

Una leyenda del mar que perdura hasta nuestros días



EL ENIGMA DE LOS BUQUES FANTASMA

Así, entre las gentes de mar, la historia de las apariciones del famoso «Flying Dutchman» es quizá una de las más conocidas. El que luego sería Jorge V de Inglaterra, cuando aún era príncipe de Gales, y su hermano el duque de Clarence, fueron testigos de excepción del siguiente suceso, cuando viajaban a bordo del buque de Su Majestad Británica «H. M. S. Bachante»:

Era el 11 de julio de 1881, a las cuatro de la madrugada. El diario de navegación refiere: «El «Flying Dutchman» cruzó cerca de nuestra proa. Observamos una extraña luz roja, como si fuera la de un barco fantasma, todo encendido, y en medio de aquella luz pudimos ver el mástil, los palos y las velas a sólo unas doscientas yardas de nuestro buque. Trece personas vieron aquel fenómeno, aunque nunca podremos saber si era o no el «Flying Dutchman». El «Tourmaline» y el «Cleopatra», nuestros barcos acompañantes, que se encontraban a estribor, hicieron señales luminosas para preguntarnos si habíamos visto aquella extraña luz.»

Refiere la leyenda que envuelve al «Flying Dutchman» que su capitán, Cornelius Vanderdecken, en castigo por impío y blasfemo, estaba condenado a dar vueltas en vano al cabo de Buena Esperanza hasta la total destrucción de su buque. Y asegura la conseja que la visión del mismo era fatal presagio de ciertos e inevitables desastres.

El caso fue que el centine-

la del castillo de proa del «Bachante», que había informado de la proximidad del misterioso buque en aquella noche clara y de mar encalmado, a las 10,15 de aquella misma mañana caía desde su alto puesto de observación, destrozándose el cráneo contra cubierta. Y al llegar a puerto, el almirante resultaba gravemente herido por causa, al parecer, fortuita.

España, al parecer, también tuvo su buque fantasma. La historia ocurrió durante el reinado de Fernando VII. El Gobierno de la época, tras las oportunas gestiones, en las que intervendría el embajador ruso en la corte española, Tatischev, adquirió varios barcos a la flota rusa. Entre ellos se encontraba el que sería re-

Javier M. GONZALEZ
En la historia de los siete mares son abundantes los casos, citados por viejos marinos, de buques fantasma. Son navíos que vagan sin rumbo, a veces por parajes peligrosos, lejos de las rutas frecuentadas. En torno a estos sucesos se han tejido las más extrañas y fabulosas leyendas.



bautizado con el nombre de «San Telmo».

Más tarde se sabría que estos barcos, por los cuales se había pagado una fuerte suma, eran buques de desecho y prácticamente inservibles que el Gobierno del Zar tenía destinados al desguace. Alguien aseguraría más tarde que, por parte española, se había obrado de buena fe; pero con manifiesto engaño y falacia por la parte vendedora. Un tal Ugarte, maestro de baile de Palacio y favorito del monarca, parece que estaba metido en el negocio.

Los ocho barcos adquiridos sucumbieron a los elementos en la primera oportunidad. Pero solamente uno, el «San Telmo», desa-

pareció sin dejar el menor rastro. Se dijo por aquel entonces que, años después de la fecha en que fue dado de baja oficialmente en la Armada, fue encontrado por un mercante italiano, encallado y casi fundido en un iceberg en las proximidades del Cabo de Hornos. El capitán del «San Telmo» permaneció congelado como único miembro de la tripulación en el buque. El resto abandonaría el barco en los botes de salvamento, aunque perecieron tragados por una fuerte tormenta.

Sin embargo, fueron varios los marinos que aseguraron más tarde haberse encontrado con el «San Telmo», cumpliendo su trágico destino de buque fantasma.

El músico alemán Ricardo Wagner compuso una ópera, desarrollando el tema, que tituló precisamente «El buque fantasma». El libreto, el mismo Wagner lo concibió en 1839 durante un viaje marítimo desde Pillau, en la Prusia Oriental, a Londres, cuando huía de sus múltiples acreedores de Riga. Así describe Wagner su accidentado viaje: «Duró tres semanas y media, y estuvo lleno de emociones. Tres veces fuimos sorprendidos por violentas tempestades y en una ocasión el capitán tuvo que buscar refugio en una bahía noruega. La leyenda del holandés errante, tal como la había oído contar a los marineros, vivía intensamente en mi imaginación. La sentí como si hubiese vivido muchos años entre los piratas». En la leyenda

(Viene de la página anterior.)

