

HISPANIDAD, NAVEGANTE Y MARINERA

Mario Arnello Romo

EL PRIMER ANTECEDENTE: el mar y el hombre

Desde que el hombre hubo de cruzar un río, desde que quiso alcanzar un pez más allá del alcance de su mano o de su flecha, desde que la ambición de superar el elemento tentaba su audacia, buscó los medios materiales para hacerlo. Y así, de pasarse horas y días contemplando el ritmo infatigable de las aguas, comenzó a surcar las olas, a utilizar las mareas, las corrientes, los vientos; aprendió luego a contrarrestar las mareas, las corrientes y los vientos. Aprendió, entonces, a vivir del océano; a convivir con los mares y los grandes ríos.

En el curso de largos siglos, aun quizás de milenios, el hombre se fue haciendo al océano, en un lento y genial aprendizaje. Pero hubo un signo, desde el origen, desde siempre; hubo un signo unido a este navegar audaz, inseparable y constante: el signo doble de ir a la ventura y de encontrar a cada instante el silencio y la muerte, acechando.

Pero el hombre no cejó. Unido a los vientos, sostenido por la sal, impulsado en las olas y en los secretos de las corrientes, el hombre tejió los más firmes tramados de su naciente cultura, llevándola sobre sus frágiles barcas a través de los mares.

Y así, como quien olvida los milenios ignorados, desde que el hombre ganó su paso en el tiempo, desde que en el Neolítico ya comenzó a trazar con firmeza su huella para siempre, ya hay un mar inmenso para él que cruza su cultura: el Mediterráneo.

El Mediterráneo es el camino de la cultura del hombre: crisol de todas las inteligencias, síntesis del saber del hombre. Más allá de

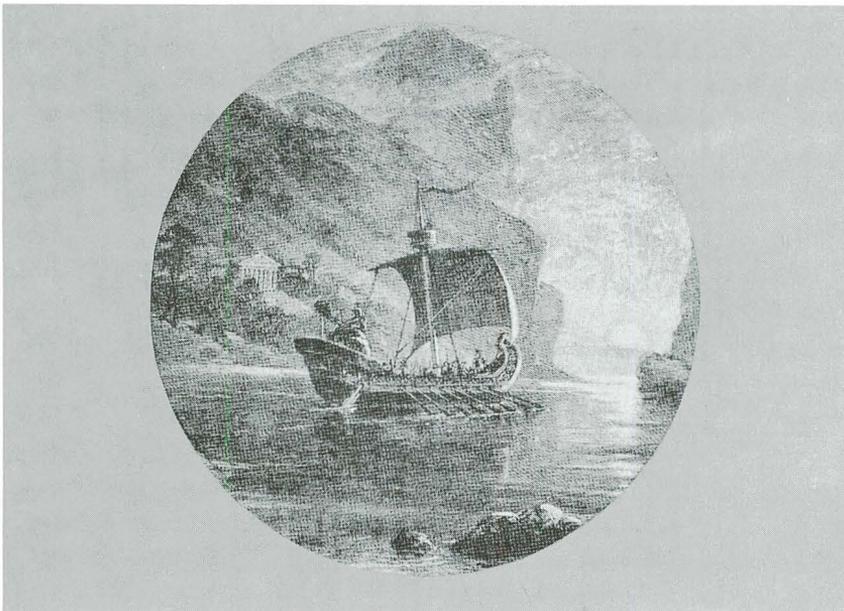
sus costas, sólo el rumor, la sombra, el silencio.

Desde el rincón oriental del Mediterráneo, los conocimientos van esparciéndose a todas las orillas; primero a las más próximas, finalmente a las más lejanas: a esas orillas que cierran el paso a la mar tenebrosa e infinita.

Pero en las orillas de la península ibérica ya hay pueblos que no temen a esa mar tenebrosa. Puñados de navegantes del litoral gallego se pierden en las aguas en cascarones increíblemente frágiles, para tornar, al cabo de los meses, con estaño y cobre que venden a los tartesios y que éstos venden a egipcios y fenicios, en el alborar de la Edad de Bronce. ¿Adónde van? A las brumosas tierras de albiones y de heriones: ¡a Cornualles y a Irlanda!

¿Desde cuándo navegan esos hombres? Tal vez, desde que el infinito mar entró en las rías, cubriendo valles, surgiendo en ensenadas que enamoraron definitivamente al hombre. (El hombre fue al mar por amor, antes que por otro imperativo).

Griegos y cartagineses reemplazaron a egipcios y fenicios. Con su comercio contribuyeron —primero— a crear la riqueza del imperio tartesio, a horcajadas a ambos lados de las columnas de Heracles. Más tarde pasaron a disputarle su comercio y finalmente a destruirlo. Pero no se aventuraban más allá de Cádiz en la mar tenebrosa. Siempre eran los navegantes del litoral gallego, o lusitano, los que traían las apreciadas mercaderías de ignotas tierras allende los mares.



No obstante los escasos medios, los rudimentos marinos y las débiles embarcaciones, ya lograron alcanzar hasta las distancias de los fríos, en que todo se solidifica, el agua, el aire, la tierra, en el helado silencio imposible: la *última Thule*.

Pero los siglos se suceden, inevitables. Roma surge con su sentido unificador. Su espíritu imperial copa todas las orillas. Llega a Albión, pero por las Galias; cruza Hispania, Africa y todo el mundo conocido. Fija fronteras incommovibles. Al sur, el desierto, donde no cabe vida. Al norte, el hielo y los bosques helados, donde no cabe cultura; al oriente, las distancias montañosas o desérticas que separan de otras culturas que viven otro tiempo; y al poniente, la mar océano, siempre infinita y tenebrosa. Roma se centró en sus fronteras; se centró a crear una cultura para el hombre —de pie, en tierra firme— dentro de esas fronteras. Y más que confiar al mar su camino, lo confió a perfectas carreteras.

El océano quedó silencioso. . . . Inmenso, sus furias alcanzaban las costas y por siglos aferraron al hombre a esas costas. Roma centraba el Mar Mediterráneo. Y a la desmembración del imperio, los rudos germanos tampoco navegaron más allá; tenían tanta tierra, tanta riqueza, tanta cultura al alcance de sus fuertes piernas y de sus rápidos caballos para dominar!

Pasan los siglos y los hombres de los pueblos nuevos siguen amarrados a la tierra, amándola y cultivándola, creando de ella vida, civilización y naciones. El océano, apenas orillado, y temido, es casi olvidado. Hasta que los hijos del océano toman la venganza por aquél. Los vikingos, en sus barcas prodigiosas, con su instinto seguro, con su despiadada confianza en las aguas, se lanzan a través de mares y ensenadas, sacrificando todo a la furia de los guerreros del océano.

CATALANES Y MALLORQUINES

Fuera de la furia vikinga, Europa no navegó sino en el Mediterráneo. Los navegantes itálicos, a horcajadas de dos mares, cubrían todas las rutas del *mare nostrum* y sabían tratar incluso con la media luna. Pero, al promediar el siglo xi, los catalanes, arrinconados entre el mar y la montaña, ya comienzan a armar con constancia sus navíos. Dictan leyes de navegación, se adueñan de las Baleares, abren consulados en las ciudades del Mediterráneo, crecen y prosperan. Y durante dos siglos tejen su poderío incontrarrestable. Unidas a su acción audaz y emprendedora vienen sus leyes ejemplares: el Libro del Consulado del Mar y las Ordenaciones Ripariae.

