la iglesia y ésta tendría que ser mantenida por el pueblo, como ocurre en los Estados Unidos; segunda: porque esa separación sería motivo para que el pueblo español, principalmente el elemento masculino, cumpliera

con sus deberes de católico con mayor devoción, evitándose el espectáculo, frecuente ahora, de ver las iglesias llenas de mujeres solamente. Tampoco tiene mucha fe en la obra de la Dictadura de Primo, pues cree que nunca favoreció la acción católica social.

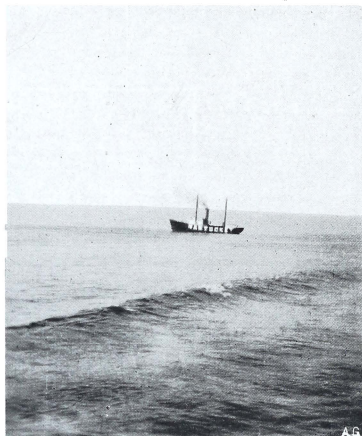
El «Leviathan» continua navegando sin cesar por la inmensidad del océano. No se ve ni un barco, ni una gaviota. Sólo el mar infinito, azul, grandioso, y el cielo más infinito todavía, y más grandioso y más sublime. Nada turba nuestra vida pacífica de a bordo. El frío que se siente hace que nos acordemos de nuestros abrigos. En cambio, en tierra, en aquella tierra americana donde dejé hace unos días los pedazos más caros de mi corazón, hace un calor horroso según leo en el periódico que se publica en el barco.

De repente, se oyen gritos de pasajeros en el costado de hábor. Un barco que se divisa. Si, efectivamente, es un barco, grande también, al que pasaremos dentro de muchas horas. Los tripulantes del «Leviathan» saben el nombre del barco: es el «Columbus», de la German Lloyd, cuyas máquinas no tienen la potencia de las del nuestro, y que no tiene más remedio que dejarse vencer. Después de seis horas, ya el «Columbus» ha desaparecido por completo allá detrás, derrotado en toda la línea.

Al amanecer del penúltimo día, los oficiales del vapor nos enseñan a lo lejos, en lontananza, otro vapor, otro monstruo marino. Esta vez le toca al «Leviathan» bajar la cabeza. Es el «Bremen», el famoso barco alemán, que juntamente con el «Europa», es ahora el más veloz del mundo. A la una de la tarde lo tenemos casi al costado y, como un acto de cortesía hacia el trasatlántico americano, ha despachado el aeroplano que lleva a bordo para que transporte la correspondencia a Cherburgo con 24 horas de anticipación.

Sólo estamos a 417 millas de Cherburgo, cuando el «Bremen» nos vence trabajosamente, ya que el «Leviathan» no se deja humillar sin poner de su parte todo el petróleo que puede, siendo por esto su vibración mucho mayor en estos momentos. Por ser este el último día del viaje, nos tratan en el vapor con más cortesía, si cabe, dándonos pavo y otras golosinas en el comedor y bailes de carnaval y otras cosas agradables en la cubierta.

Cuando amanece el sexto día, ya 'las costas francesas están a la vista. El vapor ha parado



El famoso barco-faro «Nantucket» que se halla anclado en pleno Océano Atlántico, a 200 millas de Nueva York, y que indica la ruta que deben seguir los grandes palacios flotantes que cruzan el Atlántico.

fuera de la barra de Cherburgo y dos grandes lanchas fletadas por la «United States Lines» se acercan lentamente para transportar a los pasajeros a tierra. A bordo se encuentran ya las autoridades francesas del puerto, que proceden inmediatamente a visar los pasaportes de los que desembarcan en Francia. Yo miro a tierra y veo el puerto de Cherburgo y las montañas que lo circundan; miro a las lanchas y veo el pabellón tricolor francés. Después, a medida que la lancha donde voy va acercándose a tierra, la ciudad de Cherburgo nos muestra sus casas blancas, sus calles tranquilas y los anuncios de una marca americana de gasolina. El sacerdote viene a mi lado; hablamos. Minutos después pisamos tierra francesa.

MANUEL B. MONTES.

TRA PAYL N	CAFIASPIRINA	TRA PAYL N
EL MEJOR REMEDIO PARA LOS DOLORES		