(Viene de la página anterior.)

marinera, el holandés errante era un impío patrón que, para demostrar su desprecio a la religión cristiana, se hizo a la mar en Viernes Santo. En castigo fue condenado a vagar sin descansar los mares hasta el Día del Juicio. Encontrarse con él en el mar significaba la desgracia. Enrique Heine utilizó la leyenda para uno de sus poemas y Wagner extrajo del mismo el argumento para su ópera.

EL BARCO DUENDE

Uno de los casos más insólitos que se cuentan tiene su origen en Inglaterra, país marino por excelencia y propicio a todo este tipo de historias, a veces truculentas, envueltas siempre en el misterio. Este navío fantasmal fue apodado el «barco-duende» y acostumbra a rondar frente a las costas del condado inglés de Cornwall. Aseguran que tenía un poder sobrenatural que le permitía. Su característica diferencial, aseguran, era que lo mismo podía navegar por

mar que por tierra. «Su visión —asegura Augusto Butler— parecía más espectral que real, si bien se advertía suficientemente el color negro de su casco y su único mástil. A veces se le vio remolcar un chichorro o pequeño bote auxiliar, pero nadie pudo advertir nunca vestigio de la tripulación del extraño navío».

Un testigo presencial comentaba que el barco-duende parecía ir en su derrota «como impulsado por el Destino». Y el mismo Butler añadía: «Tras las famosas y repetidas historias de los espectros y fantasmas, normales y eternos huéspedes de los castillos ingleses, ¿quién se atreve, piensa uno, a poner reparos a estas consejas marineras?».

Un viejo y clásico lobo de mar contaba en cierta ocasión en un puerto del sur de España la historia del ballenero inglés «Blueflower». Historia que este —marino que en su juventud había hecho muchas campañas pesqueras en una flotilla ballenera con base en la



EL ENIGMA DE LOS BUQUES FANTASMA

● Navíos que vagan sin rumbo, avistados lejos de las rutas habituales, y que a menudo son augurio de tragedia

Bazar

VIVIR COMO EN UN BARCO

«Pidal» es una de las pocas tiendas madrileñas que se dedican a la restauración y venta de objetos antiguos relacionados con la navegación. Las piezas tienen un coste bastante elevado, pero hacen las delicias de los aficionados a coleccionar objetos de barcos, y tienen una gran belleza en la decoración de la casa. Escafandras antiguas de primeros de siglo, timones, brújulas de las que usaban los bucaneros, baúles de viaje, cómodas, camas marineras, sextantes... pueden encontrarse allí perfectamente restaurados y dispuestos para colocarlos en cualquier rincón de una habitación como elemento decorativo de importante valor estético y también económico.

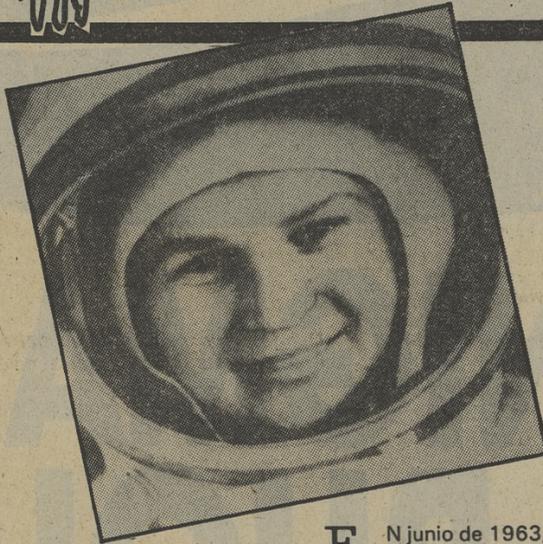
Si desea vivir una aventura marinera permanente en su propia casa y disfrutar de la constante visión de una escafandra inglesa de cobre, pulida y abricada como si acabara de salir del taller en 1920, puede obtenerla en esta tienda por unas cien o ciento cincuenta mil pesetas. Las escafandras de este tipo hace mucho tiempo que dejaron de utilizarse bajo el agua, pero sus tremendas dimensiones, su brillo y su peso hacen de ellas auténticas piezas de museo.

Los timones son otros de los objetos indispensables en una buena decoración marina. Los hay desde finales del siglo pasado hasta primeros de siglo, en madera de teca, caoba, o roble americano, con el nombre del astillero marcado en su armadura. Su precio oscila, según la antigüedad y el material de que están contruidos, desde sesenta mil hasta ciento veinte mil pesetas. Cada vez que hay desguaces de barcos, el dueño de «Pidal» acude allí y recupera todos estos objetos.