Sus barcos de guerra, sus ballesteros certeros, su tenacidad y su empuje, abren definitivo camino hacia Oriente. Y tras las Baleares, Sicilia, Malta y, por último, Bizancio, jalonan su poder, siendo capaces de derrotar a los turcos y de crear para sí mismos dos ducados en Grecia. Los nombres, de Marquet, Roger de Lauria, Roger de Flor, Berenguer de Enteza y Berenguer de Rocafort, han quedado de estos bravos navegantes y guerreros.

Lentamente, a parejas con esta acción, iban perfeccionándose los elementos materiales de la navegación: portulanos, compás, la aguja, la estrella de mar, o rosa de los vientos. Pero es muy en especial en la cartografía donde se produce un avance muy marcado: Raimundo Lulio y los mallorquines Cresques, Viladestes y Vallseca; los Soler, los Rosell, los Oliva y, ya en el siglo XIV, el planisferio de Angelino Dulser, en que ya aparecen las Canarias.

Los barcos se afinan: las necesidades de la navegación y de la guerra le dan nuevas líneas y más ajustadas concepciones. Y poco a poco comienza a plantearse la nueva salida a la mar océano.

CASTILLA COMIENZA A NAVEGAR

Castilla era pueblo de tierra adentro. La distancia llegaba a los ojos de su gente en horizontes de tierras grises y amarillas, endurecidas. Allí no había más olas que onduladas lomas de pastos escasos, de olivares y de piedras, ni rompían la línea del horizonte más que sierras o reventones de robles y encinares.

Tenía, por su propia densidad, firmeza como para ser un nuevo centro del mundo. No había allí esa sensación de ser sólo orilla de océano cambiante, de ser baranda colgada sobre el abismo; de ser jardín de adormecidas sensaciones. Castilla era tierra, tierra sólida. Un viento duro como cuchillo borraba en polvaredas todo lo que podía moverse un ápice de su sitio; lo demás quedaba, firme, en el sitio exacto, fijado desde la creación del mundo.

Pero un día, cansados de seguir el polvo, heridos los pies de guijarros, seca en la boca la sed, en los ojos el sol enceguecido, los muchachos descansaron a la sombra de la encina añosa. Afirmada la espalda contra la tierra, los ojos se limpiaban en la fresca vastedad de la copa de la encina, extendiéndose al cielo. A instantes el viento traía nubes albas que corrían por el azul, y la encina navegaba majestuosa en ese mar en calma. Y los muchachos castellanos, tal vez, en esas horas aprendieron a navegar hacia las regiones del mundo donde lo harían, también, cabeza para abajo.

Con todo, Castilla aprendió a navegar, con sentido ocasional y práctico. Lo hizo cuando debió subir por el Guadalquivir a conquistar Sevilla. Ramón Bonifaz de Burgos y Roy García de Santander rompen el puente fortificado de Triana y cae la vieja ciudad de los tartesios. También con barcos castellanos, junto a catalanes y mallorquines, caen Muros y Almería.



Siempre en el siglo XIII, los marinos cantábricos comienzan a navegar por cuenta propia.

La corona de Castilla concede derechos y prerrogativas a Santander, a Santillana, a Castro Urdiales, a Laredo. Y la Santa Hermandad de las Marismas, que así nace, siente como propio el viejo mar de los navegantes gallegos, y llegan a Inglaterra, a Flandes, a toda la costa de Francia. Y no siempre enfrentan sólo temporales, también combaten, incendian, asaltan. Dover, Plymouth, Wrighth..., Burdeos, el Loira, el Gironde. . ., conocen la intrepidez cantábrica. Tanto, que hasta un tratado de paz hubo de firmarse entre Eduardo III de Inglaterra y la Santa Hermandad de las Marismas.

A comienzos del siglo XIV, los hombres hispánicos empiezan a expandirse, aún inciertos, hacia el océano abierto. En 1312 son las Canarias, con un piloto italiano: Malocello. En 1341 son las Azores, con otro italiano aun, Niccolosi de Recco, para Portugal. Al año siguiente, dos mallorquines, Francesc des Vales y Jaime Ferrer, recalán en las Canarias y llegan a la Costa de Río de Oro, en África.

Pero a nadie interesa, en verdad, la mar océano. Los navegantes hispanos son legiones, pero más que navegantes son guerreros: los Bocanegra, Cabeza de Vaca, Huy Díaz de Rojas, Fernand Sánchez de Tovar, Pero Niño, Martín Ruiz, Fernán Pérez de Ayala. . .

Sólo, quizás, Alfonso X El Sabio, en sus meditaciones, ya había intuido normas sobre el mar; y daba en Las Partidas sagaces advertencias para los navegantes: "La guerra por mar es cosa desesperada". . . , o los activaba a actuar sin dilaciones "porque el mar ni tarda ni espera". . . , o encarecía la disciplina sosteniendo que para las tripulaciones en el barco "su freno era el viento y no puede huírse de los caballos de madera".

En verdad, sin saber para qué, sin atisbar el destino, un pueblo empieza a adiestrarse en este arte nuevo, siempre sorprendente, de navegar.

Castilla conquista las Canarias al alborear el siglo xv, por un instinto histórico, a impulsos de un bravo normando. Y allí todo queda.

La navegación hispánica aún necesitaba dos hitos fundamentales: la ciencia y el arte de don Enrique el Navegante, que llenaría el segundo tercio del siglo xv; y la poesía y el genio de Colón, que cerraría con alcances históricos el siglo. Pero también necesitaba, para alcanzar su significado más trascendente, la fe, la profundidad, el sentido de una misión superior, que sólo sabría darle la espiritualidad de la reina Isabel la Católica.

DON ENRIQUE EL NAVEGANTE

Cuando un portugués, Gil Eanes, en lenta nao que seguía pausadamente la costa africana, se atreve a sortear con un mar encrespado el Cabo Bojador, se abre un camino más allá de la sombra de las Canarias, por el continente negro.

Es el momento del joven Infante de Portugal, don Enrique. El da a esta navegación a ciegas, que venía realizando el mundo, un nuevo sentido.

En el vértice sur de Portugal, agresivo como un muelle hacia el océano, en el Cabo de San Vicente, don Enrique crea su Escuela



ENRIQUE EL NAVEGANTE

de Navegantes, de Sagres. Allí, con paciencia, con medios económicos, con inteligencia, va acumulando cartógrafos, marinos, narraciones, experiencias, leyendas y sueños; pero todo pulseado con serenidad y realismo.