Bitácoras, brújulas antiguas y sextantes hacen más agradables los hogares marineros, con su diseño y perfección. Las brújulas que se encuentran a precio más barato son las que no tienen agua, es decir, las más antiguas de todas, cuyo coste varía alrededor de las quince mil pesetas. Los sextantes, utilizados para saber el rumbo que lleva el barco, cuestan desde las veinticinco hasta las setenta y cinco mil pesetas, en función de calidad y antigüedad.

Los muebles, cómodas y baúles de viaje, además de su valor intrínseco decorativo, tienen un uso práctico por la de cosas que se pueden guardar dentro. Hablar de precios en este caso es complicado, dada la gran variedad de objetos de este tipo. Lo que es cierto es que resultan bastante caros, puesto que están fabricados en madera de teca y diversas caobas, y han pasado además por una costosa restauración que los ha dejado impecables para su uso. Los baúles hacen recordar aquellas damas de largos vestidos que soportaban con paciencia los mareos provocados por las tempestades sobrevenidas a lo largo de la travesía, y los continuos riesgos de la piratería en mares peligrosos. Al abrir un baúl de finales del pasado siglo, uno puede preguntarse con curiosidad qué cosas habrán sido guardadas anteriormente en esa caja, qué tesoros portaría quizá, y cuánta gente podría haber luchado por su posesión. Y qué ensoñaciones puede depararnos dormir en una cama que tiempos atrás perteneciera al capitán de un mercante, o a un feroz pirata.

Si nuestros medios económicos no dan para tanto, siempre cabe la posibilidad de comprar unas buenas redes de pescador, colgarlas de la pared o del techo de la casa y por cuatrocientas pesetas disfrutar de una marinera visión, echándole un poco de imaginación al asunto.



Valentina Terechkova: la primera mujer en el espacio



Sally Ride, 31 años. Del tenis a las estrellas

De Valentina Terechkova a Sally Ride

LAS MUJERES VUELVEN AL COSMOS

EN junio de 1963, los rusos lanzaron la primera mujer al espacio, Valentina Terechkova. Ahora, veinte años después, los americanos han tomado el relevo de la mano de Sally Ride.

Valentina Terechkova trabajaba en una fábrica textil, mientras maquinaba su futuro como estrella. Como miles de otras muchachas de su época, su ídolo indiscutible era Yuri Gagarin. No tuvo reparos Valentina en escribir a Gagarin pidiendo ser incluida en el siguiente grupo de cosmonautas. La selección de las mujeres que iban a ocupar ese puesto era aún más estricta que la de los hombres, pero ella era una consumada paracaidista con más de 200 saltos en su haber. Obtuvo calificaciones máximas en los reconocimientos psicofisiológicos y físicos, y se la aceptó como la primera mujer cosmonauta. Un aspecto particular del vuelo que realizó fue un estudio de cómo reaccionaba el cuerpo femenino a las condiciones de un vuelo espacial, las consecuencias de la ingravidez, la radiación y la tensión a la que están sometidos los astronautas en el espacio. Bajo el nombre cifrado de «Gaviota» describió 48 órbitas alrededor de la Tierra a bordo de la cápsula espacial «Vostok VI», y en setenta y una horas viajó casi dos millones de kilómetros.

Gracias a esta experiencia de Valentina se le demostró al mundo que las mujeres son tan capaces como los hombres para subirse a las nubes. Que tienen la misma capacidad mental y física para enfrentarse con peligros y tensiones.

Del tenis al cosmos

Ahora Sally Ride ha sido la siguiente. Licenciada en literatura y física, estuvo a punto de dejar sus estudios para dedicarse al tenis como profesional. Fue campeona junior y llegó a jugar partidos de dobles con la gran campeona Billy Jean King. Se decidió definitivamente por el espacio y su nombre fue seleccionado entre otros cuarenta para formar parte de la tripulación del «Challenger». Cinco astronautas forman su tripula-

ción, siendo el equipo más numeroso que haya viajado hasta el momento en vehículo espacial.

Sally Ride será la encargada de manipular el brazo articulado que, una vez experimentado, recogerá los satélites averiados en el espacio. Esta es la misión del transbordador y de Sally, la experta en rayos X y rayos láser.

La NASA, cuyo presupuesto es de millones de dólares, nunca pensó en las mujeres a la hora de confeccionar sus trajes, de tal modo que Sally tendrá que utilizar uno idéntico a los de los hombres. Entre los utensilios que lleva a bordo no se olvidó de recoger de su tocador un lápiz rojo de labios, así como un tubo de maquillaje, que utilizará para «darse los últimos toques» antes de enfrentarse con las cámaras de televisión desde la nave espacial.

Habrán más mujeres astronautas

El «Challenger», cuya salida al espacio se produjo el pasado sábado, día 19, ha puesto en órbita el satélite canadiense «Anic-C-2» y el «Palapa», perteneciente al Gobierno de Indonesia. Ambos con órbita geosincronizada, es decir, moviéndose a la misma velocidad que la rotación de la Tierra. El «Palapa» fue puesto en órbita bajo la supervisión, en cuanto al control de los sistemas de propulsión, de dos de los astronautas: John Fabian y Sally Ride.

El aterrizaje del transbordador espacial ha marcado un hito en la aeronáutica; llegará un momento en que este tipo de vuelos no despertará mayor emoción que la de un vuelo regular de avión. Pasará a la historia como el primero en, el que una mujer americana salió al espacio, aunque la soviética Valentina Terechkova se lleve el honor de haber sido la primera mujer astronauta. Pero, así como los soviéticos parecen haber renunciado a la experiencia, los americanos comienzan a ver el «estallido» de las mujeres en el espacio. Dentro de no mucho tiempo no nos extrañará ver féminas a bordo de las naves espaciales, y la aventura de las estrellas será accesible también para las mujeres.

Antártida— había escuchado a su vez de otros viejos marinos.

La historia del «Blueflower», matriculado en Liverpool, transcurrió en tiempos de aquella célebre ballena blanca, Moby Dick, del capitán Acab y del más famoso de todos los barcos balleneros, el «True-Love».

Regresaba a su base del mar Báltico una pequeña flota ballenera cuando, entre la fría bruma del amanecer, advirtieron, cerca de sus barcos, la presencia de una nave con sus velas tendidas, pero como al garette y sin gobierno, ni rumbo. Se le aproximaron e hicieron señales, que quedaron sin respuesta. En la popa de la embarcación se leía su nombre, así como su matrícula.

A bordo no se advertía ninguna señal de vida. Una campana, en el solitario puente del navío, movida sin duda por el viento, sonaba lenta y pausada. Abordaron el barco en apariencia abandonado y durante varios minutos trataron de llamar a los posibles e incógnitos tripulantes; pero nadie respondió. Convencido de hallarse en un

barco sin tripulación, el capitán decidió pasar al «Blueflower» con otros miembros de la tripulación. Poco tardarían en advertir que allí no existía signo de vida. Pero sí pudieron observar, estupefactos, claras y evidentes manchas de sangre, todavía fresca, sobre varios lugares de la cubierta del solitario buque. Ningún cuerpo humano, ni vivo ni muerto, pudieron encontrar en el barco. Nadie se atrevió a aventurar una hipótesis con visos de realidad acerca de la suerte que habría podido correr la tripulación.

El capitán decidió que las autoridades de tierra fueran las que se hicieran cargo del caso, remolcando al «Blueflower» hasta el puerto de destino: Hanko, en Finlandia. Al anoecer, el cariz del mar presagiaba tempestad. Y, en efecto, a la madrugada el barco remolcador del «Blueflower» danzaba un trágico baile sobre las olas, bajo los efectos de una pavorosa tormenta. De pronto, un siniestro crujido y a los pocos minutos la luz de un relámpago confirmaba la presencia del «Blue-

flower», que había roto misteriosamente sus amarras.

Por los mares del globo

Con las primeras luces del nuevo día se intentó la búsqueda del barco, abandonándose el intento tras varias horas de infructuoso esfuerzo. Lo más verosímil era pensar que las embravecidas olas de la galerna se hubieran tragado al «Blueflower». Y desde entonces —afirma el viejo lobo de mar— el fantasma del barco vaga por los mares del globo. No se deja ver más que por sus hermanos, los balleneros. Y cuando, por desgracia, aparece, su visión es siempre augurio de que alguna grande desventura alcanzará a sus veedores». Y terminaba su relato santiguándose devotamente con estas palabras: «Y así será hasta la consumación de los siglos».

La historia del «Marlborough» data de 1890, año en que se perdió la pista del citado velero. Cuantas indagaciones se efectuaron por ese entonces resultaron totalmente infructuosas. El

barco había desaparecido en el Pacífico sin dejar tras de sí el menor rastro. Al bergantín inglés hubo que darlo por perdido, y su nombre dado de baja en los registros. Pasaron veintitrés años de aquella fecha, cuando el 13 de noviembre de 1913 navegaba otro velero por los parajes cercanos a Punta Arenas (Chile), llamó la atención de sus tripulantes un navío, avistado con las primeras luces del día. Las velas, hechas jirones, flotaban al viento.