Hereda una vieja rivalidad con Castilla, pero también un afán de ser el peor enemigo del Islam. Y mientras preparan una gigantesca expedición para ocupar Marruecos, y cerrar la puerta del Mediterráneo a los musulmanes, don Enrique medita y traza planes gigantescos. Ya en ese momento, cuando las naves portuguesas no se han aventurado más allá de las Azores ni han sobrepasado apenas el Cabo Bojador, don Enrique traza planes para llegar por África a las Indias; para arrebatar al Islam el comercio de las especias; para ir explorando el interior del África y llegar al lugar donde partían las caravanas del oro, y controlar su comercio. Todo lo estudiaba y lo planeaba, y, al mismo tiempo, con sabiduría recurría al Papa para obtener de éste que legitimara las exploraciones portuguesas y les concediera la exclusividad de tales regiones.

Pronto dio sus frutos. Uno a uno los navegantes lusitanos fueron tejiendo una rigurosa urdiembre de exploraciones. Alfonso Gonçalvez Baldaia, Nuño Tristao (Senegal), Dinis Díaz (islas de Cabo Verde), Alvaro Fernández (Cabo Rojo). . . , van entregando a

los portugueses no sólo emociones y descubrimientos; no sólo satisfacen la inquietud de geografía y náutica del Navegante, sino beneficios económicos netos para el país. Es el comienzo del *rescate* de negros, de la explotación negrera que Europa nunca debió emprender

Pero don Enrique no cede, no cesa. Atrae cuanto marinero capaz merodea por el universo: a dos italianos entrega importantes misiones colonizadoras en las islas del Cabo Verde, en el camino a Guinea. La muerte lo encuentra incansable, en su promontorio junto al mar, oteando las distancias para ver sus naos, llegando desde ese sur remoto e ignorado.

Como un homenaje a su esfuerzo, a su memoria, en los años siguientes de su muerte, los portugueses prolongan sus viajes en la misma línea sostenida: Soeiro de Costa, Joao de Santoren y Pero Escobar llegan al fondo del Golfo de Guinea: Lope Gonçalves al Cabo López; Ruy de Sequiera hasta Cabo Catalina. Años más, y siempre avanzarán al sur, más al sur, con Diego de Azambuja, Diego Cao, hasta que, en 1488, Bartolomé Díaz logrará doblar el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo Agujas. . . El paso había sido encontrado: la ruta estaba abierta.



EN CASTILLA, ISABEL Y FERNANDO INTUYEN LA HISPANIDAD

Por contraste, a mediados del siglo xv en Castilla reinaba la incapacidad.

Enrique IV, el impotente, destruía los ímpetus castellanos, anarquizaba al país y desmoralizaba al pueblo. Un negro panorama ensombrecía Castilla. Partidarismos irreconciliables dividían a los hombres; y los del partido del Rey, los favoritos del Rey, recibían prebendas y favores que pagaba toda Castilla, y gozaban de las más absoluta impunidad. La Justicia no tenía imperio para sancionarlos. No existía ley alguna que los sometiese y que no burlasen. Las depredaciones, las venganzas y los bandidajes, sin freno alguno. Y cuando, por excesivo, algún delito era sancionado por la débil Justicia del reino, el propio monarca la desoía, indultaba y premiaba con nuevos favores al delincuente.

Los campos, entregados al bandidaje y a la anarquía, estaban abandonados. En Castilla ya no se respetaban los derechos naturales de las personas ni su propiedad, que quedaban sometidos al capricho de los amigos del Rey.

Ruina, hambre y desconcierto pesaban sobre los castellanos. Si se llegó, incluso, al extremo de que se afectara la soberanía de Castilla en las Islas Canarias, entregando el señorío de ellas a dos hidalgos portugueses, nada más que porque eran amigos del Rey.

Pero en España hay una alborada de destino imperial. Isabel, heredera del trono de Castilla, casa con Fernando, Infante del trono de Aragón. Y contra las intrigas, las celadas, los intereses de los amigos del Rey impotente, Isabel sube al trono de Castilla. Es el año 1474.

Apoyada en el fuerte brazo militar de Fernando, Isabel realiza su misión de forjar la unidad de España. Primero, arregla su casa: recopila leyes; crea leyes nuevas, duras pero justas, rígidas pero generales, destinadas a ser cumplidas y respetadas; crea las Cortes de Madrigal y sanciona duramente todos los abusos, bandidajes y depredaciones y también las rebeldías de los que querían excluirse de la tarea nacional; y da a la justicia el brazo ejecutor fortaleciendo la Santa Hermandad y dándole esa función. Restablece el respeto al derecho de las personas; asegura la tranquilidad del trabajo, las labores y la vida del agro, haciendo próspera la agricultura de toda España, creándose una industria expansiva y laboriosa; abre y amplía universidades, trae imprentas, etc. Es decir,

realiza la unidad nacional y pone en forma a los hombres de España; en forma de afrontar una tarea nacional.

Sólo así, una vez lograda ya la creación de un Estado Nacional, reseñada una política nacional, pudieron los Reyes Católicos realizar la unión de las tierras de España, conquistando Granada; y señalar, luego, la tarea nacional más trascendente: la que habría de darle cabida ancha y honda en la historia del mundo: la hispanidad.

UN POETA DEL MAR: CRISTOBAL COLON

Alto, rostro alargado y agudo, firme, nariz aguileña, ojos soñadores, pelo entrecano, Colón pugnaba por realizar un sueño. Había buscado todas las rutas. En Islandia, la *última Thule*, buscó indicios: los descendientes de los vikingos nada sabían; ni leyendas ni narraciones ni recuerdos. . . Buscó en Guinea. . ., sin que tampoco nada confirmara nada.

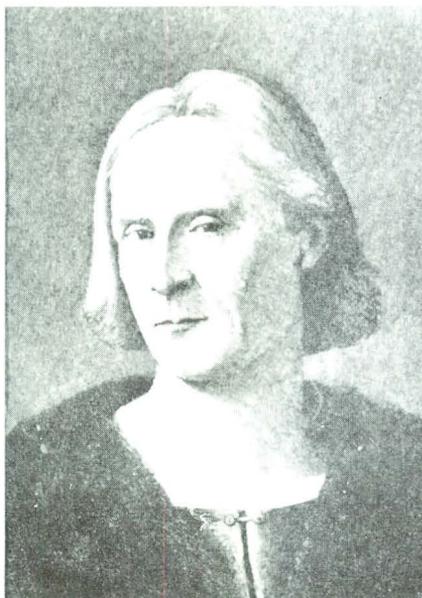
Sobre él pesaba un nombre predestinado. Cristóbal: *Christus feres*, el portador de Cristo. Colón: *colonus*, el colonizador.

Insiste en Portugal. Juan II lo rechaza, por considerar excesivas sus pretensiones. Sin embargo, en 1484 y 1486, el rey portugués quiere apropiarse de su idea y autoriza a Fernando Domingo de Arco y a Fernando Dubreso, respectivamente, a buscar una isla hacia occidente. Ambos fracasan.

Colón busca la Antilla, la isla fabulosa; sólo que él sabe que detrás de ella están las Indias.