Cuando pudieron acercarse, comprobaron que no se advertía ningún tipo de indicio de vida. El espectáculo que encontraron en el interior fue sobrecogedor. Diseminados por la cubierta y en varios departamentos de la cámara encontraron veintiseis esqueletos. Uno de ellos, al timón, mantenía sus manos huesudas, fuertemente asidas a la caña.

El «Marlborough» había salido de Littleton, en Nueva Zelanda. El los veintitrés años de su trágico viaje no había sido, hasta entonces, avistado por nadie.

125 pasajeros

Otra historia sorprendente y más cercana a nuestros días es la del mercante francés «Monique», ocurrida en el año 1953. El día 31 de julio, sobre las cuatro de la tarde, el navío comunicaba por radiotelefonía a Noumea, su puerto de destino, que arribaría al día siguiente. El capitán cerraba su comunicación con el ritual «sin novedad a bordo».

Al día siguiente por la mañana, Noumea llamó por su parte para confirmar la hora de llegada del «Monique». El contacto no fue posible. Se pensó en una avería en el transmisor. Pasado el mediodía, los armadores comenzaron a movilizarse. Despegan los aviones del «Air Sea Rescue» y dan comienzo a la exploración de una zona de 300.000 millas cuadradas del Pacífico Sur. La búsqueda dura varias semanas. Del «Monique», de sus 125 pasajeros y tripulantes y de la carga, desaparecidos.

El misterio del «Cloud»

El caso más reciente, no hace todavía un mes, se dio frente a las costas de Venezuela. Un buque cargado de armas, llamado «Cloud», fue encontrado en la ruta España-Venezuela totalmente desierto. Ni rastro de la tripulación. El Ministerio venezolano de Asuntos Exteriores, que dio la nota oficial, ha anunciado que solicitará información en Chipre, España, Yugoslavia y Argelia en torno a la procedencia del barco. Las versiones son múltiples: desde un abordaje en alta mar por parte de piratas a la eliminación física entre grupos enemigos de algún país, pasando por algún oscuro asunto relacionado con el narcotráfico.

Dado su contenido —armas—, se piensa también que podrían ir destinadas a algún grupo guerrillero de esta explosiva zona; versión ésta más prosaica y que parece más cercana a la realidad.

MISTERIOS NUNCA RESUELTOS

J. M. G.

Serían innumerables los casos de buques fantasmas que podrían relatarse, reales o ficticios, cuyo enigma nunca se resolverá. Entre los que han quedado en el tintero, pero es interesante recordar, podríamos señalar el «Caleuche», que solía aparecer frente a las costas de la isla de Chiloé. A unas cuatrocientas millas al sur de Nueva Zelanda, los habitantes de las islas Chatta relatan el caso de un buque similar, cuya última aparición se sitúa en la década de los cincuenta. Podría hablarse también del bergantín de bandera inglesa «Empress», que en 1647 se hace a la mar

desde New Haven (Connecticut). Desaparecido durante mucho tiempo, cuando todo el mundo lo da ya por perdido, se le avista de nuevo, aunque poco a poco su silueta se va desvaneciendo a la vista de todos y no se vuelve a tener más noticia de él.

Por las inmediaciones del cabo D'Espoir, en Canadá, hacía ronda incesante —al decir de las gentes del lugar— otro buque fantasma. La noticia, para alejar toda duda de la veracidad del hecho, llegó a ser publicada, entre otros periódicos de la región y con la firma del periodista Le Maine, en el «Chronicle of St. Lawrence».

Otra remotísima leyenda, cuya tradi-

ción cuenta cientos de años, refiere que el 16 de mayo de cada año aparece en la costa una galera fantasma, que invariablemente se hunde después a la altura de la localidad inglesa de Brighton.

Quedan muchos más casos por relatar, de los que el mar guarda celosamente el secreto. El cutter fantasma avistado en 1927 por varios marinos en el puerto de Reykiavik. El misterio del «María Celeste», con sus tripulantes muertos, de los que jamás se supo. El enigma del «Inborn», un barco avistado varias veces en distintos lugares del globo.

Correo

La aventura de volar

Leo con interés su suplemento de viajes y aventuras, y veo que de vez en cuando tocan ustedes temas relacionados con todos los campos, pero muy raramente, o nunca, he leído nada sobre la aventura de la aeronáutica. Me refiero a vuelos históricos de aviadores famosos, aerostatos, incluso de aventureros actuales para quienes la aventura tiene alas. Esa es una laguna que deberían cubrir, para satisfacer a todos los amantes de la aviación.