Muchos son sus peregrinajes, sus esfuerzos, sus ilusiones y sus fracasos. Refugiado en La Rábida, repite ilusiones y fracasos; nuevo intento, nuevo fracaso. Pero ya su voz encontró oídos abiertos y así pudo llegar finalmente a las puertas de Granada, ante la reina Isabel. Isabel asume la responsabilidad y abre la puerta a la historia: bajo la responsabilidad de Castilla, garantizados con sus joyas, con su collar de bodas, Colón tendrá sus barcos.

Pero Isabel no quiere esclavos: quiere hombres libres. Isabel no quiere riquezas: quiere una cruzada marinera. Isabel no quiere fama: quiere engrandecer la humanidad hasta las más remotas playas. Isabel completa la poesía de Colón y, de la aventura de éste, sabe crear, con su espíritu, el alma y el fin de la hispanidad.



CRISTOBAL COLON

El océano se extendía en las márgenes y playas de esa Europa agresiva, desde el extremo norte erizado de fiordos y aplastado de brumas, hasta las anchas playas ibéricas, amenazante. Era el mar infinito. La mar océano, madre de todos los mares del mundo; poseedora de los temporales, las furias, las fuerzas incansables de las aguas. Europa se recogía antes de avanzar más allá de las últimas islas.

Pero he aquí que contra ese mar, en tres navíos que caben en cualquier plaza de pueblo, por chica que ésta sea, la hispanidad tendió sus velas, rumbo al rumor, al silencio, al abismo. Nombres han quedado sonando a brisa mañanera: Martín Alonso Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa, Juan Bermúdez de Moguer. . . , los Niño y tantos otros entre más de un centenar de marineros escogidos en toda España. Hombres a los que no asustaba el mar, porque no los asustaba la muerte. Conocían la mar tenebrosa. Sabían lo que era la sal a pleno sol. . . , la tempestad. . . y las calmas. Ansiaban la soledad de horizontes abiertos, que liberan el

espíritu de toda atadura, en que el mar es el hogar, la senda; en que repetida, interminable, es la ola el fin mismo.

Conocido es sobradamente ese viaje; esa navegación predestinada. Por encima de las dudas y de las angustias se impone la fe inquebrantable. Sobre el temor, sobre los dictados de la razón y del propio instinto, se alza la certeza del destino. No asusta el viento ni la tempestad doblega la voluntad inmutable. No aterra el hambre ni la sed ni la dolorosa enfermedad que recorre las filas de los marineros. Firmes el rumbo, la decisión y el destino, superan todo desafío.

Una noche como tantas otras, cada nave sacudía su armazón a cada ola y entregaba el esfuerzo de sus maderas, frente al viento, en el crujido reiterado y constante, aunque siempre diverso. Era como si el pulso de la nave fuesen sus crujidos, y como si respirara en el ondular permanente de las olas.

Los cansados marineros, borrachos de mar y sol, de vientos y de olas, dormían como niños en su cuna.

De improviso todos despertaron. Desde el Almirante de la Mar Océano hasta el último grumete, despertaron sobresaltados por algo extraño.

Todo era silencio. Y todo en quietud, aquella noche. El viento, ausente, dejaba muerto el velamen como trapo viejo, pesando inútil en los mástiles. Ninguna ola movía los barcos; ni siquiera respiraban.

Las naves, fijas en su mismo lugar, detenidas en el mar, eran como una casa en la pradera, como un árbol, como una roca. Los curtidos marineros sentían algo así como el mareo de tierra.

Largas horas de la nada. Interminables días y días, con sus noches y sus albas, en la nada. . .

No hay brisa para inflar una vela; ni oleaje, siquiera, para inclinar las naves. . . Es el infierno del silencio, el desierto anonado del mar, la maldición del navegante. . .

Es la calma . . ., la calma absoluta, la negación terminante de la conciencia marinera.

Nunca hubo calma mayor, tortura mayor, amenaza más a fondo, que cuando Colón cayó en el Mar de los Sargazos. Allí flotan los restos muertos de todas las corrientes vivas del Océano Atlántico: allí está detenido todo. . . , pero todo, en la vital expresión marinera, todo muerto, todo vano, todo derrotado.

Un largo mes, peor que anclados, sumidos en la marisma de la nada. Un mes perdido, sin vueltas; sacrificado y fracasado.

¿Qué cosa peor que la tortura de estar en el mar, con privaciones y sufrimientos, empantanados en la calma, sin navegar siquiera?

Una mañana, como de milagro, crujió un madero. Una corta brisa sacudió una vela muerta. Apareció una ola y luego otra, y otra más.

Es el renacer. El viento llenó las velas, sacudió cables y la modorra pegajosa.

Se recogieron aprisa los botes que arrastraban penosamente a las carabelas, y a los adoloridos y agotados remeros.

Todas las velas, todo el pulso acelerado y la respiración agitada de los mejores esfuerzos.

Hacia el poniente, firme el timón y el rumbo. Hacia el destino.

EL DESCUBRIMIENTO

El tenaz almirante medita o sigue el curso de sus sueños.

Ya ha tenido que prometer que en pocos días más habrían de volver derrotados al punto de partida.

En la oscuridad de la noche, una luz incierta en el horizonte enmudece la emoción de sus sentidos.

Fija el rumbo hacia esa luz, o hacia esa idea, que es lo mismo.

Al alba, apenas la bruma se disipa con la luz, llega el grito: ¡Tierra! Más que la alegría, la locura; más que la emoción, el alborozo; más que una tierra nueva que marca la geografía, el grito que estalló en el alba de un 12 de octubre marca la unión indestructible del hombre y del mar; la unión y la misión ecuménica.



Es como el despertar y el persistir en un sueño; cumplido, pero no realizado. Colón lucha con obstinación errada. Ignora el nuevo mundo. Sostiene su viejo sueño de las Indias. Regresa a España. Vuelo de campanas saludan su llegada.

Un segundo viaje, con más de un mil quinientas personas, señala la gloria y el comienzo verdadero de la gran cruzada hispánica. Ya aquí vienen grandes capitanes y descubridores: Ponce de León, que más tarde habrá de descubrir la Florida; y Alonso de Ojeda, que intentará conquistar Venezuela. Puerto Rico, Jamaica y otras islas son descubiertas por el Almirante de la Mar Océano, que sigue buscando el Asia. Y, también, descubre la intriga, la envidia, la desconfianza, cuando sobre él recayó la desgracia.

Pero una vez más la reina Isabel le da barcos, y Colón en su tercer viaje llega a tierra firme en las costas de Venezuela. Trinidad y las islas menores van incorporándose al rosario de tierras nuevas conocidas. Pero Colón persiste en su porfía. Y ya no le suceden sino infortunios. . . ; su estrella declina en un oscurecerse apresurado.

Para hundirle con más fuerza, como para señalar la inutilidad de su esfuerzo, en 1499 llegan a Lisboa, con velas hinchadas de gloria y cargadas de especias y de perlas, las naos de Vasco de Gama, de regreso de las Indias, de Calicut, de las Molucas.

¿Para qué sirve este camino de Colón a través del océano, si sólo lleva a tierras edénicas, de salvajes desnudos e incultos? Vasco vio ciudades inmensas, cortes esplendorosas, sedas, joyas, riquezas, y las especias que Europa ansía.