Carmelo Molins PLANELLES

Rutas marítimas

Me dirijo a ustedes para sugerirles que en el apartado «Rutas» de Carretera y Manta incluyan también rutas que se puedan hacer en barco. No me cabe duda de que hay periplos apasionantes que podrían efectuarse enteramente por mar, en lugar de recurrir a medios «modernos» como tren, avión, automóvil. Sin duda, aquel tipo de viajes son mucho más puros y tienen el sabor de lo tradicional. Podrían incluir en ello las rutas seguidas por navegantes famosos como Colón, Elcano, Juan de la Cosa, etc.

Luis Matías SANCHEZ MESA



**GOL
GOL
GOL
GOL
GOL**

Mañana, a partir de las 20,30 horas
CARRUSEL COPA DE LA LIGA
Final, partido de ida
REAL MADRID - F. C. BARCELONA

Retransmisión, minuto a minuto,
con todo lo que pasa en el campo y fuera del campo.
Con el equipo de la SER, dirigido por José Joaquín Brotons.
Sigue la jugada y canta los goles Héctor del Mar.

SER
deportivos



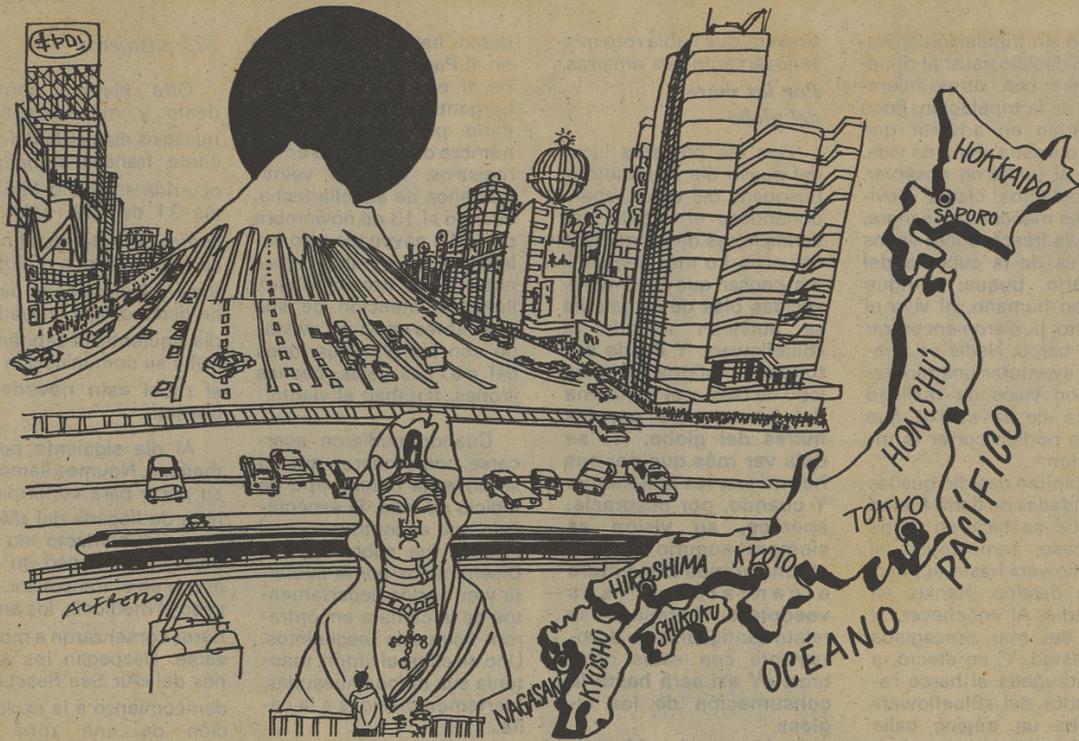
**SER
SER
SER
SER
SER**

Cerca de la capital, el corazón de las islas: el monte Fuji, y a sus pies los cinco lagos. Este es el más bello tópic que tiene Japón. Conviene verlo lo primero, porque la pregunta que invariablemente le harán todos los japoneses con quien se encuentre será si lo ha visto ya o no. Si su respuesta es afirmativa, la satisfacción se reflejará en sus rostros; ya puede seguir visitando el país.

Osaka es visita imprescindible por ser la segunda ciudad en importancia después de la capital, pero Kioto y Nara son quizá las ciudades más ricas en recuerdos históricos. Kioto tiene más de tres mil templos budistas y santuarios shintoístas; es lugar preferido por intelectuales y artistas, y sin duda constituye el centro cultural del país. No se pierda la visita al templo de Guioji, en cuyas cercanías encontrará un inmenso jardín dedicado exclusivamente a los musgos, con casi un centenar de variedades. Musgos insólitos tapizando tierra y rocas y desnudos troncos de bambú que entrelazan sus ramas en las alturas crean una atmósfera irreal difícil de olvidar.

Nara es una ciudad-museo toda ella. Los ciervos circulan libremente por sus calles, deambulando como pacíficos ciudadanos. Allí está el Horyuji, que es el edificio de madera más antiguo del mundo. El templo de Todaiji contiene el Buda más grande de todo el continente asiático, y en su interior hay una columna de madera de siglos de antigüedad con un agujero que la traspasa de parte a parte, cuyas dimensiones equivalen al orificio nasal del Gran Buda. Si no le sobran kilos, podrá deslizarse dentro de la columna pasando de un lado a otro, lo que equivale, según la tradición, a cambiar en positivo la suerte y a propiciar los hados de la fortuna.

De vuelta ya hacia Tokio, dos visitas obligadas: Hakone, uno de los más bellos paisajes de Honshu, y Kamakura, ciudad que fue centro del gobierno en los siglos XII y XIII. Por su proximidad a la capital, es un centro turístico muy visitado.



MARY SOL OLBA

El archipiélago japonés está formado por cuatro islas principales y más de tres mil islotes. La isla de Honshu viene a ser el centro del

Japón; allí está Tokio, esa encrucijada a caballo entre lo moderno y lo antiguo, donde pululan más de dieciséis millones de personas. Tokio es el símbolo vivo del Japón de hoy.

La ruta del sol naciente

Cómo desplazarse

Las comunicaciones internas son excelentes. El tren-bala (Shinkansen) enlaza todas las ciudades y los vuelos interiores recorren las cuatro islas principales. No es recomendable el viaje con coche, porque, dada la complicada orografía del país, las autopistas forman nudos inexpugnables, y además todas las indicaciones están escritas en japonés. Todavía se agrava más la cosa porque se circula por la izquierda.

Para el interior de las ciudades, el Metro es, desde luego, el transporte base. Si se le ocurre tomarlo en las horas punta tendrá una experiencia casi mística: practicará la levitación sin ningún esfuerzo en el interior del vagón. La masa le puede levantar literalmente en vilo, de modo que sus pies no toquen el suelo.

Los taxis son abundantes y caros; los atascos son tan frecuentes y cotidianos que, generalmente, se cobra por distancia y no por tiempo. Y como pequeña muestra de ese proverbio americano que dice que los japoneses lo hacen

todo al revés de los demás mortales, la luz verde indica ocupado, y la roja, libre.

Qué ver

Todo. Así de simple. Conviene no perderse el «chanoyu», una auténtica disciplina mental cuya forma externa es la ceremonia del té; ni las múltiples exposiciones de «bonsais» (árboles miniaturizados) y «bonkeis» (paisajes sobre bandejas). Espectáculos como el Noh, el Kabuki y el Bunraku le darán una idea de cómo entienden el arte teatral los japoneses. De los deportes y artes marciales, además del aikido, el kendo y el karate, no deje de ver la lucha tradicional japonesa, el sumo, donde dos gigantes estilo paquidermo (150 kilos suele ser el peso promedio de cada luchador) realizan un complicado ritual, que incluye la sal como elemento de purificación, antes de enfrentarse.

Dentro de Tokio, cinco barrios de visita obligada. Harayuku, donde los domingos por la mañana se reúnen los «punks» de Tokio para bailar al ritmo de

sus transistores y, de paso, exhibirse. Asakusa, el más tradicional y antiguo, con un impresionante templo budista y un mercadillo donde se pueden comprar infinidad de cosas típicas. Shinjuku, la zona residencial con los más altos y espectaculares rascacielos. Ginza, tradicional barrio de elegancia y precios exorbitantes. Y Nihombashi, emporio de las tiendas y grandes almacenes, donde se encuentra el kilómetro cero de la ciudad, y el famoso puente de Tokio.

Dónde alojarse

Dos tipos de hoteles a destacar en el amplio servicio hotelero japonés: aparte de los de estricta concepción occidental con diferentes categorías, existen los «business hotel», donde todo lo superfluo ha sido suprimido, con el consiguiente alivio en la cuenta, y el hotel de estilo japonés, el «ryokan». Allí se puede vivir la auténtica vida japonesa y disfrutar de las más sofisticadas atenciones que sólo se le pueden ocurrir a la refinadamente oriental.

Japón no está tan lejos

Cómo llegar

Todos los martes hay vuelo directo Madrid-Tokio por la JAL, en la llamada ruta polar. Japón no está precisamente a la vuelta de la esquina, por lo que el viaje dura la friolera de veintidós horas. Una ruta más corta es la transiberiana: Madrid-Moscú-Tokio, en dieciocho horas de vuelo. De las principales capitales europeas salen vuelos a diario vía Tokio-Osaka. El precio para todas las rutas es el mismo: 138.400 pesetas. La JAL ofrece cinco clases diferentes.