Colón, envejecido, ya no sueña; solamente se obstina. Siempre la reina Isabel le tiende su mano, y el casi vencido anciano zarpa en su cuarto viaje. Pero hasta las aguas de ese Mar Caribe que descubriese se vengan de quien no quiere reconocer su hallazgo; ochenta y ocho días de tempestad sacuden hasta la última esperanza del alma. Sin embargo, logran llegar a Honduras; encontró oro, piedras preciosas, pero nada que le indicase lo que él quería. Y vuelve a España a morir, obstinado en que eran las Indias. . . , y su obstinación le privó, incluso, de dar su nombre al mundo que su fe, su tesón y su poesía hicieran surgir en las aguas temidas e ignoradas de la mar océano.

LOS NAVEGANTES DE LA HISPANIDAD

Como cuentas talladas en piedra inmortal, en el rosario de la fe hispánica, uno a uno se destacan los grandes navegantes del siglo XVI.

Apenas, en vieja madera y sal, sus nombres: Juan de la Cosa, piloto de Colón en su primer viaje y en los viajes posteriores, es un ejemplo de la fe en el timón, en el arte y ciencia de navegar. Conduce, uno tras otro, los barcos rumbo a la tierra nueva, hasta que en su octavo viaje da testimonio con su vida de su entrega a la cruzada: muere en Venezuela, atravesado a flechazos, en tierra firme, distante de su mar tan querido.

Vicente Yáñez Pinzón, que luego del primer viaje, el del descubrimiento, vuelve a las tierras de esta parte del mundo y descubre el Amazonas y la costa del Brasil, tres meses antes que lo hiciese Cabral con su flota portuguesa.

Américo Vespucio, italiano enamorado del mar y de la geografía, que navega tanto bajo la bandera de Castilla como bajo la de Portugal, llega a las costas de Venezuela, junto a Juan de la Cosa, y sostiene ya que es un mundo nuevo. Luego, recorre las costas de Brasil y llega a la bahía de Rio de Janeiro. Sus sostenidas

publicaciones y sus relaciones con geógrafos, imponiendo la idea de un mundo nuevo, va ganando la historia y dando su nombre a estas tierras que Colón no quiso reconocer.

Alonso de Ojeda. . . , Alonso Niño. . . , Cristóbal Guerra. . .

Francisco Hernández de Córdoba, que descubre Yucatán, llegando por primera vez al contacto con una cultura avanzada: la de los mayas.

Juan Grijalva, que descubre México, el Imperio Azteca, y que elude enfrentarlo para seguir navegando.

Y también un descubridor, que, sin ser navegante, influyó sobre todos los navegantes posteriores, fijando meta para sus naves, ambición para sus espíritus: Vasco Núñez de Balboa, que un día de septiembre, desde lo alto de un monte, descubre la vastedad inmensa del Mar del Sur. Y días más tarde, entero de blanco, en blanca armadura, hunde sus pies en el agua y toma posesión del mar, en el océano de la hispanidad: tarea y misión de la hispanidad. Junto a él firma el acta un extremeño: Francisco Pizarro.

HACIA LA UNION DE LOS DOS OCEANOS

Ya están los navegantes con nuevas empresas. Aún no descubren más de treinta grados de latitud de las costas de este mundo, cuando ya tienen que llegar a la nueva mar descubierta. Aún Cortés no inicia la conquista del primer imperio con que topan en esas tierras, cuando ya quieren surcar las nuevas aguas.

Pronto zarpa Juan Díaz Solís, para buscar el paso por el sur de América. Descubre el Río de la Plata, donde muere a manos de los indios guaraníes. Marineros de su flota se internan, tierra adentro, hasta llegar a *sierras de plata* en la región de Charcas, Bolivia, quedando todos, salvo dos, muertos en la empresa.

Poco más tarde, Sebastián Caboto, hijo de Juan, quien descubriera bajo bandera inglesa la costa de los Estados Unidos, recibe el encargo de encontrar un paso al sur, pero traiciona su misión y entra por el Río de la Plata a buscar la sierra argentífera vista por los naufragos de la flota de Solís. Recorre extensamente los ríos Paraná y Paraguay, sin éxito alguno.

Es el momento de Hernando de Magallanes. Navegante y guerrero portugués, no había conseguido honores, sino experiencias y

heridas, en su largo servicio al Rey. Había navegado ya todos los mares. Dos veces navegó a las Indias y al Moluco, en naves portuguesas. Pero nada más tenía que hacer en Portugal. Solicitó entonces naves a España. Quería llegar al Moluco por el Mar del Sur, descubriendo el paso que debía haber entre el Atlántico y aquél. Obtuvo apoyo y zarpó con cinco naves a la aventura.

Durante meses y meses orilló las costas atlánticas de América, sufriendo temporales y penurias que causan, aún, sangrientas sublevaciones en las tripulaciones de sus barcos.

Todo lo supera. Navegó al sur, firme el timón y el rumbo, con decisión, hasta que el 21 de octubre de 1520 descubre el Cabo Vírgenes y la entrada al estrecho.

Vuelven las penurias y tempestades y los naufragios, pero, ya un mes más tarde, la proa de la nao capitana surca las tranquilas aguas del mayor océano, que Magallanes llama Pacífico.

Cuatro largos meses navega, arrastrado por los vientos y corrientes hacia el norte, buscando el poniente. Cuatro meses en que el hambre, la sed, las enfermedades y el escorbuto causan estragos en los hombres. No son marineros airoso los que un día llegan a islas sorprendentes: son esqueletos armados de valor y coraje. Islas de los Ladrones, primero, y luego las Filipinas.

Allí, en el archipiélago de las mil islas, el destino se cierra sobre su cabeza y la muerte cobra su presa. Con el agua a la cintura, Magallanes muere luchando con nativos de una de esas islas.

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Sebastián Elcano recibe la misión de capitanear los restos de la escuadra.

Su esfuerzo posterior, su superación y sus logros vuelven a plantear la duda: ¿qué es, al fin, lo que prima? ¿la misión o el hombre? Y el rebelde y arisco Elcano para ser el jefe y el soldado de la gran misión.

El 7 de noviembre de 1521, Elcano llega al Moluco, realizando así el sueño de Colón y la decisión de Magallanes.

Largo y sufrido ha sido el esfuerzo, pero el camino de las Indias, navegando al poniente, ha sido realizado.