Qué comprar

Aproveche y compre sin impuestos (en tiendas autorizadas y con sólo presentar el pasaporte) cámaras, equipos hi-fi, videos y pequeños electrodomésticos. De los precios, ya de por sí bajos, se puede ahorrar hasta un 40 por 100. En Tokio hay un barrio completo, llamado Akihabara, dedicado exclusivamente a la venta de este tipo de artículos. Perlas, nácar, coral, ámbar, gemas y sedas también están libres de impuestos, pero así y todo resultan caros. No deje de echarle un vistazo a la exquisita cerámica japonesa y a los curiosos utensilios de bambú, laca y madera que emplean en las vajillas. Son baratos y verdaderamente bonitos.

Dónde comer

Hay infinidad de establecimientos de diversas categorías donde podrá comer desde el rápido plato combinado occidental a la más sofisticada comida oriental. Vaya preparando su estómago, pues el pescado crudo y las algas son la base de la alimentación. Por lo demás, la comida es sana y, desde el punto de vista sanitario, con todas las garantías. Y, por supuesto, olvídense del pan y prepárese a sustituirlo por el arroz. ¡Ah!, no se preocupe si cree que no va a poder entender la carta. No le hará ninguna falta, porque todos los restaurantes tienen en sus escaparates reproducciones en plástico idénticas a los platos que sirven. Sólo necesita señalar con el dedo.

Cómo informarse

Las oficinas del TIC (Tourist Information Center) de Tokio le informarán de todo lo que necesite. Hágase con un ejemplar de «Tour Companion»; es gratuito y lo encontrará en todos los hoteles. Le será indispensable.

Espejo de la aventura

El periplo de Vasco de Gama

M. A. MARTINEZ PUJALTE

Vasco de Gama es uno de los más destacados navegantes portugueses de la brillante pléyade de descubridores y colonizadores que el vecino país dio durante los siglos XV y XVI. Dirigió una expedición a bordo del «Sao Gabriel» con tres barcos más, para cumplir el deseo del rey don Manuel de llegar a las Indias orientales por el camino del océano Atlántico y del océano Índico.

Tras desembarcar víveres para tres años y reclutar una tripulación de doscientos hombres, en la que figuraban doce criminales sacados de las cárceles y dispuestos a afrontar las más peligrosas misiones, zarparon el 8 de julio de 1497. El cronista de a bordo, Alvaro Velho, narró con gran vivacidad estilística el ajetreado viaje que posteriormente merecería ser cantado por Camoens en «Os Luisiadas».

Gama, instruido por Dias, nombrado

governador de Elmina y que acompañó a la expedición hasta Cabo Verde, evitó la calma chicha del golfo de Guinea y puso rumbo al sur, estableciendo de esta forma un récord de navegación de altura. «El 18 de noviembre — escribe Velho — nos encontramos a la vista del cabo de Buena Esperanza, el mismo día viramos hacia alta mar, haciéndolo de nuevo por la noche para alcanzar tierra.»

El periplo de Gama continuó a lo largo de la costa: a una tierra se le llamó Natal, porque llegaron allí el día de Navidad; a otra, «Tierra de las buenas gentes», por la cordial acogida tributada por los cafres a los portugueses. El 1 de marzo avistaron la costa de Mozambique, donde recalaban numerosos barcos árabes. Este fue el primer contacto de Occidente con el mundo musulmán en esta nueva ruta, en la que los árabes no habían aprestado defensas, como habían hecho en el mar Rojo y en el golfo Pérsico.

Después de veintitrés días de navegación se ancló en Capocate, puerto próximo a Calicut. En este último lugar, Vasco de Gama se entrevistó con el «rey» o zamorín, quien le recibió tendido, mascando betel, con el torso desnudo y las manos llenas de joyas. Recibió sin leerlo el mensaje del rey de Portugal, y en la segunda entrevista mantenida con Vasco el «rey» reprochó la modestia de los objetos de regalo de los portugueses, diciéndole que «hasta el más modesto de los mercaderes de La Meca traería mejores cosas que esto».

A su regreso a Portugal, Vasco de Gama recibió la misión de imponer con grandes medios militares la presencia portuguesa a lo largo de toda la ruta hacia la India. Con el título de almirante volvió a efectuar la ruta al mando de veintidós barcos en el año 1502. Con el tiempo, y en mérito a sus expediciones, el rey Juan II le nombró virrey de las Indias.