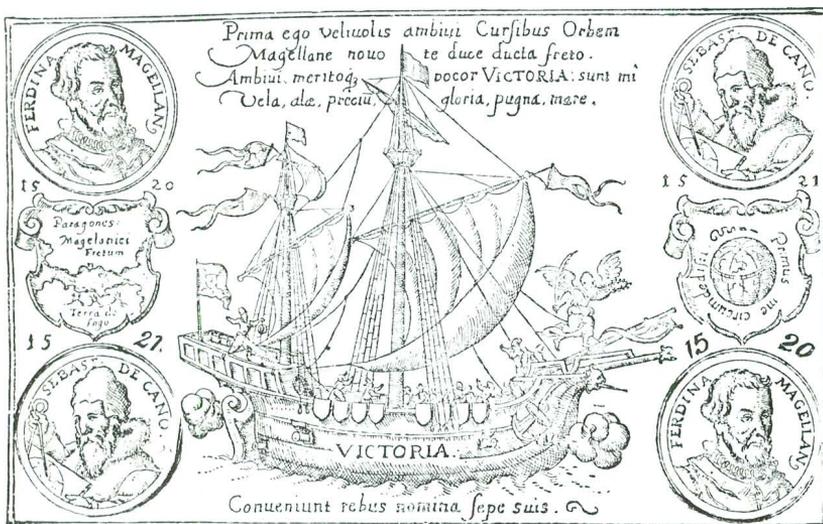
La tierra ha resultado mayor, más del doble mayor que lo soñado, y las distancias, inacabables, han sido vencidas sólo después de dejar atrás infinitos horizontes.

Es la hora de completar el ensueño navegante y de regresar a España, circundando el globo.

Navegando siempre al poniente, a través del Océano Indico, busca rutas alejadas, donde no pueda tropezar con naves portuguesas.

Elcano, en la *Victoria*, proa al poniente, comprende toda la grandeza de Colón y Magallanes. Quizás por vez primera aprecia la imaginación genial del genovés, descubridor a ciegas, y la serena heroicidad de quien, conociendo esas distancias, había resuelto franquearlas a todo trance.

Ahora, pesando sobre él la responsabilidad, el destino del



navegante Elcano se superaba; mantenía a la *Victoria* fija hacia el poniente, descabezando olas, enfrentando temporales, soportando vientos contrarios.

Frente al Cabo de Buena Esperanza todo pareció perdido. Un fortísimo viento en contra hizo imposible continuar navegando

hacia el poniente. No podía aproximarse a la costa, pues los portugueses, que lo hacían siempre pegados a ella, podían avistarlos. Durante nueve semanas la *Victoria*, singlando contra el viento, se mantuvo en aguas; hasta que una madrugada, arriesgándose a seis leguas de la costa, logró pasar al Atlántico.

Ya es cuestión de largar velas, de sacar energía de los huesos, de alimentarse de la sal y de la esperanza que nacía cada noche, al ver aparecer muy lejanas, todavía inclinadas en el norte, las viejas estrellas de las constelaciones familiares. . . Y así, un día, que no parecía ya realidad, la *Victoria*, con sus hombres de mar y viento, un 6 de septiembre de 1522 llega a España. Casi tres años después de haber zarpado desde Sevilla, de haber navegado en redondo al mundo, los dieciocho sobrevivientes llegan descalzos a dar las gracias a la Virgen de los navegantes y marineros.

LOS MARES DE LA HISPANIDAD

Están abiertos, al fin, todos los mares del mundo. Ya no hay rincón que no puedan surcar las naves de la hispanidad, ni viento que no impulsen las velas del ideal. Para surcar los mares, para llegar con la cruz y en el nombre del Emperador, con la libertad y dignidad de los hombres, a todas las orillas del mundo, se preparan hombres y naves de España.

Mientras unas continúan llevando guerreros y colonos a las nuevas tierras americanas, otros se preparan para repetir la hazaña magallánica y tomar posesión de las tierras del Océano Pacífico. Muy pronto se agitan, en las aguas de La Coruña, los mástiles altivos de una nueva escuadra. La comanda Fray García Jofré de Loayza, y junto a él, fiel a su destino marineramente, el Piloto Mayor de Castilla, el veterano lleno de honores y glorias, Sebastián Elcano, *primus circumdedisti me*, nuevamente se embarca para tornar a las aguas inconmensurables de los grandes océanos.

Una vez más, el viejo viento atlántico lleva las naves al sur de América. Pero las tempestades siguen templando la voluntad y rigiendo el destino de los navegantes. Duras tempestades sacuden la escuadra; la retrasan a tal punto que, diezmada, debe llegar en pleno invierno al Estrecho de Magallanes. Tres naos lo cruzan y entran con un temporal desatado al Océano Pacífico. Una de las naves, incapaz de afrontarlo, sube por las costas del continente nuevo hasta llegar a México. Es el patache *Santiago*, el primer barco hispánico que recorrió las costas de Chile.

Las dos naos de Loayza, desmadejadas pero inquebrantables, van rompiendo los horizontes.

Vuelve el espectro del hambre, de la sed, del escorbuto. Vuelven las enfermedades y la desnutrición a diezmar las tripulaciones, cortando por parejo las vidas, sin distinguir grados.

Muere Loayza; lo sucede Elcano. Pero él sabe que esta vez enfrentará el definitivo destino del océano. El Pacífico lo está esperando. Fija rumbos a los oficiales y pilotos, les da reiteradas instrucciones, y pocas semanas más tarde entrega su alma a Dios y une para siempre su cuerpo con las profundidades de su océano.

Lo reemplaza Salazar. Pero sigue el turno de los jefes. Muere Salazar y le sucede en el mando Martín Iñiguez de Cerquisano. Logra llegar a Mindanao. Y de allí a Tidore, en las Molucas. Y estos hombres, que más que navegantes parecen náufragos, llegan firmes, enhiestos, a tomar posesión de tierras para España y a asegurar a los reyes nativos la protección de su Rey frente a todos sus enemigos, incluidos los portugueses.

La navegación es un contagio. El océano atrae más que cualquier riqueza. La llegada del *Santiago* a México inflama de entusiasmo al genial Hernán Cortés, Virrey de la Nueva España. Ya tenía comenzada la construcción de tres naves, en las costas del Pacífico, para enviarlas al Moluco. Y no tardan en hacerse a la mar, desde



HERNAN CORTES

Ziguatanejo, bajo el mando de Alvaro de Saavedra. El *Santiago*, carcomido por la broma, queda en México, pero todos sus marineros zarpan en las naos de Saavedra, en su nueva cita con el océano.

El océano es cambiante. Esta vez cedió limpiamente sus horizontes casi sin lucha, con vientos favorables. En dos meses llega la escuadra a las Marianas. En un mes más arriban a Mindanao, y al quinto mes llegan a Tidore. Allí estaban, aún, enteros, gallardos, invencibles, los cien héroes de la escuadra de Loayza, que permanecían luchando desde más de un año en defensa del honor del imperio y de su palabra de proteger a sus aliados. Iñiguez había muerto envenenado por orden de un portugués (Baldaya), pero Hernando de Torre, Alonso Ríos y Andrés de Urdaneta fueron jefes insuperables en cien heroicas aventuras.

Saavedra zarpa de regreso a América, con prisa, a buscar ayuda. Pero el océano todavía tenía secretos para estos navegantes. Un viento caprichoso los llevó hacia el sur y descubrieron la mayor isla del mundo: Nueva Guinea: nombre que viene de lo oscuro de la piel de sus nativos. Una y otra vez intentó navegar mar abierto hacia el oriente (hacia el este). Fijando el rumbo noreste porfió con vientos —descubrió un rosario de islas, a las que no fijó nombres— tratando de llegar a Nueva España. El océano se cerró impenetrable.

Nuevamente el signo del hombre de mar, el destino duro del mar, cayó sobre ellos. Muere Saavedra; lo sustituye Pedro Laso. Muere Laso. No queda ya sino el piloto para conducir la nao. Mantiene firmemente la derrota, hasta alcanzar los 31º de latitud que había indicado Saavedra. Pero los vientos no amainan. A mitad de camino es inútil el intento, y regresan, nuevos espectros de hambre, sed y enfermedades, a Tidore. Ya todos piensan, en esa isla codiciada y combatida del Moluco, que no puede regresarse a América desde esas orillas. Pero igual, sin esperanzas de socorro, siguen combatiendo. . . Y combatieron siete años, hasta que la paz llegó, y con ella la hora de partir de allí a los veintisiete sobrevivientes.

Uno de ellos era Urdaneta. Regresó a España en una nave portuguesa, por Málaga, la India y el sur de Africa. Pero su espíritu seguía en el Pacífico, y su mente y su voluntad en surcarlo de poniente a oriente. No le bastaban los sufrimientos y sacrificios pasados en la navegación con Loayza y Elcano, ni los siete años de lucha en Tidore. . . Su ánimo respondía al desafío mariner, histórico y geográfico: navegar el Pacífico desde el Asia a América.

Después de muchos esfuerzos gastados en España para despertar renovado interés hacia Oceanía, regresa a México. Allí entusiasma al Adelantado Pedro de Alvarado. Arman una expedición, pero una desgraciada acción contra unos indígenas subversivos cuesta la vida a Alvarado. Urdaneta, dolorido, se recluye en un convento. Zarpa Villalobos. Descubre nuevas islas, entre ellas las de Hawaii, y muere en las Filipinas, sin resolver la duda de la vuelta a América.



FELIPE II

Más de veinte años después Felipe II logra sacar a Urdaneta de su celda y le tiende el reto: la no realizada aventura del océano inmenso.

Urdaneta acepta. Ya ha meditado y deducido el porqué de los fracasos anteriores; deduce que los vientos tienen que tener iguales normas, similares fenómenos, en el Pacífico que en el Atlántico, por lo que para regresar de Asia a América debe navegarse muy al norte.

Zarpa la escuadra al mando de Miguel López de Legazpi, a la conquista definitiva de las Filipinas. Muy pronto una nao, al man-

do de Urdaneta, busca el regreso a Nueva España. Fija rumbo, no al este, sino al norte; sube hasta los 43^o de latitud norte, en los que encontró fuertes vientos hacia el este, y navegando a toda vela, sin contratiempos, surge con su nao en Acapulco. ¡Ya nunca más estarían solos los españoles en el Asia ni en la Oceanía! El último secreto de navegación, en el Océano Pacífico, quedaba resuelto. Urdaneta pudo, tres años después, de nuevo en su convento, morir en paz.

TERRA AUSTRALIS

Pero, solucionado un mito del océano, surge otro. Nadie navega por hacerse rico. Con ese fin se podrá financiar escuadras, armar navíos, contratar marineros. Pero el navegante, que abandona riquezas, hogar, a menudo situación holgada, incluso honores, para lanzarse por el mar océano hacia la desconocido, no busca riquezas. Busca ese secreto que para él guarda el mar, que sólo a él revelan los vientos, que para él cuidan las tempestades.

Así, antes de que un nuevo año hubiese envejecido América, ya un nuevo mito impulsaba el afán de los navegantes. El nuevo mito era Australia, la cuarta parte, o el quinto continente.

Más que sombras de leyendas, era afirmación de geógrafos. Tenía que existir un continente que equilibrara el peso continental del Asia. Nadie sabía de su existencia. Quizás si fuese cierto la leyenda que todos en América conocían: que un piloto desconocido que sabía burlar las corrientes del océano, que descubría islas por donde derivaba su nave, había descubierto también un vasto continente en medio del océano, a 16^o de latitud sur. (Leyendas que nadie avaló jamás. Pero que si se recorren los mares a esa latitud, tarde o temprano se topa con Australia).

Este mito, en el siglo XVI, era empresa de envergadura. Pero ello no es obstáculo para los ímpetus de los capitanes de cruzadas.

El sobrino de un Virrey del Perú, don Alvaro de Mendaña de Neira, toma sobre sí el desafío. Con la bendición de Lñigo Ortíz de Retes, compañero de Villalobos y redescubridor de Nueva Guinea, y con la participación decidida de Pedro de Sarmiento, parte desde el puerto de El Callao hacia el fin del Océano Pacífico.

Con buen viento navegan hasta un mil quinientas leguas de El Callao, y tras tocar en dos o tres islotes llegan a una amplia isla del grupo de las Salomón.

Pero ni el tiempo ni el destino era llegado. Y hubo de tornar proa a Nueva España.

Temporales y tempestades, huracanes y lluvias, descompasadas. Nuevamente el espectro de las distancias y las inmensidades oceánicas. Escorbuto, hambre y muerte en las tripulaciones. Un rezo y el muerto por sobre la borda al agua. Fueron muchos los que rindieron su último tributo al mar y al esfuerzo del hombre por dominarlo. Hasta que un día, como de milagro, arribaron a un puerto de Nueva España.

Tras la llegada llegó el desencanto. Pero Mendaña porfió, peleó, combatió como tantos hubieron de hacerlo para abrir los mares del mundo. Y obtuvo la licencia, el título de Adelantado del Pacífico, pero ninguna ayuda en América para su renovada empresa. Quince años luchó y sufrió, hasta que llegó a Virrey del Perú el Gobernador de Chile don García Hurtado de Mendoza, quien le dio medios, crédito y acogida.

Durante esos años un nuevo navegante alcanzaba a vislumbrar el mito. Aun cuando todo continuó sumido en el misterio.

Juan Fernández, piloto imaginativo y audaz, consultor de astros y descubridor instintivo de corrientes marinas y de vientos, había adquirido fama por navegar de El Callao a Valparaíso en poco más de un mes, en vez de hacerlo en los cuatro o seis meses que tomaba navegar por la derrota de la costa.

Juan Fernández, a impulsos de su instinto, tomó mar abierto, siguió el curso de los albatros y, siempre con viento favorable,



ISLA JUAN FERNANDEZ

llegó muy pronto desde el norweste a un archipiélago que hoy lleva su nombre; y de allí, a vela larga, hasta los puertos de Chile.

Por eso, a este nauta audaz, marinero embrujado, según algunos, la tenacidad de los forjadores de Chile le tendió el desafío: descubrir la ruta hacia la tierra austral, y tomar posesión de ella.

Uno de los fundadores de Santiago, de Concepción y de Chile mismo, Juan Jufré, amigo y camarada de Pedro de Valdivia y hombre principal en Chile, organiza la expedición en barcos que el mismo construye. Quiso encomendarla a Sarmiento, pero en la imposibilidad de traerlo del Perú a tiempo se la entrega a Juan Fernández, para navegar al poniente, sobre los 40° de latitud sur.

El viaje se pierde en narraciones confusas. Pero las únicas revelaciones, transmitidas por encima del secreto conservado por Fernández y sus marinos, hablan de una extensa costa recorrida, con desembocadura de grandes ríos por sobre esos 40°.

¿Qué descubrió Juan Fernández? ¿Australia o Nueva Zelanda?

Con todo, el secreto se conservó: quien sabe si debido a que seguían abiertos los derechos y privilegios del Adelantado del Pacífico sobre esa región ignota.

Mendaña veía, ya, completada su flota.

Con un nuevo piloto, de imaginación desbordante y navegante de sangre y alma, Pedro Fernández de Quiroz, zarparon las cuatro naves de su nueva cruzada.

Viento en popa, el Pacífico fue con ellos grato. Unos meses de navegación y los llevó a las Marquesas. Otro esfuerzo, ya más descontrolado, y llegaron a la isla de Santa Cruz (de las Hébridas), donde Mendaña decide instalar la primera colonia hispánica de la oceanía. Pero ni la tripulación ni la salud estaban para el empeño. El propio Adelantado muere una mañana. . .

Quiroz toma el mando y navega a las Filipinas, donde queda la propia esposa de Mendaña, fijando con entereza su decisión de unirse al destino hispánico de aquellas orillas oceánicas. Quiroz, navegando al destino, torna a México por el camino de Urdaneta.

Quiroz ha recibido el legado del mito: la Australia ignota, allá en el sur de los mares. Regresa a España con ese fin, para obtener

títulos y ayuda. Sin eco en sus trajines, torna al Perú en la nave de Diego Ramírez, un navegante que venía a América con ilusión de alcanzar el Finis Terrae. Ya en el Perú, Quiroz recibe apoyo real. Arma su flota y zarpa, apresurado, hacia el mar del sur.

Nuevamente el Pacífico es amable. Largos horizontes sin temporales; aguas suaves, sin enconos. Graciosas islas para calmar la sed, gráciles nativas para ganar emoción y relajar tensiones.



Las islas de Tuamotu, las islas de Sociedad, Samoa y otras van surgiendo maravilladas a proa y quedando nostálgicas a popa, tras la búsqueda imbatible.

En su obstinado peregrinar aparece una tierra extensa. Quiroz cree haber llegado a la perseguida Australia y toma posesión de ella, por su Rey y Emperador, por Cristo y su Iglesia, por la cultura y la libertad del hombre. Y luego, de improviso, suelta vela hacia Nueva España para que no se pierda noticia de su hazaña. Pero su sueño no era tampoco realidad ni fue siquiera creído por nadie.

Su segundo, en cambio, fiel navegante, piloto enamorado del mar más que de ensueño de nuevas tierras, abandonado en esa isla del sur de los mares, soluciona sus dudas navegando. Y así, Luis Báez de Torres busca hacia el poniente y encuentra, entre la isla

grande de Nueva Guinea y una tierra ignota al sur de ella, un paso: el Estrecho de Torres, hacia Tidore, y de allí a Manila.

Es decir, Torres, sin emoción ni vanidad ni conocimiento de ello, había realmente descubierto Australia.

¿QUE BUSCABAN LOS NAVEGANTES?

¿Qué secreto es el que guardan los mares y los océanos? ¿Qué confesiones, tan hondas, como para no hacerlas siquiera a los más próximos, conocieron los navegantes, de los mares, de los vientos y tempestades?

¿Por qué intuición buscaban las islas y fijaban el rumbo de las naves? ¿Por qué buscaban a Australia en los 16° de latitud sur, cuando se encuentra ya en esa latitud?

¿Por qué Elcano dejó honores y bienestar y tornó al Pacífico, conociendo las penurias de su navegación, sino para morir en sus aguas? ¿Qué movía, entonces, los espíritus de navegantes y marineros?

Tal vez, a ciencia cierta, solo lo intuye quien ha estado mar adentro, a solas con el mar, en una frágil embarcación, prendida del viento, perdida en la oscuridad, sin más luz que la que cae desde las estrellas. Siente, entonces, si es uno con el mar, si no le es ajeno, cuán infinito es en su inmensidad, en su fuerza, en su sentido. Siente, si es uno con él, cuán eterno mueve sus aguas y, en cambio, cuán pequeñas son las inquietudes, y cuán fugaces son las propias vidas de los hombres.

Sólo conociendo, así, esta mar inacabable, esta fuerza de olas y corrientes, este secreto de rumbos y silencios, se puede retrotraer el espíritu a aquéllos que lo surcaron con aquella gramática rudimentaria de la aguja y un portulano, hecho más de leyendas que de geografías. Que lo surcaron sin tener por delante ni tiempo ni distancias conocidas, sin puerto de destino, y que enfrentaban tempestades en que sólo de milagro la débil trabazón de maderos ataba al hombre a la vida.

Los hispánicos navegaban, en el siglo XVI, porque tenían que hacerlo.

Tenían que hacerlo en cuanto pueblo, porque un pueblo que no navega no tiene destino universal. Para tenerlo, para trascender en el mundo, un pueblo no requiere discursos ni diplomacias ni dogmáticas ideologías: Para trascender en el mundo, un pueblo tiene que hacerse marineró.

¡Ay de aquél que vuelve las espaldas al mar! ¡Ay de aquél

que no impulsa sus barcos más allá del horizonte! ¡Que no cuida de tener marinos y navegantes que le den mirada larga, ambiciones de horizontes vastos y una presencia viva en las orillas de todos los mares!

¡Un pueblo así, cerrado, no sólo cierra sus puertas, no sólo cierra sus ojos, sino que cierra también la propia seguridad y nobleza de su destino!

Los hispánicos, en cuanto pueblo, tenían que navegar, porque la hispanidad, precisamente, es tarea universal.

Pero esos navegantes, en cuanto hombres, sentían también el imperativo de navegar; de hendir las aguas inacabables con las quillas de sus naos, porque entonces, como en un principio, como ayer, como hoy, como siempre, navegar es un acto de amor. ¡Y a la hispanidad le sobraba corazón para amar al mundo que ella redondeaba!

* * *

En el mar, el tiempo no se mide con la medida histórica. Se mide en la intención, en la vocación, en la sinceridad marinera.

Saltando siglos, Chile recogió su herencia de pueblo hispánico de la orilla del océano inmenso. Y navegó. Navegó los vientos del sur del mar. Creó nuevas rutas, abrió nuevas dimensiones. Tornó del Asia y de la Oceanía a América sin arribar por el norte, sino haciéndolo por el sur de los mares. Completó el sueño de tantos, que hizo posible Urdaneta. Chile llegó a todas las islas, recaló en todas las ensenadas. Chile vivió en el mar como dueño de la mitad sur del inacabable océano.

Cada año, con emoción, con profundo patriotismo, desde el Valparaíso marinero, puerto de llegada y de partida para destinos oceánicos, la hispanidad navegante y marinera vuelve a revivir, al contemplar, recalando nuevamente con albas velas de ideales, después de señorear las olas de todas las latitudes, la blanca *Esmeralda*, emblema de patria fuerte, símbolo de mar y de heroísmo y promesa de un Chile que despierta y que vuelve hacia el mar; al mar de su geografía, al mar de su historia y de su destino; a su océano abierto y prometido.

